



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 17 septembre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de réaménagement de la zone des entrepôts du marché d'intérêt
national de Rungis situé à Rungis (94) et Paray-Vieille-Poste (91)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de réaménagement de la zone des entrepôts du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Rungis se situant sur les communes de Rungis (94) et de Paray-Vieille-Poste (91) et sur son étude d'impact. Le projet est porté par la SEMMARIS. Un plan d'investissement de 510 millions d'euros « Rungis 2025 » est prévu pour la période 2020/2025 sur tous les secteurs du MIN, y compris la zone des entrepôts.

Le présent avis est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement sur l'ensemble de la zone des entrepôts et de deux procédures de permis de construire (une sur chaque commune) liées à la construction d'un bâtiment logistique (dénommé I7) d'une surface de plancher de 14 006 m² (bureaux et entrepôts).

Le réaménagement de la zone des entrepôts prévoit, sur la période 2018/2026, la réhabilitation ou la démolition d'anciens entrepôts, la construction de nouveaux entrepôts, la construction de parkings en silo, la réorganisation des circulations et des espaces extérieurs ainsi que la création d'espaces verts supplémentaires.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent

- les risques technologiques
- les déplacements
- la gestion des eaux (pluie, sanitaire, incendie)
- l'énergie et les pollutions de l'air

La MRAe recommande de :

- présenter le régime et la cartographie des installations classées sur les sites gérés par la SEMMARIS sur l'ensemble du MIN comprenant la zone des entrepôts ;
- justifier l'articulation du projet avec le plan global d'évolution du MIN ;
- justifier le choix de la variante retenue ;
- justifier le choix d'une desserte exclusive du site par mode routier ;
- compléter le dossier pour la partie ICPE par les études de danger ;
- compléter la présentation des études de pollution des sols et le traitement de cette question des sols pollués,
- mettre à jour l'étude d'impact pour ce qui concerne l'accessibilité, la circulation et le stationnement (véhicules légers et modes doux),
- compléter l'analyse des impacts cumulés.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, notamment son article 21 ;

Vu l'arrêté du 11 août 2020 relatif au référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe), notamment le préambule de ce référentiel ;

Vu les arrêtés du 11 août et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'Autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu la décision délibérée de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, du 27 août 2020 portant délégation en application de l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 juillet 2020 sur le même objet ;

Vu la délibération du 13 août 2020 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France donnant délégation à François Noisette, membre permanent, pour statuer sur le présent dossier, confirmée par la décision du 27 août 2020 susvisée ;

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 21 juillet 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 21 juillet 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de François Noisette coordinateur, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
2.1 Contexte.....	4
2.2 Description du projet.....	7
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	10
3.1 Les risques technologiques.....	10
3.1.1 Situation du MIN de Rungis.....	10
3.1.2 Situation de la zone des entrepôts.....	11
3.2 Pollution des sols.....	11
3.3 La gestion des eaux.....	12
3.4 Les déplacements.....	13
3.5 <i>Les pollutions de l'air et l'énergie</i>	16
3.6 Imperméabilisation des sols, biodiversité et paysage.....	17
3.7 Gestion des déchets de chantier.....	18
3.8 Effets cumulés.....	18
4 Justification du projet retenu.....	18
5 Information, consultation et participation du public.....	18

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de réaménagement de la zone des entrepôts du marché d'intérêt national de Rungis situé à Rungis (94) et à Paray-Vieille-Poste (91) est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, compte tenu des surfaces développées (rubrique 39^{o1}).

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande de la préfecture du Val de Marne dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et de deux demandes de permis de construire pour un entrepôt dans la zone des entrepôts du MIN de Rungis, sur les communes de Rungis (94) principalement et de Paray-Vieille-Poste (91).

Il porte sur l'étude d'impact datée de juillet 2020².

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

2 Contexte et description du projet

2.1 Contexte

Le projet porte sur le réaménagement du secteur des entrepôts du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis (94), qui inclut la construction du bâtiment I7 pour laquelle l'autorisation environnementale et les permis de construire sont demandés.

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².

2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

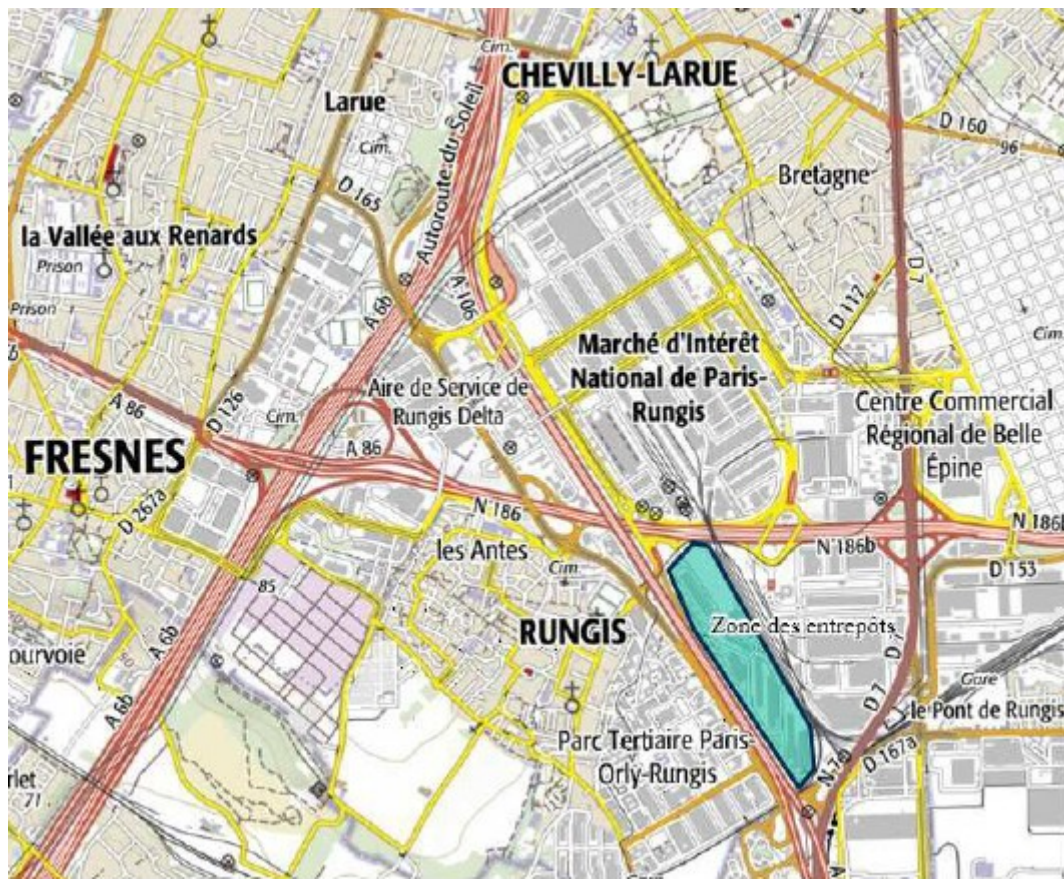


Figure 1: Zone des entrepôts - Plan de situation
Source : MRAe, fond de plan IGN

Le projet est porté par la SEMMARIS³, à qui l'État a confié la mission d'aménager et d'exploiter le site de Rungis jusqu'au 31 décembre 2049.

