Projet d'extension du site d'Ifs (14)

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- PJ n°5 : ETUDE D'INCIDENCE -

STEF TRANSPORT
Ifs (14)

Version	Date	Détails – modifications	Auteur
0	06/03/2026	Version initiale	Djamila YAHIATENE Tom Verillac
1	29/06/2026	Version complétée suites aux demandes complémentaires	Mélanie Muller Carène BARBIEUX

Sommaire

Résumé non technique **9**
A. Description du projet **10**
A.1 Localisation du projet **11**
A.2 Caractéristiques du projet **12**
A.3 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus **12**
B. Description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement et de leur évolution **13**
B.1 Milieu physique **14**
B.1.1 Relief - Topographie *14*
B.1.2 Géologie et sismicité de la région *14*
B.1.3 Qualité des sols *17*
B.1.4 Milieu eau *17*
B.1.5 Météorologie – Conditions climatiques *21*
B.1.6 Qualité de l'air *24*
B.1.7 Etat sonore initial *31*
B.2 Milieux naturels **34**
B.2.1 Périmètres d'inventaire et périmètres réglementaire *34*
B.3 Patrimoine historique, culturel et paysager **44**
B.3.1 Occupation du sol *44*
B.3.2 Paysage *45*
B.3.3 Sites remarquables et sites archéologiques *45*
B.4 Environnement humain **47**
B.4.1 Population *47*
B.4.2 Activités socio-économiques *47*
B.5 Urbanisme **52**
B.5.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) *52*
B.5.2 Plan Local de l'Urbanisme (PLUi) *52*
B.5.3 Plan Local d'Urbanisme *52*
B.5.4 Servitude *53*
B.6 Réseaux au voisinage du site **54**
B.6.1 Voies de communication *54*
B.7 Risques naturels et technologiques **57**
B.7.1 Risques inondation *57*
B.7.2 Risque mouvements de terrain *57*
B.7.3 Aléa retrait-gonflement des argiles *58*
B.7.4 Risque sismique *58*
B.7.5 Risque industriel *59*
B.7.6 Risque de Transport de Matières Dangereuses *59*
B.8 Bilan sur les principaux enjeux environnementaux **59**
B.8.1 Synthèse par thèmes *59*
B.8.2 Hiérarchisation des sujets à fort enjeux *60*
C. Incidences notables probables du projet sur l'environnement Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs **62**
C.1 Incidences notables du projet sur l'environnement en phase travaux **63**
C.1.1 Incidences sur le paysage *63*
C.1.2 Incidences sur l'air *63*
C.1.3 Incidences sur l'eau *63*
C.1.4 Incidences en termes de bruit et de vibrations *64*
C.1.5 Incidences sur le trafic *64*

C.1.6 Incidences sur la luminosité 64
C.1.7 Incidences en terme de déchets 64
C.1.8 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore) 64
C.1.9 Incidences sur le patrimoine culturel 65
C.2 Incidences notables du projet sur l'environnement en phase exploitation 66
C.2.1 Incidences sur le paysage 66
C.2.2 Incidences sur l'utilisation des ressources naturelles 67
C.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol 67
C.2.4 Incidences sur l'air 68
C.2.5 Incidences sur l'eau 72
C.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations 79
C.2.7 Incidences sur le trafic 81
C.2.8 Incidences sur la luminosité 83
C.2.9 Incidences en termes de déchets 83
C.2.10 Incidences sur la santé humaine 86
C.2.11 Incidences sur la biodiversité 89
C.2.12 Evaluation des incidences Natura 2000 91
C.3 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés 92
C.3.1 Inventaire des projets connus aux environs du site 92
C.3.2 Effets cumulés potentiels 93
D. Incidences négatives notables sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs 94
E. Compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs 99
E.1 Identification des plans, schémas et programme applicables au projet 100
E.2 Documents d'Urbanisme et d'Aménagement du territoire 100
E.2.1 Compatibilité du projet au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET) 100
E.2.2 Compatibilité du projet au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) 105
E.2.3 Compatibilité du projet au Plan Local d'Urbanisme 105
E.3 Documents de planification et de gestion des eaux 106
E.3.1 Compatibilité du projet aux orientations du SDAGE 106
E.3.2 Compatibilité du projet aux orientations du SAGE 110
E.3.3 Compatibilité du projet avec le PGRI du Bassin Seine Normandie 112
E.4 Documents de planification de l'air et du climat 113
E.4.1 Compatibilité du projet au Plan de Protection de l'Atmosphère 113
E.5 Compatibilité du projet avec le PPRN et PPRT 114
F. Remise en état du site 115
G. Méthodologie adoptée et auteurs de l'étude d'incidence 118
G.1 Description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement 119
G.2 Principales difficultés rencontrées 119
G.3 Auteurs de l'étude d'incidence et des études associées 119

Liste des figures

Figure 1 : Carte IGN – Echelle : 1/25 000ème (Source : GEOPORTAIL) 11
Figure 2 : Carte d'altimétrie du site 14
Figure 3 : Carte géologique de la région de Normandie (Source : Géoportail) 14
Figure 4 : Recensement des sondages réalisés autour du site de projet (Source : Infoterre) 15
Figure 5 : Réseau hydrographique à proximité du site (Source Géoportail) 19
Figure 6 : Graphique des températures de la station de Caen-Carpiquet (Source : Infoclimat) 22
Figure 7 : Graphique des précipitations de la station de Caen-Carpiquet (Source : Infoclimat) 22
***Figure 8 :* Rose des vents et direction dominante du vent de la station météorologique de Caen-Carpiquet (source : windfinder)** 23
***Figure 9 :* Carte des zones sensibles (Source : DREAL)** 25
***Figure 10 :* Carte des stations de mesures fixes de la région bretagne (Source : Géo d'Air)** 26
***Figure 11 :* Moyenne annuelle du Dioxyde d'Azote (Source : Géo d'Air)** 27
***Figure 12 :* Moyenne annuelle de l'Ozone (Source : Géo d'Ai** 28
***Figure 13 :* Moyenne annuelle des particules PM10 (Source : Géo d'Air)** 28
Figure 14 : Position des points de mesures acoustiques 32
***Figure 15 :* Zones Natura 2000 à proximité du site (Source : Géoportail)** 35
***Figure 16 :* Zones ZNIEFF de type I à proximité du site (Source : Géoportail)** 36
***Figure 17 :* Zones ZNIEFF de type II à proximité du site (Source : Géoportail)** 37
***Figure 18 :* Localisation des ZICO à proximité du site (Source : Géoportail)** 39
***Figure 19 :* Carte des parcs naturels régionaux et des réserves naturelles régionales (Source : Géoportail)** 40
Figure 20: Photographie du site existant montrant la haie et le bassin d'infiltration 40
***Figure 22 :* SCRE Normandie – Extrait du Schéma régional de cohérence écologique de Basse-Normandie (Source : Géoportail)** 43
***Figure 23 :* Répartition au sol des activités Corine Land Cover 2018 (Source : Géoportail)** 44
***Figure 24 :* Cartographie de l'unité paysagère de la commune d'Ifs (Source : DREAL)** 45
***Figure 25 :* Proximité du projet avec les habitations (Source : Géoportail)** 47
***Figure 26 :* Localisation des ERP autour du site (Source : Google Maps)** 48
***Figure 27 :* Carte des établissements sensibles à proximité du site (Source : Google Maps)** 49
Figure 28 : ICPE autour du site 50
Figure 29 : Occupation agricoles des sols dans le secteur d'étude (Source : Géoportail) 51
Figure 30 : PLU Ifs (Source : Géoportail de l'urbanisme) 53
Figure 31 : Plan des SUP sur la commune d'Ifs (Source : PLU Ifs) 54
Figure 32 : Voies routières présentes à proximité du site (Source : Géoportail) 55
Figure 33 : Transports en commun à proximité du site d'étude 56
Figure 34 : Voies ferroviaires présentes à proximité du site (Source : Géoportail) 56
Figure 35 : Zones à risque de débordement de nappes 57
Figure 36 : Répartition des types de mouvements de terrains par commue 57
Figure 37 : Aléa retrait-gonflement des argiles 58
Figure 38 : Répartition du risque sismique 58
Figure 39 : Répartition du risque de transport de matières dangereuses 59
Figure 40 : Vue aérienne avant travaux d'extension 66
Figure 41: Plan des réseaux existant 77
Figure 42: Plan des réseaux du projet 78
Figure 43 : Carte des unités hydrographiques du bassin de la Seine et des côtiers normands 107
Figure 44 : PPA de la vallée de la Seine Normandie (Source : DREAL Normandie) 114

Liste des tableaux

Tableau 1 : objectif de la masse d'eau souterraine (Source : SDAGE Seine-Normandie 2022-2027). 18
Tableau 2 : sources des principaux polluants 26
Tableau 3 : résultats de mesures à la station « Caen Sud » 27
Tableau 4 : objectifs de qualité des polluants 30
Tableau 5 : zones Natura 2000 à proximité du site 34
Tableau 6 : zones ZNIEFF de type I et II à proximité du site 36
Tableau 7 : Population 2023 des communes limitrophes à la commune d'Ifs (Source : Insee) 47
Tableau 8 : ICPE recensées dans la commune d'Ifs 49

Glossaire

AE	Autorisation Environnementale
AEP	Adduction d'Eau Potable
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
AOP	Appellation d'Origine Protégée
AP	Arrêté Préfectoral
ARS	Agence Régionale de Santé
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
BSS	Banque du Sous-Sol
CASISAS	Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services
dB(A)	Décibel pondéré A (unité de mesure de pression acoustique)
DBO_5	Demande Biochimique en Oxygène
DCO	Demande Chimique en Oxygène
DDAE	Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale
DDRM	Dossier Départemental sur les Risques Majeurs
DEEE	Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques
DMA	Déchets Ménagers et Assimilés
DND	Déchets Non Dangereux
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRIAS	Donner accès aux scénarios climatiques Régionalisés français pour l'Impact et l'Adaptation de nos Sociétés et environnement
EP	Eaux Pluviales
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERC	Eviter, Réduire, Compenser
ERI	Excès de Risques Individuel
ERP	Etablissement Recevant du Public
ERS	Etude de Risque Sanitaire
EU	Eaux Usées
GES	Gaz à Effet de Serre
ICPE	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
IED	Industriel Emission Directive
IEM	Interprétation de l'Etat des Milieux
IGN	Institut national de l'information géographique et forestière

IGP	Indication Géographique Protégée
INERIS	Institut National de l'Environnement industriel et des RISques
INPN	Inventaire National du Patrimoine Naturel
INRA	Institut National de Recherche Agronomique
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ISDD	Installation de Stockage des Déchets Dangereux
ISDI	Installation de Stockage des Déchets Inertes
LTECV	Loi de la Transition Energétique pour la Croissance Verte
MES	Matières En Suspension
MH	Monument Historique
MRAe	Mission Régionale de l'Autorité environnementale
MTD	Meilleures Techniques Disponibles
MTES	Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
NEA-MTD	Niveux d'Emission Associés aux Meilleures Techniques Disponibles
NGF	Nivellement Général de la France
NQE	Normes de Qualité Environnementale
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PGS	Plan de Gestion des Solvants
PL	Poids Lourds
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PM2,5	Particules en suspension (« Particulate Matter ») de diamètre 2,5 microns
PM10	Particules en suspension (« Particulate Matter ») de diamètre 10 microns
PNACC	Plan National d'Adaptation au Changement Climatique
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondations
PPRN	Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
PRPGD	Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets
QD	Quotient de Dangers
QMNA	Débit d'étiage mensuel
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SDAGE	Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale

SIS	Secteur d'Information des Sols
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE	Schéma Régioanl de Cohérence Ecologique
TAR	Tour Aéroréfrigérante
TMD	Transport de Matirères Dangereuses
VLE	Valeur Limite d'Emission
VTR	Valeur Toxique de Référence
ZER	Zone à Émergence Réglementée
ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZSC	Zone Spéciale de Conservation

Abréviation composés chimiques

AOX	Halogènes Organiques Adsorbables
BTEX	Benzène, Toluène, Ethylbenzène et Xylènes
CO	Monoxyde de Carbone
CO_2	Dioxyde de Carbone
COHV	Composés Organiques Halogénés Volatils
COT	Carbone Organique Total
COV	Composés Organiques Volatils
HAP	Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
HCT	Hydrocarbures Totaux
NH_3	Ammoniac
NOx	Oxydes d'azote
PCB	Polychlorobiphényles
PFAS	Per- et polyfluoroalkylées

Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet d'un document spécifique « PJ n°5a – Résumé non technique ».

A. Description du projet

A.1 Localisation du projet

Le site de la société STEF TRANSPORT Ifs se situe dans le département du Calvados (14). Il se positionne dans la Zone Industrielle de Object'Ifs Sud sur la commune d'Ifs.

Le site couvre une superficie d'environ 5,3 ha accueillant un bâtiment principal, un garage poids-lourds, une station de lavage et une station-carburant pour une emprise au sol totale de 10 106 m². Le projet d'extension consiste en la construction d'un bâtiment d'une emprise au sol totale d'environ 5880 m².

Le terrain du site est inscrit au cadastre d'Ifs sous les parcelles n°203, 202 et 0076 de la section BK.

Le site d'implantation du projet est situé à une altitude d'environ 37m NGF.

Le terrain est délimité :

- Au Nord, par un rond-point donnant sur le boulevard Clément Ader et le boulevard Charles Cros puis par un ensemble de sociétés (Transport Nicolle, Atel Carrosserie) ;
- Au Nord-Ouest par le boulevard Clément Ader puis par des entreprises comme Maisons Socoren, Dekra)
- Au nord Est par le boulevard harles Cros puis par l'entrepôt U log
- A l'Ouest, par le boulevard Clément Ader puis par des sociétés comme GLS Caen, ORKYN4 ainsi que le restaurant « Le cherche midi »
- A l'Est, par un centre pénitentiaire ;
- Au Sud-Est, par une société de transport et des terres agricoles
- Au Sud-Ouest par des sociétés (Cobico International, Cableo, Les établissements THIERRY)
- Au Sud, par des terres agricoles puis par des habitations.

Une carte IGN au 1/25 000ème et vue aérienne du site et de son environnement sont présentées en pages suivantes.

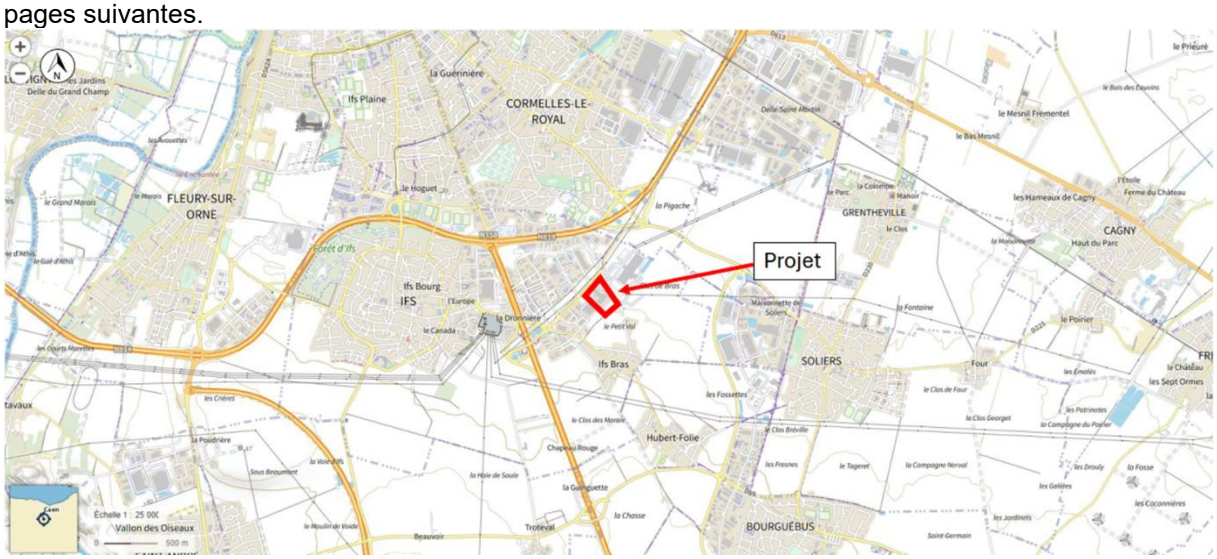


Figure 1 : Carte IGN – Echelle : 1/25 000ème (Source : GEOPORTAIL)

A.2 Caractéristiques du projet

Le projet d'extension d'une plateforme logistique et de transport, objet de la présente étude d'incidences, est décrit dans la partie PJ46 du présent dossier. Nous renvoyons le lecteur à ce chapitre.

A.3 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus

Ces données sont détaillées spécifiquement dans chaque paragraphe du point C.2.3.1 de la présente étude d'incidence.

B. Description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement et de leur évolution

B.1 Milieu physique

B.1.1 Relief - Topographie

Le site d'implantation du projet est situé à une altitude comprise entre 41 et 47 m NGF (Nivellement Général de la France).

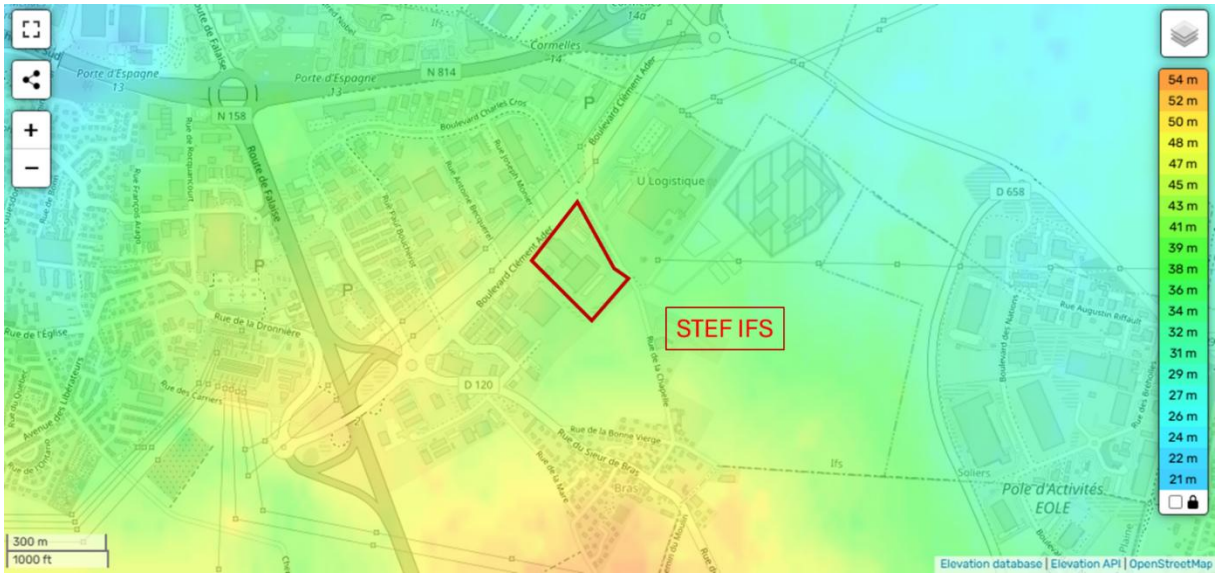


Figure 2 : Carte d'altimétrie du site

B.1.2 Géologie et sismicité de la région

B.1.2.1 Géologie

La carte géologique de la commune Ifs (carte n°120) développée par le BRGM permet d'identifier les formations géologiques au droit du site.

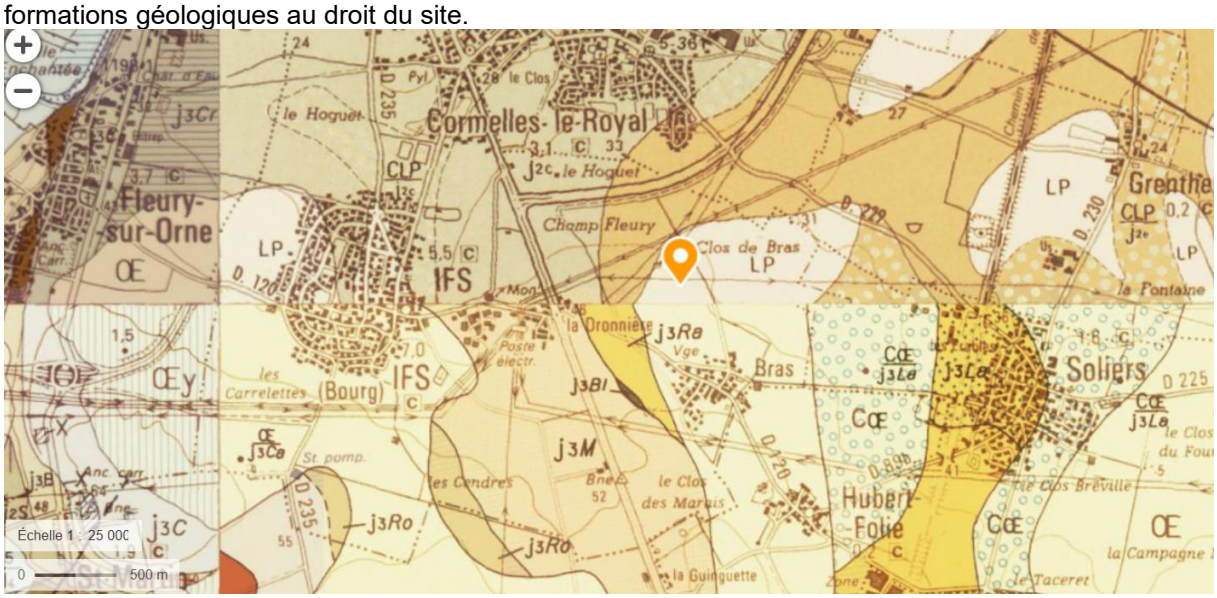
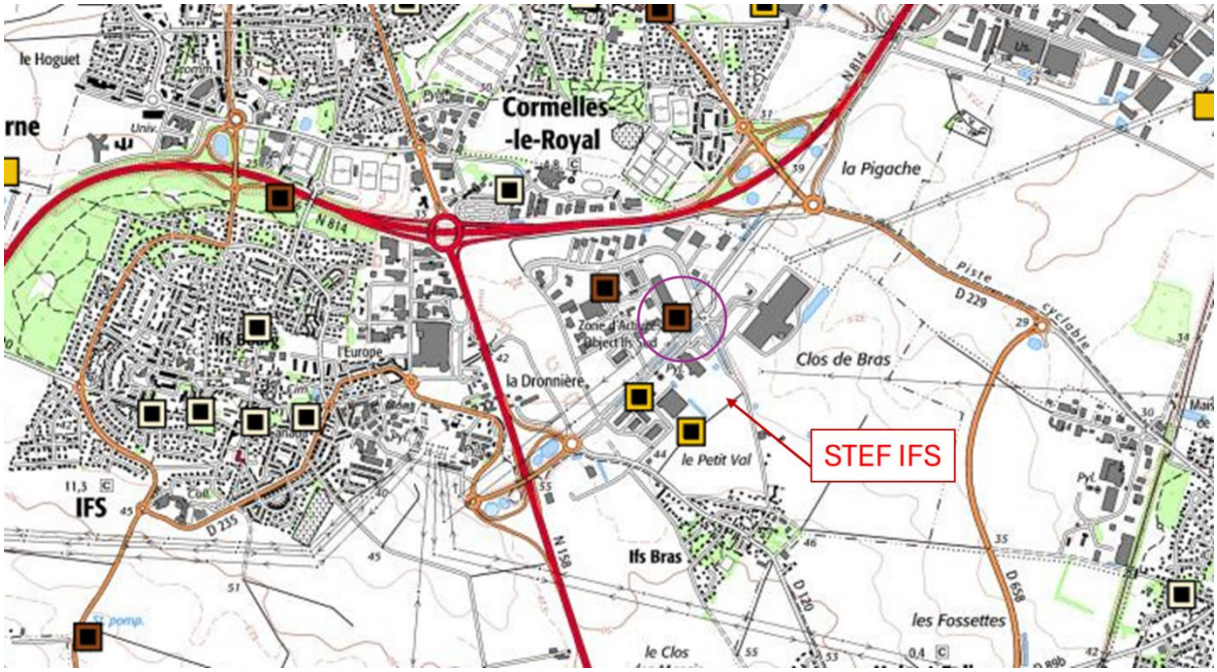


Figure 3 : Carte géologique de la région de Normandie (Source : Géoportail)

B.1.2.2 Sondages réalisés

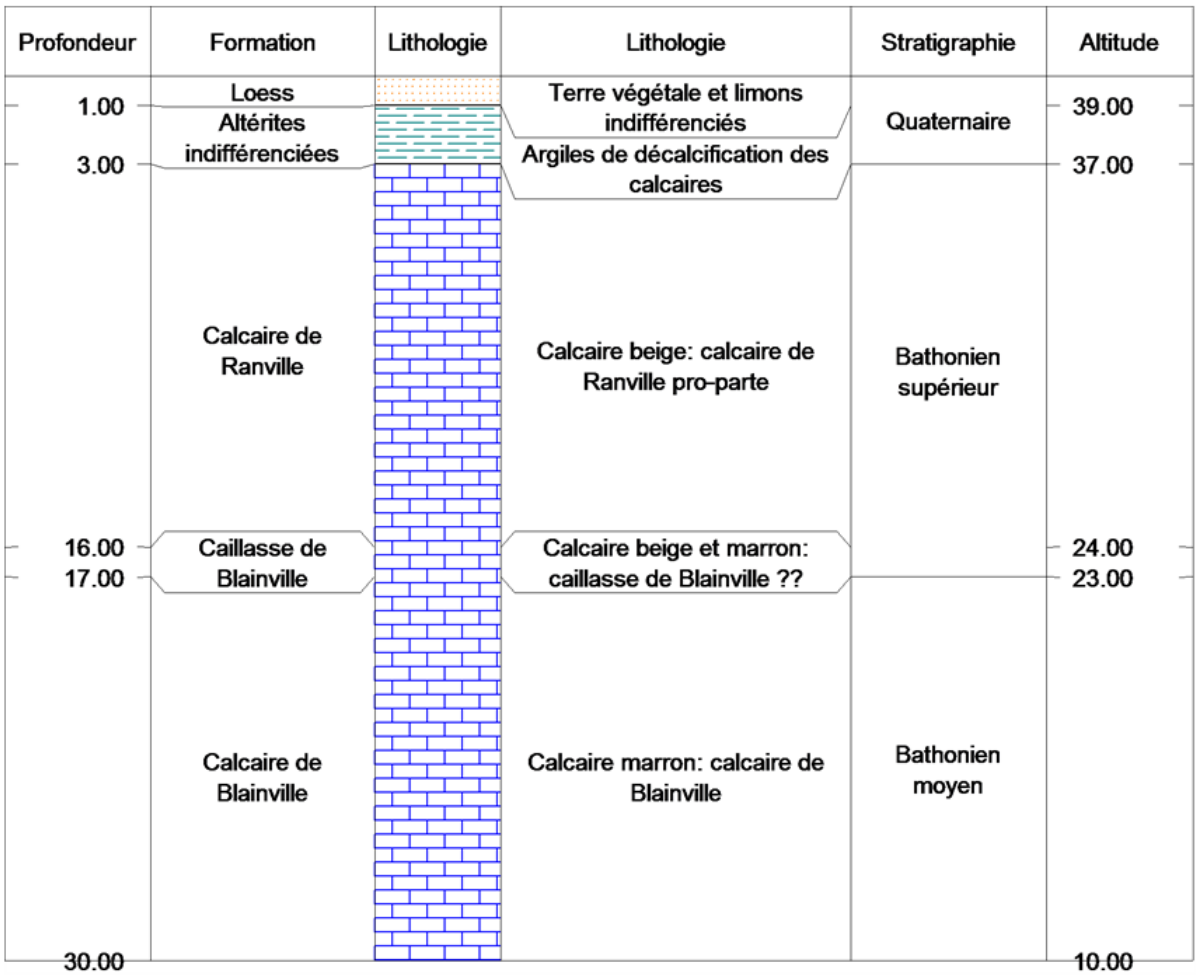


Légende :

- Ouvrages avec géologie vérifiée et documents
- Ouvrages avec géologie vérifiée mais aucun document disponible
- Ouvrages avec géologie initiale et documents
- Ouvrages avec géologie initiale mais aucun document disponible
- Ouvrages sans géologie mais documents disponibles
- Ouvrages sans géologie ni document

Figure 4 : Recensement des sondages réalisés autour du site de projet (Source : Infoterre)

Le sondage n° BSS000JBYL est recensé à environ 110 m au Nord du site. La coupe géologique associée est la suivante :



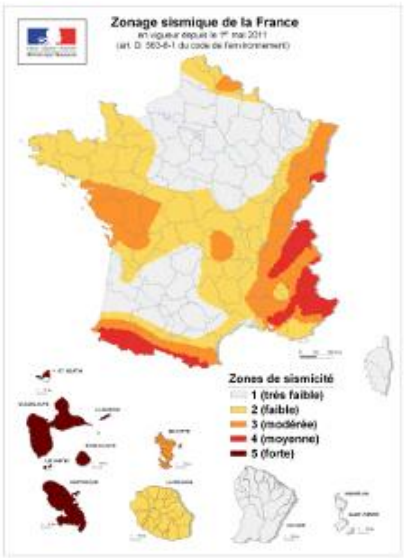
Au droit de ce sondage, les premières couches de sous-sols sont plutôt imperméables (argiles).

B.1.2.3 Sismicité

D'après les décrets n°2010-1254 et 2010-1255 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique, la commune d'Ifs se situe en zone de sismicité faible (niveau 2).

Rappel : le territoire français est découpé en 5 zones de sismicité croissance :

- Zone de sismicité 1 : très faible,
- Zone de sismicité 2 : faible,
- Zone de sismicité 3 : modérée,
- Zone de sismicité 4 : moyenne,
- Zone de sismicité 5 : forte.



La zone d'étude est donc implantée dans une zone sans risque particulier en matière de sismologie.

B.1.3 Qualité des sols

Base de données BASOL

Le site internet du ministère de la Transition Ecologique répertorie dans sa base de données BASOL les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

Aucun site BASOL n'est recensé sur la commune d'Ifs.

Le site BASOL le plus proche du terrain d'implantation du projet est situé à environ 13.5 km à l'Est du site sur la commune d'Argences. Il s'agit du site LES TUILERIES D'ARGENCES, dont l'activité est la fabrication de matériaux de construction en terre cuite (de tuiles et briques) et de produits divers en terre cuite (tuilerie, poterie, briqueterie)
La SCI LES TUILARGENCES bénéficie d'un arrêté préfectoral d'autorisation du 31 décembre 2003 modifié à plusieurs reprises.
La problématique concerne les bâtiments abritant les cuves contenant les hydrocarbures qui étaient de plus en plus délabrés.

Aujourd'hui, l'activité est terminée et les travaux de dépollution (démontage des cuves, pompage des hydrocarbures et évacuation des terres souillées) ont été réalisés en décembre 2004. Une analyse des eaux souterraines à l'issue des travaux a mis en évidence l'absence de marquage en hydrocarbures. Ce site n'appelle plus d'action de la part de l'administration chargée de la réglementation concernant les installations classées au titre des sites et sols pollués.

Le site d'implantation du projet ne fait pas parti des sites référencés dans la base BASOL. Aucune pollution n'est référencée sur le terrain.

B.1.4 Milieu eau

B.1.4.1 Hydrogéologie et captages en eau potable

B.1.4.1.1 Masses d'eaux souterraines

La commune d'Ifs est située au niveau de la masse d'eau souterraine identifiée sous le n°FRGG021 « Bassin versant de l'Oudon » et plus particulièrement au niveau de l'entité hydrogéologique locale « Nappe des calcaires jurassiques de la plaine de Caen ». L'entité hydrogéologique est de type aquifère fissuré, généralement en nappe libre.

B.1.4.1.2 Qualité des eaux souterraines

Les données enregistrées sur la base de données CartOgraph', proposées par le service public d'information sur l'eau et le milieu aquatique Eaufrance, montrent un état chimique médiocre et bon état quantitatif pour l'année 2025 (84% des masses d'eau souterraines) pour la nappe du Bassin versant de la Seine Normandie.

Les raisons principales de la dégradation depuis 2019 (90% en bon état quantitatif) sont une augmentation des prélèvements, une dégradation de l'état écologique des cours d'eau, ainsi que l'amélioration des connaissances depuis 2019, impliquant une meilleure modélisation des relations nappe-rivière.

L'objectif d'atteinte du bon état chimique pour cette nappe est fixé pour 2027.

Tableau 1 : objectif de la masse d'eau souterraine (Source : SDAGE Seine-Normandie 2022-2027)

	Etat des lieux 2013	Etat des lieux 2019[11]	Rappel des objectifs du SDAGE 2016-2021[12]	
			Objectif 2021	Objectif 2027
Eaux de surface continentales cours d'eau et plans d'eau				
Masses d'eau en **très bon ou bon état écologique**	38 %	41 % à règles constantes 32 % nouvelles règles[13]	62 %	100 %
Masses d'eau en **bon état chimique** (avec ubiquistes[14])	31 %	32 %	33 %	100 %
Masses d'eau en **bon état chimique** (sans ubiquistes)	92 %	90 %	91 %	100 %
Eaux côtières et transition				
Masses d'eau en **très bon ou bon état écologique**	58 %	48 %	59 %	100 %
Masses d'eau en **bon état chimique** (avec ubiquistes)	46 %	15 % Méthode différente[15]	67 %	100 %
Masses d'eau en **bon état chimique** (sans ubiquistes)	54 %	74 % Méthode différente	96 %	100 %
Eaux souterraines				
Masses d'eau en **bon état chimique**	23 %	30 %	32 %	100 %
Masses d'eau en **bon état quantitatif**	96 %	93 %	100 %	100 %

B.1.4.1.3 Prélèvement dans la masse d'eau souterraine : Captages en eau potable

D'après le PLU de la commune d'Ifs, la gestion de l'eau potable sur le territoire d'Ifs relève du SIAEP (Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau Potable Ifs/Bourguebus), structure intercommunale indépendante de Caen la Mer. L'exploitation du réseau de distribution est assurée par la société SAUR. Le système d'approvisionnement s'organise selon deux zones de distribution distinctes :

- **Zone « Ifs »** (commune d'Ifs, à l'exception du hameau de Bras) : alimentée par l'eau de l'Orne traitée au centre de Louvigny, complétée par un apport du syndicat de production Sud Calvados (réservoir de Fontenay-le-Marmion) en cas de besoin.

- **Zone « Bourguebus »** (incluant le hameau de Bras et le reste du périmètre du syndicat) : approvisionnée via un achat d'eau auprès du syndicat intercommunal d'AEP de May-sur-Orne, provenant d'un mélange d'eau de l'Orne traitée et de ressources du syndicat Sud Calvados (secteur Saint-Pierre-sur-Dives/Mézidon-Canon).

Le site n'est pas concerné par un périmètre de protection de captage d'eau. Le captage AEP le plus proche est à Fleury-sur-Orne a environ 4,5 km.

B.1.4.2 Hydrologie et qualité des eaux superficielles

B.1.4.2.1 Réseau hydrographique dans l'environnement

Le site s'inscrit dans le bassin versant de l'Orne, qui constitue le réseau hydrographique de surface principal de secteur.
L'orne, un des huit cours d'eau structurant du bassin, s'écoule à environ 4 km à l'ouest du site. Il reçoit plusieurs effluents contribuant à l'organisation du réseau hydrographique locale.
Les eaux superficielles du secteur relèvent ainsi du district hydrographique Seine Normandie.

La figure suivante met en évidence le réseau de surface aux alentours du site.

