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

# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

## - PJ n°5a : Résumé non technique -

STEF TRANSPORT IFS
Site d'Ifs (14)

| Version | Date | Détails – modifications | Auteur |
|---|---|---|---|
| **0** | 06/03/2026 | Version initiale | Tom VERILLAC<br>Carène BARBIEUX |

# Table des matières


**1 LE PROJET ..... 3**
**2 ENVIRONNEMENT DU PROJET ..... 4**
**3 INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ..... 6**
3.1 Incidences notables du projet sur l'environnement en phase travaux ..... 6
3.1.1 Incidences sur le paysage ..... 6
3.1.2 Incidences sur la topographie ..... 6
3.1.3 Incidences sur l'air ..... 6
3.1.4 Incidences sur l'eau ..... 7
3.1.5 Incidences en termes de bruit et vibrations ..... 7
3.1.6 Incidences sur le trafic ..... 7
3.1.7 Incidences sur la luminosité ..... 7
3.1.8 Incidences en terme de déchets ..... 7
3.1.9 Sécurité ..... 7
3.1.10 Incidences sur les milieux naturels ..... 8
3.1.11 Incidences sur le patrimoine culturel ..... 9
3.2 Incidences notables du projet en phase exploitation ..... 9
3.2.1 Incidences sur le paysage ..... 9
3.2.2 Incidences sur l'utilisation des ressources naturelles ..... 9
3.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol ..... 9
3.2.4 Incidences sur l'air ..... 10
3.2.5 Incidences sur l'eau ..... 14
3.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations ..... 18
3.2.7 Incidences sur le trafic ..... 20
3.2.8 Incidences sur la luminosité ..... 22
3.2.9 Incidences en termes de déchets ..... 22
3.2.10 Incidences sur la santé humaine ..... 25
3.2.11 Incidences sur la biodiversité ..... 28
3.2.12 Incidences Natura 2000 ..... 30
3.3 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets connus ..... 31
3.4 Compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs ..... 31
3.4.1 Compatibilité du site aux Plan Local d'Urbanisme ..... 31
3.4.2 Compatibilité du projet au SCoT ..... 32
3.4.3 Compatibilité du site aux orientations du SDAGE / SAGE ..... 33
3.4.4 Plan de Protection de l'Atmosphère ..... 33
3.4.5 Conformité du projet avec les PPRN et PPRT ..... 33

# 1 LE PROJET

Le présent dossier de demande d'autorisation d'exploiter est établi dans le cadre d'un projet d'extension d'une plateforme logistique pour la société STEF TRANSPORT IFS.

Le projet d'extension de la société STEF Logistique Bretagne Nord 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 site d'Ifs appartient à IMMOSTEF (propriétaire du terrain) et est occupé par la filiale STEF TRANSPORT IFS qui l'exploitent en tant que plateforme de transport et de stockage de produits alimentaires surgelés.

De manière générale, les activités de la plateforme d'Ifs sont centrées sur les produits alimentaires tels que les glaces, produits laitiers ou encore les desserts. Le projet d'extension va également permettre l'implantation, au sein du bâtiment existant, d'un atelier de préparation de viande qui s'inscrit dans le cadre du déplacement de l'activité de site de Saint-Lô.

# 2 ENVIRONNEMENT DU PROJET

Une synthèse de l'environnement du projet est présentée dans le tableau ci-dessous.