Le MIN de Rungis est implanté sur les communes de Rungis, Paray-Vieille-Poste, Chevilly-Larue et Fresnes, à 7 km au sud de Paris, sur une surface de 234 hectares.

Il est constitué de 3 zones :

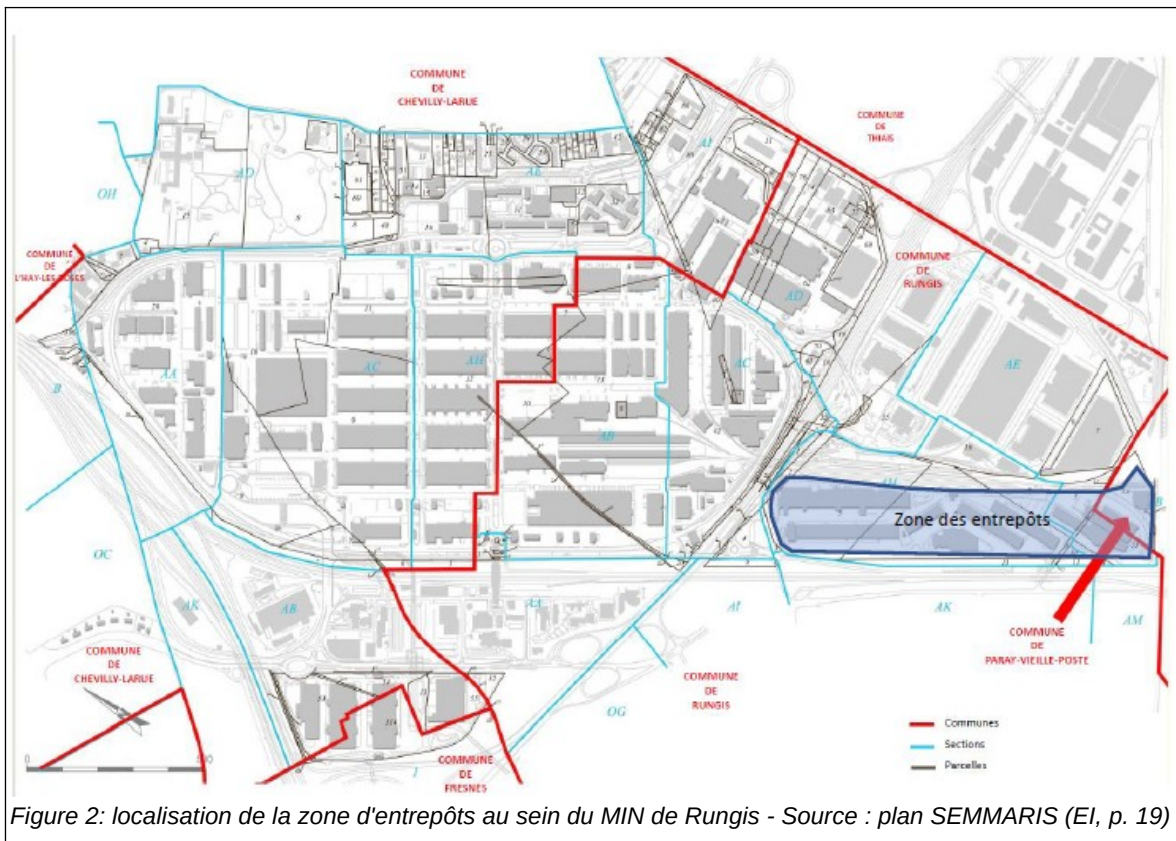
- la zone principale, dite de « marché de vente physique », sur 200 hectares, dévolue à la vente physique aux professionnels du secteur alimentaire ;
- la zone « DELTA », sur 14 hectares, composée de bâtiments dédiés à la transformation et à la mûrisserie de denrées alimentaires, à l'ouest de l'autoroute A106 ;
- la zone des entrepôts (à Rungis et Paray-Vieille-Poste), sur 20 hectares, « base arrière » de la zone principale.

La zone des entrepôts est composée de bâtiments de logistique (de I1 à I9) sous température dirigée servant de réserves (délai de réserve des denrées de 4 à 5 jours), pour le stockage, la préparation et l'expédition de produits alimentaires sous température dirigée, une activité logistique en flux tendu (Cross Docking)⁴, des services et des bureaux annexes.

³ Créée par le décret n°62-795 du 13 juillet 1962, la SEMMARIS, société d'économie mixte au capital détenu par des partenaires publics et privés, assure l'aménagement et la gestion du marché d'Intérêt national de Rungis (MIN de Rungis). Elle assume notamment la responsabilité technique et économique de l'ensemble du marché (cf. décret n°65-325 du 27 avril 1965).

Dans ce contexte, son rôle consiste notamment à aménager et exploiter le marché, en concevant les bâtiments et en coordonnant les travaux, en entretenant et en réparant les équipements et installations et enfin en gérant les utilités (alimentation en eau, en électricité, assainissement, gestion des déchets, réseaux de chaleur...). La SEMMARIS s'assure également de la commercialisation de la gestion des ensembles immobiliers, mais aussi de l'accueil des usagers et de la sécurité du site.

⁴ Le cross docking (ou correspondance) est un mode d'organisation des flux logistiques permettant d'articuler et de croiser en un endroit appelé plate-forme, des flux d'approvisionnement en provenance de fournisseurs avec des flux de livraison terminale en direction de points de livraison. Le cross docking est une organisation en flux tendu, les marchandises ne sont pas censées être stockées sur une longue durée.



Un plan d'investissement de 510 millions d'euros « Rungis 2025 » (EI, p. 44) est prévu pour la période 2020/2025 sur tous les secteurs du MIN. Il prévoit notamment une évolution des surfaces sur le périmètre du MIN 2025 :

- construction d'une surface de plancher (SDP) de 10 000 m² (+0,5 %) sur la zone « marché de vente physique » ;
- réhabilitation et restructuration complète de la zone entrepôt, avec construction nette d'une surface de plancher supplémentaire de 6 144 m² et aménagement de 20 900 m² d'espaces verts supplémentaires (grâce aux remaniements des voiries).

Le périmètre de la demande d'autorisation environnementale est la zone des entrepôts. Ce périmètre de projet au sens de l'évaluation environnementale est justifié par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact, d'une part par la finalité du projet de restructuration, d'autre part par les caractéristiques du site, en particulier :

- la vocation logistique exclusive du site et le regroupement d'entrepôts (pas de vente) ;
- sa situation géographique isolée et la desserte dédiée ;
- l'autonomie technique : réfrigération, réseau incendie, gestion des eaux pluviales.

La MRAe prend acte de ce choix. Elle estime cependant que la gestion dans le temps des évaluations environnementales des nombreux projets et autorisations administratives justifiant d'une évaluation environnementale serait facilitée si la SEMMARIS produisait une évaluation environnementale stratégique de son projet stratégique à moyen et long terme.

Les aménagements du parking silo P12⁵ et des bâtiments I1a et I1b⁶ dans la zone des entrepôts ont fait l'objet de dispense d'évaluation environnementale suite à un examen au cas par cas au titre de l'article R-122-3 du code de l'environnement.

La MRAe note que ces opérations, faisant partie du projet de réaménagement global de la zone des entrepôts, sont des composantes de ce projet.