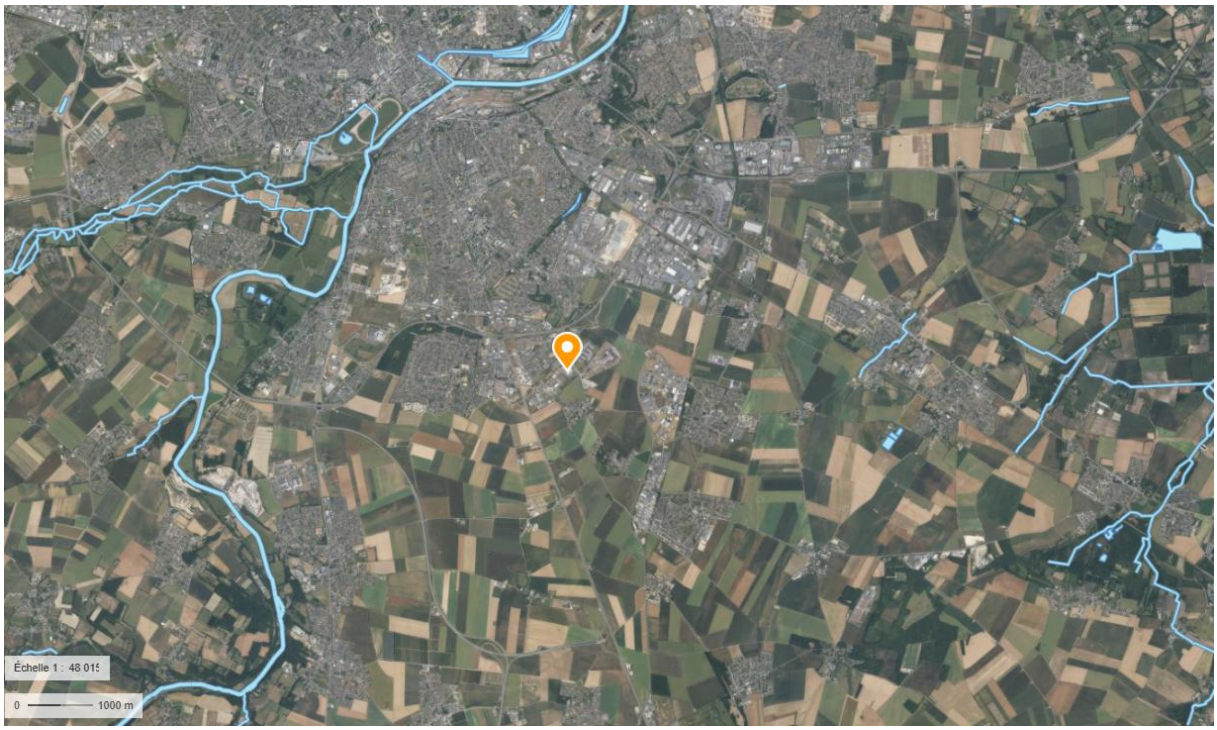


Figure 5 : Réseau hydrographique à proximité du site (Source Géoportail)

B.1.4.2.2 Qualité des cours d'eau - généralités

Depuis 1971, la qualité des cours d'eau était évaluée en France à partir d'une grille qui associait 5 classes de qualité (1A, 1B, 2,3, Hors Classe) représentés par des couleurs (bleu, vert, jaune, orange, rouge) à des valeurs seuils de paramètres physico-chimiques et hydrobiologiques. Cette grille dite multi-usages était construite sur la base d'une évaluation sommaire des aptitudes de l'eau aux principaux usages et à la vie des poissons.

L'adoption de la loi sur l'eau de 1992 (aujourd'hui intégrée dans le Code de l'Environnement), la mise en œuvre des SDAGE à partir de 1997 et la perspective de la directive-cadre européenne pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau justifient une refonte des méthodes de calcul de la qualité, d'autant plus que les progrès scientifiques ont montré l'importance de nouvelles problématiques telles que les micropolluants, les paramètres de l'eutrophisation des eaux ou ceux de la qualité physique des milieux.

L'évolution des connaissances et de la réglementation a présidé à l'élaboration, au niveau national, de nouveaux outils d'évaluation de la qualité, dénommés systèmes d'évaluation de la qualité (SEQ). Ces instruments sont conçus pour les différents milieux aquatiques : Cours d'eau, Plans d'eau, eaux souterraines, eaux littorales. Ils sont tous fondés sur une même structure et sur un fonctionnement modulaire garantissant leur cohérence et leur évolutivité. Ils doivent devenir les nouveaux outils nationaux d'évaluation de la qualité au service de l'ensemble des acteurs de l'eau.

Le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et les Agences de l'eau ont donc souhaité, harmoniser, moderniser et enrichir ce dispositif en proposant une évaluation de la qualité des cours d'eau fondée sur trois volets :

- la qualité physico-chimique de l'eau (SEQ-Eau)
- l'artificialisation du lit mineur, des berges et du lit majeur (SEQ-Physique)
- l'état des communautés vivantes (SEQ-Bio) des cours d'eau.

Ce système a pour triple objectif d'évaluer la qualité du cours d'eau du point de vue de chacun de ces trois volets, d'identifier les altérations de la qualité de l'eau ou du milieu physique qui sont à l'origine de déséquilibres biologiques constatés, et enfin d'évaluer les effets d'une altération de la qualité du cours d'eau sur les usages anthropiques ou sur les fonctions naturelles du cours d'eau.

Les paramètres contrôlés sont principalement physico-chimiques. C'est le paramètre (altération) dont le niveau est le plus défavorable qui définit la classe dans laquelle sera placé le cours d'eau.

Les paramètres de classement sont les suivants :

☞ Pour les macros polluantes, il existe 9 altérations :

- Matières organiques et oxydables,
- Matières azotées hors nitrates,
- Nitrate,
- Matières phosphorées,
- Particules en suspension,
- Température,
- Minéralisation,
- Acidification,
- Effets des proliférations végétales.

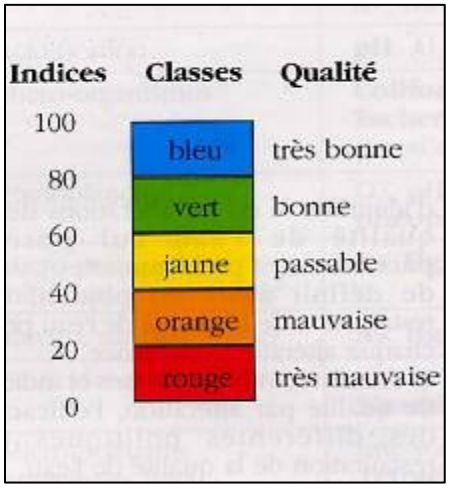
☞ Pour les micros polluants, il existe 3 altérations :

- Micro polluants minéraux,
- Pesticides,
- Micro polluants organiques hors pesticides.

Pour mémoire, le SEQ- Eau des cours d'eau permet, à partir des valeurs des paramètres physico-chimiques et bactériologiques, de définir :

- **les altérations de la qualité de l'eau par regroupement de certains de ces paramètres de même nature ou de même effet. Ainsi, par exemple, l'altération « matières organiques et oxydables » comprend les paramètres DBO_5, DCO, COD, O_2 dissout, Taux de saturation en O_2, oxydabilité au $KMnO_4$, N Kjeldahl, NH_4. Ces altérations sont traduites en indices de qualité sur une échelle de 0 à 100 qui est elle-même subdivisée en 5 classes.**
- **l'aptitude de l'eau à satisfaire les fonctions biologiques et des usages (Aptitude à la production d'eau potable, aptitude aux loisirs et sports nautiques, abreuvage, irrigation, aquaculture.**

Pour mémoire, la légende des classes de qualité est la suivante :



↳La **classe « bleu »** de référence, permet la vie, la production d'eau potable après une simple désinfection et les loisirs et sports aquatiques.

↳ la **classe « rouge »** ne permet plus de satisfaire au moins l'un de ces deux usages ou les équilibres biologiques.

Nota : les évaluations SEQ sont remplacées par les SEEE ; Systèmes d'Evaluation de l'Etat des Eaux pour les lesquels la notion de « bon état » conformément à la Directive Cadre Eau est introduite.

La détermination des eaux est définie par l'arrêté du 25 janvier 2010. Le choix de l'état de l'eau pour chaque paramètre dépend notamment de la qualité des eaux sur les 2 années précédentes.

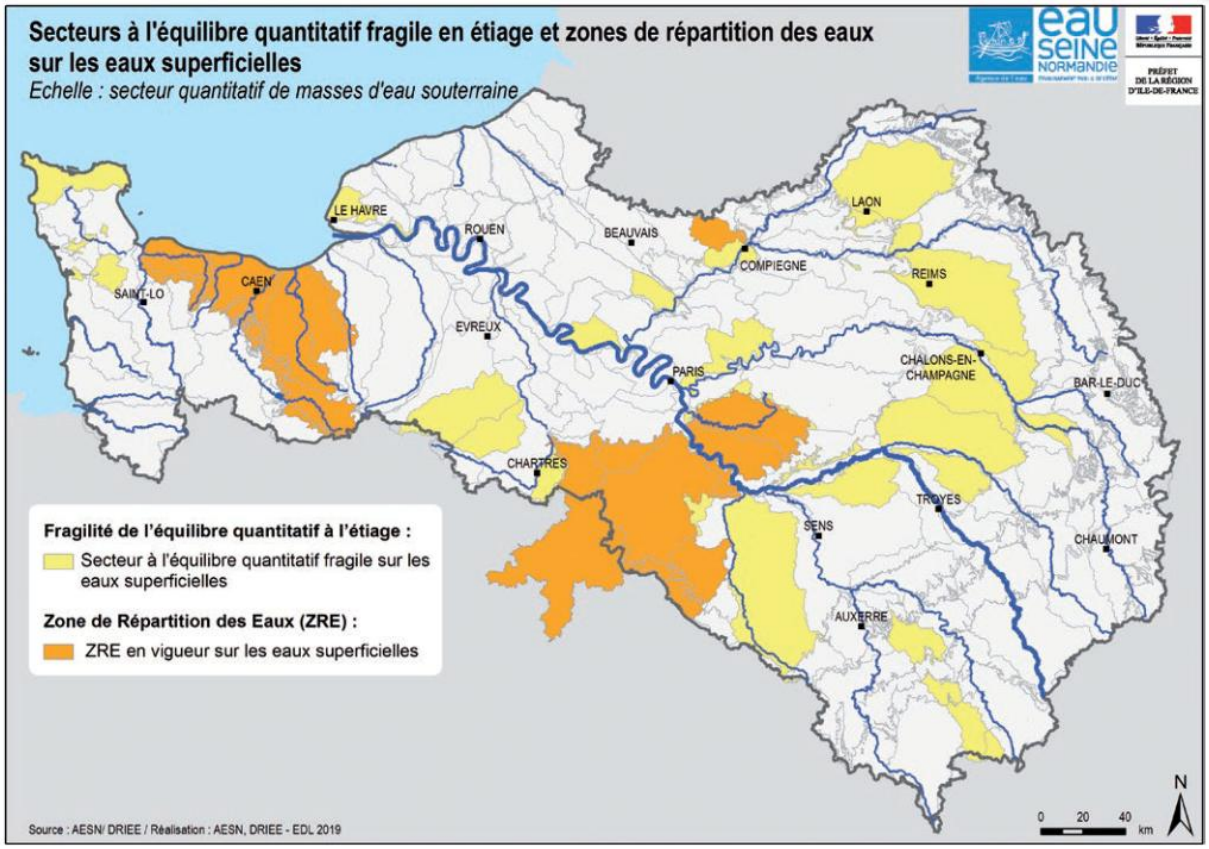
B.1.4.2.3 Qualité des cours d'eau – évaluation de la qualité

La masse d'eau principale autour du terrain étudié est la FRGG0021 « Bassin versant de l'Oudon ». D'après les données enregistrées sur la base de données CartOgraph', l'état chimique et écologique ont été jugé bon pour l'année 2017.

B.1.4.2.4 Contexte réglementaire des milieux aquatiques concernés

- **Zone de répartition des eaux (Z.R.E)**

Ce zonage désigne des bassins ou parties de bassins connaissant une ressource en eau limitée par rapport aux besoins (irrigation,…).
Les ZRE suivantes sont répertoriées :



La commune d'Ifs est incluse dans le périmètre d'une Zone de Répartition des Eaux.

Le site dispose d'un puit et prévoit sa mise en conformité. Le site sera classé Loi sur l'eau sous la rubrique 1.1.1.0, 1.3.1.0, 2.1.5.0,

B.1.4.2.5 Contrats des milieux

Il n'y a pas de contrat des milieux qui concerne la zone du projet.

B.1.5 Météorologie – Conditions climatiques

B.1.5.1 Généralités

La commune d'Ifs est située au Sud-Est de Caen dans le département du Calvados en région Normandie. Le climat est doux et de type océanique ce qui se caractérise par une atténuation des températures extrêmes et une grande instabilité des types de temps. L'influence maritime réduit les amplitudes thermiques journalières et annuelles. Les orages sont rares, la neige est exceptionnelle. A

Ifs, les hivers sont doux (2 à 9°C) et humides, marqués par des pluies intermittentes et de la bruine (pluie très fine). L'été, le temps est plus sec, mais reste frais (14 à 23°C).

Les normales annuelles suivantes ont pour origine le Centre Météorologique Caen Carpiquet (période de 1991 à 2020), qui est situé à environ 8 km à vol d'oiseau au nord du site du projet. Cette station se situe à 67 m d'altitude et aux coordonnées de latitude et longitude suivantes :
Latitude : 49,18° N
Longitude : 0,46° O

B.1.5.2 Météorologique

B.1.5.2.1 Température et précipitations

La station le plus proche « Caen Carpiquet » comporte des données peu exploitables.
Selon les données Météo-France, les principaux éléments sont les suivants :

- Température moyenne annuelle : 11,3 °C,
- Températures moyennes mensuelles comprises entre 5,2 °C en janvier et 17,9 °C en août,

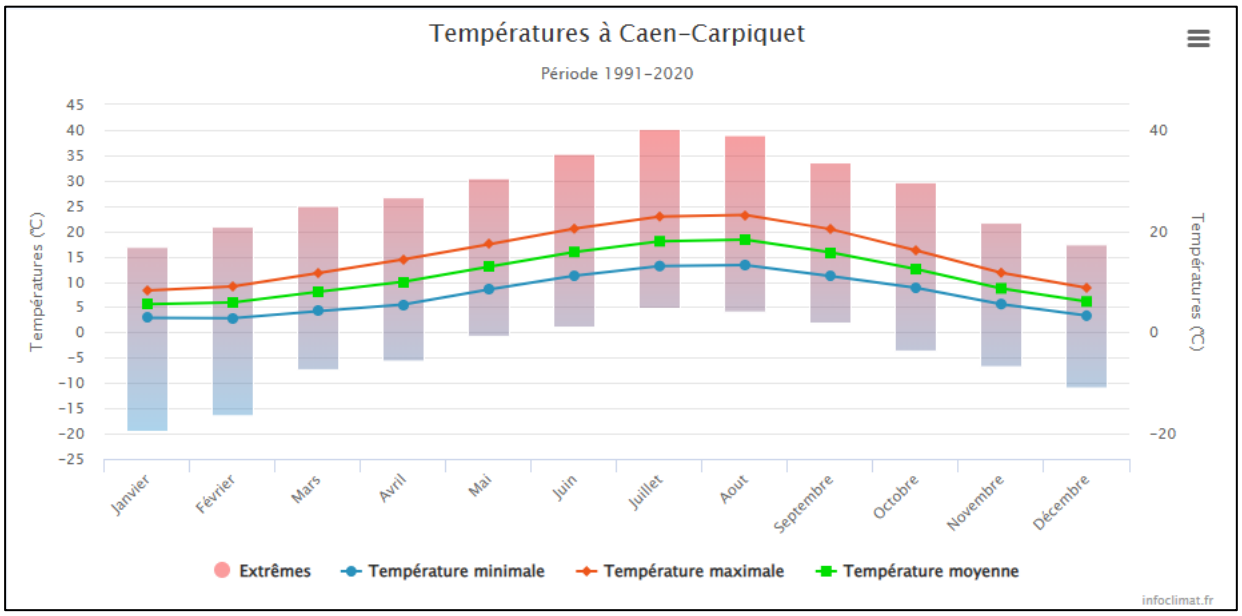


Figure 6 : Graphique des températures de la station de Caen-Carpiquet (Source : Infoclimat)

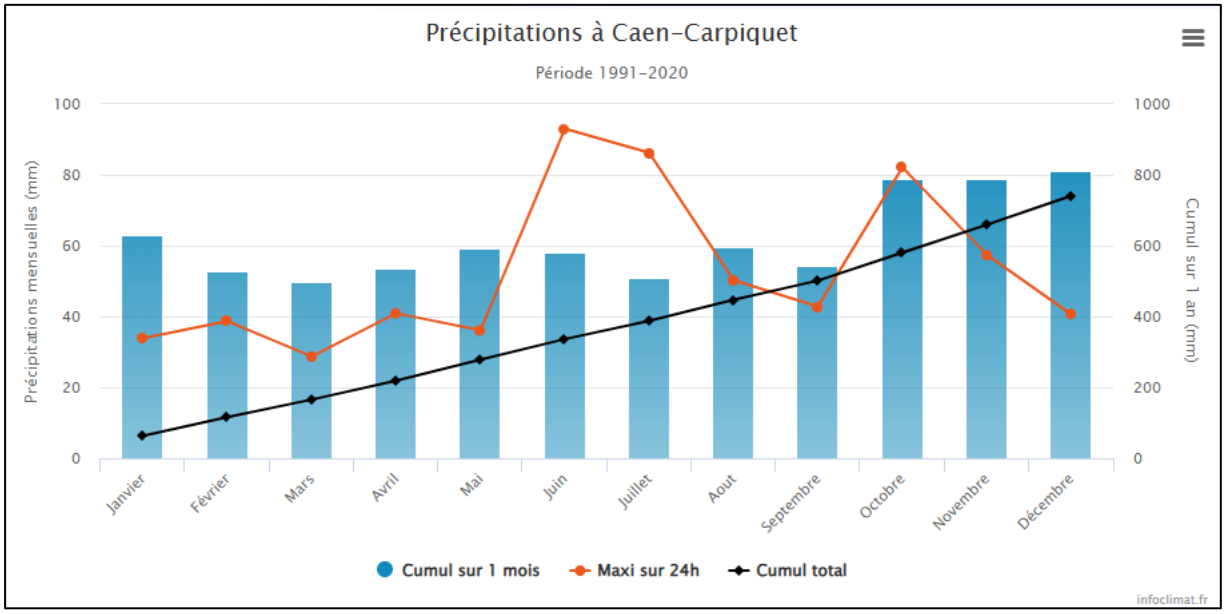


Figure 7 : Graphique des précipitations de la station de Caen-Carpiquet (Source : Infoclimat)

Mars est le mois le plus sec, avec en moyenne 40,5 mm et décembre, le mois le plus humide avec une moyenne de 100 mm.

Au niveau des températures, le mois de juillet est considéré comme le plus chaud de l'année avec une moyenne globale de 18°C sur la période de 1991-2020. Janvier est quant à lui le plus froid avec une moyenne de 5°C.

B.1.5.2.2 Vents et Ensoleillement

La rose des vents de la station météorologique de Caen-Carpiquet (statistiques entre le 06/2001 et 12/2025.) située à environ 8 km au Nord-Ouest du projet, montre que les vents proviennent majoritairement du nord/nord-ouest d'avril à juin et du sud-ouest de novembre à février. Les mois de mars, juillet et août sont caractérisés par des vents d'ouest.

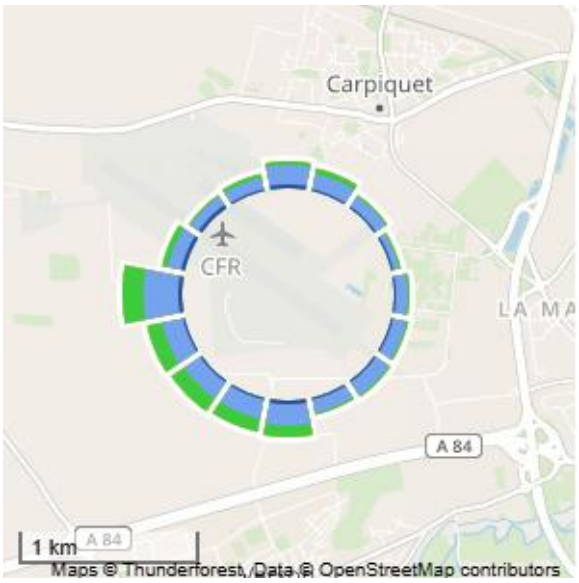




Figure 8 : **Rose des vents et direction dominante du vent de la station météorologique de Caen-Carpiquet (source : windfinder)**

D'après les données Météo France du Centre Météorologique Caen-Carpiquet, la durée moyenne d'ensoleillement est de 1746,2 heures par an sur la période de 1991 à 2020.

B.1.5.2.3 Phénomènes climatiques

Le nombre moyen de jours d'orage, de brouillard ou de neige n'est pas connu. Cependant la neige est un évènement rare en Normandie

Ces évènements sont à prendre en compte pour les sols glissants et le surpoids en toiture. Le brouillard peut être source d'accident de la circulation. Il n'a pas de répercussions sur l'activité de l'entreprise.

B.1.6 Qualité de l'air

B.1.6.1 Plans et schémas régionaux

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996 (Loi LAURE) définit :
• le droit à respirer un air qui ne nuise pas à la santé,
• le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets,
• la responsabilité de chacun,
• l'obligation de surveillance,
• les objectifs de qualité d'air fixés par l'État,
• des instruments de planification destinés à réduire la pollution atmosphérique et ses effets.

Cette planification s'articule de la manière suivante :

- Le « Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires » - SRADDET – de la région Normandie, a été voté par la région et approuvé par le préfet le 02 juillet 2020.
  Une première modification du SRADDET a été adoptée le 25 mars 2024 par le conseil régional de Normandie et approuvée le 28 mai 2024 par le préfet.

Les principaux objectifs du SRADDET de moyen et long terme en matière :

- d'équilibre et d'égalité des territoires
- d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- de désenclavement des territoires ruraux
- d'habitat
- de gestion économe de l'espace,
- d'intermodalité et de développement des transports
- de maîtrise et de valorisation de l'énergie
- de lutte contre le changement climatique
- de pollution de l'air
- de protection et de restauration de la biodiversité
- de prévention et de gestion des déchets.

- Le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE), institué par la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, vient en remplacement du Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) pour le volet Air. Il a pour objectif la définition d'orientations à échéance 2020 et 2050 concernant la lutte contre la pollution atmosphérique et l'adaptation aux changements climatiques en matière de maîtrise de la demande en énergie, du développement des énergies renouvelables et de la réduction des gaz à effet de serre.

  Il définit également des « zones sensibles » : il s'agit de zones où les orientations destinées à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique peuvent être renforcées. Ces zones représentent les territoires critiques en matière de quantité d'émissions ou de concentrations de polluants atmosphériques sur lesquels des actions prioritaires seront engagées pour réduire l'exposition des populations ou des zones naturelles protégées. Cette carte a été élaborée selon une méthodologie nationale qui permet d'assurer la cohérence des zones sensibles sur tout le territoire français.

  La cartographie s'appuie sur une approche méthodologique nationale harmonisée visant à localiser les secteurs où les concentrations de particules fines (PM) et de dioxydes d'azote (NO_2) sont susceptibles de dépasser les normes réglementaires applicables. Cette modélisation prédictive de l'exposition de la population et des écosystèmes sensibles privilégie l'exploitation de données cartographiques et territoriales existantes à la place de mesurages in situ.

La carte ci-dessous présente les zones sensibles identifiées à l'échelle des communes :

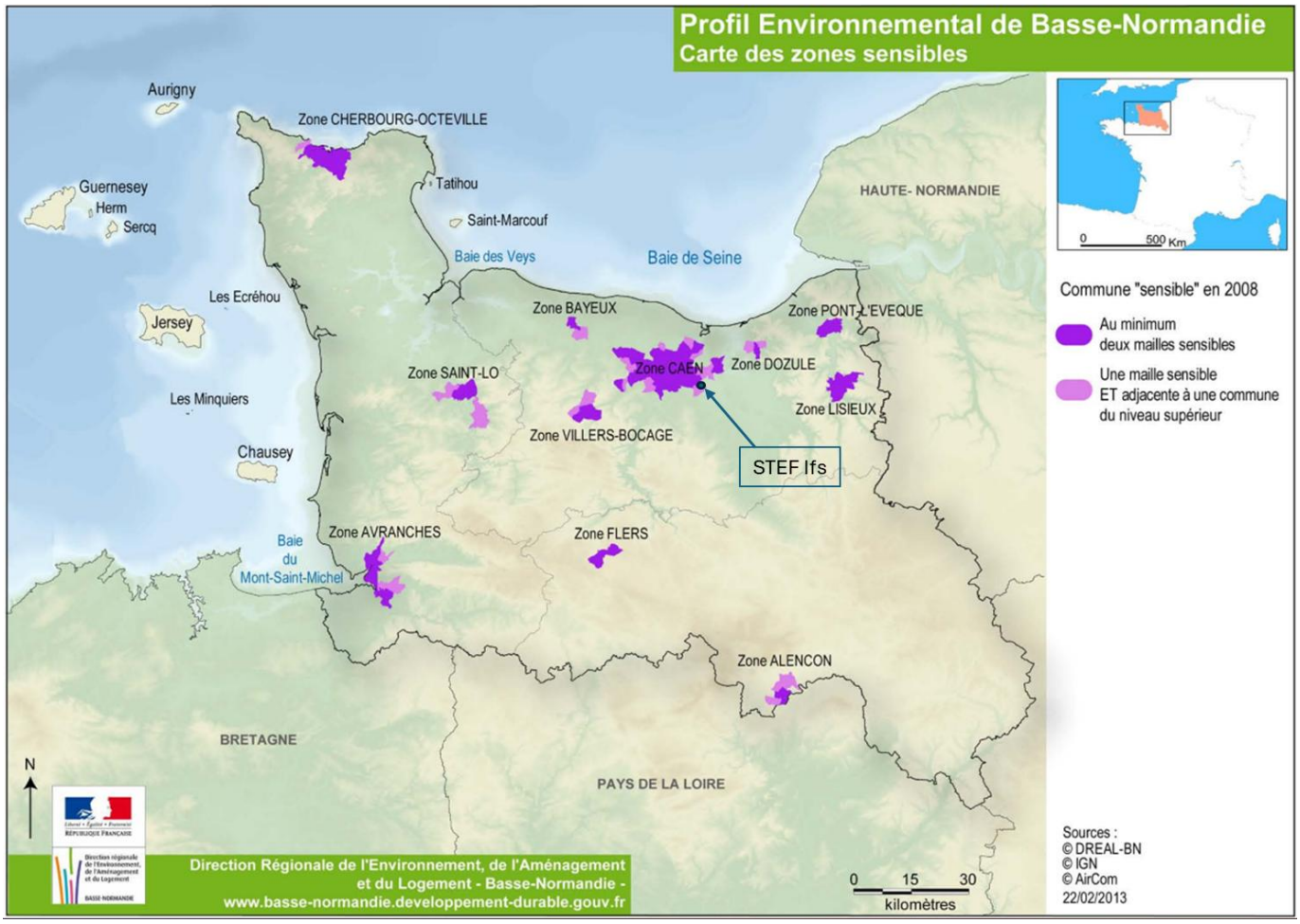


Figure 9 : **Carte des zones sensibles (Source : DREAL)**

La commune d'Ifs est localisée au sein d'une zone sensible.

Pour mémoire, les zones sensibles sont des zones où les orientations destinées à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique peuvent être renforcées. Ces zones représentent les territoires critiques en matière de quantité d'émissions ou de concentrations de polluants atmosphériques sur lesquels des actions prioritaires seront engagées pour réduire l'exposition des populations ou des zones naturelles protégées.

- **Les « Plan de Protection de l'Atmosphère» - PPA** - qui définissent les contraintes réglementaires locales. Ils précisent les mesures permanentes et temporaires prises lors d'une procédure d'alerte, arrêtées par le préfet de Région.

  Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) Normandie 2027 projette les niveaux d'émissions de polluants atmosphériques sur la zone de l'agglomération rouennaise (ZAG de la MRN) en intégrant trois actions transports principales : un report modal de 5 % de la voiture individuelle vers les transports actifs, une augmentation des véhicules faiblement polluants (Crit'Air Vert/E et Crit'Air 1), et la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) à partir du 1er janvier 2023. La modélisation prévoit une amélioration significative des émissions en 2027 : réduction de 26 % pour les NOx et de 16 à 18 % pour les PM10 et PM2,5 par rapport au scénario tendanciel. Le PPA dépasse ainsi les mesures nationales existantes en combinant la ZFE-m avec l'accompagnement des politiques locales pour améliorer la qualité de l'air de l'agglomération rouennaise.

B.1.6.2 Réseau de mesures de la qualité de l'air

Le suivi régulier des teneurs en polluants dans l'air permet d'établir un indice hebdomadaire de la qualité de l'air : l'indice ATMO1. Cet indice est déterminé à partir des niveaux de pollution mesurés au cours de la journée par les stations et prend en compte les différents polluants atmosphériques, traceurs des activités de transport, urbaines et industrielles. Ainsi, il se base sur l'observation des concentrations dans l'air de quatre polluants : le dioxyde de soufre (SO_2), dioxyde d'azote (NO_2), les particules fines (PM10) et l'ozone (O_3).

Dans la région considérée, la pollution de l'air provient :

- de la circulation automobile,
- des installations de chauffage, urbaines et industrielles,
- des rejets industriels.

A titre indicatif, nous pouvons citer les principaux polluants et leurs origines.

Tableau 2 : sources des principaux polluants

Principaux polluants	Principales sources
Oxydes d'azote (NO, NO2)	Installations de combustion – Véhicules- Incinération
Particules en suspension	Installations de combustion - Véhicules - Incinération
Monoxyde de carbone (CO)	Combustions incomplètes - Véhicules
Ozone	Polluant secondaire (apparaît en fonction des conditions climatiques)
SO2	Véhicules – Installations de combustion

La qualité de l'air ambiant dans la région Normandie est surveillée par Atmo Normandie qui dispose de plusieurs stations. La carte suivante présente les différentes stations.



Figure 10 : **Carte des stations de mesures fixes de la région bretagne (Source : Géo d'Air)**

La station de mesure « Caen sud » est localisée Rue Paul Claude à Ifs et est représentative pour le site STEF Ifs. Cette station, caractéristique des zones urbaines de fond, est située à environ 2.2 km au Nord-ouest du site.

Polluants mesurés :

- Dioxyde d'azote (µg/m3)
- Ozone (µg/m3)
- Particules 10µm (µg/m3)

La station « Caen Sud » présente les résultats de mesures suivants – Les valeurs représentent des valeurs moyennes annuelles depuis 2018 :

Tableau 3 : résultats de mesures à la station « Caen Sud »

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dioxyde d'azote (µg/m³)	15	14	9	10	12	10	8	11
Ozone (µg/m³)	54	52	55	49	50	58	54	51
PM10 (µg/m³)	16	16	15	16	18	15	11	15

Dioxyde d'azote

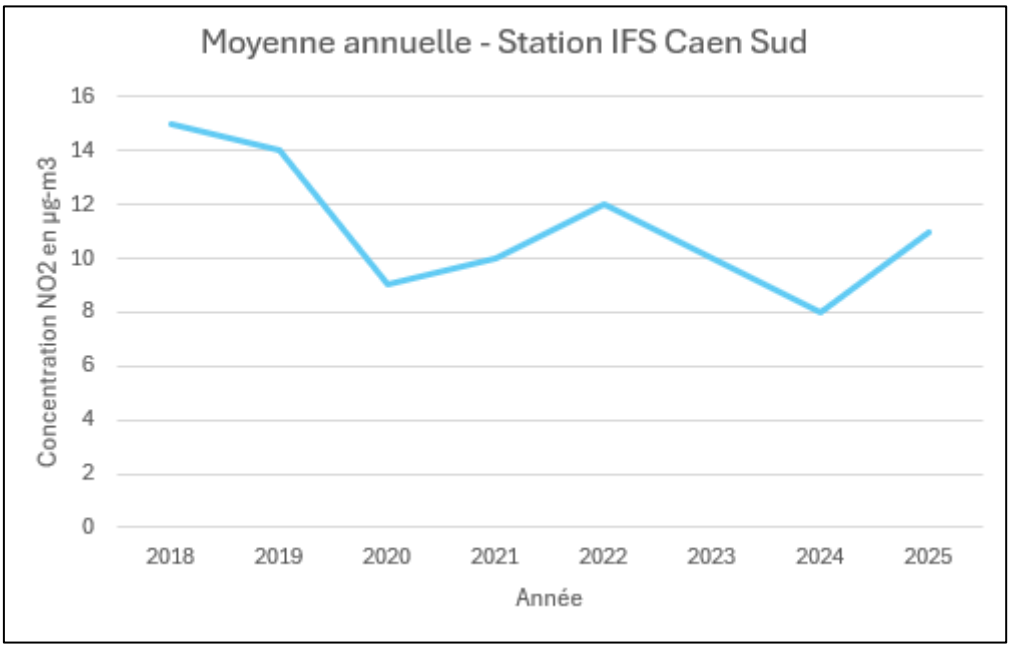


Figure 11 : **Moyenne annuelle du Dioxyde d'Azote (Source : Géo d'Air)**

Ozone

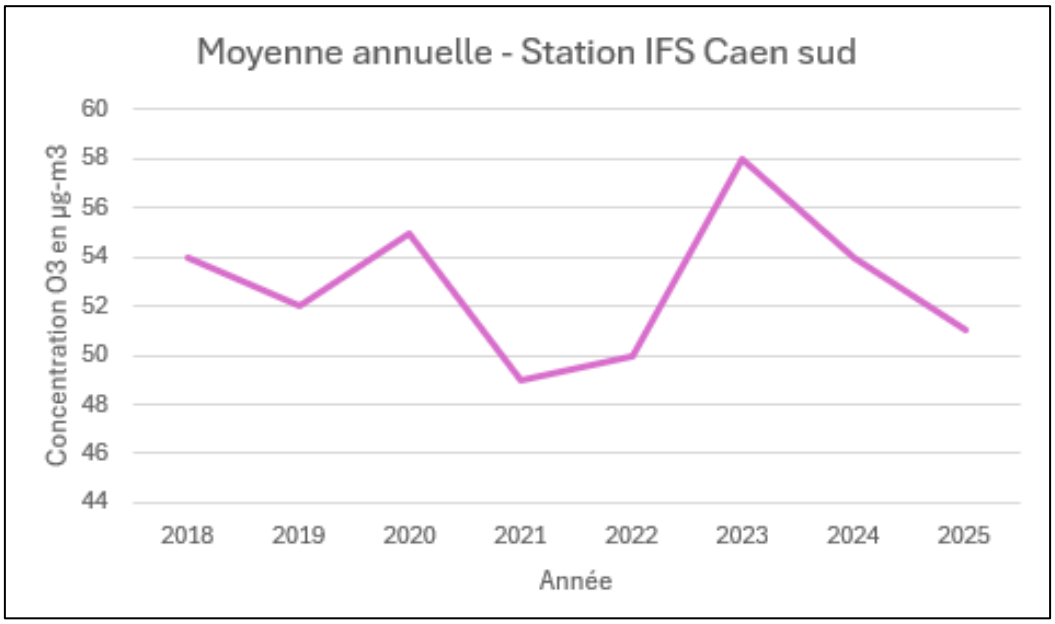


Figure 12 : **Moyenne annuelle de l'Ozone (Source : Géo d'Ai**

Particules PM10

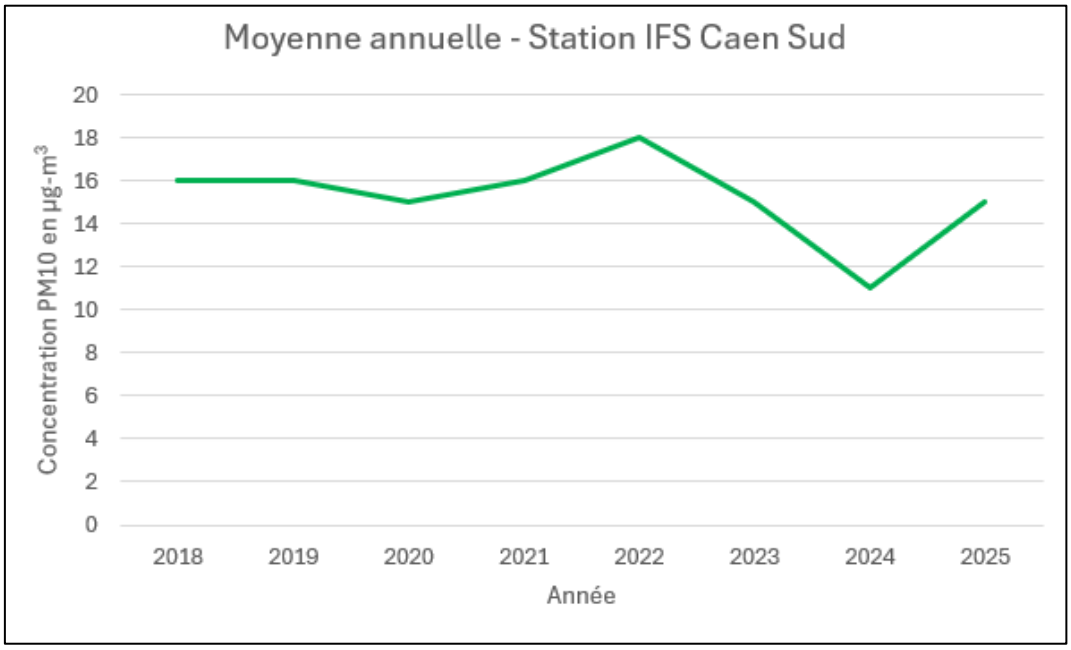


Figure 13 : **Moyenne annuelle des particules PM10 (Source : Géo d'Air)**

Le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 portant transposition de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe fixe les objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.