| Catégorie | Synthèse et justification des enjeux | Hiérarchisation des enjeux |
|---|---|---|
| **Milieu Physique** | | |
| **Topographie** | L'environnement du site ne présente pas de relief particulier. | **Faible** |
| **Conditions climatiques** | Pas de particularités de températures ou de précipitations.<br>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. | **Négligeable** |
| **Sismologie** | Zone de sismicité faible (zone 2) | **Faible** |
| **Hydrologie – Hydrographie – Qualité** | L'état chimique et écologique pour le bassin versant de l'Oudon ont été jugé bon pour l'année 2017. | **Faible** |
| **Hydrogéologie** | L'ensemble du projet est implanté endehors de tout périmètre de protection d'ouvrages destinés à l'alimentation en eau potable. | **Faible** |
| **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. | **Faible** |
| **Air** | Le projet est situé au sein d'une ZAC.<br>La pollution de l'air sera principalement due au trafic routier et aux activités industrielles et logistiques à proximité. | **Modéré** |
| **Acoustique** | Les principales sources sonores au voisinage du site sont :<br>• les voies de circulation (RN 814 et RN 158),<br>• les activités des entreprises voisines présentes au sein de la ZAC | **Modéré** |
| **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). | **Faible** |
| **Patrimoine historique et paysager** | | |
| **Paysage** | Le site est localisé dans un secteur dédié à des fins industrielle ou commerciales et installations publiques. | **Faible** |
| **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. | **Faible** |
| **Environnement humain** | | |
| **Influence de l'Homme sur le milieu** | Le projet d'extension s'inscrit au sein d'une ZAC.<br>Le terrain est déjà partiellement occupé par une plateforme de logistique et de stockage. | **Faible** |
| **Urbanisme et Servitudes** | Le projet est implanté sur la commune d'Ifs.<br>L'assiette foncière du projet s'inscrit dans la zone UXzc du PLU d'Ifs. | **Faible** |

| Catégorie | Synthèse et justification des enjeux | Hiérarchisation des enjeux |
|---|---|---|
| **Risques naturels et technologiques** | | |
| **PPRN et PPRT** | La commune d'Ifs n'est pas exposée à un territoire à risque important d'inondation (TRI).<br>La commune d'Ifs n'est pas concernée par un PPRN ni par un PPRT. | **Faible** |

# 3 INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette partie a pour objectifs d'analyser les effets directs, indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet.

Dans cette partie et conformément à la forme demandée par le livre Ier du code de l'environnement – Partie réglementaire, sont présentés toutes les incidences et effets que pourrait avoir l'installation sur son environnement.

Pour faciliter la lecture, ces effets potentiels sont détaillés par aspects environnementaux.

La phase chantier et la phase d'exploitation ont été traitées de façon distincte.

**Cette analyse est suivie pour chaque aspect, des mesures envisagées pour** éviter, réduire ou compenser **les inconvénients de l'installation.**

## 3.1 Incidences notables du projet sur l'environnement en phase travaux

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.
- La zone biodiversité sera protégée par un balisage et le personnel sera sensibilisé à sa localisation et aux précautions à respecter

### 3.1.1 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.

### 3.1.2 Incidences sur la topographie

Les incidences seront liées à la phase de terrassement durant la phase de travaux.

### 3.1.3 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.

### 3.1.4 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.

### 3.1.5 Incidences en termes de bruit et 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.

### 3.1.6 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.

### 3.1.7 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.

### 3.1.8 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.

### 3.1.9 Sécurité

Les consignes de circulation seront scrupuleusement respectées. L'emprise du chantier sera délimitée.

### 3.1.10 Incidences sur les milieux naturels

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….

### 3.1.11 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.

## 3.2 Incidences notables du projet en phase exploitation

### 3.2.1 Incidences sur le paysage

#### 3.2.1.1 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.

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.

#### 3.2.1.2 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.**

### 3.2.2 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.

### 3.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol

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. 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.

### 3.2.4 Incidences sur l'air

#### 3.2.4.1 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.

#### 3.2.4.2 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.

#### 3.2.4.3 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

## 3.2.5 Incidences sur l'eau

### 3.2.5.1 Description 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.

➢ 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 100$m^3$/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.

L'ensemble des éléments disponibles à l'issue de cette étude (coupe, données techniques) viendront compléter le présent dossier de demande d'autorisation environnementale dès qu'ils seront disponibles. En cas de nécessité de réaliser des travaux de mise en conformité, un plan d'action sera établi.

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.

### 3.2.5.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

➢ 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 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 : $4{,}2 \times 10^{-6}$ 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.