5 <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2018-007.pdf>

6 <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2018-089.pdf>

L'étude d'impact présente les objectifs du projet en matière d'activités économiques, mais aussi ses ambitions d'un point de vue environnemental : il prévoit la création de bâtiments neufs plus performants d'un point de vue constructif et énergétique, la valorisation de l'aménagement d'espaces verts délimités, dédiés et entretenus (aujourd'hui quasi inexistants), la réduction de l'emprise des parkings et des bâtiments au profit des espaces verts et d'une diminution des surfaces imperméabilisées, l'aménagement de circulations piétonnes sécurisées et le développement des circulations douces.

Le projet vise à renforcer la capacité d'un approvisionnement par fret routier de la zone des entrepôts, historiquement approvisionnée par le fret ferroviaire.

Pour la MRAe, compte tenu de ses incidences sur la pollution de l'air et l'émission de gaz à effet de serre, ce choix doit être justifié dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de justifier le choix de renforcer le mode d'approvisionnement par poids lourds de la zone des entrepôts.

2.2 Description du projet

La zone des entrepôts occupe une emprise de 20 hectares au sud de Rungis. Elle est actuellement occupée principalement par 9 bâtiments appelés « I1 » à « I9 », représentant une surface de plancher de 103 579 m², une surface au sol de 85 609 m², des voies d'accès et de circulation, 1 100 places de stationnement dont un parking silo, quelques espaces verts (environ 4 700 m²).

Le projet vise notamment la mutation de cette zone en plateforme de gestion du dernier kilomètre, ce qui nécessite d'accueillir une nouvelle typologie d'entrepôts et adapter le système de logistique, d'offrir une meilleure circulation entre la zone d'entrepôts et le reste du marché.

La Semmaris projette une opération de démolition/reconstruction et de réaménagement de la zone des entrepôts (circulation et géométrie). Le projet comprend ainsi :

- la réhabilitation du bâtiment I2
- la démolition des bâtiments I1/I3/I4/I5/I6/I7/I8/I10 et la création de nouveaux bâtiments I1a/I1b/I7/I7b/I10.

La surface de plancher globale 2025 sera de 115 723 m², en augmentation de 12 000 m² environ par rapport à la situation actuelle.

Caractéristiques	
Surface d'apport totale	Environ 204 240 m ²
Surface d'emprise de bâtiments et parkings silos	78 724 m ²
Surface de voiries et parkings	99 916 m ²
Surface d'espaces verts	25 600 m ²

Figure 3: répartition future des surfaces au sol sur la zone à aménager
Source : EI, p.230

La zone des entrepôts qui accueille actuellement 900 personnes, accueillera 1200 personnes en 2025, soit un effectif en hausse de 29 %.

Le réaménagement de la zone des entrepôts a été engagé en 2018 et doit être terminé en 2026. Le phasage est précisé dans l'étude d'impact⁷ : démolition et construction des entrepôts, construction de parkings aériens (400 places environ) et en 3 silos (1020 places), réorganisation des circulations routières, création d'un réseau de circulation piétonne.

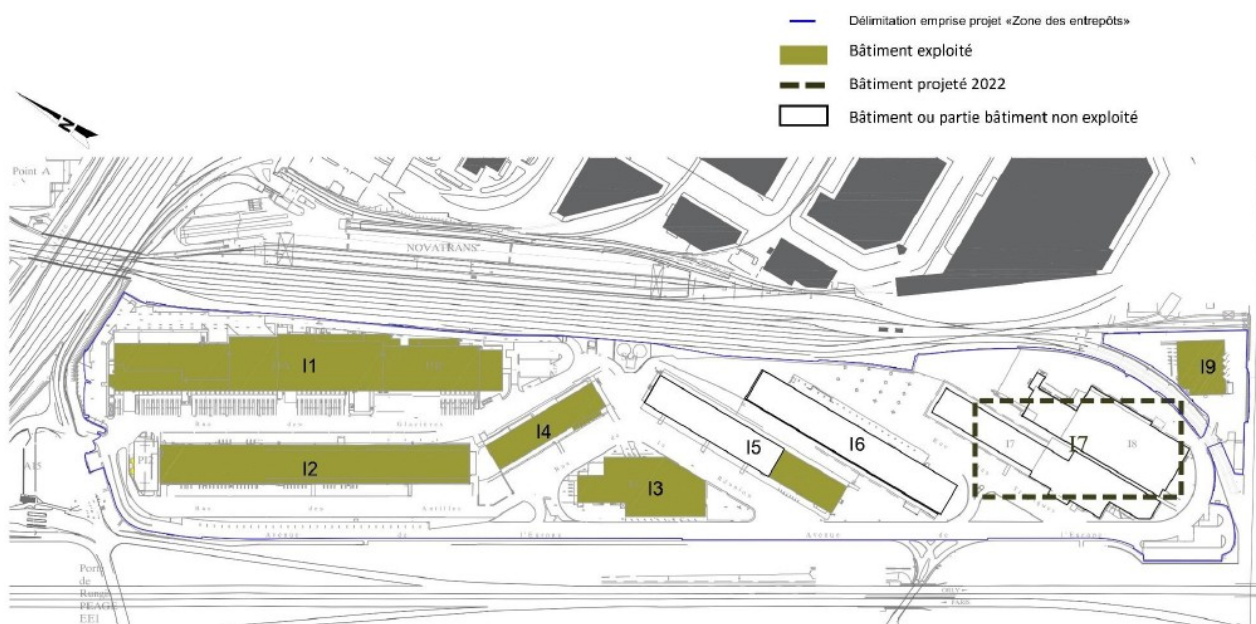
Une partie du projet est déjà achevée : le bâtiment I1 démolit et reconstruit I1a/I1b et un parking silo P12 d'une capacité de 140 places VL en pignon du bâtiment I2.

7 Etude d'impact, p. 59

A *contrario* des autres bâtiments, qui seront démolis puis reconstruits, le bâtiment I2 fera l'objet d'une réhabilitation avec un habillage des façades (projet non étudié et non arbitré à ce jour) et le bâtiment I9 ne sera pas modifié.

La MRAe note que la surface du bâtiment I7 pour laquelle un permis de construire est demandé est de 14 006 m² mais qu'une surface de 15 581 m² est indiquée dans le tableau de synthèse à la page 72 de l'étude d'impact (figure 17). Un tableau d'état d'avancement des démolitions et constructions serait utile pour la compréhension de l'état d'avancement du projet qui porte sur des démolitions et constructions déjà réalisées, la construction du bâtiment I7 qui justifie la présente démarche, ainsi que des démolitions et constructions à réaliser.