Dioxyde d'azote :

- Objectif de qualité : 40 µg/m^3 en moyenne annuelle, cette valeur étant également la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine
- Seuil de recommandation et d'information : 200 µg/m^3 en moyenne horaire,
- Seuils d'alerte : 400 µg/m^3 en moyenne horaire,

  200 µg/m^3 en moyenne horaire si la procédure d'information et de recommandation pour le dioxyde d'azote a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain.

Particules fines et particules en suspension : PM 10

- Objectif de qualité : 30 µg/m^3 en moyenne annuelle,
- Seuil de recommandation et d'information : 50 µg/m^3 en moyenne journalière,
- Seuils d'alerte : 80 µg/m^3 en moyenne journalière,
- Valeurs limites pour la protection de la santé :
  - 50 µg/m^3 en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par année,
  - 40 µg/m^3 en moyenne annuelle

Particules fines et particules en suspension : PM 2,5

- Objectif de qualité : 10 µg/m^3 en moyenne annuelle,
- Valeur cible : 20 µg/m^3 en moyenne annuelle (pour 2015),
- Valeur limite : 25 µg/m^3 en moyenne annuelle, augmenté des marges de dépassement suivantes pour les années antérieures au 1er janvier 2015

Plomb :

- Objectif de qualité : 0,25 µg/m^3 en concentration moyenne annuelle,
- Valeur limite : 0,5 µg/m^3 en moyenne annuelle.

Ozone :

- Objectif de qualité : 120 µg/m^3 pour le maximum journalier de la moyenne sur 8 heures pour la protection de la santé humaine,
- Seuil de recommandation et d'information : 180 µg /m^3 en moyenne horaire.
- Seuils d'alerte pour une protection sanitaire pour toute la population : 240 µg /m^3 en moyenne horaire,
- Seuils d'alerte pour la mise en œuvre progressive de mesures d'urgence :
  - 1er seuil : 240 µg /m^3 en moyenne horaire dépassé pendant trois heures consécutives ;
  - 2e seuil : 300 µg /m^3 en moyenne horaire dépassé pendant trois heures consécutives ;
  - 3e seuil : 360 µg /m^3 en moyenne horaire.

Dioxyde de soufre :

- Objectif de qualité : 50 µg/m^3 en moyenne annuelle,
- Seuil de recommandation et d'information : 300 µg/m^3 en moyenne horaire,
- Seuils d'alerte : 500 µg/m^3 en moyenne horaire, dépassé pendant 3 heures consécutives.
- Valeurs limites pour la protection de la santé humaine :
  - 350 µg/m^3 en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 24 fois par année,
  - 125 µg/m^3 en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 fois par année.

Benzène :

- Objectif de qualité : 2 µg /m^3 en moyenne annuelle,
- Valeur limite pour la protection de la santé humaine : 5 µg /m^3 en moyenne annuelle.

Tableau récapitulatif :

Tableau 4 : objectifs de qualité des polluants

Polluant	Concentration annuelle moyenne en 2025 (µg/m^3) Station Caen Sud	Objectifs de qualité (µg/m^3)
Ozone	51	120 (maximum journalier)
Dioxyde de souffre	-	50
Monoxyde d'azote	-	-
Dioxyde d'azote	11	40
PM 10	15	30
PM 2,5	-	10

Les objectifs de qualité sont respectés pour les moyennes annuelles des polluants mesurés au niveau de la station Caen Sud.
Ainsi nous pouvons supposer que les objectifs de qualité de l'air sont très probablement respectés au niveau du site STEF Logistique à Ifs (sur les moyennes annuelles uniquement).

B.1.7 Etat sonore initial

Les principaux textes opposables de la réglementation du bruit industriel sont :

- l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement,
- articles R.1334-31 et suivants du code de la santé publique.

B.1.7.1 Description de l'environnement sonore

Les sources d'émissions sonores à proximité immédiate du site sont les suivantes :

- le passage de véhicules sur les voies de circulation voisines (N158, D120, N814),
- les activités des entreprises voisines présentes au sein de la Zone Industrielle de Object'Ifs Sud
- les bruits de la nature et de voisinage (animaux, vent, voix, travaux divers,...).

Les habitations les plus proches sont situées à environ 240 m au Sud-Est du site.

B.1.7.2 Campagne de mesures de bruit

La société STEF TRANSPORT a procédé à une campagne de mesure des niveaux sonores sur son site d'IFS en février 2026.

Six points de mesure ont été retenus dans le voisinage du site. Ces points sont repérés sur les plans ci-après.

Point	Emplacement
1	Nord-Est : Limite De Propriété Site (LDP Site)
2	Sud-Est : Limite De Propriété Site (LDP Site)
3	Sud-Ouest : Limite De Propriété Site (LDP Site)
4	Nord-Ouest : Limite De Propriété Site (LDP Site)
5	Sud-Est : Zone à Emergence Réglementée
6	Sud-Est : Caractérisation du bruit résiduel



Figure 14 : Position des points de mesures acoustiques

Résultat des mesures

	Points de mesure	Jour		Nuit	
		L_{Aeq} global	L_{50}	L_{Aeq} global	L_{50}
Bruit Ambiant	1	59,7	56,7	62,0	61,2
	2	50,9	48,0	48,6	45,9
	3	57,0	53,5	57,3	54,5
	4	61,3	54,4	53,0	44,0
	5	47,9	46,7	41,8	40,6
Bruit résiduel	6	45,4	43,6	38,1	36,6

- Le point 4 est celui qui présente les niveaux acoustiques en période diurne les plus élevés. Ces niveaux sont principalement liés au déchargement des camions ainsi qu'à la circulation sur les routes avoisinantes.

- Le point 1 correspond à la zone présentant le niveau acoustique le plus élevé en période nocturne. Selon le rapport acoustique, il semblerait qu'un équipement se soit mis en fonctionnement, ou un camion en stationnement à proximité du point de mesure, ait engendré un bruit important de manière continue (environ 62dB(A)) sur la majorité de la nuit (de 22h50 à 06h00).

- Les points 5 et 6 enregistrent, quant à eux, les niveaux sonores les plus faibles, de jour comme de nuit. Cette zone est également la plus proche des habitations. Les nuisances sonores proviennent essentiellement du trafic des routes environnantes, de l'avifaune et de l'activité de la société Rivière Transport située à proximité.

Critères de niveau admissible en limite de propriété industrielle :

Points de mesure	Périodes	Niveaux ambiants mesurés	Niveaux ambiants admissibles	Avis
		L_{Aeq}	L_{Aeq}	
1	Jour	59,5	70,0	Conforme
	Nuit	62,0	60,0	Non Conforme
2	Jour	51,0	70,0	Conforme
	Nuit	48,5	60,0	Conforme
3	Jour	57,0	70,0	Conforme
	Nuit	57,5	60,0	Conforme
4	Jour	61,5	70,0	Conforme
	Nuit	53,0	60,0	Conforme

Critères d'émergence :

Points de mesure	Périodes	Niveau ambiant mesuré		Bruit résiduel mesuré		Emergence calculée	Emergence réglementaire	Avis
		L_{Aeq}	L_{50}	L_{Aeq}	L_{50}			
5	Jour	48,0	-	45,5	-	2,5	5,0	Conforme
	Nuit	42,0	-	38,0	-	4,0	4,0	Conforme

Remarque :

D'après nos observations terrains, les émergences constatées ne semblent pas être engendrées par les bruits du site. En effet, la circulation importante sur les routes nationales au nord et à l'ouest, et l'activité de la société « Rivière Transport » masquent en bonne partie les bruits du site, qui sont très peu audibles.

La majorité des bruits perçus provenaient de la société Rivière Transports à proximité de l'habitation, et de la circulation alentour.

Conclusion : Les principales sources de bruit proviennent de la circulation sur les routes situées à proximité ainsi que de l'activité des entreprises voisines. Le bruit généré par le site existant reste mineur.

L'étude complète se trouve en annexe EI.5 du présent dossier.

B.2 Milieux naturels

B.2.1 Périmètres d'inventaire et périmètres réglementaire

B.2.1.1 Zones Natura 2000

Le réseau Natura 2000 s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et est un élément clé de l'objectif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité.
Ce réseau mis en place en application de la Directive "Oiseaux" datant de 1979 et de la Directive "Habitats" datant de 1992 vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

La structuration de ce réseau comprend :

- Des Zones de Protection Spéciales (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive "Oiseaux" ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".

Les zones Natura 2000 situées dans un rayon de 10 km autour du site sont :

Tableau 5 : zones Natura 2000 à proximité du site

Natura 2000 Directive Habitat / Directive Oiseaux				
Identifiant national	**Nom**	**Surface**	**Directive**	**Localisation**
FR2510059	Estuaire de l'Orne	942 ha	Oiseaux	Environ 14 km au Nord du site
FR2500094	Marais alcalin de Chicheboville-Bellengreville	154 ha	Habitat	Environ 7,2 km au Sud-Est du site



Figure 15 : **Zones Natura 2000 à proximité du site (Source : Géoportail)**

Le projet n'est pas situé au sein d'une zone Natura 2000.

B.2.1.2 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Un inventaire des ZNIEFF a été lancé par le Ministère de l'Environnement en 1982, ayant pour objectif de recenser les zones importantes pour le patrimoine naturel national, régional ou local. Une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique ou Faunistique) est définie par l'identification d'un milieu naturel présentant un intérêt scientifique remarquable.

Pour mémoire, on distingue deux types de ZNIEFF :

Les zones de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrent des potentialités biologiques importantes (massif forestier, vallée, plateau, confluent, zone humide continentale).
Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres biologiques, en tenant compte, notamment du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

Les zones de type I, d'une superficie limitée, sont caractérisées par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares ou menacés du patrimoine naturel (mare, étang, lac, prairie humide, tourbière, forêt, lande...)

Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations du milieu.

Cet inventaire est devenu aujourd'hui un des éléments majeurs de la politique de protection de la nature.

Les ZNIEFF présentes dans un rayon de 10 km autour du site sont les suivantes :

Tableau 6 : zones ZNIEFF de type I et II à proximité du site

Code du site	Nom	Surface	Distance au site étudié
ZNIEFF de Type I			
250030037	Carrière Charlemagne	4.43 ha	3.2 km au nord-ouest du site
250012333	MARAIS DE FLEURY-SUR-ORN	32.8 ha	4,3 km à l'ouest du site
250030102	Entaille boisée du Val d'Orne à Feuguerolles-Bully	139.55 ha	5,5 km au sud-ouest du site
250010779	BOIS ET PELOUSES DE BELLENGREVILLE	149.04 ha	5,4 km au sud-est du site
250030102	Entaille boisée du Val d'Orne à Feuguerolles-Bully	139.55 ha	5,6 km au sud-ouest du site
250030126	MARAIS DE FRÉNOUVILLE	30.17 ha	7 km à l'est du site
250020005	MARAIS DE VIMONT	361.79 ha	8,6 km au nord-est du site
ZNIEFF de Type II			
250008466	Vallée de l'Orne	13532.93 ha	3,7 km au nord-ouest du site
250008472	BASSIN DE LA LAIZE	2 694.27 ha	6,4 km au sud du site
250008455	MARAIS DE LA DIVES ET SES AFFLUENTS	12529.92 ha	6,7 km à l'est du site
250006472	BASSE-VALLEE ET ESTUAIRE DE L'ORNE	1 773.88	7,2 km au nord du site



Figure 16 : **Zones ZNIEFF de type I à proximité du site (Source : Géoportail)**



Figure 17 : **Zones ZNIEFF de type II à proximité du site (Source : Géoportail)**

Le site STEF Ifs n'est pas inscrit dans l'emprise des périmètres de protection de ces zones naturelles.

B.2.1.3 Zone humide

- Zone Humide d'Importance Internationale découlant de la Convention RAMSAR :

La convention s'applique aux zones humides, c'est à dire les étendues de marais, de fagnes, de tourbières, d'eaux naturelles ou artificielles, permanentes ou temporaires, où l'eau est stagnante ou courante, douce, saumâtre ou salée, y compris des étendues d'eau marine dont la profondeur à marée basse n'excède pas six mètres. Les zones humides concernées doivent avoir une importance internationale au point de vue écologique (biodiversité), botanique, zoologique, limnologique ou hydrologique. Les critères concernant les oiseaux d'eau ont été les premiers à être pris en compte. Les autres valeurs et fonctions des zones humides sont aujourd'hui intégrées. Les objectifs sont d'enrayer la tendance à la disparition des zones humides, de favoriser la conservation de zones humides, de leur flore et de leur faune, de promouvoir et de favoriser l'utilisation rationnelle des zones humides. Chaque Etat doit désigner au moins une zone humide d'importance internationale au moment où il ratifie la convention. Ce site est inscrit sur la "liste Ramsar".Il peut au moment même, ou par la suite, ajouter d'autres sites sur la "liste Ramsar" : l'ajout d'autres sites sur la liste se fait par l'Etat qui transmet au Bureau de la Convention de Ramsar des propositions dûment motivées. Dans la pratique, les DREAL réalisent les dossiers techniques sous l'autorité des préfets. Ils sont ensuite validés par le Comité national Ramsar mis en place par le ministre chargé de l'environnement.

Aucune zone humide d'importance internationale découlant de la convention de RAMSAR ne figure sur la commune d'Ifs, ni à proximité du site.

- Inventaire des zones humides dans le département du Calvados :

Le SAGE Orne aval-Seulles a été adopté par la Commission Locale de l'Eau le 11 octobre 2012 et approuvé par arrêté préfectoral le 18 janvier 2013.
Le site ne se situe pas à proximité d'une zone humide. La zone humide RAMSAR la plus proche du site est le Marais Du Cotentin Et Du Bessin, Baie Des Veys (n°FR7200001), situé à environ 44,6 km au Nord-Ouest du site. La zone humide effective la plus proche du site est à environ 4,3 km au Nord-Ouest, intitule "Prairie humide de Caen".

Aucune zone humide ou zone humide potentielle n'a été recensée sur le terrain lors des inventaires réalisés au niveau départemental.

B.2.1.4 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope

Les objectifs des APPB sont la préservation de biotope (entendu au sens écologique d'habitat) tels que dunes, landes, pelouses, mares… nécessaires à la survie d'espèces protégées et plus généralement l'interdiction des actions pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux.
L'arrêté fixe les mesures qui doivent permettre la conservation des biotopes. La réglementation édictée vise le milieu lui-même et non les espèces qui y vivent (maintien du couvert végétal, du niveau d'eau, interdiction de dépôts d'ordures, de constructions, d'extractions de matériaux...).

Aucun arrêté de protection de biotope n'a été recensé sur la commune d'Ifs. La zone la plus proche est située à plus de 10 km du site.

Le site d'étude n'est pas inscrit dans l'emprise d'un site faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

B.2.1.5 Zone importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Un inventaire de ZICO (Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux) a été réalisé par la Ligue pour la Protection des Oiseaux entre 1979 et 1991. Il recense les zones les plus importantes pour la conservation des oiseaux ainsi que les sites d'oiseaux migrateurs d'importance internationale. Il s'agit de la première étape du processus pouvant conduire à la Désignation de ZPS (Zones de Protection Spéciale), sites effectivement préservés pour les oiseaux et proposés pour intégrer le réseau Natura 2000.

Le projet de STEF Transport à Ifs n'est pas implanté au sein d'une ZICO.
La ZICO la plus proche est « LITTORAL AUGERON », à 14 km au nord-est du site.

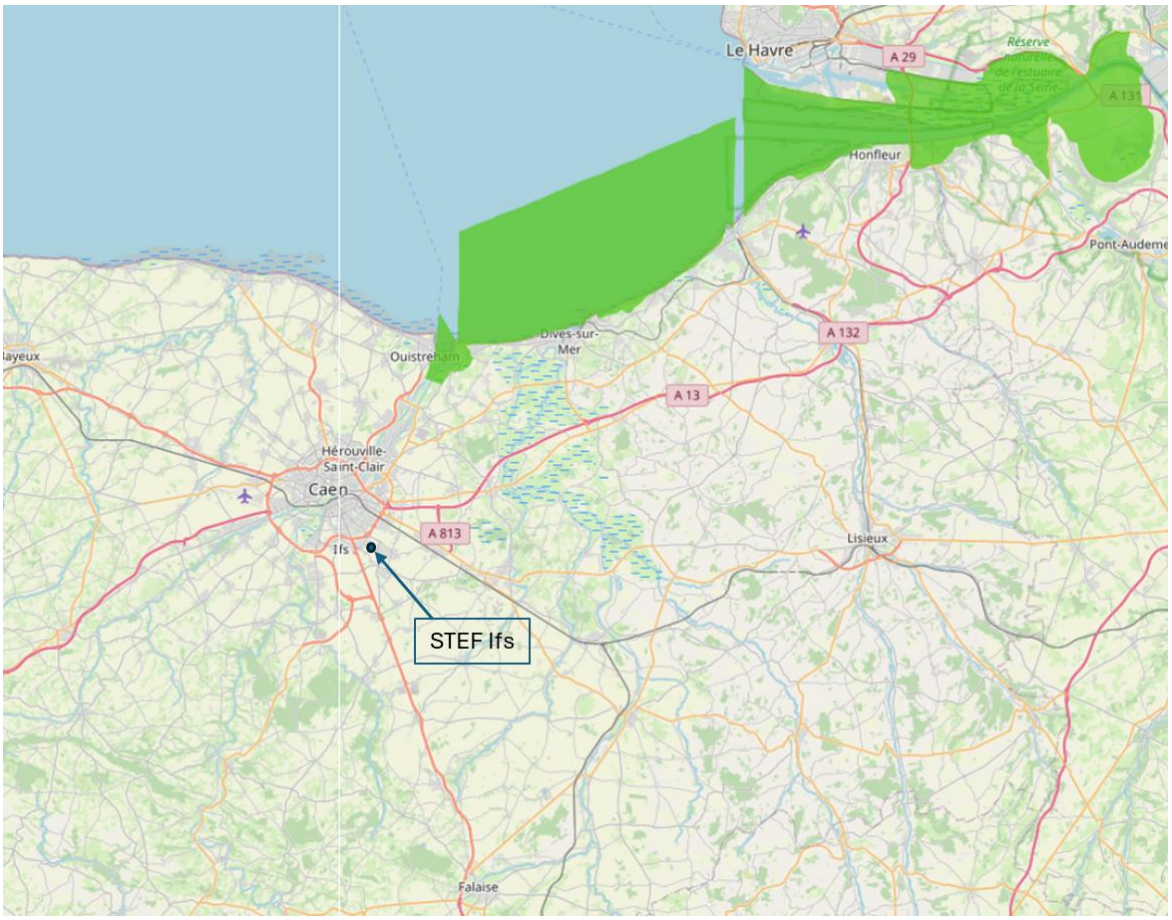


Figure 18 : **Localisation des ZICO à proximité du site (Source : Géoportail)**

B.2.1.6 Parc naturel et régional

En France, il existe 11 parcs nationaux : Vanoise (1963), Port-Cros (1963), Pyrénées (1967), Cévennes (1970), Écrins (1973), Mercantour (1979), Guadeloupe (1989), La Réunion (2007), Guyane (2007), les Calanques (2012) et les forêts de la Côte-d'Or et de la Haute-Marne (2019). Ces parcs nationaux couvrent des domaines terrestres et maritimes variés et représentent par leurs périmètres maximum près de 10 % du territoire français (63 130 km^2).
Le site du projet n'est pas situé au sein d'un parc naturel National.

Les Parcs Naturels Régionaux ont été créés par décret du 1er mars 1967 pour donner des outils spécifiques d'aménagement et de développement à des territoires, à l'équilibre fragile et au patrimoine naturel et culturel riche et menacé, faisant l'objet d'un projet de développement fondé sur la préservation et la valorisation du patrimoine.

La région Normandie compte deux parcs naturels régionaux.



Figure 19 : **Carte des parcs naturels régionaux et des réserves naturelles régionales (Source : Géoportail)**

Aucun parc naturel national ou régional n'a été recensé sur la commune d'Ifs, ni à proximité du projet de STEF Ifs.

B.2.1.7 Réserve naturelle

Le territoire de tout ou partie d'une ou de plusieurs communes peut être classé en réserve naturelle lorsque la conservation du milieu naturel (biodiversité) présente une importance particulière ou qu'il convient de les soustraire à toute intervention artificielle susceptible de le dégrader.

Aucune réserve naturelle n'a été recensée sur la commune d'Ifs.

La réserve naturelle nationale la plus proche est située à environ 20 km au Nord-Ouest du site. Il s'agit de la n° FR9300008 "Anciennes Carrières D'Orival".

B.2.1.8 Biodiversité

Le site occupe une zone artificialisée comprenant une plateforme logistique existante ainsi qu'un secteur en espace vert. Ces espaces végétalisés sont principalement constitués d'une haie et d'un bassin d'infiltration :

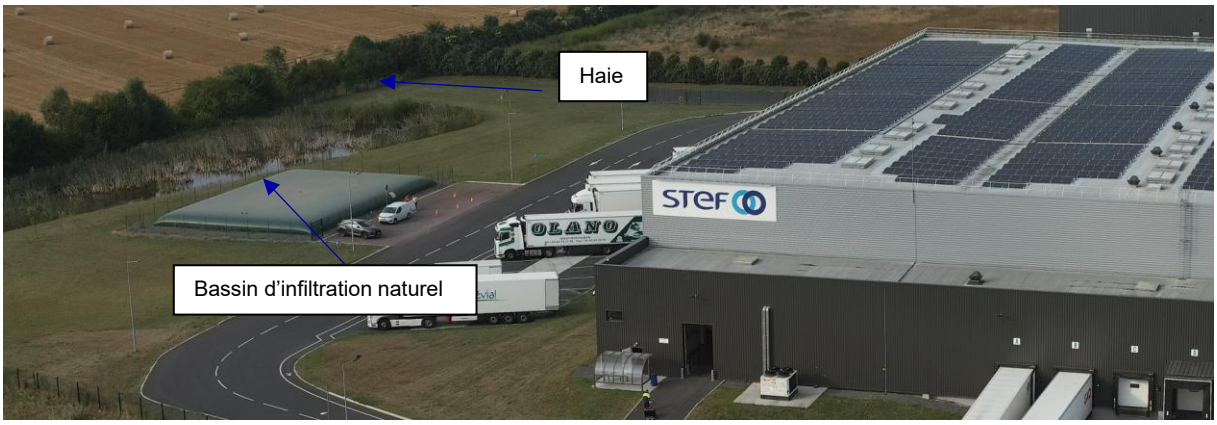


Figure 20: Photographie du site existant montrant la haie et le bassin d'infiltration

Ce bassin d'infiltration "naturel", créé en 2021 lors d'une précédente extension, présente une profondeur limitée (10 à 70 cm), un substrat envasé et semble propice au développement de la biodiversité.

Le projet prévoit la suppression d'une partie du bassin à l'Ouest (voirie + abords nouvelle construction) et son extension au Sud.

C'est pourquoi, afin de déterminer si des espèces ou habitats protégés sont présents sur le site, et notamment au niveau du bassin d'infiltration, et sont susceptibles d'être impactés par le projet, un diagnostic écologique a été réalisé par le cabinet PERON en 2026. L'étude complète est disponible en annexe EI.1 du dossier

Dans le cadre du diagnostic écologique, trois inventaires ont eu lieu entre février et juin 2026 sur ce bassin situé au Sud du site. Les conclusions à l'issue des prospections sont les suivantes :

« Le bassin de régulation des eaux pluviales a accueilli une population de Crapaud épineux (*Bufo spinosus*) qui s'y est reproduite jusqu'au stade têtard. Le bassin est soumis à des variations aléatoires du niveau d'eau, du remplissage complet avec évacuation par trop-plein jusqu'à l'assec, en lien avec la pluviométrie. Le changement climatique accentue le caractère imprévisible et brutal de ces variations, ce qui peut compromettre comme cette année le bon déroulement du cycle de reproduction des amphibiens. L'absence de végétation hygrophile ou amphibie est également une conséquence de ce phénomène qui prive certains amphibiens de supports de ponte et de zones refuges. »

Par ailleurs, un seul individu de Grenouille verte y a été observé (*Pelophylax kl. Esculentus*). A noter toutefois que seule la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés sont interdits (art. 4 arrêté du 8 janvier 2021).

Pour mémoire, seuls les individus de Crapauds épineux sont strictement protégés (destruction, mutilation, perturbation intentionnelle).

B.2.1.9 Continuité écologique – Trame Verte et Bleue / Noire - Biocorridor

Issu des lois Grenelle de l'environnement et codifié par le décret n°2011-739 du 28 juin 2011, le comité régional "Trames verte et bleue" (CRTVB) constitue un lieu d'information, d'échange et de consultation sur tout sujet ayant trait aux continuités écologiques, à leur préservation et à la remise en bon état de ces continuités au sein de la région, y compris en ce qui concerne les initiatives et avancées dans les régions voisines, et le cas échéant transfrontalières.

Au plan régional, la TVB se concrétise par l'élaboration d'un Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), co-piloté par l'Etat (DREAL) et la Région Bretagne, et réalisé dans le cadre d'une gouvernance large. Ce Schéma doit ensuite être pris en compte au plan infrarégional, dans les documents d'urbanisme (Scot et PLU/PLUi) et dans les divers projets d'aménagement.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Normandie, voté en 2020, a été modifié pour la première fois en 2024 afin de tenir compte de nouvelles obligations légales, notamment la loi Climat et Résilience d'août 2021. Ce document prospectif et prescriptif fixe des objectifs de moyen et long terme couvrant l'équilibre territorial, les transports, l'énergie, la lutte contre le changement climatique, la protection de la biodiversité et la gestion des déchets. La modification majeure introduit l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050, visant à préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers tout en maîtrisant l'étalement urbain. Cette première modification, adoptée le 25 mars 2024 et approuvée le 28 mai 2024, résulte d'une large concertation menée auprès des acteurs régionaux de mai 2022 à mars 2023. Elle intègre également la structuration de l'activité logistique et actualise les volets déchets et aéroportuaire, constituant un projet de territoire partagé visant le développement durable et la cohérence des politiques publiques en Normandie.

Rappel du cadre réglementaire :

L'article R. 371-29 du code de l'environnement précise que l'atlas cartographique contient notamment :

- Une cartographie de la Trame verte et bleue (TVB) régionale au 1/ 100 000ème ;
- Une cartographie des objectifs de préservation ou remise en bon état assignés aux éléments de la TVB au 1/ 100 000ème, identifiant les principaux obstacles à la fonctionnalité des continuités écologiques ;
- Une carte de synthèse régionale schématique des éléments de la TVB ;
- Une cartographie des actions prioritaires inscrites au plan d'actions.

L'environnement du site est présenté sur la cartographie des réservoirs régionaux de biodiversité et corridors écologiques régionaux du SRCE. Un extrait de cette carte est présenté ci-dessous.

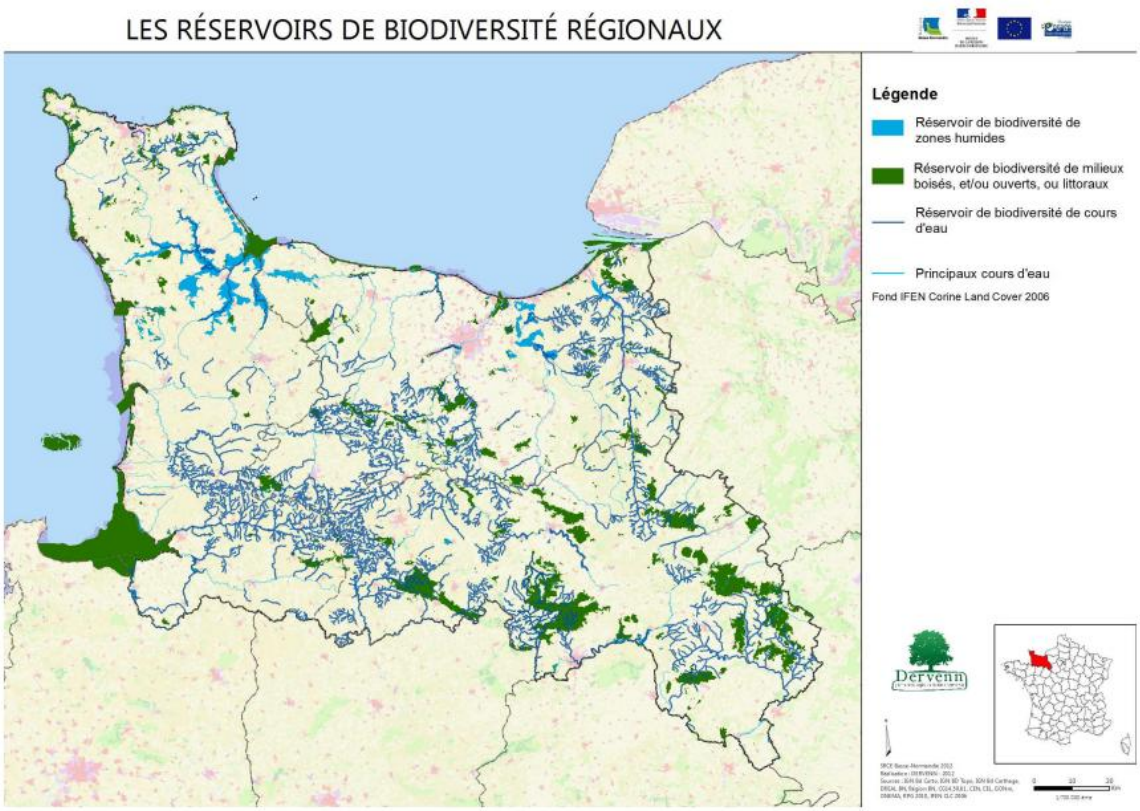


Figure 21 : **SCRE Normandie – Extrait du Schéma régional de cohérence écologique de Basse-Normandie (Source : Géoportail)**

Le site objet de l'étude n'est pas implanté au niveau d'un réservoir de biodiversité ou d'un corridor écologique potentiel ou avéré.

B.3 Patrimoine historique, culturel et paysager

L'environnement humain est présenté en tant qu'intérêt à protéger mais également en tant qu'agresseur potentiel. Nous détaillons, parmi les occupations humaines, celles qui pourraient souffrir d'incidents en provenance du projet et, en revanche, celles qui peuvent présenter un risque pour l'entreprise.

B.3.1 Occupation du sol

La base de données géographiques CORINE Land Cover, dite CLC, est produite dans le cadre du programme européen de coordination de l'information sur l'environnement CORINE. Cet inventaire biophysique de l'occupation des terres fournit une information géographique de référence. Ce référencement sur la zone étudiée est présenté ci-après.

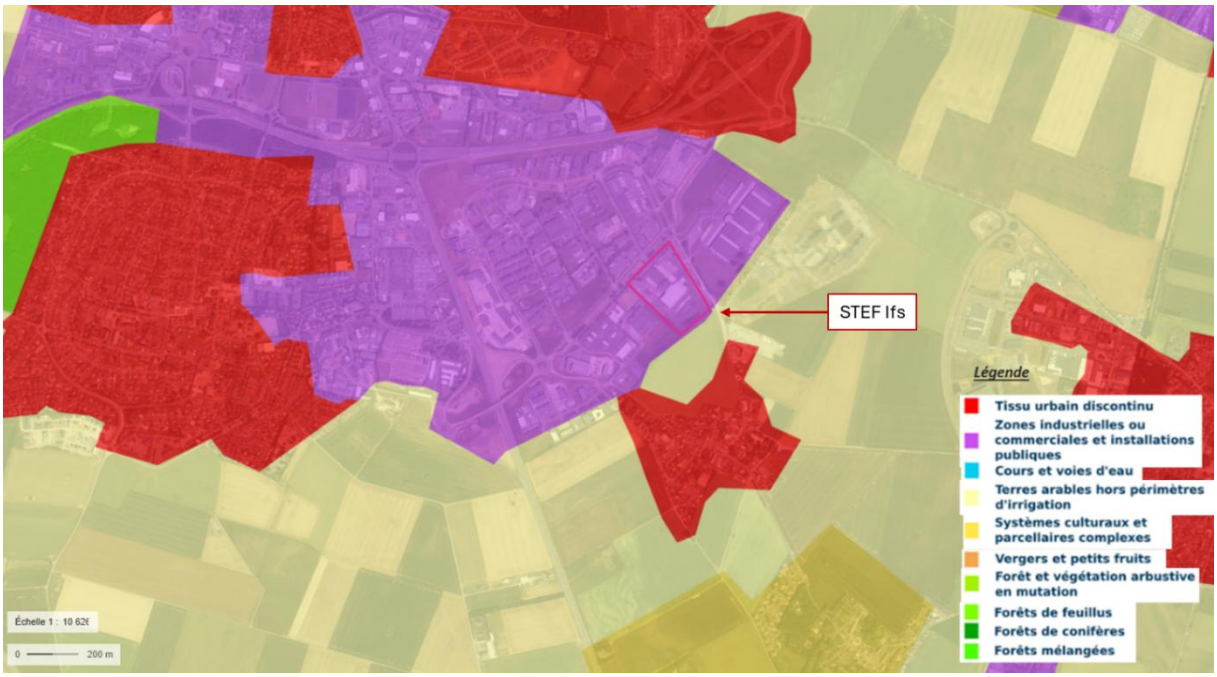


Figure 22 : **Répartition au sol des activités Corine Land Cover 2018 (Source : Géoportail)**

D'après la cartographie Corine Land Cover, le terrain d'implantation du projet de STEF s'implante dans des zones à des fins industrielle ou commerciales et installations publiques.