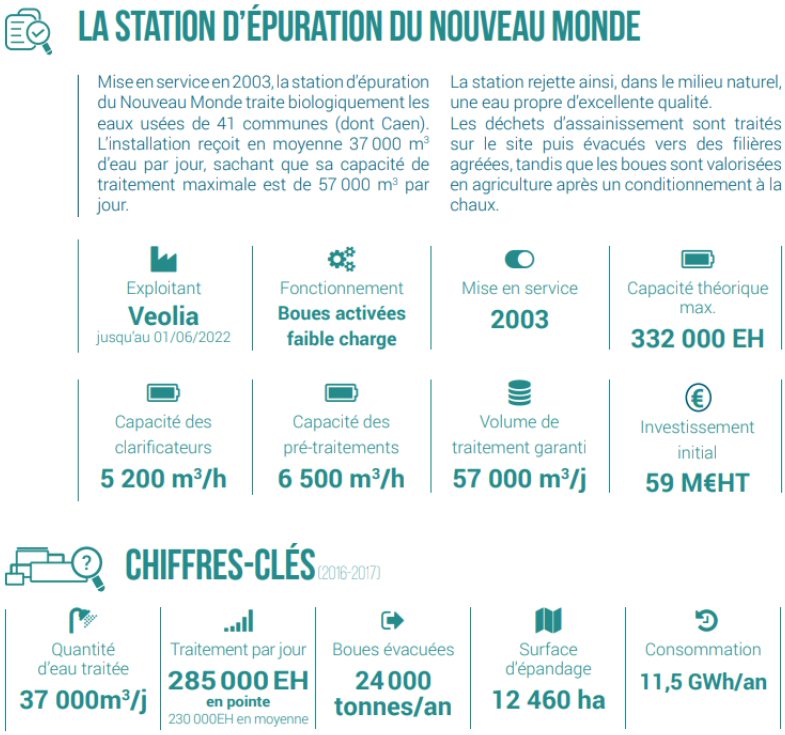
➢ Eaux d'extinction en cas d'incendie

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).

➢ 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.

➢ Les eaux des condensateurs adiabatiques

Environ 2/3 de l'eau consommée par les condensateurs adiabatiques (soit environ 10m³/mois pour l'installation existante) est ensuite rejetée dans le réseau d'eau usées du site.

➢ 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.**

## 3.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations

### 3.2.6.1 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 |
|---|---|---|---|---|---|
| A voix chuchotée | Seuil d'audibilité | 0 | Laboratoire d'acoustique | | |
| | Silence inhabituel | 5 | Laboratoire d'acoustique | | |
| | Très calme | 10 | Studio d'enregistrement | | |
| | | 15 | | Feuilles légères agitées par vent doux dans jardin silencieux | |
| | Calme | 20 | Studio de radio | Jardin tranquille | |
| | | 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 |
| Assez forte | Bruits courants | 50 | Restaurant tranquille | Rue très tranquille | Auto silencieuse |
| | | 60 | Grands magasins<br>Conversation normale<br>Musique de chambre | Rue résidentielle | Bateau à moteur |
| | Bruyant mais supportable | 65 | Appartement bruyant | | Automobile de tourisme sur route |
| | | 70 | Restaurant bruyant<br>Musique | Circulation importante | Wagons-lits modernes |
| | | 75 | Usine moyenne | | Métro sur pneus |
| Difficile | Pénible à entendre | 85 | Radio très puissante<br>Atelier de tournage et d'ajustage | Circulation intense à 1 m | Bruits de métro en marche<br>Klaxons d'autos |
| | | 95 | Atelier de forgeage | Rue à trafic intense | Avions de transport à hélices à faible distance |
| | | 100 | Scie à ruban<br>Presse à découper de moyenne puissance | Marteau piqueur dans rue à - 5 m | Moto sans silencieux à 2 m<br>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<br><br>Exige une protection spéciale | 120 | Banc d'essais de moteurs | | Moteurs d'avion à quelques mètres |
| | | 130 | Marteau pilon | | |
| | | 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 dans la PJ4 étude d'incidences du présent document.

## 3.2.7 Incidences sur le trafic

### 3.2.7.1 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.

### 3.2.7.2 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 à l'heure actuelle 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.**

### 3.2.8 Incidences sur la luminosité

#### 3.2.8.1 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.

#### 3.2.8.2 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.

#### 3.2.8.3 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.

### 3.2.9 Incidences en termes de déchets

#### 3.2.9.1 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 |

### 3.2.9.2 Description 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.

### 3.2.9.3 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.

### 3.2.10 Incidences sur la santé humaine

#### 3.2.10.1 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.

#### 3.2.10.2 Description 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.

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** | - | 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<br>- Objectif de qualité du $SO_2$ : 50 µg/m$^3$ en moyenne annuelle<br>- 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<br>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.