PROJETS – Horizon mai 2020

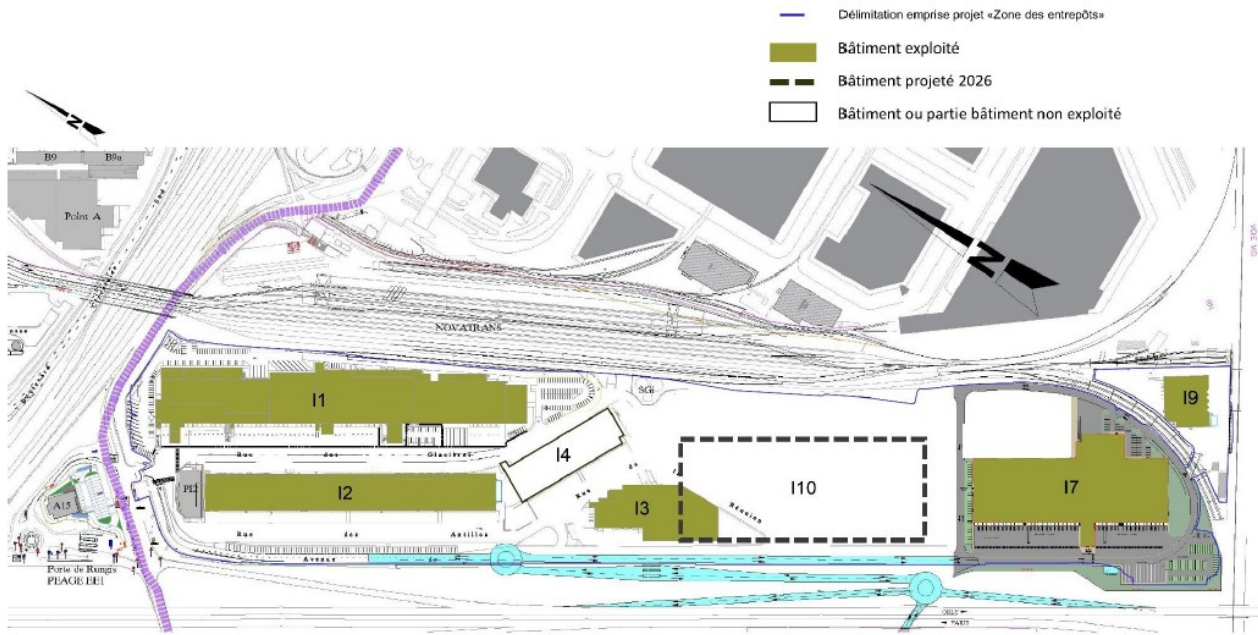


1 | RUNGIS – AUTORISATION ICPE – Direction de l'Aménagement et Urbain et Attractivité du Site – Janvier 2020



Figure 4: Projet -horizon mai 2020 » avec le bâtiment I7 projeté en 2022
Source : EI, p. 3/368

PROJETS – Horizon 2022

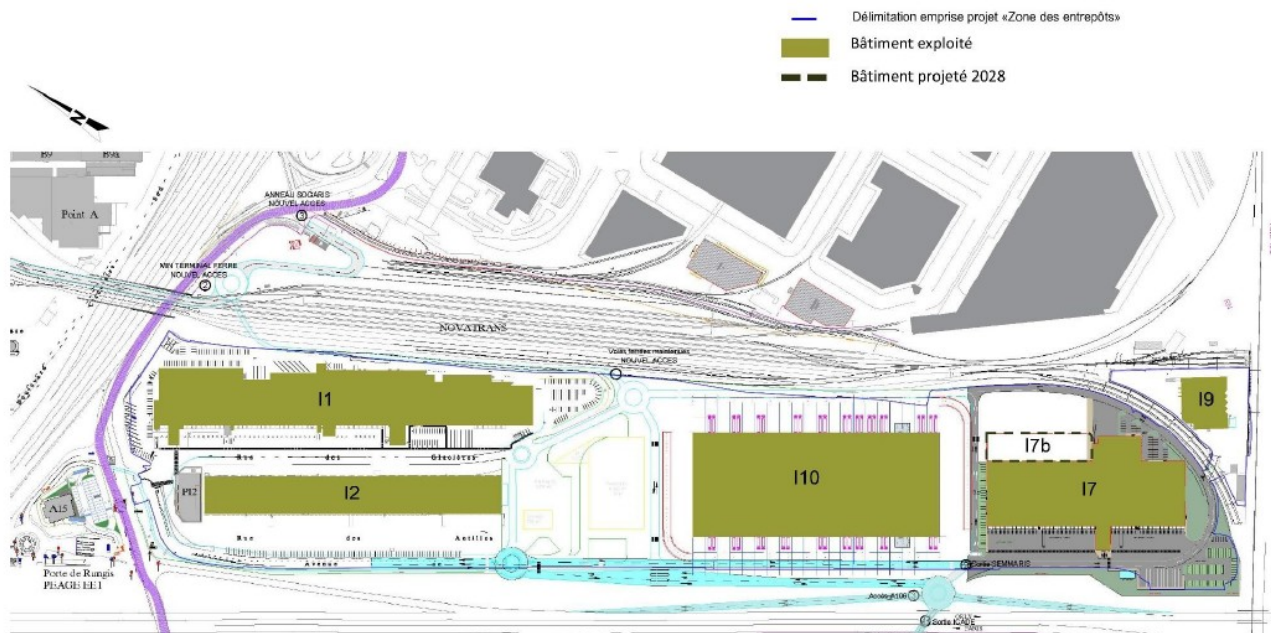


2 | RUNGIS – AUTORISATION ICPE – Direction de l'Aménagement et Urbain et Attractivité du Site – Janvier 2020



Figure 5: Projet à l'horizon 2022 - implantation du nouveau bâtiment I10
Source : EI, p. 3

PROJETS – Horizon 2026



3 | RUNGIS – AUTORISATION ICPE – Direction de l'Aménagement et Urbain et Attractivité du Site – Janvier 2020



Figure 6: situation à l'horizon 2026, le bâtiment 17b restant à réaliser - Source : EI, p. 5/368

3 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les risques technologiques ;
- la gestion des eaux pluviales et des eaux d'extinction d'incendie ;
- les déplacements ;
- les pollutions de l'air ;
- le climat et l'énergie : bilan énergétique, îlot de chaleur.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

Le périmètre d'étude est la zone des entrepôts.

Dans l'étude d'impact, l'analyse de chaque enjeu est conclue par une synthèse des atouts et des contraintes, mais celle-ci ne conclut pas sur le niveau des enjeux.

3.1 Les risques technologiques

L'étude de danger et l'étude d'impact du projet de la zone des entrepôts présentent les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentes sur la zone des entrepôts et à proximité, les dangers potentiels du projet et les mesures prises pour les réduire.

3.1.1 Situation du MIN de Rungis

Le MIN de Rungis accueille un grand nombre d'ICPE (50 sur les communes de Rungis et de Paray Vieille Poste), notamment des entrepôts, certains constitués de multiples bâtiments. La SEMMARIS est l'exploitant de ces entrepôts, au sens du livre V du code de l'environnement (ICPE). La majorité des bâtiments du MIN de Rungis bénéficie des droits acquis au titre de la réglementation des installations classées. Cela signifie que le MIN est exploité de manière régulière, au plan administratif, bien qu'il ne dispose pas d'autorisations préfectorales pour chacun de ses bâtiments aussi complètes que celles relatives à des sites récents. En effet, il a été construit avant l'institution de la réglementation ICPE sur les entrepôts, voire avant la réglementation sur les ICPE (« grande antériorité » - 1976).

Ainsi donc, en ce qui concerne les entrepôts, le MIN de Rungis est soumis à autorisation, en tant que « qu'entrepôt unique »⁸, avec bénéfice des droits acquis. Cependant, des installations spécifiques, créées récemment, sont par elles-mêmes des installations classées, au titre des rubriques appropriées, et leur conception et leur fonctionnement est encadré par des arrêtés d'autorisation appropriés.