B.3.2 Paysage

La commune de Montélimar s'inscrit dans deux unités paysagères représentées sur la carte suivante : Agglomération de Montélimar et Vallée du Rhône en aval de Loriol.

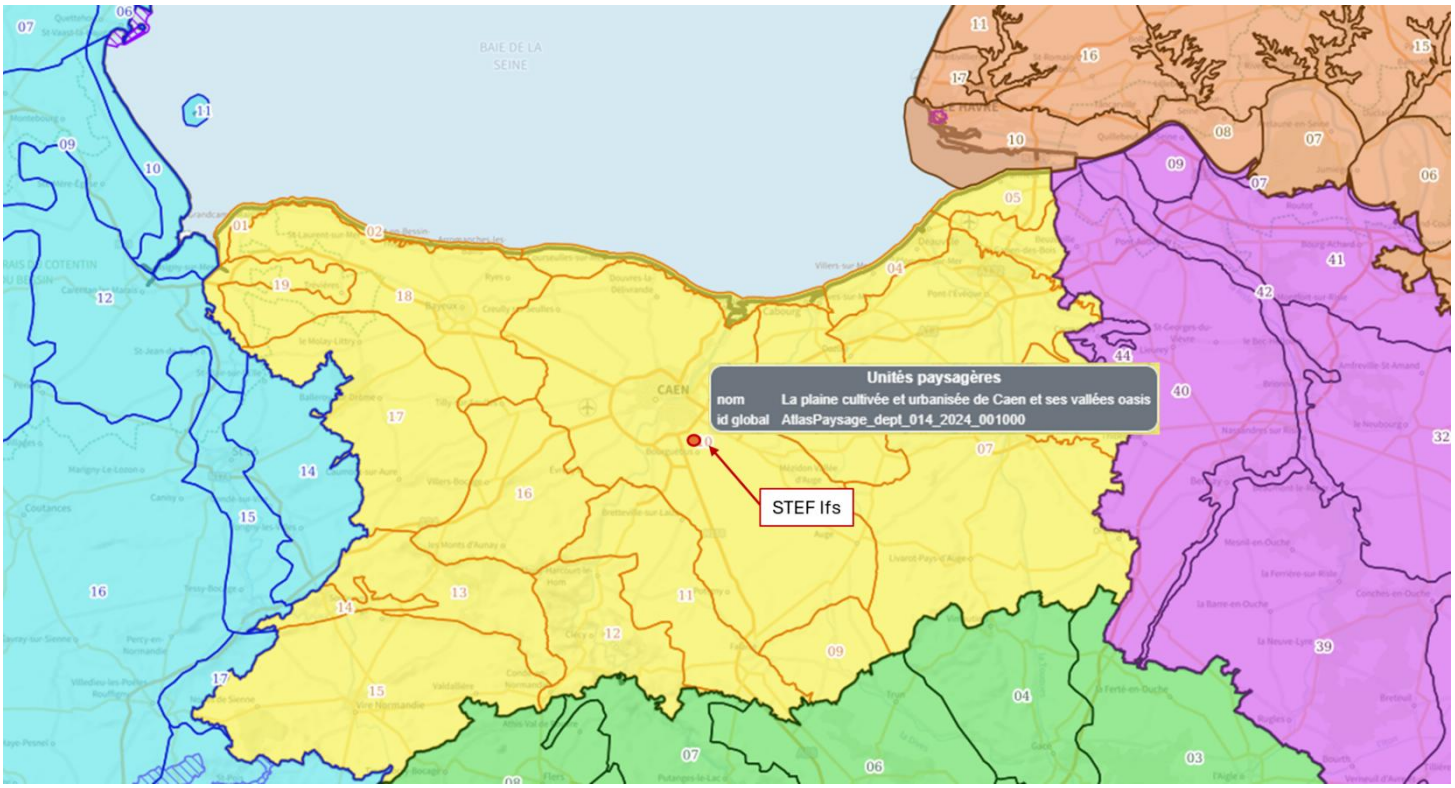


Figure 23 : **Cartographie de l'unité paysagère de la commune d'Ifs (Source : DREAL)**

Le site d'e STEF Transport Ifs s'inscrit dans l'unité paysagère « La Plaine cultivée et urbanisée de Caen et ses vallées oasis »

B.3.3 Sites remarquables et sites archéologiques

B.3.3.1 Sites remarquables

Un monument historique est un immeuble ou un objet qui présente un intérêt public du point de vue de l'histoire ou de l'art, et bénéficie d'une protection juridique spécifique. Un monument peut être « classé » ou « inscrit » comme monument historique. L'inscription est une protection présentant un intérêt remarquable à l'échelle régionale. Le classement protège les monuments présentant un intérêt à l'échelle nationale.
Autour de ces monuments, il existe des Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP). Elles impliquent des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage (la publicité y est interdite). Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation ou de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection sont soumis à autorisation spéciale.

Selon l'Atlas des Patrimoines, aucun bien inscrit, monument historique ou site patrimonial remarquable n'est recensé sur la commune d'Ifs. Le site du projet n'est pas localisé dans ou aux abords d'un monument historique, bien inscrit ou site patrimonial remarquable.

B.3.3.2 Sites archéologiques

Le projet s'implante sur un terrain déjà en activité situe dans une ZAC. Il n'y a pas de bâtiment sensible dans le voisinage immédiat. Il n'y a pas de prescriptions de fouilles archéologiques.

Le site d'étude n'intersecte aucune zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA).

B.4 Environnement humain

B.4.1 Population

La commune d'Ifs compte 11 973 habitants (population en 2023 – source Insee). Les autres communes riveraines et/ou concernées par le rayon d'affichage de 3 km comptent :

Tableau 7 : Population 2023 des communes limitrophes à la commune d'Ifs (Source : Insee)

Communes	Populations 2023 – source insee (nombre d'habitants)
Fleury-sur-Orne	5 941
May-sur-Orne	2 035
Castine-en-Plaine	1 774
Soliers	2 260
Grentheville	1 025
Cormelles-le-Royal	5 377
Caen	109 400

B.4.2 Activités socio-économiques

B.4.2.1 Habitations

L'habitation la plus proche du site STEF Transport Ifs est située à environ 300 m au sud de la limite de propriété.

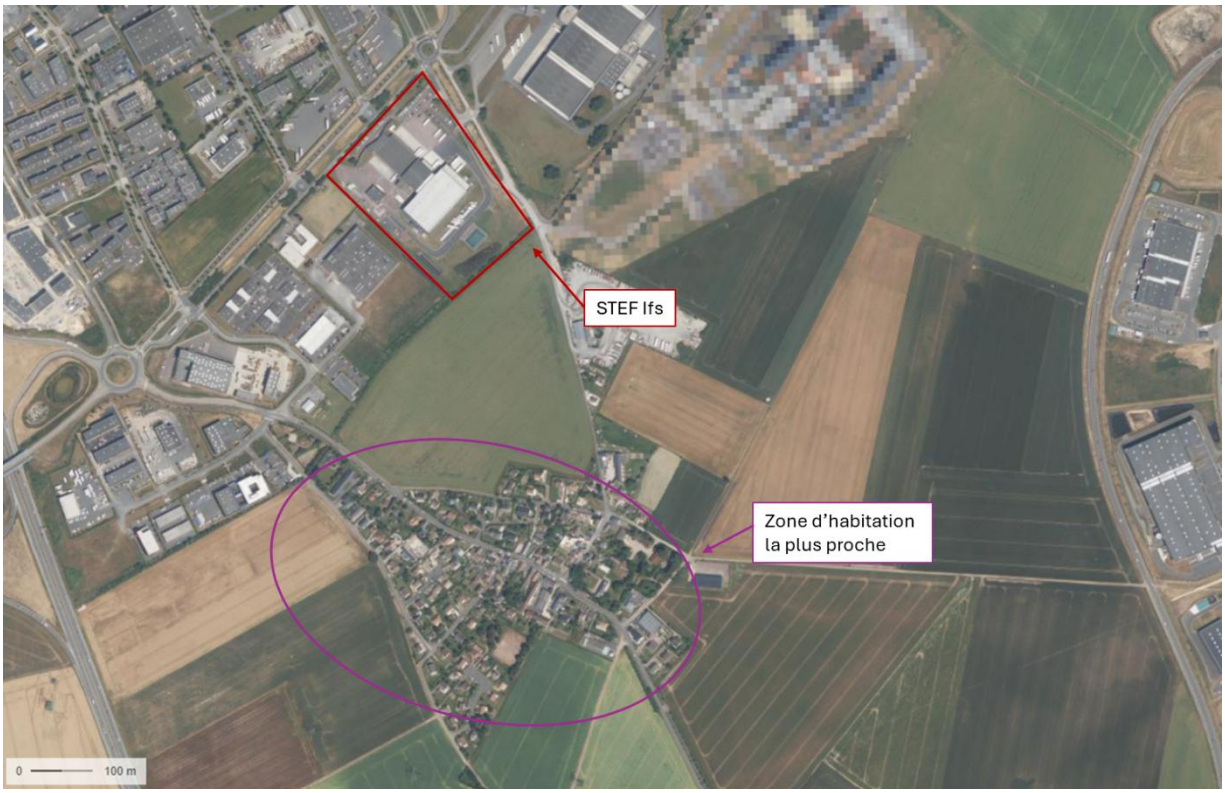


***Figure 24 :* Proximité du projet avec les habitations (Source : Géoportail)**

B.4.2.2 Etablissements recevant du public

Les Etablissements Recevant du Public regroupent les bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation,

payantes ou non. Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement à quelque titre que ce soit, en plus du personnel.

Le terrain concerné par le projet de STEF Transport Ifs est localisé dans la ZAC Objeject'Ifs Sud, essentiellement constituée d'industries. Plusieurs ERP sont toutefois recensés à proximité du projet.

La carte suivante précise l'emplacement des principales zones regroupant des ERP autour du site. Le détail des établissements est précisé ci-dessous (les distances sont données par rapport à la limite de propriété).

1. Au nord/ nord-ouest à environ 620 m du site, une zone industrielle et commerciale dans laquelle se trouvent les ERP suivants :
   - Le Garage Audi Caen-Vikings Auto
   - Boulangerie Pâtisserie Maison Bécam Ifs
   - Le restaurant McDonalds
   - Le magasin Dafy Moto (magasin de pièce et d'accessoires pour moto)

2. A environ 430 m à l'ouest du site, se trouve une zone commerciale dans laquelle se trouvent :
   - Le Restaurant La minute Blonde Caen
   - Le Restaurant Musa Giorgia Ristorante
   - Le magasin E.Leclerc jouets
   - Le magasin Action Caen Ifs



Figure 25 : **Localisation des ERP autour du site (Source : Google Maps)**

B.4.2.3 Populations sensibles

L'établissement accueillant des populations dites sensibles (enfants, personnes âgées, malades…) Le plus proche est recensé à une distance de 1.7 km à l'ouest du site.

Tous les autres établissements sont situés à plus de 2 km du site.



***Figure 26 :* Carte des établissements sensibles à proximité du site (Source : Google Maps)**

B.4.2.4 Activités industrielles et tertiaires

Le projet est localisé dans la ZAC Object'Ifs Sud. D'après la base des installations classées, les ICPE recensées dans la commune d'Ifs sont les suivantes :

Tableau 8 : ICPE recensées dans la commune d'Ifs

Numéro d'inspection	Nom établissement	Commune	Régime	Statut SEVESO	IED-MTD
0003902488	FRITEC	Ifs	Autres régimes	-	Non
0005305985	GARCZINSKI TRAPLOIR	Ifs	Autres régimes	-	Non
0100017269	GROUPE PPC	IFS	Autres régimes	-	Non
0005305690	STEF TRANSPORT IFS	Ifs	Autres régimes	-	Non
0005300382	TOTAL MARKETING FRANCE	Ifs	Autres régimes	-	Non
0005300389	TOTAL MARKETING FRANCE	Ifs	Autres régimes	-	Non
0005304990	U-LOGISTIQUE	IFS	Autres régimes	-	Non

Le projet de STEF Transport Ifs consiste en l'extension d'une plateforme logistique actuellement classée sous le régime de la déclaration. Elle n'apparaît donc pas dans le tableau ci-dessus.

L'ICPE le plus proche est l'établissement LETNA. Les autres ICPE sont situées à plus de 1 km pour les industries voisines.

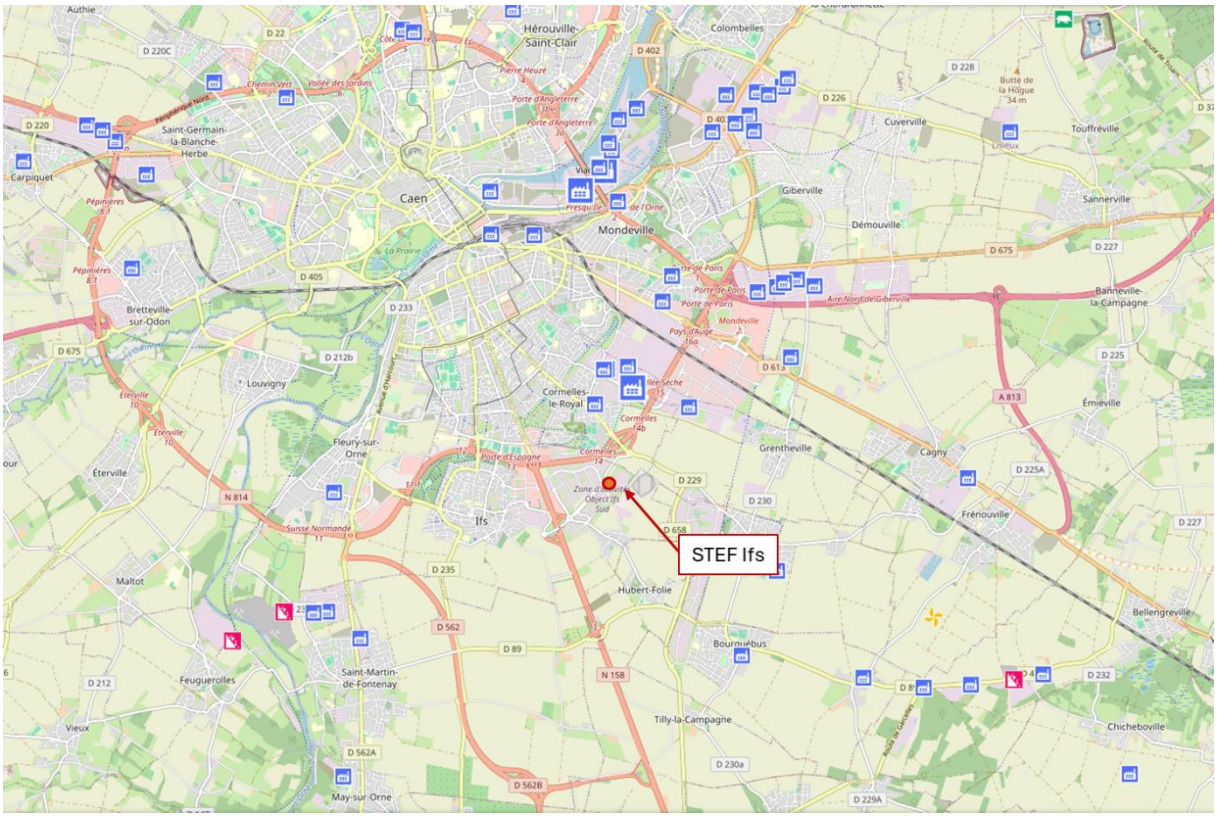


Figure 27 : ICPE autour du site

B.4.2.5 Activités agricoles

Zones agricoles

Les zones agricoles à proximités du site sont principalement dédiées à l'implantation du blé tendre, des protéagineux et d'autres oléagineux.

Le registre parcellaire graphique de 2023 (RPG) disponible sur Géoportail permet de localiser les parcelles destinées à l'agriculture dans le secteur d'étude.

Le projet d'extension n'est pas situé dans une zone agricole.



Figure 28 : Occupation agricoles des sols dans le secteur d'étude (Source : Géoportail)

Appellations d'origine contrôlée (AOC)

La consultation du site de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO) indique que l'on peut trouver, sur la commune d'Ifs **:**

- Viande : Porc et volailles de Normandie (IGP) ;
- 15 vins (IGP).

Les activités futures du site de STEF Transports Ifs n'impacteront pas la production de ces produits.

B.5 Urbanisme

B.5.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ont été créés dans le cadre de la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Le SCoT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie. Il s'agit d'un document d'urbanisme prospectif qui fixe les orientations pour organiser et développer un territoire, et s'inscrit dans une perspective à long terme (15 à 20 ans).

Par délibération du 18 octobre 2019, le Comité syndical de Caen Normandie Métropole a approuvé à l'unanimité la Révision n°1 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Caen-Métropole.

Le SCoT révisé établit un cadre de développement territorial fondé sur des principes de sobriété énergétique et de consommation d'espace maîtrisée. Il promeut une utilisation optimisée des terres et un équilibre social, en privilégiant une approche de développement durable sur le long terme plutôt qu'une logique d'offre foncière.

Le dossier d'approbation a été transmis au Préfet du Calvados le 13 novembre 2019. Conformément aux dispositions de l'article L. 143-24 du code de l'urbanisme, le SCoT est devenu exécutoire deux mois après cette transmission préfectorale, soit à compter du 14 janvier 2020. Il remplace ainsi le SCoT antérieur approuvé en 2011 et modifié en 2016.

Le SCoT Caen-Métropole révisé couvre les territoires des EPCI suivants :

- La Communauté urbaine Caen la mer
- La Communauté de communes Cingal Suisse Normande
- La Communauté de communes Coeur de Nacre
- La Communauté de communes Val ès dunes
- La Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon

B.5.2 Plan Local de l'Urbanisme (PLUi)

Document stratégique et prospectif de planification, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) constitue un outil privilégié pour conduire une démarche collective, partager une vision commune et co-construire le projet de territoire.

Le conseil communautaire a procédé, le 10 juillet 2025, à l'arrêté du PLUi-HM à l'échelle de ses 47 communes.

B.5.3 Plan Local d'Urbanisme

La commune d'Ifs fait l'objet d'un PLU dont la dernière révision a été approuvée le 18 mars 2021

Le site STEF Transport Ifs est implanté en zone UXzc du PLU d'Ifs. De manière générale, les zones UXzc ont vocation à accueillir les activités logistiques, artisanales, industrielles ou commerciales.

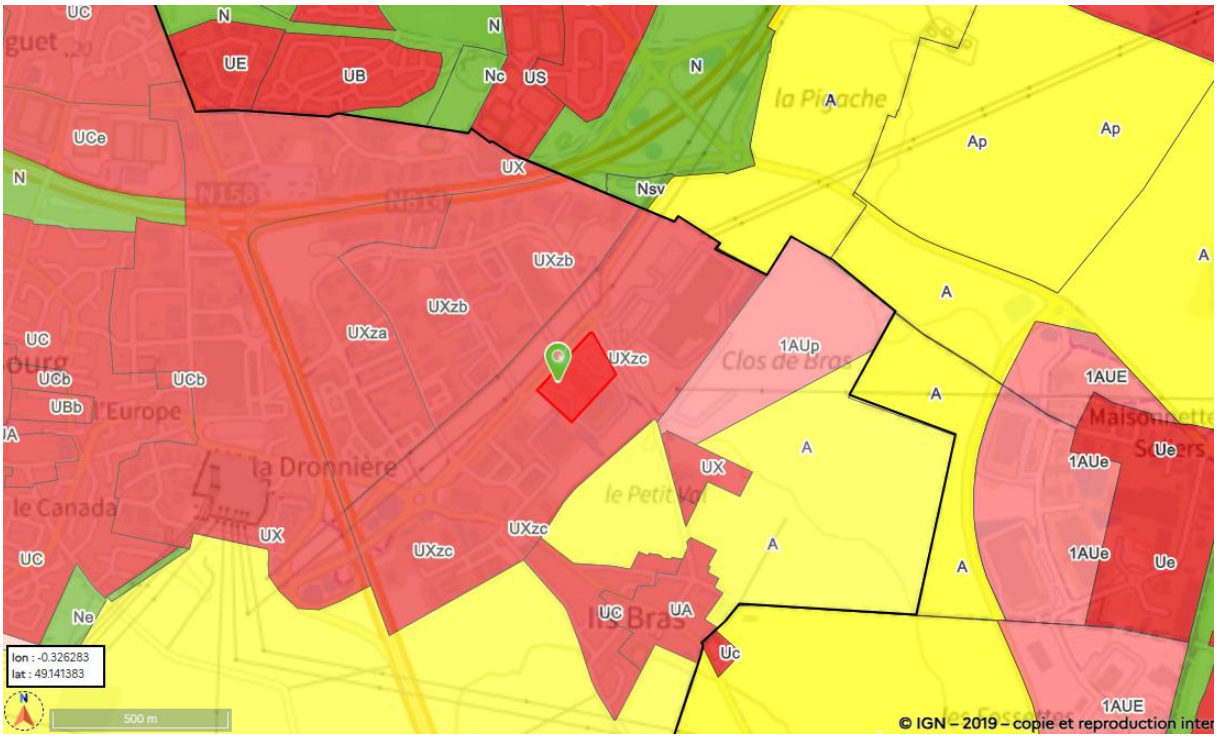


Figure 29 : PLU Ifs (Source : Géoportail de l'urbanisme)

Les extraits de plans de zonage et des règlements des zones concernées figurent en annexe EI 2 du dossier.

La compatibilité du site avec le PLU d'Ifs sera évaluée dans le cadre de l'étude de compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs au point 6.

B.5.4 Servitude

Pour la commune d'IFS, le Plan Local de l'Urbanise a recensé les servitudes d'utilités publiques dans le plan ci-dessous :

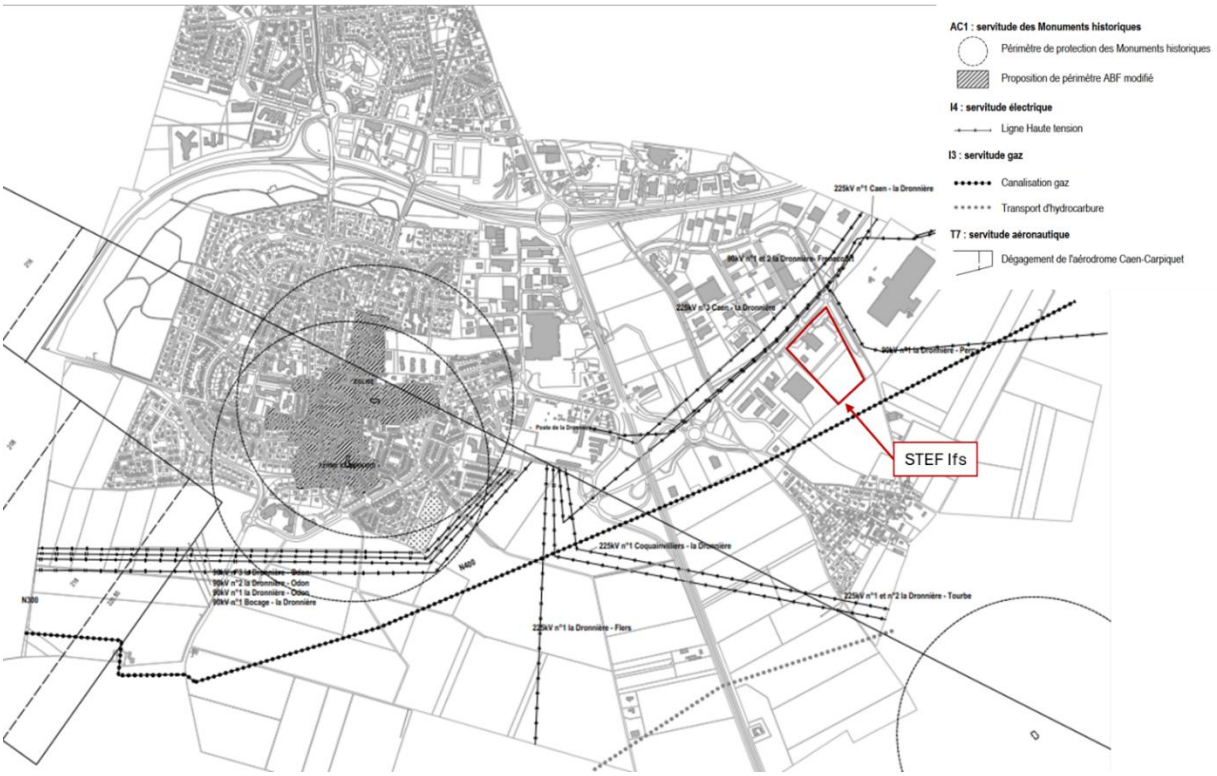


Figure 30 : Plan des SUP sur la commune d'Ifs (Source : PLU Ifs)

Le schéma représentant les servitudes ci-dessus, montre qu'il existe des canalisations passantes au Sud du site et des lignes électriques au Nord et Est du site.

Aucune servitude n'a été recensée au sein du site STEF Transport Ifs.

B.6 Réseaux au voisinage du site

B.6.1 Voies de communication

B.6.1.1 Infrastructures routières

L'accès au site se fait principalement depuis la route nationale RN 814 ou la RN 158 puis par le boulevard Clement Ader.

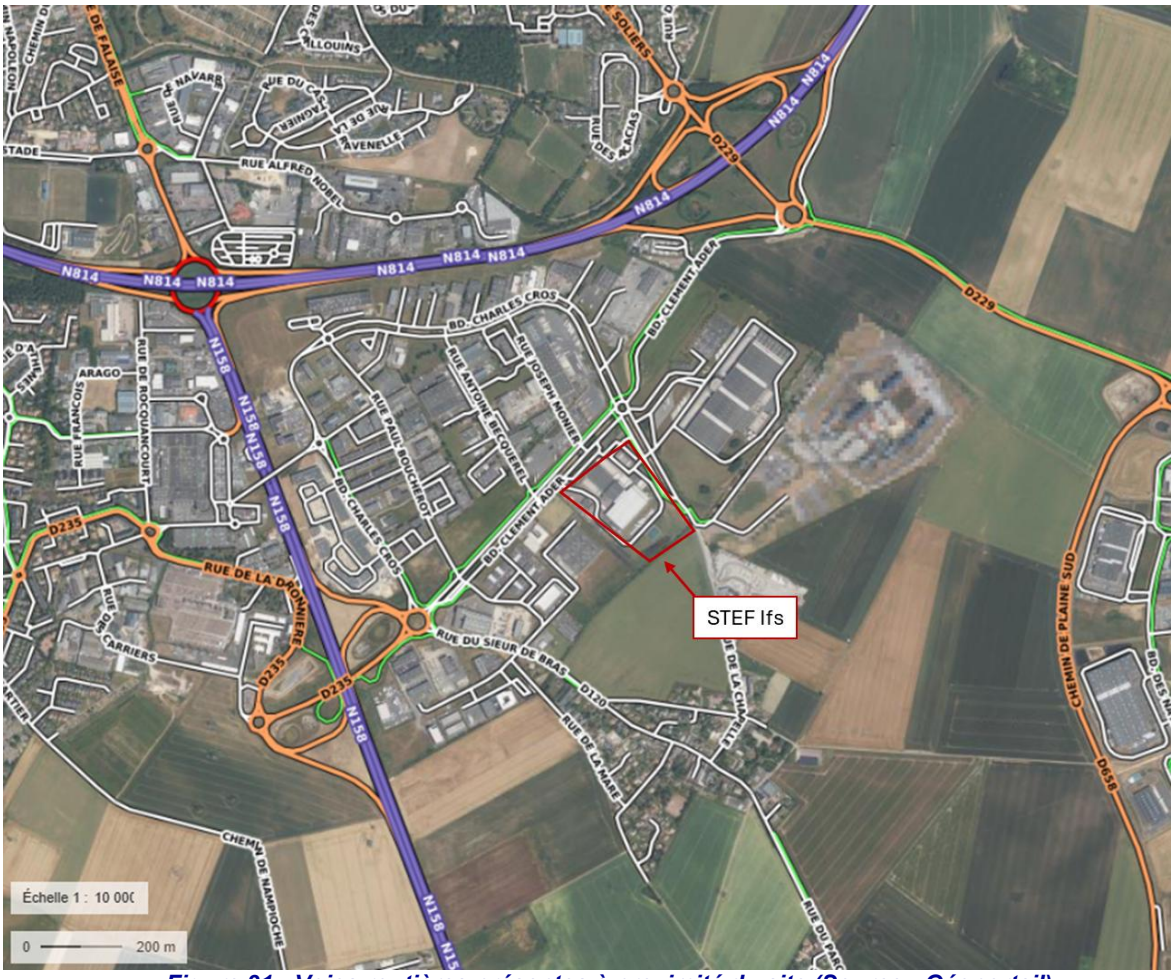


Figure 31 : Voies routières présentes à proximité du site (Source : Géoportail)

B.6.1.2 Transports en commun

Plusieurs lignes régulières de bus ont un arrêt à proximité du projet :

- 30 : arrêt Clément Ader à environ 60 m du site/ arrêt Object'Ifs Sud à environ 350 m du site
- Twisto Flex 3 : arrêt Clément Ader à environ 60 m du site / arrêt Ifs Bras à environ 1.2 km du site
- 135, 138, 138D et 138C : arrêt Ifs Bras à environ 1.2 km du site

Sur les lignes 30, 138, 138D et 138C, la fréquence est de 1 bus / sens toutes les heures en semaine aux heures de pointe du matin et du soir.
La ligne Twisto Flex est sur commande.

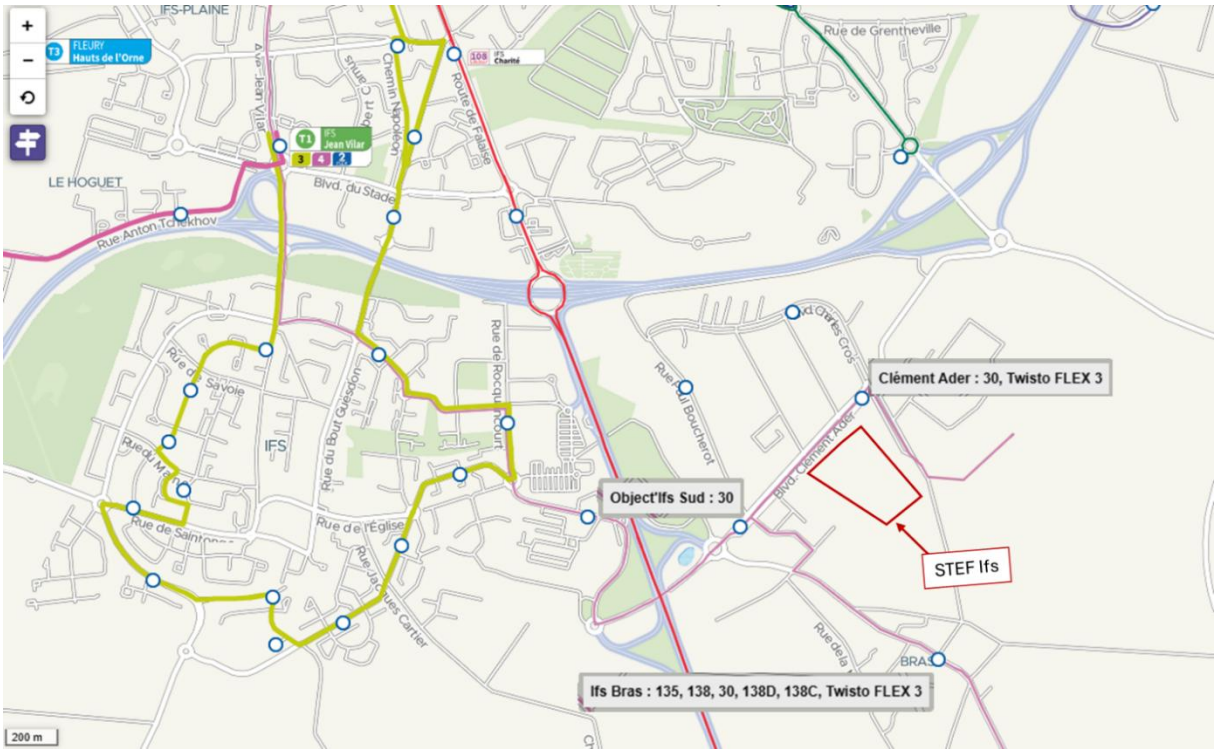


Figure 32 : Transports en commun à proximité du site d'étude

B.6.1.3 Voies ferroviaires

Une voie ferrée traverse la commune d'Ifs au Nord. La gare ferroviaire de Caen est située à environ 4 km au Nord du site. Cette ligne est utilisée pour les voyageurs et le fret.



Figure 33 : Voies ferroviaires présentes à proximité du site (Source : Géoportail)

B.6.1.4 Voies aériennes

Le terrain est situé à environ 10.6 km au Sud-est de l'aéroport de Caen Carpiquet.

B.7 Risques naturels et technologiques

B.7.1 Risques inondation

La commune d'Ifs n'est pas exposée à un territoire à risque important d'inondation (TRI). Elle est néanmoins concernée par le risque de débordement de nappe.

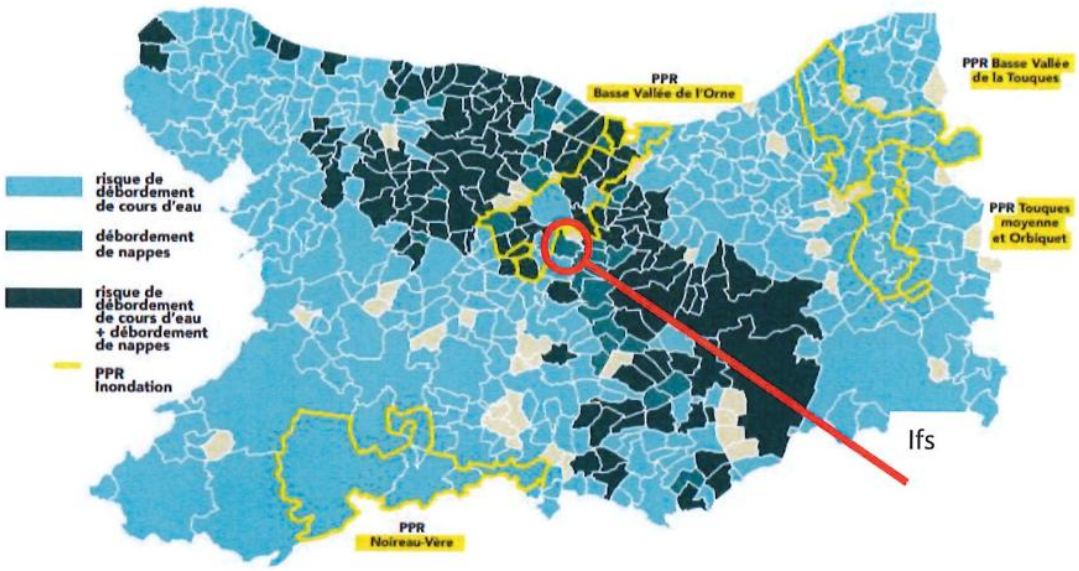


Figure 34 : Zones à risque de débordement de nappes

B.7.2 Risque mouvements de terrain

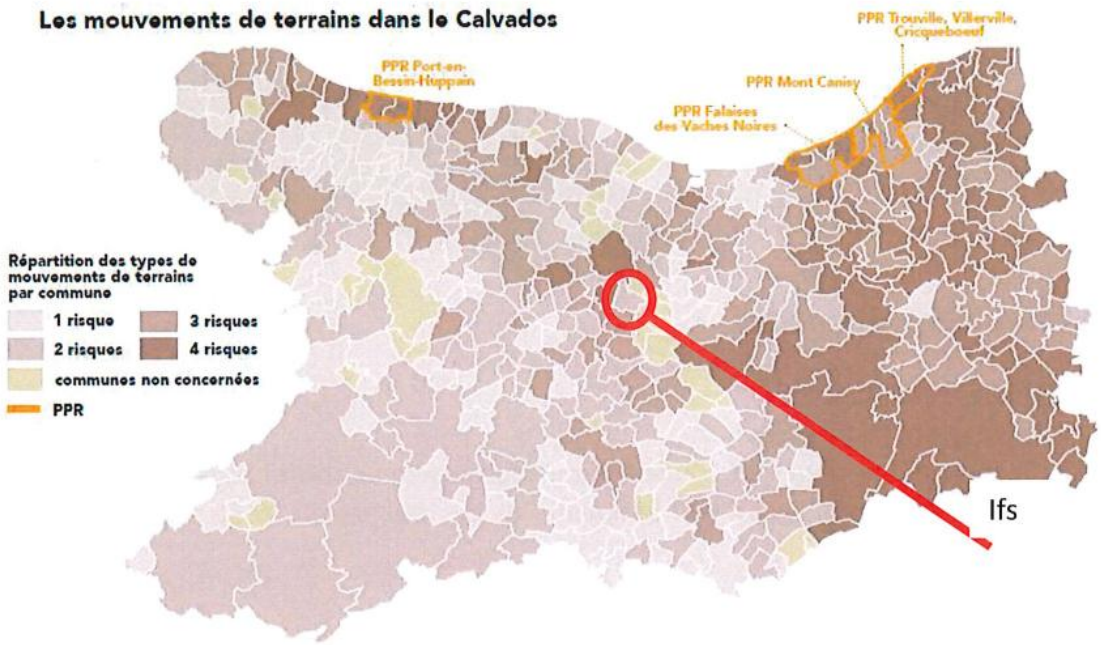


Figure 35 : Répartition des types de mouvements de terrains par commue

La commune d'Ifs n'est pas concernée par un PPRN mouvements de terrain.