#### 3.2.10.3 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.

### 3.2.11 Incidences sur la biodiversité

#### 3.2.11.1 Descriptions et incidences

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.

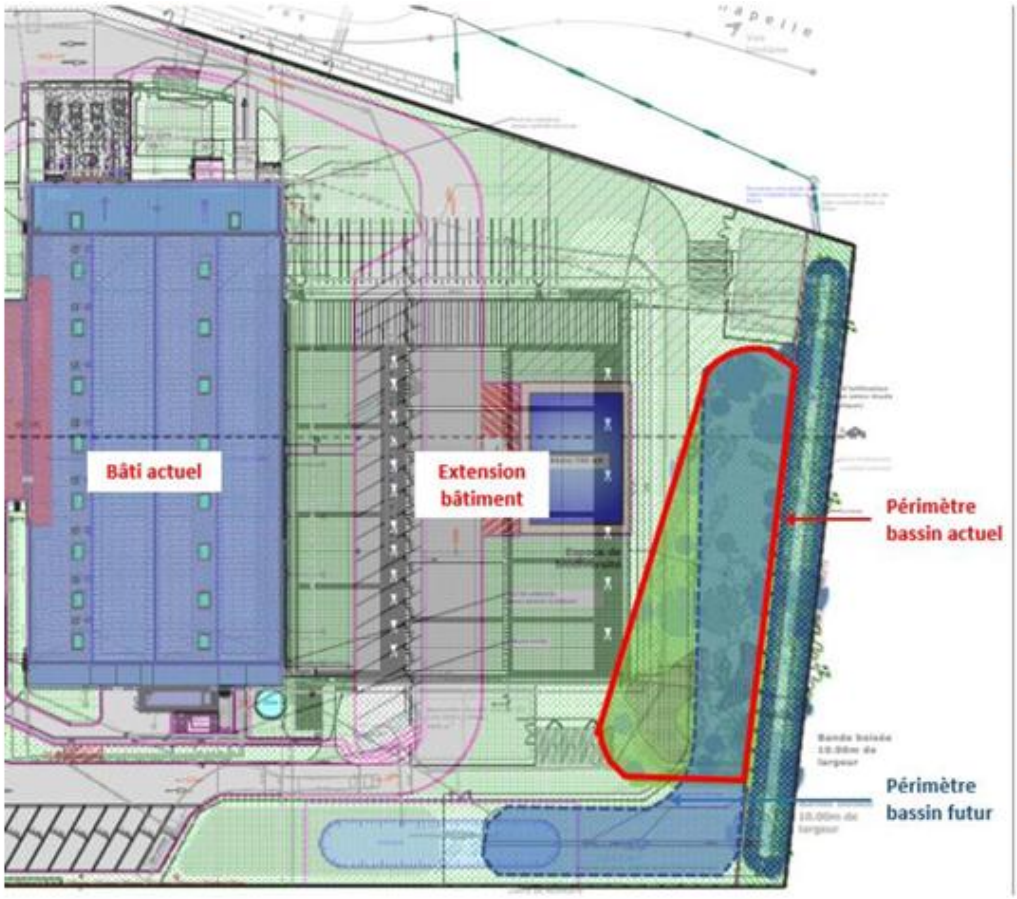
La conclusion de la première étude écologique est la suivante :

« 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.

### 3.2.11.2 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.

### 3.2.12 Incidences Natura 2000

#### 3.2.12.1 Présentation des sites Natura 2000 environnants

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).

#### 3.2.12.2 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.**

## 3.3 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets connus

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

**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.**

## 3.4 Compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs

### 3.4.1 Compatibilité du site aux 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).**

**<u>Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières</u>**

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**

### 3.4.2 Compatibilité du projet au 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).

### 3.4.3 Compatibilité du site aux orientations du SDAGE / SAGE

La conformité du projet a été réalisée dans le cadre de l'Etude d'Incidence en PJ4 du présent dossier.

### 3.4.4 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.

### 3.4.5 Conformité du projet avec les 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.**