Il n'existe pas de « cartographie » de l'ensemble de ces installations classées existantes dans le périmètre du MIN, précisant les régimes de déclaration ou d'autorisation auxquelles elles sont soumises.

La MRAe note qu'une telle cartographie serait utile pour l'appréciation cumulée des incidences environnementales.

Enfin, le dossier présenté pour la seule zone des entrepôts repose sur l'hypothèse que cette zone est un site distinct du marché d'intérêt national Paris-Rungis et de l'aire de service de Rungis-Delta. Ce point mérite d'être justifié.

La MRAe recommande que soient présentés le régime et la cartographie des installations classées sur les sites gérés par la SEMMARIS sur les communes de Rungis et Paray-

8 Selon la circulaire DPPR/SEI du 21 juin 2000, « il n'existe pas de notion d'entrepôts distincts sur un même site. Le volume d'entrepôt à comparer aux seuils de classement est donc celui égal au volume total de tous les bâtiments à usage d'entrepôt sur le site, qu'ils soient accolés ou non. » Tel est le principe (entrepôt unique) appliqué au MIN de Rungis.

Vieille-Poste, comprenant notamment le MIN de Paris-Runis, l'aire de service Rungis Delta et la zone des entrepôts.

3.1.2 Situation de la zone des entrepôts

D'après le dossier, la zone des entrepôts est donc pour elle-même une ICPE au titre des entrepôts⁹. Certains entrepôts anciens sont couverts par le régime de grande antériorité et d'autres, plus récents, sont couverts par des autorisations plus complètes.

La zone des entrepôts a vocation à stocker des produits alimentaires conditionnés ; elle constitue une installation soumise à autorisation sous les rubriques 1510¹⁰ et 1511¹¹ de la nomenclature : entrepôts couverts et entrepôts frigorifiques.

D'après le dossier, au titre de ces deux rubriques, les différents bâtiments sont placés sous les régimes suivants :

- bâtiment existant déjà autorisé : I1A/I1B, récemment reconstruit, a fait l'objet d'un porter à connaissance des modifications envisagées le 6 mars 2018 et d'un permis de construire approuvé le 19 juillet 2018 ;
- bâtiments existants bénéficiant de la grande antériorité¹² : les bâtiments I2, I3, I4 et I9¹³ ;
- bâtiments I5, I6, I7 et I8 bénéficiant aussi du régime de la grande antériorité mais non intégrés dans la demande d'autorisation d'installation classée car ils seront démolis d'ici la mi-2021 ;
- nouveaux bâtiments à construire ultérieurement pour lesquels des autorisations spécifiques seront demandées : I7b et I10.

La question des dangers est traitée dans la note de présentation non technique¹⁴ et de nombreuses annexes.

D'après la note de présentation non technique (p. 33), le seul risque technologique pour des entrepôts est le risque d'incendie, avec les questions de pollution des eaux en cas d'incendie. La MRAe note que les annexes étudient d'autres risques, et notamment le risque de foudre. Cependant, ces études concluent qu'aucune disposition particulière n'est nécessaire, hormis les précautions d'usage en période d'orage.

Pour la MRAe, le dossier doit présenter l'ensemble des conclusions et exposer de manière compréhensible pour le public l'ensemble des résultats des études de danger.

La MRAe recommande, pour la partie ICPE, que le dossier soit complété par les études de danger.

3.2 Pollution des sols

Le secteur des entrepôts contient sept établissements répertoriés à l'inventaire historique des sites industriels et activités de service (BASIAS) entrepôt frigorifique et industrie agro-alimentaire. De nombreux sites BASIAS sont également à proximité, dans le MIN notamment.

Aucun site répertorié dans la base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (BASOL) n'est recensé sur la zone des entrepôts. Le site BASOL le plus proche de la zone des entrepôts est le site AIR France (aéroport d'Orly) à environ 200 m au sud-est de la zone de projet, de l'autre côté de la N7.

Il n'y a pas d'étude de la qualité des sols annexée à l'étude d'impact et les pollutions des sols font l'objet d'une présentation très sommaire dans l'étude d'impact, qui parle de quelques pollutions sans les détailler ni les localiser (EI p. 205).

9 ibid

10 https://aida.ineris.fr/consultation_document/10487

11 https://aida.ineris.fr/consultation_document/10489

12 Nota : les bâtiments I5, I6, I7 et I8, présentés dans le plan « horizon mai 2020 » seront démolis d'ici mi-2021, en conséquence ils ne font pas partie du champ du présent dossier.

13 Les bâtiments I3 et I4 seront démolis ultérieurement pour la construction du bâtiment I10.

14 document 5 18-047- note de présentation non technique indice 4-200709

Une cuve et une installation de distribution de carburant associées au bâtiment à démanteler sont signalées, ainsi que des transformateurs qui seront détruits (EI, p. 206). L'étude d'impact ne précise ni les mesures envisagées pour les pollutions recensées, ni les éventuelles analyses complémentaires envisagées à proximité de ces installations.

En matière de prévention des risques accidentels, l'étude de danger identifie le risque d'incendie, et le risque de pollution du milieu naturel par les eaux d'extinction des incendies (cf. paragraphe 3,2, la gestion des eaux). L'analyse des risques de flux thermique et d'effets toxiques, ainsi que celle de l'écran de fumée et des effets dominos sont étudiées et concluent à l'absence d'effet hors de la zone des entrepôts, en particulier grâce aux mesures de protection (murs coupe-feu, écran thermique...).

La MRAE recommande d'annexer à l'étude d'impact l'étude de pollution des sols, de réaliser des mesures complémentaires, notamment à proximité de toutes les installations potentiellement polluantes (cuve de carburant, station de distribution, transformateurs) et de présenter dans le corps de l'étude d'impact les résultats des analyses de sol et les mesures envisagées pour protéger l'environnement et les usagers du site.

3.3 La gestion des eaux

La gestion des eaux, en particulier des eaux pluviales et des eaux d'extinction des incendies, est considérée comme un enjeu fort du projet. Actuellement, il existe un système de collecte des eaux pluviales, mais il n'existe aucun dispositif de régulation, de rétention (en cas de pollution accidentelle ou d'incendie) ou de traitement des eaux pluviales sur la zone des entrepôts (EI, p. 177/368).

Le site est situé dans le bassin versant de la Bièvre, affluent de la Seine, à proximité du ru de Rungis, situé à environ 820 m au sud-ouest de la zone des entrepôts, de l'autre côté de l'A106. Il est concerné par le SAGE de la Bièvre et du SDAGE Seine Normande. Les objectifs du SAGE et du SDAGE pertinents pour dans le cadre du projet sont rappelés dans l'étude d'impact.

Bien que le ru de Rungis soit situé en aval topographique de la zone des entrepôts, il n'est pas utilisé pour le rejet des eaux pluviales de la zone d'étude. En effet, toutes les eaux pluviales du MIN sont collectées et canalisées par des réseaux et dirigées vers la Seine (EI, p. 177/368) à environ 3,5 km au nord-est. De plus l'autoroute A106 est présente entre la zone des entrepôts et le ru et fait obstacle à l'écoulement des eaux de la zone des entrepôts vers le ru.