B.7.3 Aléa retrait-gonflement des argiles

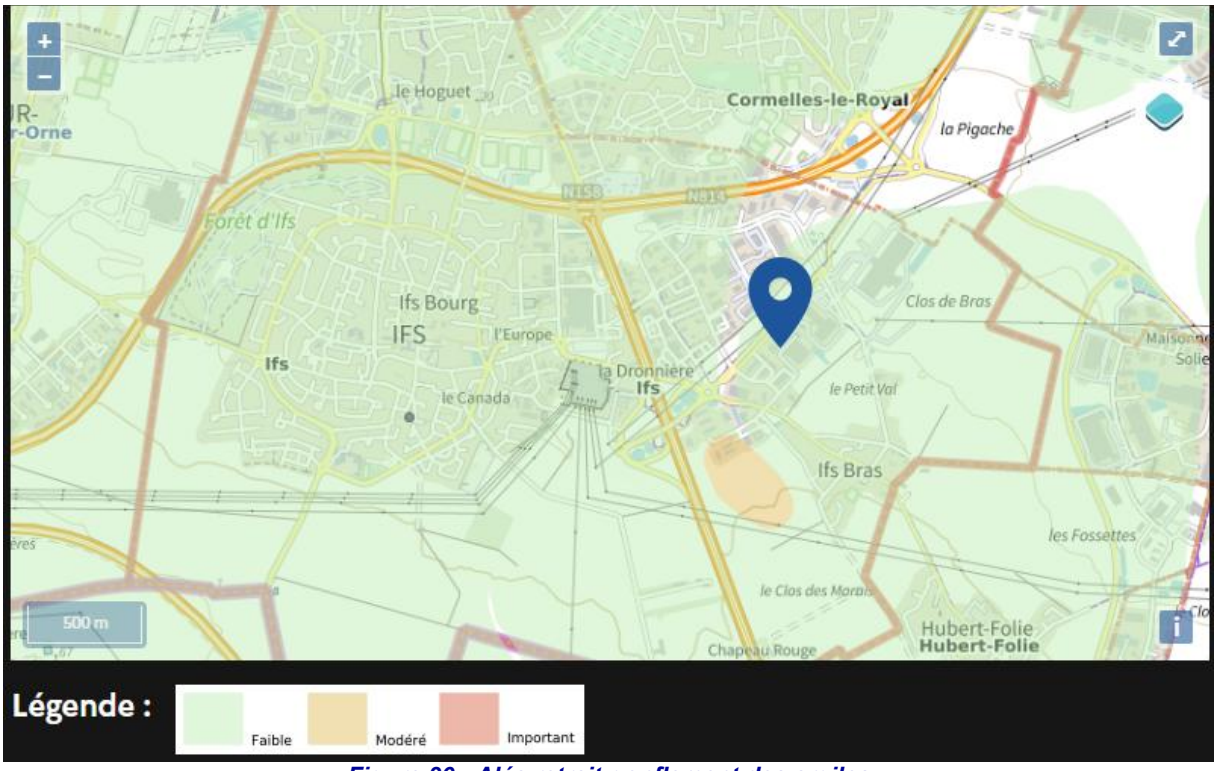


Figure 36 : Aléa retrait-gonflement des argiles

La commune d'Ifs est concernée par des aléas retrait-gonflement des argiles faibles sur la majorité de son territoire.

Le site d'implantation du projet est situé dans une zone d'aléas faibles.

B.7.4 Risque sismique

Selon l'article D.563-8-1 du Code de l'environnement (issu du décret du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français), **la zone d'étude se trouve en zone de sismicité 2 (sismicité faible).**



Figure 37 : Répartition du risque sismique

B.7.5 Risque industriel

La commune d'Ifs ne fait pas l'objet de Plan de Prévention des Risques Technologiques.

B.7.6 Risque de Transport de Matières Dangereuses

La commune d'Ifs est concernée par le risque de transport de matières dangereuses par route et par canalisation.

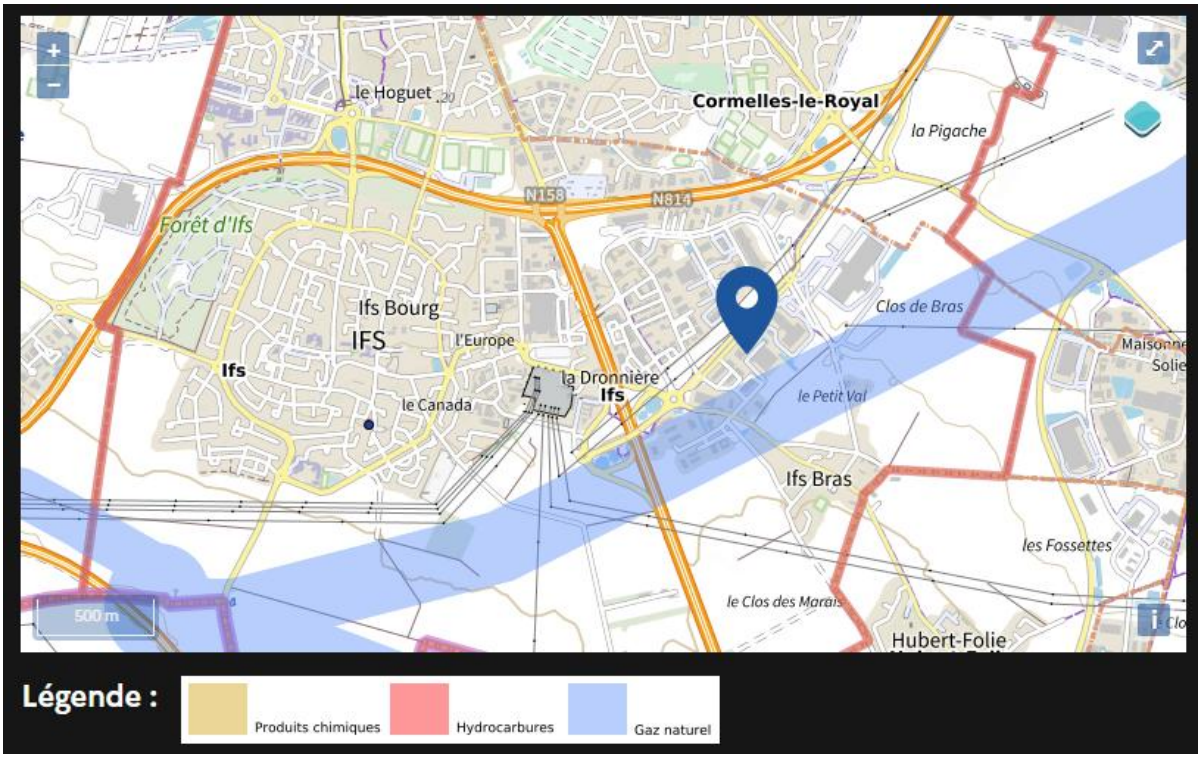


Figure 38 : Répartition du risque de transport de matières dangereuses

La commune d'Ifs est concernée par la présence de canalisation de matières dangereuses. Un gazoduc traversant le sud de la commune et est limitrophe au Sud du site STEF Transport.

B.8 Bilan sur les principaux enjeux environnementaux

Cette partie prévoit de présenter synthétiquement sous forme de tableaux un bilan par thème de l'état initial, d'identifier les enjeux et de caractériser la sensibilité.

B.8.1 Synthèse par thèmes

Milieu Physique	
Topographie	L'environnement du site ne présente pas de relief particulier.
Conditions climatiques	Pas de particularités de températures ou de précipitations. La ville d'Ifs possède un climat doux et de type océanique qui se caractérise par une atténuation des températures extrêmes et une grande instabilité des types de temps. L'influence maritime réduit les amplitudes thermiques journalières et annuelles. Les orages sont rares, la neige est exceptionnelle.
Sismologie	Zone de sismicité faible (zone 2)
Hydrogéologie	L'ensemble du projet est implanté en dehors de tout périmètre de protection d'ouvrages destinés à l'alimentation en eau potable.
Hydrologie – Hydrographie – Qualité	L'état chimique et écologique pour le bassin versant de l'Oudon ont été jugé bon pour l'année 2017.

Milieu Physique	
SDAGE/SAGE	Le site fait partie du territoire du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de Orne Aval et Seulles. Il a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 janvier 2013.
Air	Le projet est situé au sein d'une ZAC. La pollution de l'air sera principalement due au trafic routier et aux activités industrielles et logistiques à proximité.
Acoustique	Les principales sources sonores au voisinage du site sont : • les voies de circulation (RN 814 et RN 158), • les activités des entreprises voisines présentes au sein de la ZAC
Milieu Naturel	
Zones protégées	Le projet n'est pas localisé dans une zone protégée (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000, arrêté de biotope, parc naturel national, réserve naturelle nationale, convention RAMSAR). Une zone de biodiversité s'est développée dans le bassin d'infiltration du site. L'inventaire écologique a identifié à ce jour des individus d'espèces protégées, mais aucun habitat associé n'a été recensé. L'enjeu est faible.
Patrimoine historique et paysager	
Paysage	Le site est localisé dans un secteur dédié à des fins industrielle ou commerciales et installations publiques.
Pollution de sol	Le site d'implantation du projet ne fait pas parti des sites référencés dans la base BASOL, aucune pollution n'est référencée sur le terrain.
Risques naturels et technologiques	
PPRN et PPRT	La commune d'Ifs n'est pas exposée à un territoire à risque important d'inondation (TRI). La commune d'Ifs n'est pas concernée par un PPRN ni par un PPRT.
Milieu Humain	
Influence de l'Homme sur le milieu	Le projet d'extension s'inscrit au sein d'une ZAC. Le terrain est déjà partiellement occupé par une plateforme de logistique et de stockage.
Urbanisme et Servitudes	Le projet est implanté sur la commune d'Ifs. L'assiette foncière du projet s'inscrit dans la zone UXzc du PLU d'Ifs.

B.8.2 Hiérarchisation des sujets à fort enjeux

L'analyse de l'état actuel de l'environnement montre que le site est localisé dans une zone fortement urbanisée avec des enjeux naturels relativement faibles, la zone ayant été fortement remaniée par l'homme.

On distingue essentiellement la présence :

- d'habitations à 300 m au Sud du site et de plusieurs ERP dans un rayon de 430 m autour du site,
- des axes routiers voisins (RN814 et RN158),
- biodiversité dans le bassin d'infiltration naturel
- d'un cours d'eau, l'Orne qui s'écoule à environ 400 m au Nord-Ouest,
- d'un SAGE actuellement mis en œuvre : Le SAGE de l'Orne Aval et Seulles.

Les éléments relatifs à la biodiversité ayant déjà été analysés dans la partie B.2.1.8, il est rappelé que l'étude faunistique menée sur le bassin tampon n'a révélé que la présence

d’espèces communes à faible enjeu écologique, dans un milieu temporaire et peu favorable aux espèces sensibles.

Les thématiques environnementales associées à ces enjeux feront l’objet d’une attention particulière dans la suite de cette étude d’incidence.

C. Incidences notables probables du projet sur l'environnement Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs

Ce chapitre présente et analyse l'impact du projet tant en phase de construction qu'en phase d'exploitation. Il présente les mesures pour éviter, réduire ou compenser (ERC) ces impacts.

C.1 Incidences notables du projet sur l'environnement en phase travaux

Des nuisances temporaires pourront être générées par les travaux d'aménagement du projet. Ces impacts sont transitoires dans la mesure où ils n'existent pour la plupart que pendant la durée des travaux.

Un chantier respectueux de l'environnement est le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception d'un bâtiment. Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche, l'enjeu du chantier est de limiter les nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement.

Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP, les objectifs d'un chantier sont de :

- limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier,
- limiter les risques sur la santé des ouvriers,
- limiter les pollutions de proximité lors du chantier,
- limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.
- Protéger la zone biodiversité par un balisage et le personnel sera sensibilisé à sa localisation et aux précautions à respecter

C.1.1 Incidences sur le paysage

La phase chantier aura un impact sur le paysage : présence d'équipements de grandes hauteurs sur le site (grues), circulation de véhicules de chantier, déplacement (au sein du site) de terres…

Le chantier sera organisé de manière à durer juste le temps nécessaire (environ 12 mois). Les véhicules et équipements utilisés seront en bon état.

A noter que le terrain d'implantation est actuellement exploité pour partie et régulièrement entretenu pour la partie sur laquelle sera créée l'extension. Il ne présente pas de richesse particulière au niveau paysager.

C.1.2 Incidences sur l'air

Les rejets atmosphériques en phase chantier seront constitués des gaz d'échappement des véhicules. Les mesures en place seront la limitation de la vitesse de circulation et l'arrêt des moteurs lorsque leur fonctionnement n'est pas nécessaire.

Les émissions atmosphériques liés aux travaux du projet seront diffuses, limités dans le temps et resteront localisées à l'environnement immédiat. Faute de données suffisantes (distances parcourues par les engins, type d'engins, consommation en carburants…), ces rejets atmosphériques ne sont pas quantifiables.

C.1.3 Incidences sur l'eau

Eau potable

La consommation d'eau issue du réseau AEP due à la phase travaux sera négligeable et limitée à l'entretien du chantier et des engins.

Eau souterraines (forage)

En phase travaux, aucune modification ne portera sur les nappes souterraines et les mesures de gestion décrites précédemment permettront de limiter les impacts sur la qualité des eaux souterraines.

Rejets d'eaux pluviales

L'incidence potentielle sur l'eau en phase chantier est le risque de déversement accidentel qui impliquerait une pollution du milieu naturel (eau et sol).

Le site STEF Transport à Ifs est déjà imperméabilisé en majeure partie. Seule la partie sur laquelle sera créée l'extension n'est pas encore imperméabilisée.

Une plateforme en enrobé sera rapidement réalisée pour le stationnement des véhicules et l'installation des bungalows de chantier.

Afin de gérer les pollutions éventuelles en phase chantier, des kits anti-pollution seront disponibles sur le site. Des bacs de récupération de produits pollués seront mis en place vers les bennes de chantier. Les installations de chantier nécessaires au personnel seront installées dès le démarrage des travaux.

Les produits dangereux ne sont pas ou très peu utilisés sur le chantier. Les huiles utilisées pour le décoffrage ou pour les engins de chantier seront stockés dans des espaces protégés et fermés.

Les moyens de levage utilisés seront principalement des grues mobiles et des manuscopiques. Les nacelles élévatrices seront utilisées par les entreprises pour les travaux en hauteur.

C.1.4 Incidences en termes de bruit et de vibrations

Le bruit et les vibrations seront liés aux véhicules de chantier et aux différents équipements utilisés sur le chantier.

L'habitation la plus proche du site est localisée à environ 300 m au Sud du site.

Les travaux auront lieu en journée et les véhicules seront limités au nombre nécessaire. Les matériels et engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur en termes d'émissions sonores.

C.1.5 Incidences sur le trafic

En phase chantier, le trafic généré par les travaux représentera une faible part du trafic de la zone. La phase travaux n'aura donc pas d'effets significatifs sur le trafic.

Toutes les mesures seront prises pour minimiser la gêne ponctuelle occasionnée et maintenir des conditions d'accès et de circulation provisoires optimales. Les véhicules de chantier seront stationnés sur le site, de manière à ne pas gêner la circulation locale.

C.1.6 Incidences sur la luminosité

En phase chantier, les travaux auront lieu en journée. Les éclairages éventuels seront liés à la sécurité des biens et des personnes. Ils seront orientés vers le bas et à l'intérieur de la zone de chantier uniquement.

C.1.7 Incidences en terme de déchets

Les déchets en phase travaux seront limités aux divers déchets ménagers des équipes de chantier.

Il sera mis en place un tri sélectif des déchets de chantiers (essentiellement palettes / cartons / aciers) avec un prestataire extérieur permettant de valoriser l'ensemble des déchets évacués.

C.1.8 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore)

Les travaux auront lieu sur le site STEF Transport à Ifs qui est en grande partie déjà imperméabilisé et anthropisé.

L'extension vient s'implanter en partie Sud-Est du site sur un terrain vierge de toute construction (Sauf parking PL et bâche incendie) et régulièrement entretenu pour éviter le développement d'une végétation trop envahissante.

L'inventaire écologique a permis d'identifier les espèces présentes au niveau du bassin, il en ressort qu'aucune dérogation d'espèces protégées ne soit exigé pour le projet par la mise en œuvre des préconisations reprises dans l'étude.

Ainsi les travaux pourront être réalisés en respectant les préconisations sans déranger les espèces à risques.

➢ **Mesures d'évitement :**

Afin de ne pas gêner les individus de l'espèce du crapaud épineux, les mesures suivantes proposées par l'écologue seront respectées :

- Réalisation des travaux en dehors des phases d'accouplement, de ponte, de développement des œufs et des têtards (mars à début-juin), et d'émergence des juvéniles (fin-juin à mi-juillet).

- Par sécurité, prospection par un écologue la semaine précédant le début des travaux afin d'éviter tout impact direct sur des individus.

- La transplantation éventuelle de l'Orobanche du picris suppose de prélever simultanément les pieds et la plante hôte située à proximité (Picris echioides) avec une motte de terre suffisamment large et épaisse ; la motte pourrait être déplacée au sein d'un espace enherbé préservé au sein du site, après décapage de la station cible.

- Aucuns travaux ne seront réalisés de nuit. Les espaces verts et les clôtures ne présenteront pas un impact au passage de la petite faune (mulots…).

Un balisage sera mis en place pour protéger le bassin naturel. Dans le cadre de l'extension, quelques arbustes ponctuels situés en périphérie immédiate de la zone de travaux seront retirés. Leur présence étant dispersée et ne constituant pas un habitat structurant, leur enlèvement n'entraîne aucun impact notable sur la biodiversité.

➢ **Mesures de réduction :**

Afin de limiter l'impact du projet sur la faune et la flore, des mesures sont anticipées pour le projet :

- Le bassin, le fossé et la haie en aval seront mis en défens à l'aide d'une « barrière à amphibien (bâche semi-enterrée).
- Limitation des emprises du chantier au strict nécessaire

Cette mesure s'inscrit en amont des opérations de chantier à proprement parler, il s'agit de tenter de réduire au maximum les emprises travaux afin de fixer par la suite les limites exactes des emprises indispensables à l'encadrement de la construction des aménagements routiers.

- Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier

Pour lutter contre les risques de pollutions accidentelles lors des travaux, un certain nombre de mesures vont être prises : implantation des zones de stockage de matériaux et la base vie du chantier sur des aires spécifiques, contrôle des véhicules de chantier ; stockage des huiles et carburants sur des emplacements réservés et sur rétention ; traitement des eaux usées avant relâche dans le milieu naturel ; vidanges, ravitaillements et nettoyages des engins et du matériel dans une zone spécialement définie et aménagée….

C.1.9 Incidences sur le patrimoine culturel

STEF Transport Ifs rappellera aux entreprises l'obligation de déclaration immédiate de toute découverte fortuite susceptible de présenter un caractère archéologique.

C.2 Incidences notables du projet sur l'environnement en phase exploitation

C.2.1 Incidences sur le paysage

C.2.1.1 Description et incidences

Il est à noter que le projet est l'extension d'un site existant. Ses caractéristiques, architecturales et paysagères seront réalisées dans la continuité de la partie existante.

- Environnement du site

Globalement, le paysage aux alentours du site est marqué par les infrastructures routières qui structurent le secteur d'étude et des bâtiments industriels ou d'habitations.
La qualité paysagère du site d'étude autour du terrain d'implantation du projet est faible.

D'une manière générale, le projet d'aménagement sera à l'origine d'une artificialisation du site par la création de voiries, d'un bâtiment logistique et d'un bassin de rétention. Cette artificialisation constitue le principal impact sur le paysage. En effet, la parcelle actuellement enherbée sera partiellement remplacée par un bâtiment.

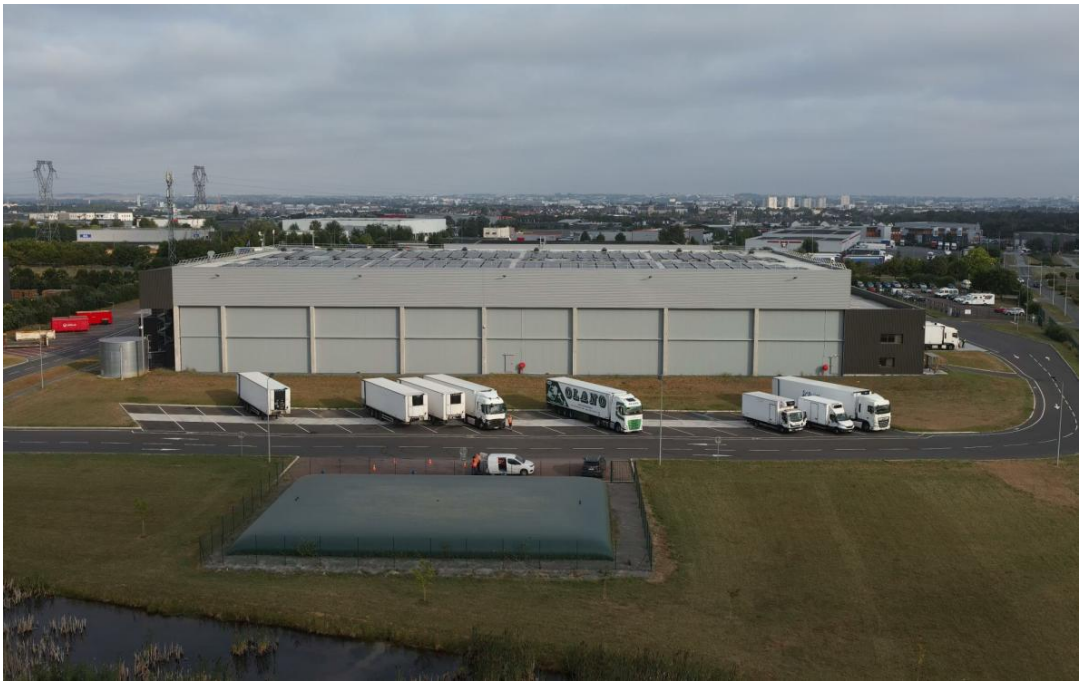


Figure 39 : Vue aérienne avant travaux d'extension

- Architecture

La plateforme de STEF Transport Ifs est implantée au niveau de la Zone Industrielle d'Ifs en territoire déjà aménagé et urbanisé.

Le revêtement architectural de l'extension sera identique au bâtiment existant.

- Espaces extérieurs

Le site projet comprend de nombreux espaces verts. Trois parkings sont également déjà présents sur le site.
Dans le cadre du projet d'extension, il n'est pas prévu d'ajout ou de modification des parkings. Les parkings existants sont dimensionnés pour accueillir l'effectif supplémentaire lié à l'extension.

C.2.1.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Dès sa conception, le projet est étudié afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement. Le bâtiment en extension sera dissimulé de la route nationale D120, située au sud et Sud-Ouest du site, par le bâtiment existant et des habitations situées en partie Sud et par des arbres déjà en place sur le site. L'extension sera d'une hauteur équivalente au bâtiment existant (13,8 m à l'acrotère pour le nouveau bâtiment).

Paysagement général :

La construction laissera la place à une surface d'espaces verts assez importante (environ 18 267 m², soit 34 % du terrain) autour des bâtiments. Les arbres, présents sur le site seront conservés. En cas de nouvelles plantations, les espèces plantées privilégieront les espèces locales d'arbres et d'arbustes.
Les matériaux d'habillage de façade seront prévus afin d'assurer l'intégration paysagère dans la Zone Industrielle.

Le projet de STEF Transport Ifs n'aura donc pas d'impact notable sur le paysage.

C.2.2 Incidences sur l'utilisation des ressources naturelles

Le projet de la société Transport Ifs n'utilisera pas de ressources naturelles supplémentaires vis-à-vis de ce qui était déjà utilisé sur site à l'heure actuelle (eau potable, électricité, gaz naturel, gasoil...). L'utilisation de ces ressources pourra en revanche être augmentée.

Pour la consommation en eau de la plateforme, nous renvoyons le lecteur au paragraphe C.1.3 Incidences sur l'eau.

C.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol

C.2.3.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Sans objet – Absence de rejets dans le sol en fonctionnement normal du site.

L'ensemble des eaux pluviales de voiries de l'extension transiteront via un séparateur d'hydrocarbures et un bassin de rétention (à déplacer). Après passage dans le bassin de rétention, l'ensemble des eaux pluviales de l'extension seront dirigées vers un bassin d'infiltration, au Sud-Est du site.

Le bassin de rétention étanche permettra également de collecter les eaux d'extinction incendie.

C.2.3.2 Descriptions et incidences

Les activités du site seront susceptibles de créer une pollution du sol par :

- ☞ fuite de produit au niveau d'une zone de stockage de produits dangereux, lors d'une opération de dépotage ou de manutention, au niveau d'un équipement,
- ☞ eaux d'extinction incendie non collectées.

Ces évènements correspondent à des évènements accidentels non permanents.

C.2.3.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les mesures suivantes ont été mises en place afin d'empêcher l'occurrence de ces évènements :

- cuves enterrées munies de double enveloppe avec détection de fuite,
- rétention des eaux d'extinction incendie dimensionnée afin de contenir l'ensemble des eaux d'extinction d'incendie (calcul D9A, cf Etude de dangers – PJ49).

C.2.4 Incidences sur l'air

C.2.4.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Les seules sources de rejets atmosphériques seront liées :

- au fonctionnement discontinu du local et de la zone de charge des batteries (dégagement d'hydrogène) ;
- à l'envol de matériaux légers (hors précautions indiquées) ;
- aux fluides des groupes froids (si non-étanchéité du circuit) ;
- aux équipements de stockage d'ammoniac (si fuite au niveau du circuit) ;
- aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site.

Les activités exercées dans les cellules du bâtiment ne seront pas à l'origine de dégagement de fumées ni de poussières ou d'odeurs.

En fonctionnement normal (hors fuites), les rejets se résument à des gaz de combustion contenant du gaz carbonique, de la vapeur d'eau et des oxydes d'azote.

C.2.4.2 Description et incidences

Il est à noter qu'une partie de ces nuisances est déjà existante avec la partie en exploitation.

➢ Hydrogène

Les postes de charge des batteries peuvent dégager de l'hydrogène lors de la charge de celles-ci. Le site dispose d'un local de charge des batteries au sein du bâtiment existant. Le rejet d'hydrogène dans l'environnement est sans conséquence (pas de toxicité).

➢ Gaz de combustion

Toute installation de combustion génère par nature des gaz de combustion (vapeur d'eau, oxydes de carbone, oxydes d'azote).

Le site dispose d'un groupe électrogène au niveau de la salle des machines existante alimenté par une cuve de gazole.

➢ Envols de matériaux légers – Déchets

Les déchets de faible densité (papiers, cartons) seront placés en bennes, dans une zone de stockage identifiée, réduisant de ce fait le risque d'envol.

Il n'y aura pas de brûlage de déchets sur le site.

➢ Fluides frigorigènes et ammoniac

Les fluides frigorigènes utilisés dans le bâtiment existant sont des HydroFluoroCarbures de type :
- R32 (climatisation),
- R410A (climatisation),
- CO2 (groupe froid).

Le CO_2 et le R410A ne présentent pas de risques particuliers pour l'homme (ils sont ininflammables, non toxiques, …). En revanche à forte concentration (zone semi-confinée, endroit clos), ils peuvent être asphyxiant. De plus, leur manipulation peut conduire à des risques tels que : gelure, surpression.

Le R32 est un gaz inflammable (mention de dangers H221), cependant il est présent dans les systèmes de climatisation en très faible quantité.

En cas de fuite accidentelle de fluides frigorigènes, ils se vaporisent dans l'air. Leur manipulation est réalisée par du personnel spécialisé et détenteur d'un certificat de formation réglementaire.

Ces fluides frigorigènes ne constituent donc pas un potentiel de dangers à retenir.

Dans le cadre de l'extension, une nouvelle salle des machines « ammoniac » sera créée. Ainsi la production de froid pour la nouvelle cellule en froid négatif, les quais réfrigérés et les tunnels de congélation sera assurée par des installations à l'ammoniac (ou R717).

Dans les conditions normales, l'ammoniac est un gaz incolore, peu inflammable, toxique, d'odeur piquante et beaucoup plus léger que l'air dans lequel il se disperse rapidement. Il est également corrosif et très toxique pour les organismes aquatiques. Si **l'ammoniac présente peu d'impact sur l'air**, il sera toutefois mis en exergue dans l'étude de dangers pour ses propriétés physico-chimiques et toxicologiques.

En ce qui concerne leur incidence sur le climat, deux aspects peuvent être étudiés :
- les effets sur la couche d'ozone,
- leur contribution à l'effet de serre.

Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux de l'atmosphère qui contribuent à l'effet de serre. Les principaux gaz à effet de serre sont la vapeur d'eau, le dioxyde de carbone (CO_2), le méthane (CH_4), l'oxyde nitreux (ou protoxyde d'azote, de formule N_2O) et l'ozone (O_3). Les gaz à effet de serre industriels incluent les halocarbones lourds (fluorocarbones chlorés incluant les CFC, les molécules de HCFC-22 comme le fréon et le perfluorométhane) et l'hexafluorure de soufre (SF_6).

La plupart des gaz à effet de serre (GES) sont d'origine naturelle. Mais certains d'entre eux sont uniquement dus à l'activité humaine ou bien voient leur concentration dans l'atmosphère augmenter en raison de cette activité.

C'est le cas en particulier de l'ozone (O_3), du dioxyde de carbone (CO_2) et du méthane (CH_4).

La nouvelle génération de fluides frigorigènes (HFC) ne détruit pas la couche d'ozone mais présente un pouvoir fort de réchauffement de l'atmosphère :
Le PRG est le Potentiel de Réchauffement Global. La référence est le PRG du CO_2 fixé à 1.

Le tableau ci-dessous présente les PRG de plusieurs fluides frigorigènes.

Substance			PRP (2)	PRP sur 20 ans (3) à titre purement informatif
Désignation industrielle	Nom chimique (nom commun)	Formule chimique		
Section 1: Hydrofluorocarbones (HFC)				
HFC-23	trifluorométhane (fluoroforme)	CHF_3	14 800	12 400
HFC-32	difluorométhane	CH_2F_2	675	2 690
HFC-41	fluorométhane (fluorure de méthyle)	CH_3F	92	485
HFC-125	pentafluoroéthane	CHF_2CF_3	3 500	6 740
HFC-134	1,1,2,2-tétrafluoroéthane	CHF_2CHF_2	1 100	3 900
HFC-134a	1,1,1,2-tétrafluoroéthane	CH_2FCF_3	1 430	4 140
HFC-143	1,1,2-trifluoroéthane	CH_2FCHF_2	353	1 300
HFC-143a	1,1,1-trifluoroéthane	CH_3CF_3	4 470	7 840
HFC-152	1,2-difluoroéthane	CH_2FCH_2F	53	77,6
HFC-152a	1,1-difluoroéthane	CH_3CHF_2	124	591
HFC-161	fluoroéthane (fluorure d'éthyle)	CH_3CH_2F	12	17,4
HFC-227ea	1,1,1,2,3,3,3-heptafluoropropane	CF_3CHFCF_3	3 220	5 850
HFC-236cb	1,1,1,2,2,3-hexafluoropropane	$CH_2FCF_2CF_3$	1 340	3 750
HFC-236ea	1,1,1,2,3,3-hexafluoropropane	CHF_2CHFCF_3	1 370	4 420
HFC-236fa	1,1,1,3,3,3-hexafluoropropane	$CF_3CH_2CF_3$	9 810	7 450
HFC-245ca	1,1,2,2,3-pentafluoropropane	$CH_2FCF_2CHF_2$	693	2 680
HFC-245fa	1,1,1,3,3-pentafluoropropane	$CHF_2CH_2CF_3$	1 030	3 170
HFC-365mfc	1,1,1,3,3-pentafluorobutane	$CF_3CH_2CF_2CH_3$	794	2 920
HFC-43-10mee	1,1,1,2,2,3,4,5,5,5-décafluoropentane	$CF_3CHFCHFCF_2CF_3$	1 640	3 960

L'ammoniac est sans conséquences quant à l'effet de serre.

➢ <u>Gaz d'échappement</u>

Les gaz susceptibles de se trouver dans les fumées de combustion sont :

- **Dioxyde de soufre (SO_2) :** c'est un irritant des voies respiratoires qui les fragilise. Transporté sur de grandes distances, c'est un polluant acide susceptible de participer au mal des forêts communément appelé « pluies acides ». **Le gaz naturel contient peu de soufre.**

- **Monoxyde de carbone (CO) :** gaz toxique et inodore, la Valeur Limite d'Exposition Professionnelle (VLEP) en France est de 55 mg/m³. La surveillance des paramètres de combustion avec une suroxygénation du combustible permet de garantir l'obtention dans les fumées de dioxyde de carbone (ou gaz carbonique) non toxique, en éliminant les risques de production de monoxyde de carbone toxique.
  L'essentiel du monoxyde de carbone respirable en site urbain provient de la circulation automobile.

- **Poussières de combustion :** les poussières agissent en synergie avec le dioxyde de soufre et peuvent, à taux élevés, irriter les voies respiratoires. Elles ne sont susceptibles d'être émises que lors du fonctionnement des installations de combustion avec du fioul lourd et du diesel.

- **Dioxyde d'azote (NO_2)** : à forte concentration, ce polluant est susceptible de dégrader la fonction pulmonaire et d'affaiblir les défenses de l'organisme. 85 % des oxydes d'azote ont pour origine la circulation automobile en sites urbains.
  Les oxydes d'azote sont susceptibles de participer aux modifications des conditions climatiques (pluies acides,...).

Les oxydes d'azote ont deux origines principales :

- Les oxydes d'azote « combustibles » : ils proviennent des composés organiques azotés des combustibles, en teneurs très variables selon l'origine géographique de celui-ci (entre 3 et 8 % en masse). Contrairement au soufre on ne sait pas aujourd'hui extraire les composés azotés des fiouls.
- Les oxydes d'azote « thermiques » : ils proviennent de l'azote atmosphérique présent dans l'air de combustion qui est « cassé » au niveau de la flamme et s'oxyde sous forme de NO_2 dans les gaz de combustion.

Nota : le monoxyde d'azote (NO) s'oxyde rapidement en dioxyde d'azote.

Les principaux polluants émis par les gaz d'échappement des véhicules sont :

- Le dioxyde de carbone, CO_2,
- Le monoxyde de carbone, CO,
- Les hydrocarbures et Composés Organiques Volatils,
- Le benzène, Toluène, Xylène (BTX),
- Le dioxyde de soufre SO_2,
- Les particules.

Le trafic sur le site est dû aux véhicules (poids lourds) de livraisons et d'expéditions, aux personnels de la société, aux visiteurs et aux prestataires de services (gestionnaire des déchets pour enlèvement des bennes, …).

Cette pollution atmosphérique n'est pas quantifiable par un point de rejet et un flux de pollution.

➢ Autres sources de rejets atmosphériques

Les matières entreposées sont conditionnées. Ce conditionnement n'est pas modifié lors du stockage, hors activités d'assemblage de colis et préparation de palettes. Il n'y aura pas de produits pulvérulents en vrac transitant sur le site. Les manœuvres de camions se feront sur les voiries imperméabilisées, sans envol de poussières.

C.2.4.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

➢ Hydrogène

Dans le local de charge existant, la ventilation est assurée par ventilation mécanique avec extraction en toiture. En cas de dysfonctionnement de la ventilation, cela déclenche la coupure des chargeurs. De plus, un système de détection d'hydrogène est présent.

Rappel : Le rejet d'hydrogène dans l'environnement est sans conséquence (pas de toxicité).

➢ Fluides frigorigènes

Les articles R.543-75 à R.543-123 du Livre V du Code de l'Environnement (partie réglementaire) (Titre IV, Chapitre III, Section 6 – Fluides frigorigènes utilisés dans les équipements frigorifiques et climatiques) imposent la récupération intégrale des fluides frigorigènes de type HCFC ou HFC dans les équipements frigorifiques et climatiques, quelle que soit leur charge en fluide.
Cette récupération intervient lors de l'installation, de l'entretien, de la réparation et de la mise au rebut des équipements. Toute intervention nécessitant une vidange du circuit est réalisée par une société agréée et équipée d'une pompe de transfert avec tirage du vide pour effectuer ces vidanges dans de bonnes conditions.

Le fluide ainsi récupéré est, soit détruit par le producteur du fluide frigorigène, soit retraité pour être recyclé, comme le prévoient les articles R.543-75 à R.543-123 du Livre V du Code de l'Environnement (partie réglementaire).

L'opérateur doit, pour toute opération, rédiger une fiche d'intervention sur laquelle figure la nature et le volume du fluide récupéré, ainsi que le volume du fluide réintroduit.
Ces fiches seront conservées au minimum pendant trois ans par l'exploitant.

De plus l'ensemble des équipements disposant d'une charge en fluides frigorigènes supérieure à 5 tonnes équivalent CO_2 feront l'objet d'un contrôle d'étanchéité périodique selon leur charge en fluides.

➢ Gaz d'échappement

Il est à noter que le site est actuellement exploité en tant que plateforme de transport et de stockage de produits surgelés.

Le trafic actuel et estimé dans le cadre de l'extension se répartit de la façon suivante :

Type de véhicules	Rotation – Trafic moyen existant	Rotation – Trafic moyen avec extension	Horaires
Véhicules légers (personnel et visiteurs)	115 / jour	135 / jour	Du dimanche 20h au samedi 13h
Camions/poids-lourds (réceptions/expéditions)	80 / jour	105 / jour	Du dimanche 20h au samedi 13h

Dans le cadre de l'extension, il est prévu environ 25 poids-lourds supplémentaires par jour soit environ 31% du trafic actuel de PL sur le site et environ 20 VL supplémentaires par jour soit environ 17% du trafic actuel de VL.

Afin de réduire les rejets atmosphériques liés aux poids-lourds, les mesures suivantes seront prises :

- les camions seront à l'arrêt pendant les périodes de chargement / déchargement,
- la vitesse de circulation sur le site sera réduite

C.2.5 Incidences sur l'eau

C.2.5.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Les seules eaux qualifiées d'eaux industrielles seront les eaux de lavage intérieur et extérieur des camions.
Les seules eaux susceptibles d'être polluées sont les eaux usées domestiques et les eaux pluviales de voiries.

Des contrôles sont menés afin de s'assurer que les eaux pluviales rejetées respectent les prescriptions de l'arrêté ministériel du 27 mars 2014 (sites à déclaration 1511), c'est-à-dire :

- matières en suspension (NF T90-105) : 100 mg/l ;
- DCO (NF T90-101) : 300 mg/l ;
- DBO5 (NF T90-103) : 100 mg/l.

Les mesures d'auto-surveillance réalisées sur le site STEF Transport Ifs en Mars 2025 sur les eaux pluviales n'ont pas mis en évidence de non-conformité. Les rapports d'analyses sont consultables en Annexe EI.3.

Des dispositifs de prélèvements permettront de réaliser ces mesures annuellement.

C.2.5.2 Descriptions et incidences

➢ Origine de l'eau

Le site est raccordé au réseau AEP pour l'alimentation en eau potable.

Le captage AEP le plus proche est à Fleury-sur-Orne a environ 4,5 km

Le projet est en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'AEP et le réseau d'assainissement. Il s'implante en extension d'un bâtiment existant sur un terrain déjà viabilise et raccorde aux réseaux. L'activité projetée, bien qu'a l'origine d'une augmentation de la consommation d'eau potable liée notamment à la nouvelle tour adiabatique, reste compatible avec les capacités des réseaux existants de la ZAC "Object'Ifs Sud" dimensionnes pour accueillir des activités logistiques.

Un forage est également présent sur le site existant. Il est utilisé pour le lavage intérieur et extérieur des camions. Ce forage et son utilisation (quantités prélevées et usages) ne seront pas modifiés par le projet.

Une étude hydraulique détaillée se trouve en annexe EI.4 du présent dossier.

➢ Protection contre les retours d'eau :

Le réseau d'eau potable est équipé de dispositifs empêchant les retours d'eau dans le réseau public au moyen de disconnecteurs. Le site dispose actuellement d'un disconnecteur situé à l'entrée du site. Ce dernier est contrôlé annuellement par un prestataire.

➢ Usage de l'eau

L'eau potable est utilisée pour :
- Les besoins domestiques des locaux sociaux (sanitaires),
- Le refroidissement des tours adiabatiques

L'eau de forage est utilisée pour :
- Aire de lavage avec portique (lavage extérieur des poids-lourds)
- Aire de lavage avec nettoyage haute pression (Lavage intérieur des poids-lourds)

➢ Eaux issues du réseau AEP

La consommation d'eau issue du réseau AEP pour le site existant est d'environ 300 m^3/an (soit 25 m^3/mois) répartie ainsi :
- Environ 100m^3/an (soit 8,3 m^3/mois) pour les besoins domestiques
- Environ 200 m^3/an (soit 16 m^3/mois) pour le refroidissement du condensateur

Dans le cadre du projet d'extension, la consommation d'eau issue du réseau AEP devrait passer de 300 m^3 à 1000 m^3 par an environ, valeur volontairement majorante.

➢ Eaux issues du forage

Le site dispose d'un forage situé à proximité de l'aire de lavage utilisé pour le lavage intérieur et extérieur des camions du groupe STEF.

Dans l'objectif d'une meilleure connaissance de l'ouvrage et de sa mise en conformité, STEF TRANSPORT IFS prévoit, à court terme, la réalisation d'un diagnostic complet de ce forage par une entreprise spécialisée. Une entreprise est passée la semaine du 1 er mars 2026 pour déposer un compteur.
Un passage camera a eu lieu sur l'installation le 31/03/2026 par l'entreprise Log Hydro (étude en annexe).

La conclusion de l'étude est la suivante :

« Cette inspection caméra met en évidence un ouvrage propre, en bon état structurel et avec une portion captante à fentes horizontales bien ouvertes.
A ce stade, aucun travail d'entretien ne paraît nécessaire. Un contrôle de l'état de l'ouvrage par inspection vidéo à une fréquence de 10 ans reste conseillée.
Le regard de protection de l'ouvrage devra être rendu étanche ou légèrement surélevé de façon empêcher toute infiltration des eaux de ruissellements et de lavage. »
Le reste de la conformité du forage reste en cours.

Il est indiqué dans cette étude que l'ouvrage prélève 12.5 m^3/semaine soit 650 m3 par an.

A noter toutefois que la quantité d'eau prélevée via le forage et son usage ne seront pas modifiés dans le cadre de l'extension.

A ce jour, STEF TRANSPORT IFS s'engage à ce que le volume annuel prélevé demeure inférieur à 10 000 m^3 avec une capacité de pompage maximale inférieure à 8 m^3/h.

Pour mémoire, le terrain d'implantation est situé au niveau de l'entité hydrogéologique locale n°187AC01 « Socle métamorphique dans les bassins versants de l'Urne de sa source à la mer et côtiers.

La consommation projetée en eau de forage (10 000m3) ne représente que 1,2 % de la quantité annuelle d'eau prélevée (815 439 m3) dans la nappe souterraine située au droit du site (données SIGES Bretagne – inventaire des prélèvements d'eau souterraine déclarés en 2009).

- Essais incendie :

La consommation d'eau nécessaire aux essais de poteaux incendie internes et de RIA n'excédera pas quelques mètres cubes, deux fois par an. Cette eau ne sera pas polluée et sera rejetée dans le réseau d'eaux usées ou dans le réseau des eaux pluviales de voiries après essais.

- Eaux pluviales :

Les eaux collectées sur les toitures ne sont pas susceptibles d'être polluées.

Les eaux collectées sur les voiries et parkings se chargent en matières en suspension, en hydrocarbures. Ces eaux sont généralement traitées avant rejet dans le milieu naturel. Des séparateurs d'hydrocarbures sont alors mis en place.
Actuellement, il existe trois séparateurs d'hydrocarbures reliés au réseau d'eaux usées et situés au niveau de la station carburant, du parking au nord du site et sur le côté ouest du bâtiment à proximité des quais.

C.2.5.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

C.2.5.3.1 Eaux pluviales

Le projet d'extension de la plateforme logistique STEF à Ifs intègre un système complet de gestion des eaux pluviales dimensionné selon une période de retour trentennale (30 ans), conformément aux exigences de la DDT.

Le bassin versant total s'élève à 36 789 m² avec un coefficient de ruissellement global de 82 %. Les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées (bâtiments, voiries, parkings) sont d'abord collectées par un réseau dédié, puis transitent par un **décanteur dépollueur** (volume utile : 5 500 L, débit : 13,6 l/s) qui assure le pré-traitement par décantation.

Les eaux traitées sont ensuite stockées dans un **bassin étanche minimum de 1 330 m³** servant également de réserve incendie. Un **régulateur de débit** contrôle le flux sortant à 19 l/s vers une **zone de rétention/infiltration de 2 100 m³** (zone de biodiversité agrandie). Le débit d'infiltration final est de **9,1 l/s** (perméabilité du sol : 4,2 × 10^{-6} m/s), permettant une vidange complète en 36 heures et assurant **100 % d'infiltration** pour une pluie trentennale. Au-delà de cette occurrence, un **trop-plein DN1000** dirige les excédents vers le fossé public de la ZAC. Le projet respecte le règlement de la ZAC Object'Ifs Sud (débit limité à 2 l/s/ha) et la Note de gestion des eaux pluviales de Caen la Mer Normandie.

C.2.5.3.2 Eaux d'extinction en cas d'incendie

Le volume requis pour l'extinction incendie est de **1 322 m³**, entièrement stocké dans le **bassin étanche de 1 330 m³** (incluant les réseaux de canalisations).

Ce bassin est imperméabilisé par une **géomembrane** pour garantir l'isolation complète des eaux polluées en cas d'incident.

En fonctionnement normal, les eaux transitent hors du bassin étanche pour être infiltrées.

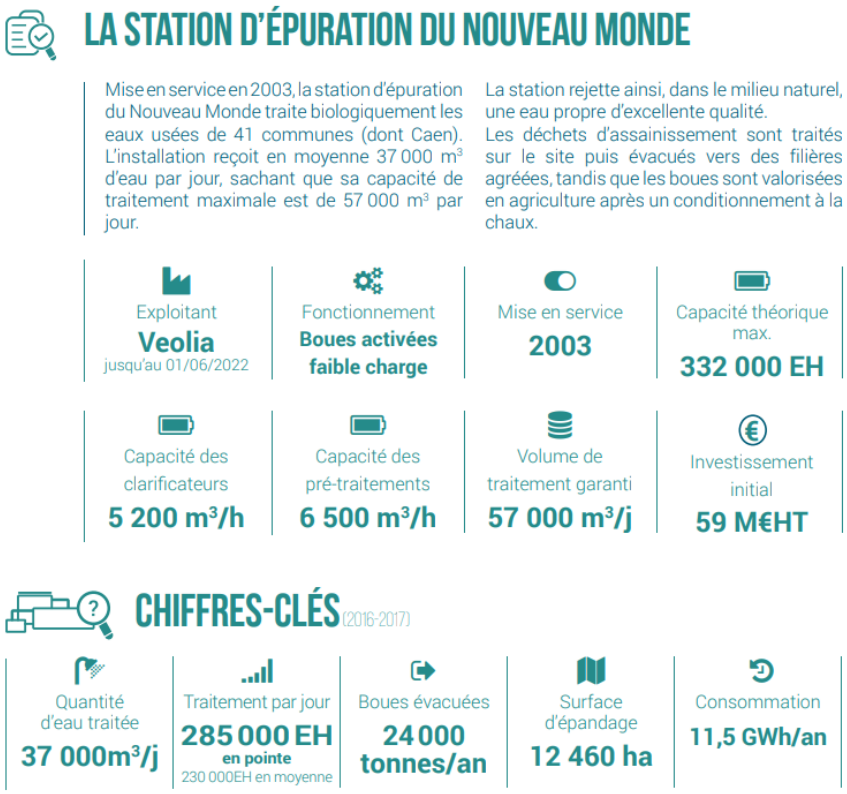
En cas d'incendie ou de pollution accidentelle, une **vanne de confinement** située en aval du bassin est fermée, isolant complètement les eaux polluées du reste du système d'infiltration. Les eaux confinées sont ensuite **pompées et traitées par une entreprise spécialisée** avant évacuation vers une installation prévue à cet effet.

Cette procédure d'urgence (fermeture vanne → confinement → pompage → traitement) prévient tout transfert de polluants vers l'environnement. Le bassin étanche peut également servir de réserve pour les besoins d'extinction incendie lors d'un sinistre, garantissant une disponibilité immédiate des ressources en eau.

La surveillance régulière de l'étanchéité et des systèmes de régulation (orifice calibré, vannes) est effectuée au minimum 4 fois par an. (cf PJ49 – Etude de dangers).

C.2.5.3.3 Eaux usées

Les eaux usées du site seront rejetées dans le réseau d'assainissement public. Les eaux du projet seront envoyées vers la station d'épuration du Nouveau Monde, gérée par Caen La Mer. Cette station de traitement présente une capacité de traitement de 300 000 Equivalents Habitants et 2100 hectares et elle est de type boue activée.



Les eaux usées du site sont gérées de manière distincte du système pluvial. L'**aire de lavage de 300 m²** existante est raccordée au **réseau public d'eaux usées** et exclue du calcul hydraulique pluvial.

Les eaux domestiques et sanitaires de la plateforme (toilettes, vestiaires, etc.) sont également dirigées vers le réseau d'assainissement public existant de la commune d'Ifs. Cette séparation entre eaux

pluviales et eaux usées garantit une gestion optimisée et conforme aux normes d'assainissement urbain.

Pour l'activité de transformation de viande, le lavage des sols sera effectué via un bac à graisses, puis les eaux seront dirigées vers le réseau d'eaux usées. Une convention de rejet sera établie avec la communauté de communes afin d'encadrer les caractéristiques des eaux résiduaires évacuées depuis le site.

C.2.5.3.4 Les eaux des condensateurs adiabatiques

Environ 2/3 de l'eau consommée par les condensateurs adiabatiques (soit environ 10m^3/mois pour l'installation existante) est ensuite rejetée dans le réseau d'eau usées du site.

C.2.5.3.5 Pollutions accidentelles

En ce qui concerne les utilités, les liquides dangereux présents sont les liquides de batterie de chariots élévateurs et les produits d'entretien des condensateurs adiabatiques. Les produits d'entretien seront stockés sur rétention.

Le local de charge comprend une résine de sol adaptée aux produits acides et un puisard « borgne » de collecte.

La cuve enterrée de carburant située à l'ouest du site est munie d'une double enveloppe.

La mise en place de rétentions supprime tout risque de pollution du sol ou de l'eau.

De par la mise en place du système de gestion des eaux décrit, le projet n'aura pas d'incidences sur l'eau.

Ci-dessous figurent les schémas de gestion actuelle et future des eaux du site STEF Transport Ifs.

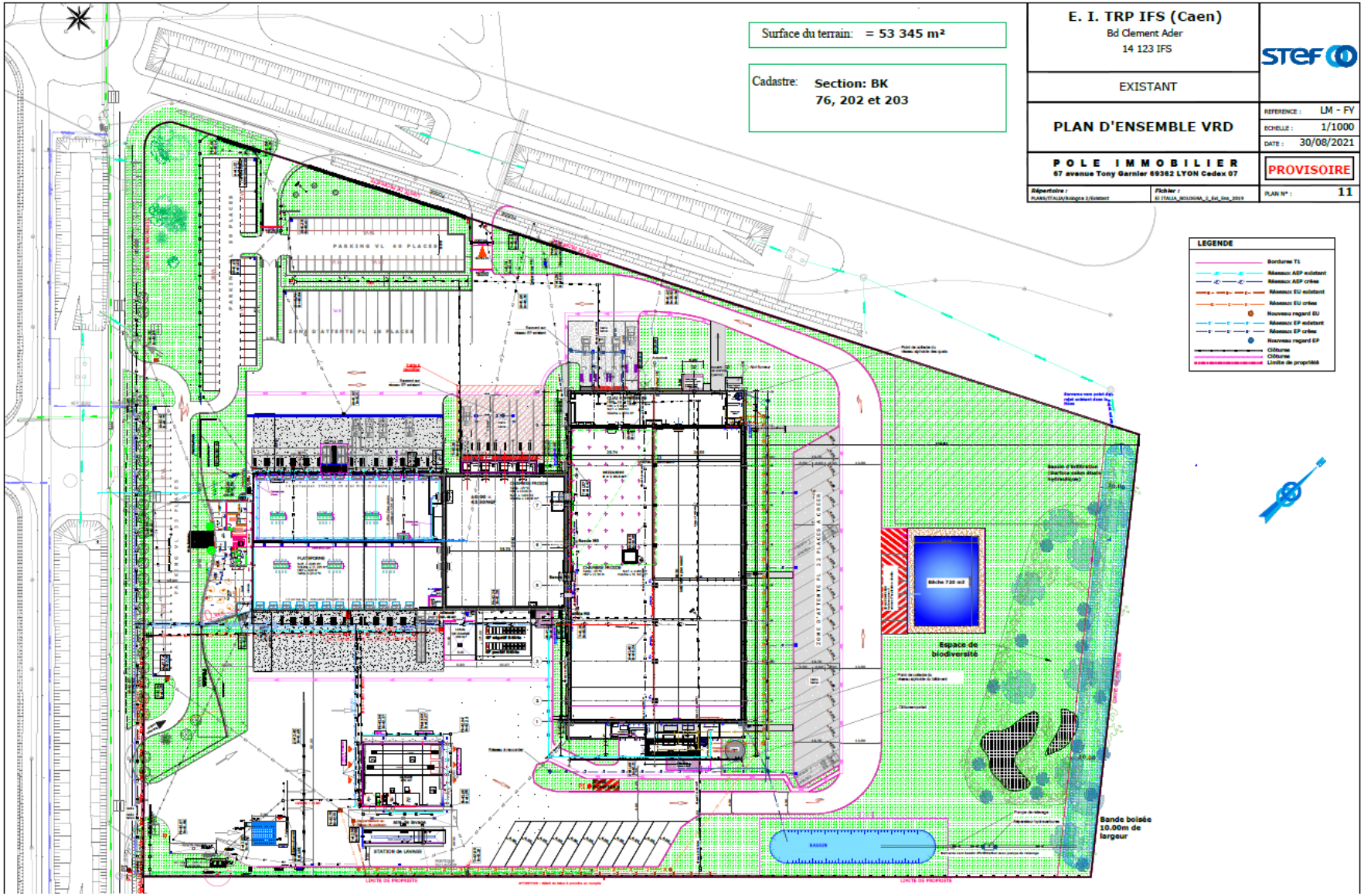


Figure 40: Plan des réseaux existant

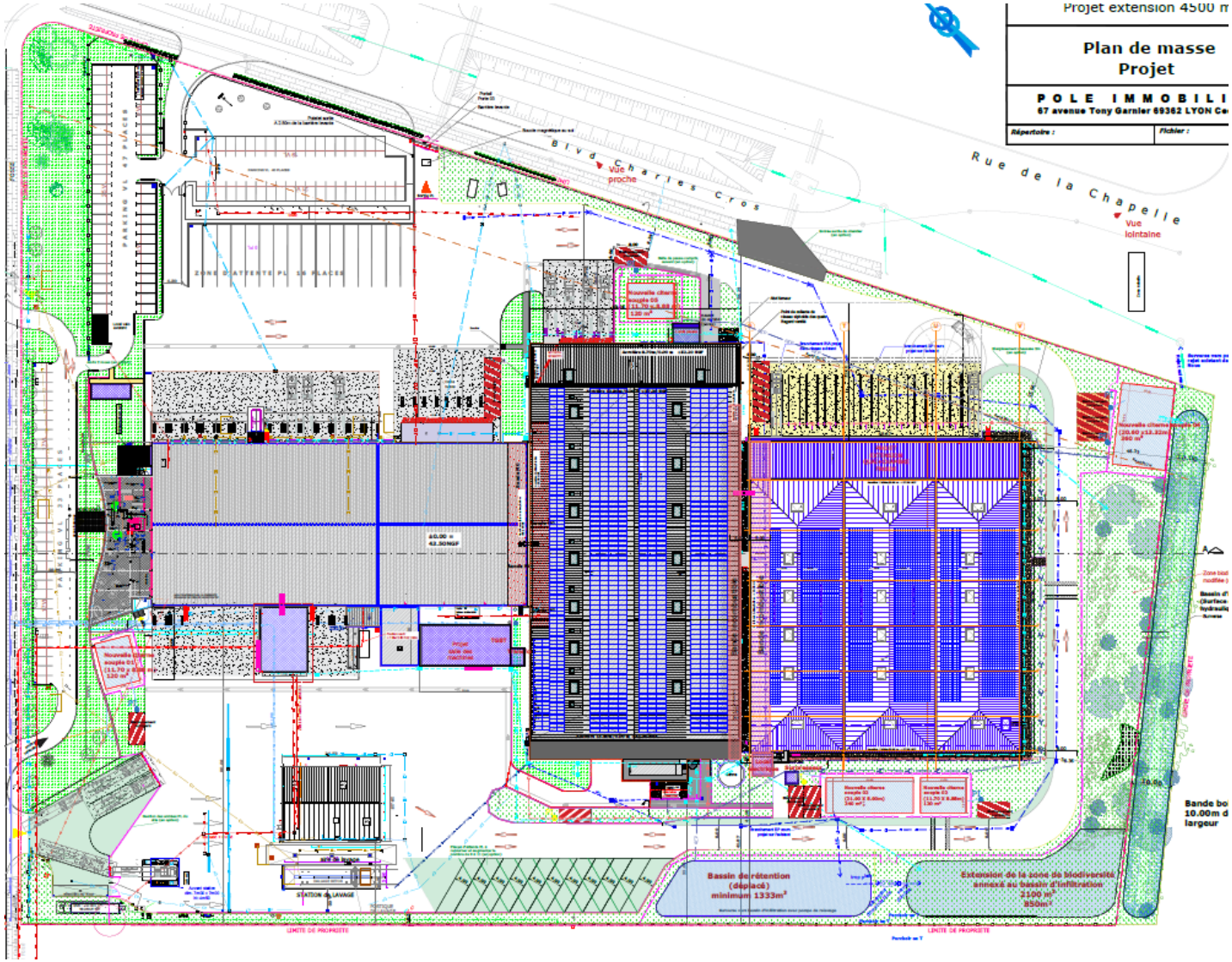


Figure 41: Plan des réseaux du projet

C.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations

C.2.6.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

➢ Réglementation

L'arrêté du 23 Janvier 1997 s'applique aux nouvelles installations classées. Il s'applique donc à ce projet qui devra le respecter.

Il prévoit que l'arrêté préfectoral fixe des niveaux de bruit à ne pas dépasser en limite de propriété (ne pouvant excéder 70 dBA pour la période jour et 60 dBA pour la période nuit sauf si le bruit résiduel extérieur est supérieur à cette limite) et fixe des niveaux d'émergence à ne pas dépasser, en mesurant cette émergence au point où une nuisance potentielle existe, c'est à dire chez le riverain.

L'émergence est obtenue par comparaison des niveaux de bruit :
- Lorsque le site est à l'arrêt,
- Lorsque le site est en fonctionnement normal.

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	**Emergence admissible pour la période jour (7h à 22h), sauf dimanches et jours fériés**	**Emergence admissible pour la période nuit (22h à 7h), ainsi que les dimanches et jours fériés**
Supérieur à 35 dBA et inférieur ou égal à 45 dBA	6 dBA	4 dBA
Supérieur à 45 dBA	5 dBA	3 dBA

Les différents types de Zone à Émergence Réglementée sont définis ci-après :
- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de l'arrêté d'autorisation de l'installation et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse),
- les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation,
- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers qui ont été implantés après la date de l'arrêté d'autorisation dans les zones constructibles définies ci-dessus et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse), à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles.

Niveaux de bruits

Le tableau joint en page suivante rappelle l'échelle des bruits et sa correspondance en dB.

ECHELLE DES BRUITS

(D'après : Code Permanent Environnement et Nuisances, Editions législatives)

Possibilité de conversation	Sensation auditive	Nbre dB	Bruits intérieurs	Bruits extérieurs	Bruits des véhicules
	Seuil d'audibilité	0	Laboratoire d'acoustique		
	Silence inhabituel	5	Laboratoire d'acoustique		
	Très calme	10	Studio d'enregistrement		
A voix chuchotée		15		Feuilles légères agitées par vent doux dans jardin silencieux	
		20	Studio de radio	Jardin tranquille	
	Calme	25	Conversation à voix basse à 1,50 m		
		30	Appartement dans quartier tranquille		
		35			Bateau à voile
A voix normale	Assez calme	40	Bureau tranquille dans quartier calme		
		42	Appartement normal	Bruits minimaux le jour dans la rue	Transatlantique de 1ère classe
	Bruits courants	50	Restaurant tranquille	Rue très tranquille	Auto silencieuse
		60	Grands magasins Conversation normale Musique de chambre	Rue résidentielle	Bateau à moteur
Assez forte		65	Appartement bruyant		Automobile de tourisme sur route
	Bruyant mais supportable	70	Restaurant bruyant Musique	Circulation importante	Wagons-lits modernes
		75	Usine moyenne		Métro sur pneus
Difficile	Pénible	85	Radio très puissante Atelier de tournage et d'ajustage	Circulation intense à 1 m	Bruits de métro en marche Klaxons d'autos
	à entendre	95	Atelier de forgeage	Rue à trafic intense	Avions de transport à hélices à faible distance
		100	Scie à ruban Presse à découper de moyenne puissance	Marteau piqueur dans rue à - 5 m	Moto sans silencieux à 2 m Wagon de train
Obligation de crier pour se faire entendre	Très difficilement supportable	105	Raboteuse		Métro (intérieur de wagon de quelques lignes)
		110	Atelier de chaudronnerie	Rivetage à 10 m	Train passant dans une gare
	Seuil de douleur	120	Banc d'essais de moteurs		Moteurs d'avion à quelques mètres
		130	Marteau pilon		
	Exige une protection spéciale	140	Turboréacteur au banc d'essais		

➢ Niveaux de bruit mesurés

La société STEF Transport Ifs a procédé à une campagne de mesure des niveaux sonores en janvier 2026. Les résultats de ces mesures ont été présentés au point B.1.7 du présent document.

Une vingtaine de camions supplémentaires circuleront sur le site, ce qui représente une augmentation d'environ 18 %. Lors des mesures acoustiques réalisées, les niveaux sonores les plus élevés provenaient essentiellement des activités voisines et de la route nationale très fréquentée. Ainsi, l'augmentation du nombre de camions aura un impact très limité sur un trafic déjà important, et donc sur le niveau de bruit global existant.

La seule zone où le bruit lié au site actuel est perceptible la nuit se situe à proximité du boulevard Ader. Étant la zone la plus éloignée des habitations, l'augmentation de trafic n'y générera pas de dépassement supplémentaire ni d'impact additionnel.

Par ailleurs, les nouveaux quais seront implantés du côté opposé aux habitations, ce qui limite encore davantage toute propagation sonore vers les riverains. De même, la future salle des machines sera positionnée plus loin des habitations que l'actuelle, réduisant automatiquement le niveau d'exposition potentielle.

C.2.7 Incidences sur le trafic

C.2.7.1 Description et incidences

Pour mémoire, le site actuel est en exploitation et génère donc déjà un trafic routier. Le projet s'implante en zone industrielle à proximité de la route nationale RN814 et RN158.

Le site est par ailleurs déjà occupé par une activité logistique et de bureaux, les nuisances sonores liées à ces activités sont donc déjà existantes.

L'approvisionnement et l'expédition des marchandises se feront par voie routière.

Le trafic actuel et estimé dans le cadre de l'extension se répartit de la façon suivante :

Type de véhicules	Rotation – Trafic moyen existant	Rotation – Trafic moyen avec extension	Horaires
Véhicules légers (personnel et visiteurs)	115 / jour	135 / jour	Du dimanche 20h au samedi 13h
Camions/poids-lourds (réceptions/expéditions)	80 / jour	105 / jour	Du dimanche 20h au samedi 13h

Dans le cadre de l'extension, il est prévu environ 25 poids-lourds supplémentaires par jour soit environ 31% du trafic actuel de PL sur le site et environ 20 VL supplémentaires par jour soit environ 17% du trafic actuel de VL.

L'accès au site se fait principalement via le boulevard Clément Ader depuis la route nationale RN814 ou depuis la RN 158.

Cet itinéraire ne traverse pas de zones dédiées à l'habitation.

Les créneaux de trafic importants pour les livraisons sont compris entre :

- 3h et 6h,
- 12h et 16h,
- 19h et 21h.

C.2.7.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

➢ Voies internes

Sur le site existant, les véhicules légers sont directement orientés dès l'entrée du site vers un parking VL, ainsi le flux de VL ne croise pas le flux de poids-lourds (PL).

Un accès est réservé aux PL. Ces derniers sont ensuite orientés vers les zones de quai. Les voies internes PL sont organisées afin de circuler sur tout le tour du bâtiment existant dans un seul sens. Le sens de circulation ne sera pas modifié dans le cadre de la construction du bâtiment en extension.
Les quais du bâtiment en extension seront orientés vers l'est pour être accessibles depuis la voie interne PL existante et seront aménagés de façon à permettre la manœuvre aisée des poids-lourds.

➢ Consignes de circulation

Des consignes seront établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels du site. Ces consignes seront inscrites à l'entrée du site. La circulation sur le site se fera à vitesse réduite afin de réduire le bruit et les rejets atmosphériques générés. Les moteurs de traction des poids lourds seront à l'arrêt lors des phases de chargement et déchargement. Les voies de circulations des véhicules seront en enrobés afin de ne pas générer de poussières.

➢ Choix du mode de transport

Le site ne dispose pas d'un embranchement ferroviaire, le bâtiment est conçu pour une desserte routière uniquement.

➢ Desserte locale sur les voies de circulation

Le site est raccordé au boulevard Clément Ader qui lui-même est raccordé à la route nationale RN814 ou à la RN 158.

Les camions accédant au site ne traversent pas de zones fortement peuplées.

Le trafic actuel engendré par le bâtiment (PL et VL) ne présente pas d'impact notable sur les voiries d'accès au site.

Le tableau ci-dessous présente l'impact du trafic supplémentaire engendré par le projet sur les voiries alentours.

Axes routiers	Trafic (véhicule/jour) Données 2024	% du trafic STEF Logistique actuel	Trafic STEF (VL+PL) après projet
N158	23 900	0.82 % (195 véhicules/jour)	1 % (240 véhicules/jour)
N814	65 500	0.3 % (195 véhicules/jour)	0.37 % (195 véhicules/jour)

Ainsi, le trafic généré par l'activité représentera 1 % maximum du trafic actuel des routes nationales.

L'impact du trafic routier lié à l'activité est faible au regard du trafic actuel sur les axes entourant le terrain.

C.2.8 Incidences sur la luminosité

C.2.8.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Le site respecte l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses afin de limiter les nuisances lumineuses et les consommations d'énergie sur les horaires et conditions d'extinction des lumières sur le site.

C.2.8.2 Description et incidences

Des lampes dirigées vers les voies et parkings assureront l'éclairage et la sécurité pour les déplacements sur le site en période nocturne.
Les éclairages seront uniquement orientés vers les installations du site.
Certaines zones pourront être équipées de détecteur de mouvement pour asservir l'éclairage au passage des employés.

C.2.8.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les éclairages extérieurs seront limités aux exigences de sécurité des personnes et seront réglés afin qu'ils éclairent uniquement les aires de circulation internes du site, sans créer d'éblouissements sur les aires de circulation externes à l'établissement et sans impact significatif pour le voisinage.

C.2.9 Incidences en termes de déchets

C.2.9.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

DECHET		Origine dans le procédé	Caractéristique du déchet	Quantité générée par an (estimation)	Lieu de Stockage	Niveau de traitement
Désignation	Code					
Déchets banals : plastiques	20 01 00	Préparation de commande	Solide	Selon activité	Bennes	Valorisation
Cartons	15 01 00		Solide	Selon activité		Valorisation
Papier	20 01 01	Bureaux	Solide		Bennes	Valorisation
Ordures ménagères	20 03 01	Nettoyage	Solide	Selon activité	Bennes	Incinération
DIB	20 01 99	Divers	Solide		Bennes	Incinération ou stockage
Bois					Plateau extérieur	
Batteries	16 06 00*	Chariots élévateurs	Solide	Selon activité	Bacs sur rétention	Recyclage
Huiles	13 02 08*	Entretien	Liquide	Selon activité	Bacs sur rétention	Recyclage
Boues et hydrocarbures	19 08 10*	Nettoyage déshuileur	Liquide	Selon activité	Dans l'appareil	Incinération
Fluide frigorigène	14 06 01*	Entretien groupe froid	Liquide	Selon nécessité	Dans l'appareil	Recyclage
Emballages souillés	15 01 10*	Entretien des condensateurs adiabatiques	Solide	Selon activité	Dans les salles des machines	Incinération

C.2.9.2 Descriptions et incidences

Les déchets prévisionnels provenant du fonctionnement et de l'entretien des installations sont récapitulés sur le tableau ci-dessus.