Au droit du site sont présentes deux nappes, la nappe des Calcaires de Brie (5/9,3 m sous le niveau du sol) et la nappe de Calcaire de Saint-Ouen (aux alentours de 45,8 m). L'imperméabilisation des sols, la collecte et le traitement des eaux pluviales du site constituent des points d'attention.

Des études géotechniques ont été menées dans le cadre des travaux déjà entrepris (bâtiment I1a et I1b, et I7) (2018), montrant un niveau d'eau vers 5 mètres de profondeur (EI p.89). Le projet n'intercepte pas la nappe, mais la nappe pourrait être vulnérable à une pollution de surface en provenance du site. L'étude d'impact précise que ces études seront complétées lors de l'avancement du projet, et notamment la réalisation du bâtiment I10, d'une surface de plancher de 48 000 m².

Dans le cadre du projet, le tamponnement des eaux pluviales et la rétention des eaux d'extinction, sont mutualisés et assurés par plusieurs ouvrages et dispositifs, dont le dimensionnement est le suivant (EI, p 262 et suivantes / 368) :

- un limiteur de débit calibré à 163 l/s placé en amont du point de raccordement final (en aval du raccordement des 2 sous-réseaux de la zone des entrepôts) ;
- un bassin de rétention créé sous les voiries du bâtiment I1a/I1b, de volume utile 1 920 m³, associé à une vanne de barrage en sortie d'ouvrage ;
- un bassin de rétention sous le parking PI2, de volume utile 117 m³, avec vanne de barrage en sortie d'ouvrage ;

- une vanne de barrage installée en aval du sous-réseau collectant les bâtiments I2 et I9 dont la fermeture permettra la mise en rétention de 1 000 m³ dans les canalisations du réseau ;
- le complément de volume à confiner sur le site sera assuré par des ouvrages dimensionnés et mis en place dans le cadre de la construction des bâtiments I10 et I7/I7b.

D'après l'étude d'impact, l'ensemble de ces dispositions va améliorer la situation.

Concernant la consommation d'eau potable, des mesures de réduction sont prévues telles que l'installation d'appareils hydro-économiques et le nettoyage à sec des entrepôts, mais le projet conduit à une augmentation de 29 % de l'eau consommée, pour une population supplémentaire de 270 salariés.

3.4 Les déplacements

L'accès au site et les déplacements, tant pour les salariés que les usagers du site, constituent des enjeux forts du projet et des axes d'amélioration importants pris en compte dans l'étude d'impact.

Déplacements routiers

La zone des entrepôts présente une entrée unique, rue des Glacières qui est accessible directement depuis la A106 via un péage dédié (Porte de Rungis) situé au nord-ouest de la zone et par la desserte interne du MIN. Le projet est desservi via l'ancienne route nationale 7/ Départementale 7, l'A86 et la D167A .

La circulation des véhicules dans la zone des entrepôts est assurée par un boulevard semi-périphérique (desservant les entrepôts à l'ouest, au sud et à l'est) et par des voies secondaires. Les circulations de poids lourds (PL) et véhicules légers (VL) ne sont pas dissociées, ce qui serait source d'accidentologie d'après l'étude d'impact malgré le décalage des tranches horaires de fréquentation. Cependant, les données d'accidents ne sont pas indiquées dans l'étude.

L'étude d'impact présente les résultats d'une étude de trafic (janvier 2020) et une analyse des flux prospectif (horizon 2026) (EI, p.142).

Tableau 1: données de trafic
Source EI, mise en forme MRAe

	Jour moyen	Jour de pointe
Trafic total – janvier 2020	2 553	2 639
Dont PL	1 038	1 097
Dont VL	1 515	1 542
Part des poids lourds	40,6 %	41,6 %

Une étude prospective a aussi été réalisée. D'après cette étude, le surcroît de poids-lourds sera nul (étant donné la faible augmentation de surface de +6% et la réduction du nombre de concessionnaires à terme).

Bien que le site soit desservi par une station de tramway (ligne T7 en limite nord de la zone des entrepôts, l'étude d'impact estime que cette desserte de transport en commun est peu adaptée aux salariés travaillant la nuit et que plus de 70 % des déplacements domicile travail sont et resteront effectués en voiture. L'augmentation des flux des véhicules légers serait proportionnelle à l'augmentation du nombre de salariés, soit 29 %¹⁵. Les trafics aux heures de pointe et l'impact sur la circulation aux alentours du site sont analysés. L'étude conclut que ces impacts sont faibles, compte tenu des réserves de capacité du réseau routier et que l'essentiel du trafic de la zone des entrepôts s'effectue en période de faible affluence.

15 EI, p. 226

L'étude a considéré comme dimensionnantes l'heure de pointe du matin, soit de 7 h 45 à 8 h 45, et l'heure de pointe du soir, soit de 17 h 15 à 18 h 15. Pour la MRAe ce choix ne semble pas nécessairement adapté, étant donné le fonctionnement du MIN de Rungis en horaires décalés.

La MRAe recommande de justifier le choix des heures de pointe dimensionnantes, compte tenu des horaires d'activité de la zone des entrepôts et du MIN.

Les possibilités d'améliorer les accès au site, évoquées p. 244 (réouverture de la zone Novatrans, accès depuis le pont ferré, perspective de la réouverture de l'accès direct via la A106) ne sont pas analysées dans la présente étude d'impact. Le cas échéant, l'étude d'impact devra intégrer ces voies d'accès.

Déplacement au sein de la zone des entrepôts

Le projet prévoit une modification des circulations sur le site, dans l'objectif de les fluidifier et de diminuer l'accidentologie.

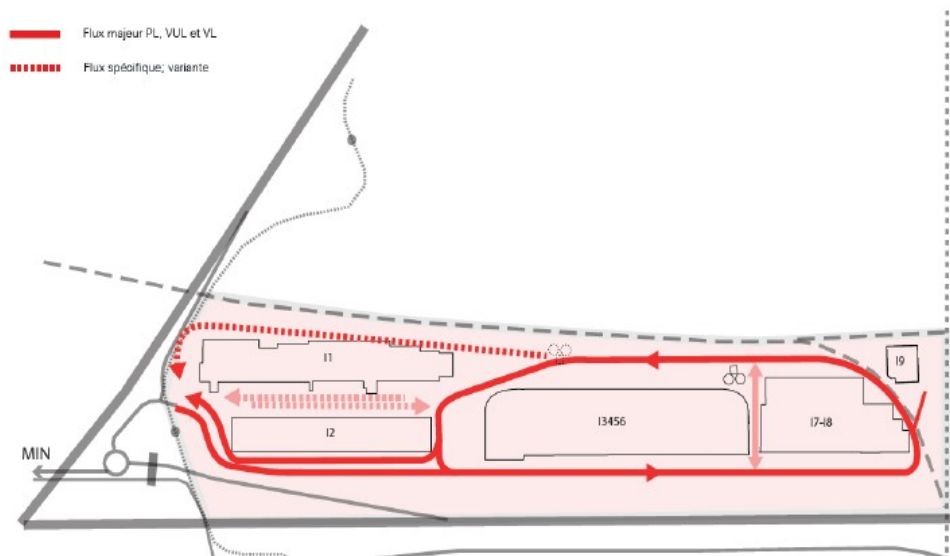


Figure 7: schéma viaire de la zone des entrepôts (situation future)
Source : EI p. 246

Fret ferroviaire

Le MIN de Rungis dispose d'un terminal de transport ferré d'une surface de 22 800 m², géré par SNCF FRET via SNCF RESEAUX. Il n'est plus exploité et le MIN cherche un nouvel opérateur pour mettre en place un système de combiné rail/route. La pérennisation de la desserte ferroviaire reste une priorité pour le MIN de Rungis. La capacité actuelle du terminal de Rungis permet d'assurer un trafic d'un aller/retour par jour (EI, p.150).

L'étude d'impact indique aussi que « la vocation ferroviaire du site [zone des entrepôts] subsiste pour l'instant » (p. 58)

Pour la MRAe, l'importance des installations terminales sur le site de Rungis et la possibilité de rétablir un embranchement direct méritent une analyse plus approfondie des options d'aménagement visant au transfert d'une partie du fret de la route vers le fer.

Accessibilité piétonne et en transports en commun

L'accessibilité au site par les transports en commun et la circulation piétonne au sein de la zone des entrepôts sont des enjeux identifiés par le maître d'ouvrage.

L'offre de transport en commun est détaillée et sa faible accessibilité est mentionnée. L'étude d'impact décrit la desserte globale du site de Rungis et souligne son inadéquation, notamment en

termes d'horaires, avec les heures d'activité du site malgré l'existence plusieurs lignes nocturnes de bus. Elle souligne aussi les difficultés d'accès de rabattement vers les stations principales (traversée du MIN, distance des stations RER Pont de Rungis et Rungis La Fraternelle...)

De nouvelles gares sont prévues mais ne facilitent pas l'accès pour autant : ligne 14 avec les gares du Grand Paris Express (GPE) à Pont de Rungis et MIN Porte de Thiais à 2,5 km soit 30 min en traversant tout le MIN. L'étude évoque la création envisagée de nouveaux cheminements piétons permettant une meilleure accessibilité vers ses stations mais sans donner de détails.

Par ailleurs, le projet d'aménagement de la zone des entrepôts prévoit de développer les liaisons piétonnes sécurisées au sein du site, notamment vers les lieux de transports en commun vers les lieux de vie. Cependant, l'étude de donne qu'un schéma de principe.

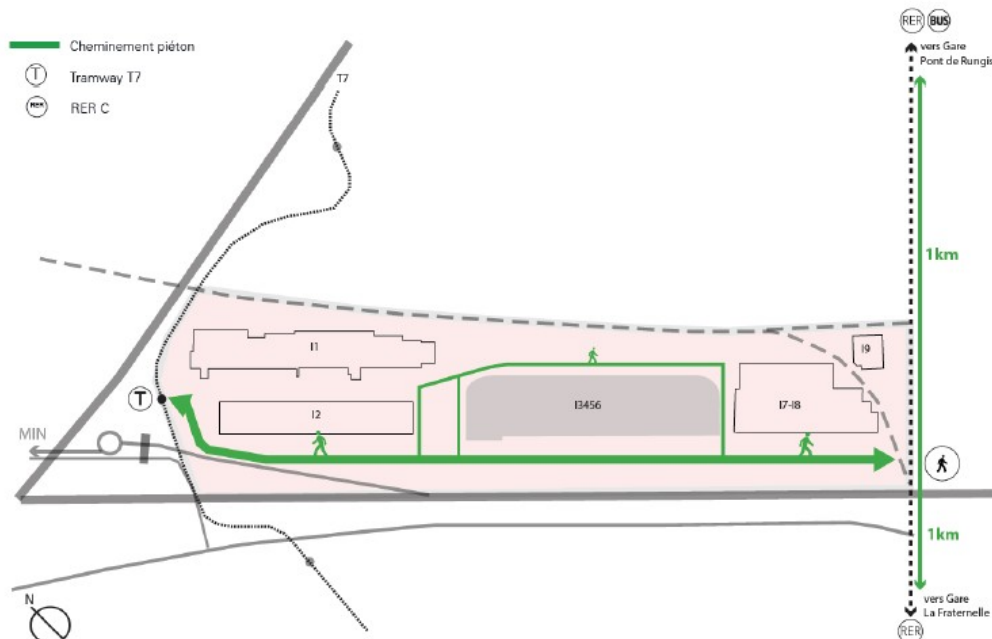


Figure 8: schéma futur de circulation piétonne de la zone des entrepôts
Source : EI, p. 247

Ce schéma comprend un axe piéton majeur en frange sud-ouest du site, protégé de la voirie par une rangée d'arbres et accompagné de plantations basses. Des cheminements secondaires seront aménagés sur le pourtour du bâtiment central. Les traversées piétonnes, aménagées aux extrémités de chaque entrepôt, desservent les parkings, les zones de services et les bureaux.

La MRAE recommande de mettre à jour l'étude d'impact avec les nouvelles possibilités d'accès au site induites par les projets en cours ou prévisionnels (projets routiers, projets de transport en commun).

Stationnements sur le site

Le pétitionnaire envisage de créer trois parkings silos d'une capacité totale de 1 000 places pour les VL (dont 5 % réservée au covoiturage) et de 10 places pour les deux-roues et un parking aérien de 336 places et 68 places pour les PL¹⁶. Le nombre total de place pour les véhicules légers et les véhicules utilitaires légers atteindrait donc de 1 336 places. Le silo est privilégié pour répondre à un objectif de densification du SDRIF¹⁷.

16 EI, p. 247

17 Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) élaboré par le conseil régional d'Ile-de-France en collaboration avec l'État et approuvé par décret en Conseil d'État, le 27 décembre 2013.

Actuellement 1 100 (dont 140 en silo, récemment réalisées) places de stationnement sont disponibles sur le site dont un quart de places à quai (marquées et non marquées) pour les poids lourds¹⁸. Le nombre de places dites « blanches » pour les véhicules légers serait donc de 775 environ.

Le projet prévoirait donc une augmentation très importante du nombre de places de stationnements pour les voitures (de 775 à 1 336), soit une augmentation de 75 %.

Or, d'après l'étude d'impact, l'étude de stationnement réalisée dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur circulation, stationnement et signalisation du MINa montré que le stationnement existant dans la zone des entrepôts est sous-utilisé (p. 153 de l'étude d'impact), avec un taux d'occupation maximum de 60 %. Bien que le projet doive engendrer une augmentation du nombre de véhicules légers (y compris véhicules utilitaires légers) estimée à + 29 %¹⁹, la MRAe estime que l'augmentation programmée du nombre de places de stationnement est très élevée et doit être justifiée.

Le projet est actuellement enclavé et propose un maillage faible concernant les circulations vélo, toutefois ce maillage pourrait s'améliorer avec le projet de passerelle vélo/piéton au nord de la gare de Pont de Rungis porté par l'EPAORSA et la ville de Thiais. L'étude d'impact justifie l'absence de cheminement spécifique aux vélos sur le site par le fait que la circulation des PL est structurante. De même, le pétitionnaire propose de créer dix places de stationnement dédiées aux vélos.

La MRAe estime que cette proposition n'est pas suffisante. Elle doit être justifiée, notamment par un examen des possibilités de report de la voiture vers les modes doux, compte tenu des zones de résidence des employés du site.