En matière de déchet, les quantités générées sur le site seront en majeure partie constituées de déchets valorisables (cartons, papiers, bois des palettes).

Déchets d'emballages : palettes, films plastiques, cartons.

Autres déchets banals :

- déchets provenant des corbeilles de bureaux (les papiers seront collectés dans des corbeilles spécifiques),
- chiffons...

Déchets spéciaux :

- huiles usées (volume très limité),
- batteries,
- fluide frigorigène en cas de vidange des éventuels groupes froids,
- emballages souillés des produits d'entretien des condensateurs adiabatiques,
- tubes néons.

C.2.9.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

➢ Organisation

Une zone de stockage des déchets est présente en façade Sud-Ouest du bâtiment existant. Elle est réservée au tri des matériaux en fonction de leur recyclabilité, des quantités produites et des filières de recyclage disponibles localement.

Ces déchets triés sont placés dans deux bennes ouvertes dont :

- Une benne pour les cartons et plastiques.
- Une benne pour les déchets industriels banals (DIB).
- Un plateau « palettes bois »
- Un bac biodéchet pour collecter les résidus des ateliers carnés sera mise en place.
- La fréquence d'évacuation et traitement en déchet organique / méthanisation sera assuré par un prestataire.

La zone de stockage de déchets est implantée à distance des façades d'au moins 10 mètres afin d'éviter tout risque de propagation d'un incendie en cas de départ de feu dans une benne.

Il n'y aura pas de nouvelle zone déchets créée dans le cadre de l'extension.

La zone de stockage de déchets est implantée à distance des façades d'au moins 10 mètres afin d'éviter tout risque de propagation d'un incendie en cas de départ de feu dans une benne.

Les déchets seront identifiés et stockés dans des emplacements repérés tels qu'indiqués sur le tableau joint.

➢ Recherche de filière de valorisation ou d'élimination des déchets

Les bennes sont destinées à collecter :

- ❖ Les déchets d'emballages valorisables (papier, carton, plastique, bois...) ; les moyens en place permettront le tri à la source. Les matériaux collectés peuvent alors être envoyés au centre de recyclage par le collecteur. Les déchets seront stockés dans des bennes pour le DIB notamment.
- ❖ Les déchets non valorisables destinés à l'élimination.

Les déchets valorisables seront repris par un professionnel de la récupération, pour être triés et mis en lots, ou directement envoyés en recyclage (papeterie, transformation du plastique...).

Sur le site, la formation du personnel permettra d'orienter correctement les déchets, en évitant les mélanges de résidus incompatibles.

Un registre des déchets est tenu à jour par l'exploitant afin de suivre les flux et le devenir des déchets.

➢ Déchets dangereux

Peu de déchets dangereux seront générés par le site.

Les boues d'hydrocarbures issues des séparateurs seront directement évacuées par des prestataires autorisés.

Les batteries et huiles seront stockées sur bac étanche.

Les emballages souillés issus de l'entretien des condensateurs adiabatiques seront stockés sur rétention puis dirigés vers un prestataire agréé (ou reprise fournisseur)….

Lors de l'entretien des groupes froids, le fluide sera récupéré par l'entreprise sous-traitante, puis remis en place ou évacué pour élimination.

C.2.10 Incidences sur la santé humaine

C.2.10.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Les limites de site du projet sont implantées à 240 m de l'habitation la plus proche.

Compte tenu des futures activités réalisées sur le site, ainsi que des dispositions techniques et organisationnelles mises en œuvre, les émissions associées aux activités de l'établissement seront maintenues dans les limites réglementaires.

C.2.10.2 Descriptions et incidences

➢ Identification des dangers

L'ensemble des effets potentiels du projet a été étudié dans les paragraphes correspondants de l'étude d'incidence, relatifs à l'eau, à l'air, au bruit, à la gestion des déchets.

Les bruits émis dans l'environnement seront principalement les bruits liés au trafic des véhicules transitant sur le site et au fonctionnement des installations techniques (condensateurs adiabatiques notamment) dans un secteur où le niveau de bruit est déjà fort (voie de desserte de la zone, route nationale).

Les rejets atmosphériques sont associés aux rejets d'hydrogène émanant du local existant et aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site. Il n'y aura pas de rejets d'ammoniac en fonctionnement normal. La dispersion accidentelle d'ammoniac est traitée dans l'étude de dangers.

Les déchets produits par l'activité des bâtiments seront principalement des déchets banals (plastiques, cartons, bois...).

L'établissement ne génèrera pas d'eaux industrielles usées, hors eaux de lavage. Les eaux pluviales de voiries seront traitées par séparateurs d'hydrocarbures.

Emission de gaz d'échappement :

Remarque : nous nous intéressons dans l'étude, à la circulation des camions sur le site.

Les émissions unitaires pour les poids lourds diesel de poids supérieur à 16 tonnes sont les suivantes : (émissions en gramme par km parcouru)

	PARTICULES	OXYDE DE CARBONE	COMPOSES ORGANIQUES	OXYDE D'AZOTE
Trajet urbain	1,6	18,8	5,8	16,2
Trajet sur autoroute	1,25	4,2	2,3	13,5

(Source : Dossiers du CERTU – Pollutions atmosphériques et circulation routière)

Un camion en transit sur le site va parcourir environ 460 m dans l'enceinte du site. Une fois positionné à quai le moteur de traction des poids-lourds est arrêté.
Dans ce cas, les rejets sont assimilables à un trafic urbain. Le nombre de camion en transit pour l'extension sera d'environ 105 par jour (210 mouvements entrée/sortie) : soit des rejets correspondants à environ 48.3 km de parcours par jour. Les émissions en gramme par jour sont calculées ci-dessous.

	PARTICULES	OXYDE DE CARBONE	COMPOSES ORGANIQUES	OXYDE D'AZOTE
Trajet urbain	77.28	908.04	280.14	782.46
Trajet sur autoroute	60.375	202.86	111.09	652.05

Les rejets provenant de la circulation propre au bâtiment du projet seront très limités par rapport à ceux provenant des voies de circulation et notamment des routes à proximité, la circulation liée au site étant faible par rapport à celle des axes voisins (cf C.1.5 Incidences sur le trafic).

Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques des produits générés sur le site et pouvant avoir un effet sur la santé :

Nature du produit	Composition	Numéro de CAS	Source	Milieu impacté	Quantité émise	Catégorie cancérogène	Base données IRIS – US EPA	Base de données ATSDR MRL (Minimum Risk level)	Persistance dans le milieu	Bio accumulation
Gaz d'échappement des camions véhicules	Cf. paragraphe 4.2.4	Sans objet	Véhicules transitant sur le site	Air	Véhicules en fonctionnement	Sans objet	- Objectif de qualité du NO_2 : 40 µg/m^3 en moyenne annuelle - Objectif de qualité du SO_2 : 50 µg/m^3 en moyenne annuelle - Valeur limite pour la protection de la santé humaine : 10 µg/m3 pour le maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 h (Source : décret n° 98-360 du 6 mai 1998)			-
Fluides frigorigènes : Mélange contenant du r410a	Pentafluoroéthane (R32) : 50%	354-33-6	En cas d'accident uniquement	Air	Sans objet (fonctionnement anormal uniquement)	Non connu	Non vérifiable	-	-	-
	Difluorométhane (R125) : 50%	75-10-5					Non disponible	-	-	BCF = 3,1
Fluides frigorigènes : Mélange contenant du r134a	–	811-97-2	Stockage et remplissage des circuits de fluides frigorigènes	Air	Sans objet (fonctionnement anormal uniquement)	Sans objet	R134a : RfC = 80 mg/m^3 (1995)	R134a : pas de MRL	Potentiel de destruction de l'ozone = 0	Pratiquement non bioaccumulable
Ammoniac des installations de production de froid	Ammoniac	7664-41-7	Circuits de fluides frigorigènes	Air	Sans objet (fonctionnement anormal uniquement)	Sans objet Pas d'étude des effets cancérigènes de la substance (EPA)	RfC = 0,1 mg/m^3 (1991)	Chronic MRL: 0,2 mg/m^3	Non précisé	Non potentiellement bioaccumulable

Nota : CRf : Concentration de référence par inhalation
EPA (Environnemental Protection Agency)
ATSDR (Agency for Toxic Substances and Disease Registry)

Autres produits présents :

Nature du produit	Utilisation	Risques nocivité (phrases de risques / étiquetage)	Composés présents	Numéro de CAS	Catégorie cancérigène / mutagène / toxique pour la reproduction
Fioul domestique	Groupes motopompes	H226, H304, H315, H332, H351, H373, H411	Combustible diesel	68334-30-5	effet cancérogène suspecté - preuves insuffisantes.
Gasoil	Station carburant (alimentation des Poids-Lourds en carburant)	H226, H304, H315, H332, H351, H373, H411	Combustible diesel	68334-30-5	effet cancérogène suspecté - preuves insuffisantes
GNR	Station carburant (alimentation des Poids-Lourds en carburant)	H226, H304, H315, H332, H351, H373, H411	Combustible diesel	5455847-444-4	effet cancérogène suspecté - preuves insuffisantes

L'inventaire précédent montre que le projet a des effets très limités sur la santé des riverains.

En effet, d'une part, ce projet ne présente pas de risques sanitaires sur son environnement, et d'autre part, de la même façon que le projet a été élaboré dans le souci de respecter les principes de précaution vis à vis de l'environnement, les mêmes règles concourent à minimiser les effets du projet sur la santé.

C.2.10.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les mesures prévues sont détaillées dans les paragraphes sur les incidences sur l'air notamment.

L'ensemble des mesures prises dans le cadre de la réalisation du projet de bâtiment logistique, pour en réduire les nuisances éventuelles sur l'environnement, va dans le sens d'une diminution des risques pour la santé humaine.
L'exploitation de ces bâtiments d'entreposage n'engendrera pas de nuisances pouvant avoir des effets sur la santé.

C.2.11 Incidences sur la biodiversité

C.2.11.1 Descriptions et incidences

- Identification des incidences possibles

Le projet d'extension se construit sur la route de circulation interne et la bâche incendie du site.

Le bassin d'infiltration quant à lui sera légèrement modifié sur la bordure Sud-Est.
Il sera annexé à un autre bassin d'infiltration supplémentaire.

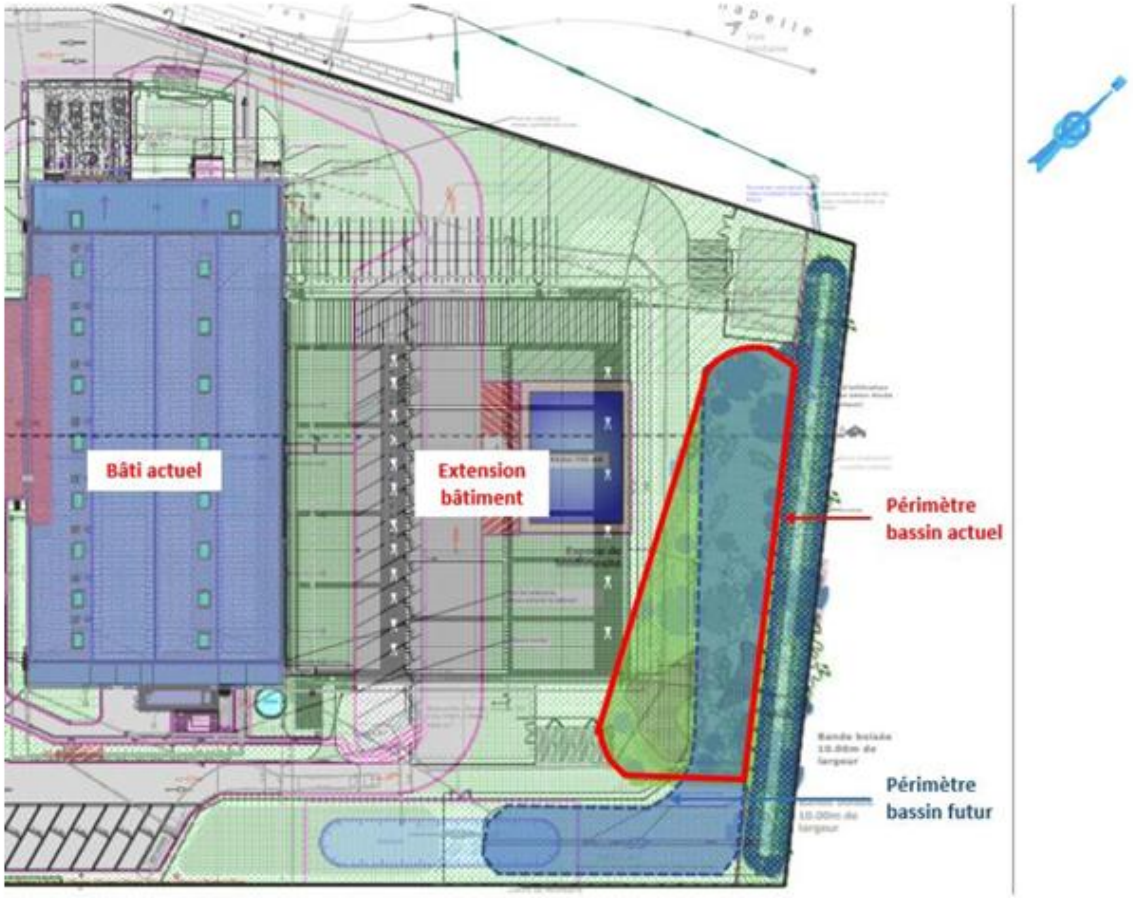
La conclusion de la première étude écologique est la suivante :

« Le bassin de régulation des eaux pluviales a accueilli une population de Crapaud épineux (Bufo spinosus) qui s'y est reproduite jusqu'au stade têtard. Le bassin est soumis à des variations aléatoires du niveau d'eau, du remplissage complet avec évacuation par trop-plein jusqu'à l'assec, en lien avec la pluviométrie. Le changement climatique accentue le caractère imprévisible et brutal de ces variations, ce qui peut compromettre comme cette année le bon déroulement du cycle de reproduction des amphibiens. L'absence de végétation hygrophile ou amphibie est également une conséquence de ce phénomène qui prive certains amphibiens de supports de ponte et de zones refuges.

Un seul individu de Grenouille verte y a été observé (Pelophylax kl. Esculentus). Seul la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés sont interdits (art. 4 arrêté du 8 janvier 2021).

Pour mémoire, seuls les individus de Crapauds épineux sont strictement protégés (destruction, mutilation, perturbation intentionnelle).

Le projet prévoit la suppression d'une partie du bassin à l'ouest (voirie + abord nouvelle construction) et son extension au sud. »



Carte 2 : superposition projet et actuel

Le projet n'impactera pas d'espèces protégées sur le site nécessitant la réalisation d'une demande de dérogation.

⇨ **L'étude Ecologique est transmise en annexe du l'étude d'incidence.**

C.2.11.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les mesures prises sur le site, conformément aux préconisations de l'écologue, seront les suivantes :

- **Mesures de réduction**

- Approfondissement de 30 à 40 cm des dépressions actuellement en fond de bassin afin de prolonger d'autant la période de mise en eau et la capacité d'accueil pour les amphibiens.

- **Mesures de suivi**

- Suivi au printemps (mars à juin) durant les deux années consécutives aux travaux afin d'évaluer les modalités de mise en eau du bassin et son utilisation par le Crapaud épineux ou d'autres amphibiens comme site de reproduction.

Ces dispositions permettraient d'éviter tout impact sur les individus d'amphibiens d'espèce protégée ; conformément aux dispositions de l'article L411-2-1 du code de l'environnement, le risque de destruction ou de perturbation n'étant alors pas suffisamment caractérisé, une demande de dérogation telle que prévue au 4° du I de l'article L411-2 du code de l'environnement ne serait pas requise.

C.2.12 Evaluation des incidences Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche du site est l'Estuaire de l'Orne à environ 14,2 km au Nord-Est du site. Il est recensé pour la Directive Oiseaux sous le n° FR2510059. Sous la directive Habitats, le site Natura 2000 le plus proche du site est le Marais alcalin de Chicheboville-Bellengreville a environ 7,6 km au Sud-Est du site (n°FR2500094).

Le projet n'est pas situé au sein d'une zone Natura 2000.

C.2.12.1 Impacts du projet

Les différents impacts potentiels du projet sur les différents constituants de l'environnement ont été présentés dans les paragraphes précédents. Cette partie constitue une synthèse adaptée à l'étude des zones Natura 2000. A noter que les zones Natura 2000 les plus proches sont séparées du site par des voies routières créant des barrières environnementales.

- Zone d'implantation - Urbanisation :

Pour mémoire le site d'implantation du projet est existant et est situé à 7,6 km de la zone Natura 2000 la plus proche. Le site n'aura pas d'impacts directs sur les habitats et espèces des zones Natura 2000 étudiées.

- Travaux :

Les travaux de réalisation du projet n'auront pas d'impacts directs sur l'habitat, la faune et la flore aux vues des distances d'éloignement. Aucun habitat classé ne sera détruit.

- Rejets aqueux

Comme présenté précédemment, les eaux pluviales de toiture seront collectées. Les eaux pluviales de voiries seront traitées par séparateurs d'hydrocarbures.

Le stockage des produits susceptibles de générer une pollution sera effectué sur rétention. Ces mesures permettront de limiter le risque de pollution du milieu naturel.

Le site n'aura pas d'impacts sur la qualité des eaux.

- Rejets atmosphériques

Les rejets atmosphériques du site seront limités au trafic des véhicules.
Le trafic étant mineur par rapport aux axes passant à proximité et les zones Natura 2000 étant suffisamment éloignées, nous considérons que ces rejets n'auront qu'un impact faible.

Nous ne considérons pas que ces rejets aient un impact sur la faune des zones Natura 2000.

- Bruit

Le bruit généré par la plateforme du site sera essentiellement dû à la circulation des poids lourds et aux installations techniques.

Le bruit émis n'aura pas d'influence sur le mode de vie des espèces présentent au sein des zones Natura 2000.

C.2.12.2 Conclusion

L'ensemble des points présentés dans la notice d'incidence permet d'affirmer que le site n'est pas susceptible d'avoir d'impacts négatifs sur les zones Natura 2000 identifiées.

C.3 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

L'objectif de ce paragraphe est de présenter l'ensemble des effets cumulés entre le projet de construction d'une extension sur le site existant de STEF Transport Ifs et « d'autres projets connus ».
Sont considérés comme connus au sens du décret n°2011-2019 du 29 septembre 2011 (portant réforme des études d'impacts), les projets qui lors du dépôt de l'étude d'impact :
- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.212-6 et d'une enquête publique,
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement a été rendu public.

C.3.1 Inventaire des projets connus aux environs du site

Les projets existants ont été recherchés via le site de la DREAL Bretagne, où sont listés les différents avis émis par l'autorité environnementale dans les environs du projet. La recherche était centrée sur les avis établis depuis 2023 sur les projets les plus proches géographiquement – commune d'Ifs et communes limitrophes.

Il ressort de la recherche effectuée que 12 projets ont fait l'objet d'une enquête publique ou d'un avis de l'Autorité Environnementale depuis 2023 :

- **2025** – Cormelles-le-Royal - Projet d'augmentation du stockage d'acétylène permettant de répondre au besoin d'alimentation du four de traitement thermique « ECM » présenté par PSA PEUGEOT CITROEN à environ 1,7 km
- **2025** - Fleury-sur-Orne - Création du quartier mixte d'habitations et d'activités Les Terrasses (14) à environ 3,5 km
- **2025** - Giberville et Démouville - Projet d'extension de la zone d'activités (ZA) du « Martray » à environ 3,8 km
- **2025** - Caen - Construction d'un ensemble immobilier mixte Les Cascades à environ 4,1 km
- **2025** – Mondeville - Projet de réaffectation d'un réservoir en éthanol présenté par la société DPC à environ 4,5 km
- **2024** – Ifs - Réhabilitation et reconstruction d'un équipement sportif - Halle de Tennis situé rue du Stade à environ 2 km
- **2024** - Mondeville - Projet de réalisation d'un nouvel entrepôt (bâtiment B) de 8436 m² comprenant 3 cellules de stockage présenté par la SCI MURAT à environ 2,1 km
- **2024** - Fleury-sur-Orne – Création d'une voie de circulation de l'écoquartier des Hauts de l'Orne vers l'IKEA à environ 2,8 km
- **2024** - Fleury-sur-Orne - Aménagement de l'îlot C d'un programme résidentiel et économique situé route d'Harcourt à environ 3,4 km
- **2024** - Saint-Martin-de-Fontenay - Création d'un quartier mixte situé route d'Harcourt au lieu-dit Le Diguet à environ 4,8 km
- **2024** – Mondeville - Dragage et gestion des sédiments du bassin Saint-Pierre du port de Caen, incluant la création d'une plateforme de tri, transit et traitement de sédiments
- **2024** - Projet d'extension du tramway de la communauté urbaine Caen la Mer - Tramway 2028 (14) à environ 5 km

C.3.2 Effets cumulés potentiels

Les effets cumulés potentiels concernent essentiellement le trafic, les rejets atmosphériques et le bruit liés à la circulation des poids-lourds desservant l'ensemble des activités de la zone. Toutefois, la proximité de la route nationale RN814 et RN158 permet aux véhicules de ne pas traverser de zones habitées, rendant l'impact de ce trafic global faible.

D. Incidences négatives notables sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Ces données sont détaillées spécifiquement dans chaque paragraphe du point C de la présente étude d'incidence. Toutefois, une synthèse est reprise ci-dessous pour les principaux aspects.

L'Étude d'incidence environnementale doit être conforme aux dispositions de l'Article R181-14 du livre Ier du code de l'environnement – Partie réglementaire.

Les mesures décrites permettent de garantir que le site pourra fonctionner dans le respect des normes environnementales.

	Thématique	Mesure	E, R ou C*	Modalités de suivi	Effets attendus	Estimation des dépenses
1	Chantier/Air	Limitation de la vitesse de circulation et l'arrêt des moteurs lorsque leur fonctionnement n'est pas nécessaire.	R	Conducteur de travaux	Limitation des rejets atmosphériques	-
2	Chantier/Eau	Systèmes anti-pollution (type filtre mousse, paille, ou autre) sur les réseaux durant la phase chantier	R	DCE Conducteur de travaux	Eviter la contamination du milieu naturel	Installation de chantier
3	Chantier/Bruit	Réalisation des travaux en journée	E	Conducteur de travaux	Eviter les nuisances sonores nocturnes	-
4	Chantier/Bruit	Limiter le nombre de véhicules	R	Conducteur de travaux	Limiter les nuisances sonores diurnes	-
5	Chantier/Déchets	Tri sélectif des déchets de chantiers (essentiellement palettes / cartons / aciers)	R	Registre des déchets	Favoriser le recyclage et la valorisation	-
6	Paysage	Aménagements paysagers / Espaces verts	R	Entreprise d'entretien des espaces verts	Amélioration de l'impact visuel	Existant
7	Paysage	Traitement architectural des façades	R	Contrôle visuel	Amélioration de l'impact visuel	Existant
8	Biodiversité	Prise en compte de l'étude faunistique réalisée sur le bassin tampon en février 2026	E	Inventaire faunistique	Justification de l'absence d'enjeu fort et intégration des précautions nécessaires	Travaux
9	Biodiversité	Protection du bassin d'infiltration pendant les travaux : balisage, interdiction d'accès aux engins, sensibilisation du personnel	R	Balisage systématique	Préservation du milieu temporaire et absence d'incidence notable sur les espèces communes observées	-
10	Biodiversité	Réaliser les travaux en dehors des phases d'accouplement, de ponte, de développement des oeufs et des têtards (mars à début-juin), et d'émergence des juvéniles (fin-juin à mi-juillet).	E	Conducteur de travaux		Travaux

	Thématique	Mesure	E, R ou C*	Modalités de suivi	Effets attendus	Estimation des dépenses
11	Biodiversité	Prospection par un écologue la semaine précédant le début des travaux afin d'éviter tout impact direct sur des individus. Le bassin, le fossé et la haie en aval seront mis en défens à l'aide d'une « barrière à amphibien » (bâche semi-enterrée).	R	Conducteur de travaux	Préserver la présence des espèces protégés	Travaux
12	Biodiversité	Approfondissement de 30 à 40 cm des dépressions actuellement en fond de bassin afin de prolonger d'autant la période de mise en eau et la capacité d'accueil pour les amphibiens.	R	Conducteur de travaux	Préserver la présence des espèces protégés	Travaux
13	Biodiversité	Suivi au printemps (mars à juin) durant les deux années consécutives aux travaux afin d'évaluer les modalités de mise en eau du bassin et son utilisation par le Crapaud épineux ou d'autres amphibiens comme site de reproduction.	S	Contrôle annuel	Suivis de la présence des espèces protégés	Exploitation
14	Biodiversité	Transplantation éventuelle de l'Orobanche du picris	E	Conducteur de travaux	Préserver la présence des espèces protégés	Travaux
15	Air	Aménagements local de charge / ventilation mécanique	E	Contrôle annuel	Maîtrise du risque explosion et des rejets atmosphérique	Existant
		Aménagement de la zone de charge	E	Contrôle annuel	Maîtrise du risque explosion et des rejets atmosphérique	Existant
16	Air	Contrôle d'étanchéité des groupes froids	E	Contrôles annuels	Limiter les fuites de GESF	Existant
17	Air/Bruit	Isolation des bâtiments	R	Entretien du bâtiment	Isolation thermique	Existant
18	Air/Bruit	Limitation des vitesses sur site et arrêt des moteurs de traction des camions à quais	R	Consignes internes	Réduction des rejets de polluants	-
19	Sol/Eau	Bassin de rétention des eaux d'incendie et EP de voiries	E	Entretien régulier Analyse annuelle sur les EP	Eviter la contamination du milieu naturel	Existant

	Thématique	Mesure	E, R ou C*	Modalités de suivi	Effets attendus	Estimation des dépenses
20	Sol/Eau	Aménagement locaux de charge / Mise en place d'une résine pour le local de charge	E	Entretien du bâtiment	Eviter la contamination du milieu naturel	Existant
21	Eau	Disconnecteurs	E	Contrôle annuel	Eviter le retour d'eau potentiellement polluée dans le réseau d'eau potable	Existant
22	Eau	Réseau séparatif pour le projet	R	-	Maîtrise des rejets d'eau	Existant
23	Eau	Mise en place d'un séparateur d'hydrocarbures pour les eaux pluviales de voiries	R	Entretien annuel et vidange	Limiter les quantités hydrocarbures dans le réseau d'eau (< 5 mg/l)	Existant
24	Eau	Mise en place de rétention pour les produits dangereux du nouveau bâtiment	E	Entretien du bâtiment	Eviter la contamination du milieu naturel	Existant et nouveau
25	Eau	Installation d'un compteur volumétrique sur le forage	R	Contrôles périodiques	Suivi maîtrisé des prélèvements et conformité réglementaire	Nouveau
26	Déchets	Mise en place du tri des déchets	R	Registre des déchets	Favoriser le recyclage et la valorisation	Existant
27	Déchets	Aménagement des emplacements des bennes	R	Registre des déchets	Favoriser le recyclage et la valorisation	Existant
28	Autres	Murs coupe feu	R	Entretien du bâtiment	Protection du site contre le risque incendie	Existant et nouveau
29	Autres	Protection contre la foudre du nouveau bâtiment	R	Contrôle annuel	Protection du site contre le risque incendie	Installation existante étendue
30	Autres	Installation RIA	R	Contrôles réguliers	Protection du site contre le risque incendie	
31	Autres	Division de la réserve d'eau en plusieurs réparties autour du site et poteau incendie interne	R	Contrôles réguliers	Protection du site contre le risque incendie	Existant et nouveau

*E = Evitement R = Réduction C = Compensation

E. Compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs

E.1 Identification des plans, schémas et programme applicables au projet

L'étude doit analyser l'articulation du projet avec les plans, schémas, programmes et autres documents de planification mentionnés à l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

Ceux applicables au site de STEF Ifs sont les suivants :

- ✓ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ;
- ✓ Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) ;
- ✓ Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;
- ✓ Plan climat air énergie territorial (PCAET)
- ✓ Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ;
- ✓ Plan national de prévention des déchets ;
- ✓ Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets ;
- ✓ Schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- ✓ Plan local d'urbanisme (PLU)
- ✓ Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

La plupart de ces plans ont été identifiés dans le cadre de l'état initial. Dans le cas où cela est pertinent, l'analyse de la compatibilité du site à ces plans et schémas applicables est réalisée ci-après.

E.2 Documents d'Urbanisme et d'Aménagement du territoire

E.2.1 Compatibilité du projet au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET)

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Normandie constitue l'instrument de planification territoriale de référence, institué par la loi NOTRe du 7 août 2015. Adopté par la Région Normandie et approuvé par arrêté préfectoral le 2 juillet 2020, ce schéma définit les orientations stratégiques en matière d'aménagement et de développement durable du territoire régional.

L'évolution du cadre législatif, notamment l'adoption de la loi Climat et Résilience d'août 2021, a imposé l'intégration de nouveaux objectifs environnementaux et territoriaux au sein du SRADDET. Ces objectifs renforcés portent sur la sobriété foncière, l'optimisation de la stratégie aéroportuaire, la structuration des activités logistiques et l'amélioration de la gestion des déchets.

En réponse à ces nouvelles exigences légales, une première modification du SRADDET a été adoptée par le Conseil Régional de Normandie le 25 mars 2024, puis approuvée par arrêté préfectoral le 28 mai 2024. Cette modification confère au schéma modifié une force juridique opposable, le rendant applicable aux documents de planification locale et aux projets d'aménagement.

Le SRADDET fixe des objectifs de moyen et long termes en matière :

- d'équilibre et d'égalité des territoires
- d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- de désenclavement des territoires ruraux
- d'habitat
- de gestion économe de l'espace,
- d'intermodalité et de développement des transports
- de maîtrise et de valorisation de l'énergie
- de lutte contre le changement climatique
- de pollution de l'air
- de protection et de restauration de la biodiversité
- de prévention et de gestion des déchets.

La visée réglementaire du SRADDET s'adresse aux cibles suivantes :

- les 4 cibles mentionnées dans la Loi NOTRe :
  - les Schémas de Cohérence Territoriale (Scot), à défaut de SCoT, les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux ou non (PLU(i)) ou encore les Cartes Communales,
  - les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET),
  - les chartes de Parcs Naturels Régionaux (PNR),
  - les Plans de Déplacement Urbain (PDU).
- les acteurs des filières déchets du fait de l'intégration du Plan Régional de Prévention
- et de Gestion des Déchets (PRPGD).

Ces documents sont présentés séparément dans la suite.

L'analyse de la compatibilité du projet aux objectifs et règles du SRADDET figure dans le tableau présenté en pages suivantes.

Objectifs du SRADDET		Etat du projet
Objectif général :	**Sous Objectifs :**	
Objectif général 1 : Accompagner les mutations Socio-Demographiques	1.1 Anticiper les effets du vieillissement de la population	Sans objet à l'échelle du projet
	1.2. Prendre en compte l'ensemble des évolutions socio-Demographiques	Sans objet à l'échelle du projet
	1.3. Intégrer la notion de « personnes à besoins spécifiques » dans la définition des politiques publiques	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 2 : Lutter contre le changement climatique	2.1. Agir pour réduire les causes du changement climatique	Le site met en place les dispositions nécessaires pour diminuer les nuisances liées au client (rejets atmosphériques, contrôle d'étanchéité des fluides frigo, etc)
Objectif général 3 : Limiter les impacts du changement climatique	3.1. Prendre en compte l'ensemble des effets du changement climatique	Le site met en place les dispositions nécessaires pour diminuer les nuisances liées au client (rejets atmosphériques, contrôle d'étanchéité des fluides frigo, etc)
Objectif général 4 : Foncier : Poser la conciliation des usages comme un impératif	4.1. Anticiper les besoins de foncier dans une approche économe de l'espace	Non concerné à l'échelle du projet
	4.2. Densifier les zones déjà bâties	Non concerné à l'échelle du projet
	4.3. Faciliter la reconstruction de la ville sur la ville	Non concerné à l'échelle du projet
	4.4. Préserver les espaces naturels, la qualité paysagère et architecturale	L'extension fera objet des mêmes caractéristiques paysagères du bâtiment existant
	4.5. Préserver les terres agricoles en intégrant la question de la qualité des sols	Non concerné à l'échelle du projet
	4.6. Optimiser l'usage du foncier dans les zones d'activités économiques et commerciales existantes	Non concerné à l'échelle du projet
Objectif général 4 bis : Territorialiser la réduction de la consommation d'espace et s'inscrire dans la perspective du ZAN	4.7. Territorialiser les objectifs de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols	Le projet n'est inscrit dans aucun espace naturel ou régional. Le site est déjà existant. L'extension n'engendrera pas la consommation d'espace naturel, agricole ou forestier.
	4.8. S'inscrire dans une logique globale coordonnée d'aménagement durable	
	4.9. Réserver des disponibilités foncières pour anticiper l'avenir et la faisabilité des projets d'envergure régionale, nationale et européenne	
	4.10. Répartir l'effort de réduction de la consommation à l'aune d'une analyse multicritère	
	4.11. S'appuyer sur des critères pertinents au regard des objectifs poursuivis	

Objectifs du SRADDET		Etat du projet
Objectif général :	**Sous Objectifs :**	
	4.12. Définir une trajectoire zéro artificialisation nette à l'horizon 2050	
	4.13. Optimiser l'utilisation du foncier déjà artificialisé	
	4.14. Faire évoluer les modes d'occupation de l'espace	
Objectif général 5 : Favoriser une vision intégrée de la biodiversité dans l'aménagement du territoire	5.1. Sensibiliser et former les élus et porteurs de projets aux enjeux liés à la biodiversité	Une équipe dédiée au sein de STEF est chargée d'intégrer la dimension biodiversité dans l'ensemble de ses projets.
	5.2. Faciliter l'approbation des enjeux de continuité écologique et définir les continuités prioritaires sur le territoire	
	5.3. Participer à la protection réglementaire des réservoirs de biodiversité	
	5.4. Prendre en compte la fonctionnalité des habitats naturels et des espaces à fort enjeu patrimonial dans les projets d'aménagement	
	5.6. Développer les outils de préservation des paysages	
	5.7. Améliorer les connaissances en se concentrant sur les thèmes à renforcer pour passer à l'action	
Objectif général 6 : Assurer la couverture numérique du territoire	6.1. Faire du numérique un outil de l'attractivité normande	Sans objet à l'échelle du projet
	6.2. Diminuer les intégralités d'accès au numérique sur le territoire normand	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 7 : Construire le système métropolitain normand	7.1. Construire une métropole régionale tripolaire	Sans objet à l'échelle du projet
	7.2. Organiser le système métropolitain normand autour d'axes prioritaires d'intervention	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 8 : Déployer le projet de développement durable de la vallée de la Seine	8.1. Accompagner la montée en puissance du projet de développement de la vallée de la seine	Sans objet à l'échelle du projet
	8.2. Mettre en œuvre une stratégie régionale pour accroitre l'efficacité économique du projet en Normandie	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 9 : Valoriser et protéger les atouts du littoral normand	9.1. Promouvoir un tourisme durable sur le littoral	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 10 : Protéger les espaces naturels littoraux	10.1. Protéger les espaces naturels littoraux et les milieux estuariens	Sans objet à l'échelle du projet
	10.2. Accompagner les adaptations au changement climatique	Sans objet à l'échelle du projet
	11.1. Maintenir les coopérations transmanche	Sans objet à l'échelle du projet

Objectifs du SRADDET		Etat du projet
Objectif général :	**Sous Objectifs :**	
Objectif général 11 : Préserver des relations étroites avec les acteurs transmanches	11.1. Optimiser l'attractivité normande auprès du Royaume-Uni	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 12 : Développer de nouvelles coopérations interrégionales	12.1. Répondre aux enjeux spécifiques des « Franges Franciliennes »	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 13 : Mettre en place des outils spécifiques d'aménagement durable pour les « Franges Franciliennes »	13.1. Définir des principes d'aménagement et d'urbanisme durables	Sans objet à l'échelle du projet
	13.2. Limiter l'impact environnemental des mobilités pendulaires	Sans objet à l'échelle du projet
	13.3. Maitriser la gestion du foncier par la mise en place d'outils dédiés	Sans objet à l'échelle du projet
Objectif général 14 : S'appuyer sur l'approche expérimentale des Parcs Naturels Régionaux	14.1. Permettre aux territoires des 4 parcs naturels régionaux de poursuivre leurs actions	Sans objet à l'échelle du projet
	14.2. Encourager les SCOT et les PLU/PLUi à s'appuyer sur les PNR auxquels ils appartiennent	Sans objet à l'échelle du projet
	14.3. Diffuer l'innovation des PNR à l'ensemble des territoires de Normandie	Sans objet à l'échelle du projet

Le projet est compatible

E.2.2 Compatibilité du projet au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Par délibération du 18 octobre 2019, le Comité syndical de Caen Normandie Métropole a approuvé à l'unanimité la Révision n°1 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Caen-Métropole.