La MRAe recommande de

- **préciser l'évolution de l'offre de stationnement pour les différents types d'utilisateurs,**
- **justifier l'offre de stationnement pour les véhicules légers,**
- **compléter l'analyse de la stratégie de report modal vers les modes doux et les besoins afférents en stationnement des vélos.**

3.5 Les pollutions de l'air et l'énergie

L'étude d'impact présente les différents postes de consommation énergétique internes au projet, tels que le fonctionnement des bâtiments (éclairage, sécurité vidéo, ...), le maintien en température des produits (froid industriel), les opérations de manutention (chariots transpalettes) et vise ainsi une absence d'impact sur les pollutions de l'air grâce aux solutions d'économie d'énergie utilisées, pour cette opération qui permet de remplacer les anciens bâtiments par des nouveaux et ajoute plus de 6 000 m² de surface de plancher supplémentaires.

Cependant le projet engendre des émissions polluantes de par les orientations prises pour le fonctionnement des entrepôts, qui conforte le trafic de PL, VL et VUL, malgré une ambition affichée de développer l'usage des transports collectifs et de participer à la réduction des émissions de polluants atmosphériques : cheminement piéton, optimisation du dernier km, bornes de recharge électrique, station GNV, station hydrogène.

En effet, le projet conforte les transports en VL, PL et VUL pour l'accès au site des salariés et le transport des marchandises, notamment avec :

- l'augmentation du nombre de places de stationnement VL ;
- des déplacements souvent longs ou impossibles vers les stations de transport existantes ou projetées (voir paragraphe 3.2.) ;
- l'absence de circulation cyclable sécurisée sur le site et le faible nombre de places de stationnement vélo ;
- le confortement d'une situation sans fret ferroviaire pour l'approvisionnement.

18 EI, p. 152

19 Hypothèse retenue pour les études de trafic.

Le projet prévoit des possibilités de végétaliser et d'installer des panneaux photovoltaïques sur 30 % de la toiture, mais sans que cette possibilité soit concrétisée dans la présentation du projet. (EI p.233).

L'étude d'impact présente clairement la production énergétique sur le MIN :

- d'une part la production d'énergie par la chaufferie du MIN, à très courte distance, pour l'approvisionnement des nouveaux bâtiments reliés au réseau de chaleur. Celle-ci est approvisionnée par les déchets du MIN qui y sont valorisés (utilisation à 63 % de déchets produits sur le site) ;
- d'autre part, la production de biocarburant utilisé par les véhicules du marché, grâce à l'unité de méthanisation du MIN.

La MRAe recommande de justifier le projet sur les différents aspects énergétiques du projet (notamment transport, production d'énergie photovoltaïque, consommation électrique) au regard des ambitions affichées.

3.6 Imperméabilisation des sols, biodiversité et paysage

Bien que le site présente peu d'enjeux d'un point de vue de sa biodiversité, les quelques poches de végétations (4 700 m²) seront détruites dans le cadre du projet. D'après l'étude d'impact, le lézard des murailles, espèce protégée, localisé en bordure sud-est de la zone d'études présente un enjeu modéré.

Le projet prévoit la création de 20 900 m² d'espaces verts supplémentaires (EI, p.44), notamment grâce à la réduction de l'emprise des parkings et des bâtiments et la diminution des surfaces imperméabilisées. Ainsi, le projet prévoit à terme 25 600 m² d'espaces verts, soit 12,5 % de la surface globale de la zone entrepôts et *a minima* 15 % des nouveaux permis déposés²⁰.

Une partie des toitures sera végétalisable, mais le projet ne précise pas la part effectivement végétalisée (30 % de la surface du toit du bâtiment 17 végétalisable).

Pour ce qui concerne les impacts sur le paysage, l'étude d'impact indique en conclusion (page 250) que « La lecture de ces éléments met en lumière l'apport réellement positif de cette requalification urbaine au paysage environnant et à la vision cinématique de la zone entrepôt du MIN, du fait de sa proximité avec l'autoroute. » Pour la MRAe, l'argumentaire présenté n'est pas suffisant. Si quelques images sont produites dans le dossier de permis de construire, l'étude d'impact elle-même ne comprend aucune illustration, et notamment des points de vue depuis les principales infrastructures et voies d'où les bâtiments peuvent être vus (autoroute A 106 (cf. figure 8 ci-dessous), mais aussi l'ancienne route nationale 7 (franchissement de la RD7 au-dessus du faisceau ferroviaire) et d'autres lieux donnant une visibilité sur la zone des entrepôts.



Figure 9: insertion du bâtiment 17
Source : permis de construire, pièce PC 6

L'étude d'impact mentionne la position du projet au sein du périmètre de protection de deux monuments historiques : regards n°1 et 16 de l'aqueduc des eaux de Rungis. L'architecte des bâtiments de France (ABF) sera consulté sur ce point.

La MRAe recommande de :

- **préciser les aménagements paysagers prévus et leur effet sur la réduction de l'effet d'îlot de chaleur ;**
- **compléter la présentation des impacts paysagers.**

3.7 Gestion des déchets de chantier

Alors que le projet prévoit la démolition de bâtiments pour une surface de plancher d'environ 82 000 m², la démolition des voiries et des parkings aériens d'une surface non précisée, l'étude d'impact ne précise pas les volumes des déchets de chantier, des déblais et de leur éventuel réemploi, le trafic engendré par les travaux.

La MRAE recommande de compléter l'analyse de la prise en compte des démolitions et des mesures prévues d'évitement, de réduction des impacts potentiels.

3.8 Effets cumulés

L'étude d'impact présente une analyse des impacts cumulés avec d'autres projets de démolition et reconstruction au sein du marché de vente physique (zone principale du MIN). Cette analyse est présentée sous la forme d'un tableau, p. 367. En l'absence d'une présentation minimale de la stratégie du MIN et des horizons des projets retenus dans ce tableau, la MRAE estime que cette présentation est peu compréhensible et ne permet pas d'apprécier la complétude.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts cumulés.

4 Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique que 11 scénarii ont été étudiés (p. 70/368). Cependant, elle renvoie à une annexe non disponible dans le dossier²¹. Le dossier ne comprend pas d'explication des critères et des raisons du choix de la variante retenue, dont le numéro n'est d'ailleurs pas indiqué. La présentation à titre d'exemple du schéma d'aménagement de la variante 3, manifestement non retenue, ne contribue pas à la clarté de l'exposé.

Selon l'étude d'impact, la variante retenue répond aux enjeux suivants : réduction de l'emprise des stationnements au profit des espaces verts, aménagement d'un cheminement piéton vert, réalisation d'un espace de restauration/services au centre du pôle et d'une surface de 500 m².

Pour la MRAe, il convient de présenter plus complètement les raisons du choix de la variante retenue, notamment au regard des impacts environnementaux des différentes variantes étudiées.

La MRAe recommande de justifier le choix de la variante retenue.

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de la plupart des sujets traités dans l'étude d'impact. Cependant, elle doit être complétée pour ce qui concerne les études de danger.

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

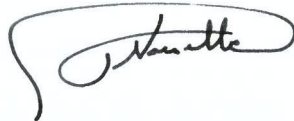
Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à

21 L'annexe EI7 à laquelle renvoie le dossier est un résumé du schéma directeur de circulation du MIN de Rungis.

disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
le membre délégué,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Noisette', enclosed within a light blue rectangular box.

François Noisette