Le SCoT révisé établit un cadre de développement territorial fondé sur des principes de sobriété énergétique et de consommation d'espace maîtrisée. Il promeut une utilisation optimisée des terres et un équilibre social, en privilégiant une approche de développement durable sur le long terme plutôt qu'une logique d'offre foncière.

Le dossier d'approbation a été transmis au Préfet du Calvados le 13 novembre 2019. Conformément aux dispositions de l'article L. 143-24 du code de l'urbanisme, le SCoT est devenu exécutoire deux mois après cette transmission préfectorale, soit à compter du 14 janvier 2020. Il remplace ainsi le SCoT antérieur approuvé en 2011 et modifié en 2016.

Le SCoT Caen-Métropole révisé couvre les territoires des EPCI suivants :

- La Communauté urbaine Caen la mer
- La Communauté de communes Cingal Suisse Normande
- La Communauté de communes Coeur de Nacre
- La Communauté de communes Val ès dunes
- La Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon

Le projet n'est pas directement concerné par les orientations du SCOT, ces dernières doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme (PLU notamment). La compatibilité du projet au PLU est évaluée dans le paragraphe ci-dessous.

Le projet est compatible

E.2.3 Compatibilité du projet au Plan Local d'Urbanisme

Le terrain du projet est implanté en zone UXzc de la commune d'Ifs au regard de son Plan Local d'Urbanisme dont la dernière révision a été approuvée le 18 mars 2021.

Le zone UXzc est un secteur correspondant à l'espace à l'Est de l'A88, entre les lignes EDF et la limite Sud de la zone d'activités. Il est destiné à l'accueil d'activités logistiques, artisanales, industrielles ou commerciales.

Occupations et utilisations du sol interdites

Le règlement des zones UXz du PLU d'Ufs, précise que dans ces zones sont interdits :

- Les occupations et utilisations du sol de nature à porter atteinte à la sécurité ou à la salubrité publiques ou au caractère de la zone.
- L'implantation de bâtiments sensibles établissements accueillant des personnes vulnérables, hôpitaux, crèches, maisons de retraite, santé,…) à moins de 100 mètres des lignes de transport d'électricité à haute et très haute tension.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que les affouillements et exhaussements de sol qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction.
- Les établissements et constructions liées à l'exploitation agricole ou forestière.
- Les logements

Sont de plus interdites en UXZa :

- Les constructions et installations nécessaires aux activités industrielles

Le site STEF Transport Ifs, ne fait pas partie de ces occupations.

Le site STEF Transport Ifs n'est pas classé Seveso par dépassement direct d'un seuil ou par règle de cumul (cf PJ n°46).

Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

Le règlement des zones UXz du PLU d'Ifs, précise que dans ces zones sont admises sous conditions, et sous réserve de ne pas compromettre la destination future de la zone :

- Sur l'ensemble de la zone :
  - Les constructions et installations qui ne sont pas interdites par les dispositions de l'article UX2 devront être compatibles avec les orientations du DOO et du DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL du SCOT

- En UXZa :
  - Les occupations et utilisations du sol non interdites en UX1 sont autorisées sous réserve d'une qualité architecturale et paysagère compatible avec l'entrée de ville ;
  - L'aménagement ou l'extension limitée des bâtiments existants qui ne répondrait pas aux destinations autorisées dans le secteur sont autorisés ;

Le site STEF Transport Ifs, objet du projet, est existant et une partie est déjà exploitée en tant que plateforme de transport et de stockage. De plus ce site est implanté au sein de la ZAC Object'Ifs, en territoire déjà aménagé et urbanisé.

Le projet est pleinement compatible avec les dispositions des documents d'urbanisme en vigueur sur la commune intéressant le site.
Les activités sont compatibles avec les activités autorisées par le PLU. De plus le projet de construction fait l'objet d'un permis de construire qui sera instruit par la mairie.

Le projet est compatible

E.3 Documents de planification et de gestion des eaux

E.3.1 Compatibilité du projet aux orientations du SDAGE

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (aujourd'hui intégrée dans le Code de L'Environnement) instaurant l'eau et les milieux aquatiques comme un patrimoine fragile et commun à tous, a mis en place des outils de planification décentralisée pour la mise en œuvre de la gestion globale et équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques :

- les **SDAGE** - Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux - élaborés de 1992 à 1995, pour chacun des 7 grands bassins hydrographiques français (France métropolitaine). Ils déterminent les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les aménagements à réaliser pour les atteindre.
- les **SAGE** - Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux, élaborés, à une échelle plus locale, pour des unités hydrographiques cohérentes (bassin versant d'une rivière, aquifère ou zone homogène du littoral par exemple), par les Commissions Locales de l'Eau.

Ces schémas constituent des documents de planification ayant une portée juridique envers les décisions publiques prises par l'Etat et les Collectivités Locales dans le domaine de l'eau.

L'établissement est implanté dans le bassin Seine Normandie.

Le SDAGE est élaboré par le comité de bassin. Il est le fruit d'un long processus d'information et de concertation qui a démarré dès 2002 avec l'élaboration de l'état des lieux du bassin, adopté en décembre 2004, puis l'identification des questions importantes qui correspondent aux principaux enjeux de la gestion de l'eau.

Le SDAGE est principalement composé des objectifs environnementaux affectés à chaque masse d'eau et des orientations et dispositions nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Le comité de bassin a adopté le 23 mars 2022 le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pour les années 2022 à 2027 et il a émis un avis favorable sur le programme de mesures correspondant.

Le SDAGE 2022-2027 s'inscrit dans la continuité du SDAGE 2016-2021 pour permettre aux acteurs du bassin Seine Normandie de poursuivre les efforts et les actions entreprises. Pour atteindre l'objectif de 100 % des eaux en bon état d'ici 2027, il apporte deux modifications de fond :

- Le rôle des commissions locales de l'eau et des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) est renforcé : les Sage sont des outils stratégiques qui déclinent les objectifs du SDAGE sur leur territoire. Le SDAGE renforce leur rôle pour permettre la mise en place d'une politique de l'eau à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente, en lien avec les problématiques propres au territoire concerné.
- La nécessaire adaptation au changement climatique est mieux prise en compte : il s'agit de mieux gérer la quantité d'eau et de préserver les milieux et les usages. Priorité est donc donnée aux économies d'eau, à la prévention des pénuries, à la réduction des pertes sur les réseaux, à tout ce qui peut renforcer la résilience des milieux aquatiques.

Le SDAGE a défini 5 grandes orientations qui sont :

1. Pour un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée,
2. Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captage d'eau potable,
3. Pour un territoire sein : réduire les pressions ponctuelles,
4. Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique,
5. Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral,

Le contour du bassin Seine Normandie est présenté ci-dessous :



Figure 42 : Carte *des unités hydrographiques du bassin de la Seine et des côtiers normands*

L'analyse de la compatibilité du projet aux orientations fondamentales du SDAGE figure dans le tableau ci-dessous.

Toutes les orientations du SDAGE ne concernent pas toujours les industriels. Le tableau ci-dessous reprend les orientations concernant les industriels.

Dispositions du SDAGE Saint Normandie 2022-2027	Commentaire site
Orientation fondamentale 1 : Pour un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée.	
1.1.Identifier et préserver les milieux humides et aquatiques continentaux et littoraux et les zones d'expansion des crues, pour assurer la pérennité de leur fonctionnement	Non concerné – le site n'est pas situé dans une commune littorale.
1.2.Préserver le lit majeur des rivières et étendre les milieux associés nécessaires au bon fonctionnement hydromorphologique et à l'atteinte du bon état	Non concerné – le site n'est pas situé dans une zone de rivière
1.3.Éviter avant de réduire, puis de compenser (séquence ERC) l'atteinte aux zones humides et aux milieux aquatiques afin de stopper leur disparition et leur dégradation	Non concerné - le site n'est pas situé dans une zone humide
1.4. Restaurer les fonctionnalités de milieux humides en tête de bassin versant et dans le lit majeur, et restaurer les rivières dans leur profil d'équilibre en fond de vallée et en connexion avec le lit majeur	Non concerné - le site n'est pas situé dans une zone humide
1.5. Restaurer la continuité écologique en privilégiant les actions permettant à la fois de restaurer le libre écoulement de l'eau, le transit sédimentaire et les habitats aquatiques	Non concerné – pas d'action sur les cours d'eau
1.6. Restaurer les populations des poissons migrateurs amphihalins du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands	Non concerné – pas d'action sur les cours d'eau
1.7. Structurer la maîtrise d'ouvrage pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations	Non concerné - le site n'est pas situé dans une zone inondable
Orientation fondamentale 2 : Réduire les pollutions diffuses en particulier sur els aires d'alimentation de captage d'eau potable	
2.1. Préserver la qualité de l'eau des captages d'eau potable et restaurer celle des plus dégradés	Absence de captage d'eau à proximité du projet
2.2. Améliorer l'information des acteurs et du public sur la qualité de l'eau distribuée et sur les actions de protection de captage	Non concerné (politiques publiques)
2.3. Adopter une politique ambitieuse de réduction des pollutions diffuses sur l'ensemble du territoire du bassin	Non concerné (politiques publiques)
2.4. Aménager les bassins versants et les parcelles pour limiter le transfert des pollutions diffuses	Le site dispose de 3 séparateurs hydrocarbures traitant les eaux de voiries avant rejets et d'un bassin de rétention permettant de retenir les eaux polluées.
Orientation fondamentale 3 : Pour un territoire sein : réduire les pressions ponctuelles	
3.1. Réduire les pollutions à la source	Le site a prévu de mettre en place des séparateurs hydrocarbures et des bassins de rétention permettant de retenir les eaux polluées en cas d'incident.
3.2. Améliorer la collecte des eaux usées et la gestion du temps de pluie pour supprimer les rejets d'eaux usées non traitées dans le milieu	Les eaux usées du site sont rejetées vers le réseau de traitement d'eau communal. Création d'un bassin étanche qui récupère les eaux

Dispositions du SDAGE Saint Normandie 2022-2027	Commentaire site
	pluviales de voirie et de toiture du projet. Les eaux de voiries sont traitées par un séparateur d'hydrocarbures en entrée de bassin. Les eaux propres sont ensuite dirigées vers un bassin d'infiltration.
3.3. Adapter les rejets des systèmes d'assainissement à l'objectif de bon état des milieux	Installations sanitaires reliées au réseau d'assainissement communal
3.4. Réussir la transition énergétique et écologique des systèmes d'assainissement	Non concerné à l'échelle du projet
Orientation fondamentale 4 : Pour un territoire préparé : Assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique	
4.1.Limiter les effets de l'urbanisation sur la ressource en eau et les milieux aquatiques	Non concerné par le projet
4.2.Limiter le ruissellement pour favoriser des territoires résilients	Non concerné (politiques publiques)
4.3.Adapter les pratiques pour réduire les demandes en eau	Le site est localisé au sein d'une ZRE et est concerné par la rubrique IOTA 1.3.1.0. L'exploitant respectera le volume maximal imposé par l'arrêté préfectoral.
4.4. Garantir un équilibre pérenne entre ressources en eau et demandes	Le site est localisé au sein d'une ZRE et est concerné par la rubrique IOTA 1.3.1.0. L'exploitant respectera le volume maximal imposé par l'arrêté préfectoral.
4.5. Définir les modalités de création de retenues et de gestion des prélèvements associés à leur remplissage, et de réutilisation des eaux usées	Les eaux usées du site sont gérées par la station d'épuration de la commune
4.6. Assurer une gestion spécifique dans les zones de répartition des eaux	Le site est localisé au sein d'une ZRE et est concerné par la rubrique IOTA 1.3.1.0. L'exploitant respectera le volume maximal imposé par l'arrêté préfectoral.
4.7. Protéger les ressources stratégiques à réserver pour l'alimentation en eau potable future	Non concerné par le projet
4.8. Anticiper et gérer les crises sécheresse	Non concerné par le projet
Orientation fondamentale 5 : Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral	
5.1. Réduire les apports de nutriments (azote et phosphore) pour limiter les phénomènes d'eutrophisation littorale et marine	Non concerné par le projet – absence de rejets d'eau
5.2. Réduire les rejets directs de micropolluants en mer	Non concerné par le projet – absence de rejets d'eau
5.3.Réduire les risques sanitaires liés aux pollutions dans les zones protégées (de baignade, conchylicoles et de pêche à pied)	Non concerné par le projet – absence de rejets d'eau
5.4.Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques littoraux et marins ainsi que la biodiversité	Non concerné par le projet – absence de rejets d'eau
5.5.Promouvoir une gestion résiliente de la bande côtière face au changement climatique	Non concerné par le projet – Le site n'est pas sur une commune côtière

Les activités exercées sont compatibles avec les objectifs du SDAGE Seine Normandie 2022-2027.

Le projet est compatible

E.3.2 Compatibilité du projet aux orientations du SAGE

Le SAGE a pour rôle de définir des priorités, des objectifs ainsi que des actions permettant d'aboutir à un partage équilibré de l'eau entre usagers et milieux. C'est un document qui contribuera à la mise en œuvre des réglementations nationales et européennes dans la perspective d'un développement durable prenant en compte la préservation du patrimoine « eau et milieux aquatiques ».
L'ambition du SAGE est, à travers la gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques, de contribuer à promouvoir un développement social et économique durable.

Depuis 2000, La Directive Cadre européenne sur l'Eau précise les objectifs d'une gestion équilibrée de la ressource :

- la non dégradation de l'état des eaux
- la reconquête du bon état des eaux à horizon 2015, soit des seuils de qualité physicochimique à ne pas dépasser et des conditions morphologiques, support de la biologie, à même de respecter un bon état écologique dont les références sont en voie de calage.

L'élaboration, la révision et le suivi de l'application du SAGE sont assurés par la CLE : Commission Locale de l'Eau. La CLE est créée par le Préfet et comprend des représentants de l'Etat et des établissements publics (25%), des représentants des usagers, des propriétaires riverains, des organisations professionnelles et des associations concernées (25%) et des élus (région, département, commune, syndicat intercommunaux) dont la moitié de représentants de maires (50%).

La démarche d'élaboration d'un SAGE suit trois étapes fondamentales, soumises à validation de la CLE :

- Etat des lieux et diagnostic sur le bassin versant,
- Formulation des tendances et scénarios possibles, débouchant sur la détermination d'objectifs,
- Rédaction des préconisations du SAGE.

Le SAGE est donc un document de planification ayant une certaine portée juridique au travers des programmes et décisions administratives.

1. Les décisions du domaine de l'eau et les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau […] et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SAGE. (cf art. 122-1 (SCOT), 123-1(PLU), 124-2 (cartes communales) du code de l'urbanisme)…
Lorsque le SAGE a été approuvé, les documents d'urbanisme doivent être rendus compatibles avec le SAGE dans un délai de 3 ans.

2. Certaines préconisations, trouvant place dans le Règlement du SAGE et ses documents cartographiques, sont opposables à toute personne publique ou privée, dès lors qu'une déclaration ou autorisation (acte administratif) doit être compatible avec le SAGE (article L212-5-2 introduit dans le code de l'environnement par la loi sur l'eau et les milieux aquatique du 30 Décembre 2006).

3. Les autres décisions administratives doivent « prendre en compte » les dispositions du schéma.

Le site fait partie du territoire du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de Orne aval et Seulles.

Il a été adopté par la CLE le 11 octobre 2012 et approuvé par arrêté préfectoral le 18 janvier 2013.

Plusieurs arrêtés préfectoraux viennent le modifier :

- Arrêté du 22 avril 2016 portant modification de la composition de la CLE du SAGE Orne aval et Seulles
- Arrêté du 02 juin 2015 portant modification de la composition de la CLE du SAGE Orne aval et Seulles
- Arrêté du 02 octobre 2014 relatif au renouvellement de la CLE du SAGE Orne aval et Seulles
- Arrêté du 7 décembre 2012 portant modification de la composition de la CLE du SAGE Orne aval et Seulles
- Arrêté du 13 octobre 2008 relatif à la composition de la CLE du SAGE Orne aval et Seulles
- Arrêté du 22 avril 2016 portant modification du périmètre du SAGE Orne aval et Seulles

La compatibilité du site avec le SAGE est évaluée dans le cadre de l'étude de compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs au point 6.

Le secteur d'étude se situe dans le périmètre du SAGE de **Orne aval et Seulles**. L'analyse de la compatibilité du projet aux orientations fondamentales du SAGE figure dans le tableau ci-dessous. Toutes les orientations du SAGE ne concernent pas toujours les industriels.

Article du SAGE – Orne aval et Seulles	Etat du projet
Règle n°1 : Nouveaux rejets d'eau pluviales Cette règle du SAGE s'applique à tout projet d'imperméabilisation supérieur à 1 ha générant des rejets d'eaux pluviales. Les rejets directs dans les eaux sont interdits. Les projets doivent être équipés de dispositifs limitant les rejets, dimensionnés pour assurer un débit de fuite inférieur ou égal à 5 l/s/ha lors d'une pluie décennale, et garantir une qualité minimale avec un abattement des matières en suspension (MES) d'au moins 70% et une concentration inférieure à 30 mg/l. Pour les infiltrations en eaux souterraines, une vitesse d'infiltration contrôlée (1×10^{-5} à 1×10^{-6} m/s) et une rétention étanche pour les sites industriels sont exigées, avec justification de l'absence d'impact sur la masse d'eau réceptrice.	Le site est déjà existant et est quasiment tout imperméabilisé. Dans le cadre de l'extension, une surface supplémentaire de 24 972 m² (Emprise au sol du bâtiment en extension + Surface de voiries/parking) sera imperméabilisée.
Règle n°2 : Maîtrise du phosphore dans les rejets d'effluents domestiques (STEP > 200 EH) dans les milieux sensibles Cette règle s'applique aux dispositifs d'assainissement traitant une charge organique supérieure à 12 kg/j de DBO5 (plus de 200 équivalents-habitants). Sauf impossibilité technique, contraintes sanitaires ou coût disproportionné, les nouveaux dispositifs et ceux réhabilités doivent mettre en œuvre un traitement renforcé du phosphore lors de rejets en eaux superficielles. La déphosphoration doit garantir une concentration de phosphore total inférieure ou égale à 2 mg/l. Cette exigence s'applique systématiquement aux installations de plus de 120 kg/j de DBO5 rejetant dans des petits cours d'eau, réservoirs biologiques, sites Natura 2000 ou cours d'eau protégés, ainsi qu'aux installations de 12 à 120 kg/j de DBO5 rejetant dans ces mêmes milieux sensibles.	Non concerné – Plateforme de transport et de stockage de produits surgelés – Absence de traitement des eaux domestiques sur le site
Règle n°3 : Maîtrise du phosphore pour les rejets d'effluents industriels dans les milieux sensibles Cette règle s'applique aux dispositifs d'assainissement industriel rejetant du phosphore dans les milieux aquatiques sensibles (petits cours d'eau, réservoirs biologiques, sites Natura 2000, cours d'eau protégés). Le rejet en eaux	Non concerné – Plateforme de transport et de stockage de produits surgelés – Absence de dispositif d'assainissement sur le site

Article du SAGE – Orne aval et Seulles	Etat du projet
superficielles doit faire l'objet d'une déphosphoration respectant une concentration de phosphore total de 2 mg/l en moyenne annuelle pour des flux de 0,5 à 8 kg/j, et de 1 mg/l pour des flux supérieurs à 8 kg/j. La concentration maximale instantanée ne doit pas dépasser une augmentation de 0,1 mg/l de phosphore total dans le milieu récepteur. Les installations rejetant des formes chimiques de phosphore complexées et difficilement précipitables peuvent être exemptées si le coût de déphosphoration s'avère disproportionné par rapport aux traitements conventionnels.	
Règle n°4 : Transparence aux crues morphogène Cette règle s'applique à tout ouvrage hydraulique existant ou projeté barrant le lit mineur du cours principal de l'Orne, à l'exception des ouvrages de navigation ou portuaires. Sauf impossibilité technique absolue justifiée ou impératif de sécurité, les barrages doivent assurer la transparence maximale des débits solides lors des crues morphogènes par ouverture des dispositifs de vidange et vannes de fond. Une crue morphogène est définie par une cote égale ou supérieure à 3,00 m à la station limnimétrique de Thury-Harcourt. Les vannages doivent être ouverts dès que la cote atteint 2,50 m et rester ouverts tant qu'elle dépasse cette côte, permettant ainsi le transit des sédiments et la dynamique naturelle du cours d'eau.	Non concerné – Seuls ouvrages sur le site sont des séparateurs hydrocarbures.
Règle n°5 : Plans d'eau Cette règle s'applique à toute construction ou extension de plan d'eau. Sauf motif d'intérêt public ou impossibilité technique absolue justifiée, un nouveau plan d'eau doit être alimenté par pompage en nappe souterraine ou par ruissellement direct du bassin versant, et ne peut être alimenté par prélèvement en zone de répartition des eaux. Les opérations ne doivent pas générer de prélèvements dans les cours d'eau protégés (figurés sur la carte R4) présentant au moins l'une des caractéristiques suivantes : objectif de très bon état écologique, rôle de réservoir biologique, ou vulnérabilité au cumul des plans d'eau (ratio surface plans d'eau/lit mineur > 2). Le remplissage des plans d'eau existants en dérivation de ces cours d'eau protégés est limité à la période du 15 octobre au 15 juin.	Non concerné – Extension d'une plateforme de transport et de stockage de produits surgelés

Les activités exercées par STEF Transport Ifs seront compatibles avec les objectifs du SAGE de la Orne aval et Seulles.

Le projet est compatible

E.3.3 Compatibilité du projet avec le PGRI du Bassin Seine Normandie

La directive 2007/60/CE relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, dite "directive inondation" propose une refonte de la politique nationale de gestion du risque d'inondation. Elle vise à réduire les conséquences potentielles associées aux inondations dans un objectif de compétitivité, d'attractivité et d'aménagement durable des territoires exposés à l'inondation.

En France, cette directive a été retranscrite dans le cadre de la Stratégie Nationale de Gestion des Risques d'Inondation (SNGRI).

La SNGRI s'appuie sur les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI), prévus par l'article L.566-7 du Code de l'Environnement, élaborés à l'échelle du bassin (ou district) hydrographique (échelle d'élaboration des SDAGE).

Le PGRI définit les objectifs de la politique de gestion des inondations à l'échelle du bassin et fixe les dispositions permettant d'atteindre ces objectifs. Il définit également des objectifs et des dispositions spécifiques pour chaque territoire à risque important d'inondation (TRI) du bassin.

Ce plan traite de l'ensemble des aspects de la gestion des inondations : prévention, surveillance, prévision, réduction de la vulnérabilité des territoires, information préventive, éducation, résilience et conscience du risque.

Le PGRI a une portée juridique importante, puisque les décisions et documents suivants doivent lui être compatibles :

- les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et en l'absence de SCoT compatible, les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales,
- les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau (décisions prises au titre de la loi sur l'eau ou de la police des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- les plans de prévention des risques d'inondation (PPRi).

Le PGRI 2022-2027 s'inscrit dans la continuité du premier PGRI qui a été approuvé le 7 décembre 2015, pour la période 2016-2021.
Il a été approuvé par arrêté du 03 mars 2022, et fixe 4 grands objectifs :

- Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité,
- Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages,
- Améliorer la prévision des phénomènes hydro-météorologiques et se préparer à gérer la crise
- Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

Ces objectifs concernent 16 territoires reconnus comme à risques d'inondation jugés les plus importants (TRI) sur le bassin.
Le secteur d'étude n'est pas inclus dans 16 territoires.

L'analyse de la compatibilité du projet aux objectifs du PGRI figure dans le tableau ci-dessous.

Objectifs du premier niveau du PGRI	Etat du projet
Objectif n°1 : Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité,	Le site n'est pas situé en zone inondable.
Objectif n°2 : Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages,	Le site n'est pas situé en zone inondable.
Objectif n°3 : Améliorer la prévision des phénomènes hydro-météorologiques et se préparer à gérer la crise	Le site n'est pas situé en zone inondable.
Objectif n°4 : Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.	Le site n'est pas situé en zone inondable.

E.4 Documents de planification de l'air et du climat

E.4.1 Compatibilité du projet au Plan de Protection de l'Atmosphère

Le PPA est un moyen local préconisé pour atteindre les objectifs de qualité de l'air. Il a pour but de ramener à l'intérieur d'une zone considérée la concentration des polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par la réglementation. Il est obligatoire pour les

agglomérations de plus de 250 000 habitants et pour toutes les zones où les valeurs limites ne sont pas respectées ou susceptibles de ne plus l'être.

Le PPA Vallée de la Seine est centré sur le territoire de la Métropole de Rouen. Sont également concernés les intercommunalités immédiatement voisines et la communauté urbaine du Havre. Au total, 8 intercommunalités sont intégrées dans le périmètre.

Ifs ne fait pas partie du périmètre du plan de protection de Rennes.

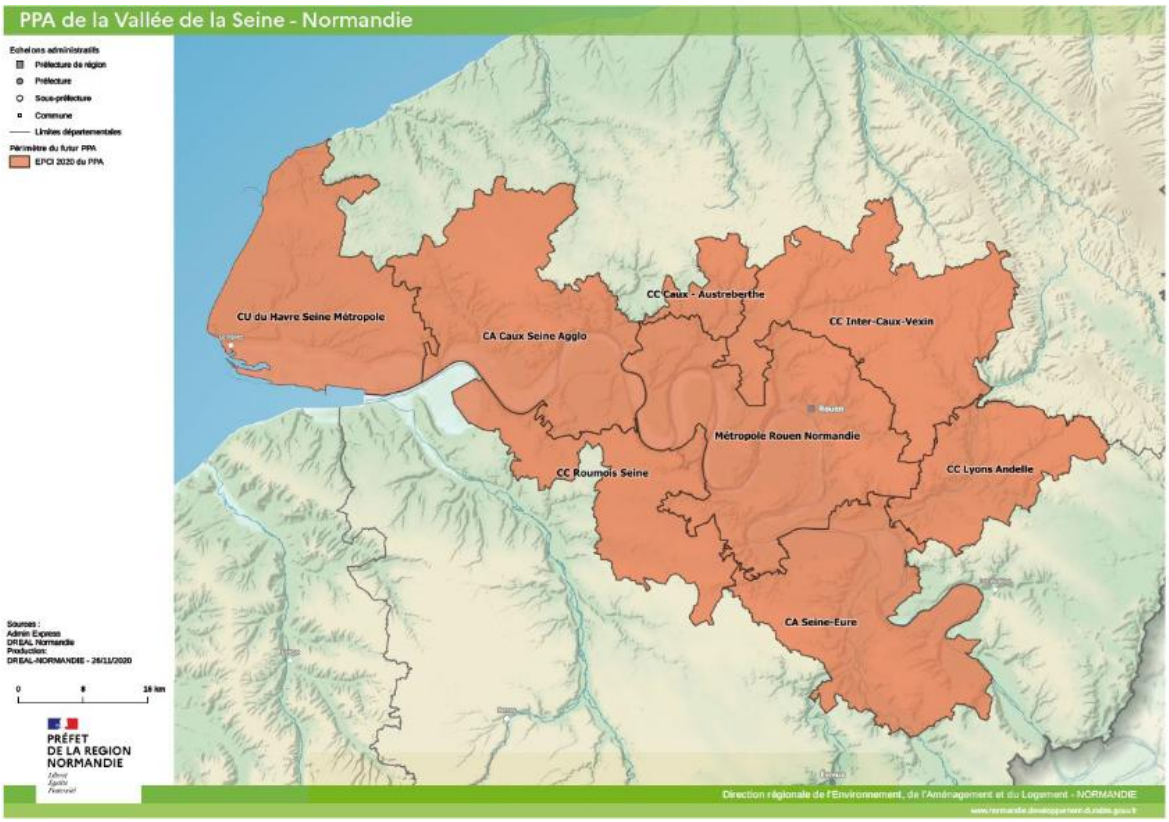


Figure 43 : PPA de la vallée de la Seine Normandie (Source : DREAL Normandie)

Le projet est compatible

E.5 Compatibilité du projet avec le PPRN et PPRT

La commune d'Ifs n'est pas exposée à un territoire à risque important d'inondation (TRI).

La commune d'Ifs n'est pas concernée par un PPRN ni par un PPRT.

F. Remise en état du site

Dans ce paragraphe, nous évoquons les dispositions qui seraient prises par l'exploitant dans le cas d'un arrêt d'activité sur le site d'Ifs. Cette cessation d'activité n'est bien sûr pas d'actualité à ce jour, mais l'entreprise doit prendre en compte, dans la réalisation de ses installations, la possibilité qu'un jour celles-ci soient à démanteler ou à transférer.

Nous listons ci-après les principales étapes d'un chantier de remise en état du site afin que celui-ci ne présente aucun danger et nuisance pour son environnement.

Dans le cas présent, nous faisons l'hypothèse d'une réutilisation des bâtiments et terrains pour usage d'activités économiques ou industrielles.

1) Dans le cas d'une mise à l'arrêt sans réutilisation du site ou d'une réutilisation avec même type d'usage

L'exploitant adressera au Préfet une notification de mise à l'arrêt de l'installation dans un délai de 3 mois avant la cessation.

Cette notification indiquera les mesures prises ou prévues pour assurer la mise en sécurité du site dès son arrêt :

- Evacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets :
  - Vidange des installations et destruction des produits (notamment des produits chimiques, huiles…), en centre de traitement de déchets,
  - Vidange des cuves de stockage et enlèvement de celles-ci ou neutralisation,
  - Vidange et nettoyage des rétentions,
  - Evacuation des déchets résiduels en centre de traitement autorisé.

- Interdiction ou limitation d'accès au site

- Suspension des risques d'incendie et d'explosion :
  - Démontage des équipements,
  - Mise en sécurité des circuits électriques,
  - Maintien en l'état de fonctionner des utilités (chauffage, alimentation électrique, climatisation…), après consignation des équipements en arrêt de sécurité.

- Surveillance des effets de l'installation sur son environnement

2) Dans le cas d'une mise à l'arrêt avec réutilisation du site pour un autre usage que celui de STEF Transport Ifs.

En plus de la notification de mise à l'arrêt précédente, la société transmettra au Maire et au Préfet :

- Les plans du site,
- Les études et rapports communiqués à l'administration sur la situation environnementale et sur les usages successifs du site,
- Les propositions sur le type d'usage futur du site.

Après accord sur les types d'usage futurs du site, STEF Transport Ifs transmettra au Préfet, dans un délai précisé par ce dernier, un mémoire de réhabilitation précisant les mesures prises pour la protection de l'environnement compte-tenu du ou des types d'usage prévus pour le site, notamment :

- Les mesures de maîtrise des risques liés aux sols éventuellement nécessaires,
- Les mesures de maîtrise des risques liés aux eaux souterraines ou superficielles éventuellement polluées,
- En cas de besoins, la surveillance à exercer,
- Les limitations ou interdictions concernant l'aménagement ou l'utilisation du sol ou du sous-sol.

L’Article D181-15-2 alinéa 11 du Code de l’Environnement – partie réglementaire (Livre Ier – Titre VIII – Chapitre unique) précise que « Pour les installations à implanter sur un site nouveau, l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le pétitionnaire, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation ; ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le pétitionnaire. »

Il n’y a pas à l’heure actuelle de souhait précis quant à l’usage qui devra être fait de ce terrain ou du bâtiment. L’usage futur proposé est une réutilisation industrielle.

L’avis de la mairie et du propriétaire ont été demandé, ils sont joints en PJ62 et PJ63.

G. Méthodologie adoptée et auteurs de l'étude d'incidence

G.1 Description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, ce chapitre a pour objectif de mettre en valeur les méthodes d'analyse utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement.

La méthodologie appliquée pour analyser l'état actuel et les incidences du projet sur l'environnement se compose de recherches bibliographiques, d'un recueil de données sur l'environnement du site auprès des organismes compétents dans les divers domaines, d'études et reconnaissances sur le terrain, d'une analyse et d'une synthèse à l'aide de notices techniques et de mesures effectuées sur le site.

L'analyse de l'état actuel repose sur :

- la définition d'une aire d'étude adaptée aux effets prévisibles du projet ;
- des observations directes du site, pour tout ce qui concerne son occupation et ses usages ;
- des recherches bibliographiques, pour les aspects généraux (climat, hydrogéologie, géologie, ...) en vérifiant le caractère récent des travaux utilisés ;
- des exploitations statistiques et des comptages, pour tout ce qui concerne la démographie ; l'emploi, les déplacements, le stationnement, le mobilier urbain ;
- des contacts auprès des services et organisations détenteurs de l'information ;
- des investigations spécifiques réalisées par des experts.

Sur la base de l'analyse de l'état actuel confrontée aux caractéristiques du projet, la nature, l'intensité, l'étendue et la durée des effets prévisibles directs ou indirects ont été identifiées. Ils sont présentés en deux parties selon leur origine : effets liés à la phase travaux ou effets liés à l'exploitation du projet.
L'importance des effets a été quantifiée ou évaluée, au vu de l'expérience acquise, par analogie et extrapolation à partir de cas similaires.
Pour chaque effet significatif, les précautions et mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ces effets ont été décrits.
Les modalités de suivi des mesures et de leurs effets ainsi qu'une estimation des dépenses de faveur de l'environnement ont également été précisés à partir du retour d'expérience acquis sur d'autres projets.

G.2 Principales difficultés rencontrées

Cette étude d'incidence a été élaborée dans un souci d'exhaustivité tout en appliquant le principe de proportionnalité. Aussi l'élaboration de cette étude a demandé une recherche importante d'éléments permettant de définir l'environnement du site, ainsi qu'un recueil de données le plus exhaustif possible auprès des organismes concernés.

Aucune difficulté particulière n'a été rencontrée pour préciser la sensibilité du milieu ni pour estimer les impacts potentiels de l'activité, les technologies industrielles, les procédés de traitement étant de nature courante et éprouvée.

G.3 Auteurs de l'étude d'incidence et des études associées

La présente étude a été rédigée par : Tom VERILLAC et Djamila YAHIATENE - Consultants HSE :

BUREAU VERITAS EXPLOITATION
Conseil QHSE et RSE
4 Chemin du Tronchon
69410 CHAMPAGNE AU MONT D'O