

ANNEXE 8

NOTICE COMPLEMENTAIRE

Pour rappel, le projet s'implante sur un site existant localisé au sein d'une ZAC à proximité de grands axes tels que la RN814 et la RN158. Ce site est déjà en exploitation et dédié à des activités logistiques frigorifiques.

Le projet consiste à construire une extension comportant une cellule de stockage exploitée à une température de -25°C associée à un quai réfrigéré maintenu à 2/4°C, deux tunnels de congélation et des locaux techniques dont notamment une salle des machines fonctionnant à l'ammoniac.

Le projet d'extension pourra être source de nuisances sonores et de rejets atmosphériques dues notamment à l'accroissement du trafic de PL et à la mise en place d'installations de réfrigération supplémentaires sur le site.

Les potentiels impacts liés à l'activité du site sur l'environnement sont déjà présents. Les effets de la future extension en termes de bruit et d'émissions seront minimes par rapport aux activités et au trafic alentours.

La présente annexe a pour objectif de présenter de manière plus détaillée les incidences principales du site et les mesures mises en œuvre pour le projet sur les sujets à enjeux qui sont les suivants :

- Paysage
- Air
- Bruit
- Trafic

1. IMPACT SUR LE PAYSAGE

1.1 DESCRIPTION ET INCIDENCES

Le projet consiste en la construction d'une extension sur la partie Sud du site avec dépôt de permis de construire, pour une emprise au sol d'environ 5 880 m² sur le terrain existant d'emprise foncière d'environ 5,3 ha.

🌀 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 logistiques et ERP présents au niveau de la ZAC Object'Ifs Sud. Une zone d'habitations est également présente à environ 500 mètres au Sud du site. La qualité paysagère du site d'étude autour du terrain d'implantation du projet est faible.

D'une manière générale, le projet d'extension sera à l'origine d'une artificialisation du site par la création d'une cellule de stockage et de locaux techniques. Cette artificialisation constitue le principal impact sur le paysage. Il est toutefois à noter que la zone d'implantation du projet est déjà partiellement artificialisée de par la présence de la voirie et de zones d'attente pour les PL.



Le projet ne nécessite pas la démolition de bâtiments mais impliquera de déplacer une partie de la voirie interne pour contourner la nouvelle cellule et la réserve incendie présente au Sud du site.

🌀 Espaces extérieurs

Le site existant dispose d'espaces extérieurs bien aménagés comprenant des parkings pour véhicules légers et des zones d'attente dédiées aux poids lourds, ainsi que des aménagements paysagers avec arbres et pelouses régulièrement entretenus.

Dans le cadre du projet d'extension, il n'est pas prévu d'ajout ou de modification des parkings existants. Toutefois, une zone de stationnement pour poids-lourds présente actuellement au Sud du bâtiment sera supprimée pour laisser place à la cellule en extension.

STEF TRANSPORT IFS Site d'Ifs (14)	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Cas par cas Annexe 8 – Notice complémentaire
---------------------------------------	---	--

1.2 MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET

🌀 Architecture

Dès sa conception, le projet est étudié afin de l'intégrer au mieux dans son environnement. Le bâtiment en extension sera partiellement dissimulé des habitations situées au Sud par des arbres déjà en place sur le site. L'extension aura une hauteur similaire à celle du bâtiment existant.

🌀 Paysagement général :

La construction laissera la place à une surface d'espaces verts (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 de l'extension dans le terrain d'implantation et dans la ZAC.

2. INCIDENCES SUR L'AIR

2.1 DESCRIPTION ET INCIDENCES

Les principales sources de rejets atmosphériques seront liées :

- au fonctionnement discontinu des zones de charge des batteries (dégagement d'hydrogène) ;
- à l'envol de matériaux légers ;
- aux fluides des groupes froids existants (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. Ces rejets sont déjà présents sur le site.

Concernant l'ammoniac, il s'agit d'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 du dossier de demande d'autorisation environnementale pour ses propriétés physico-chimiques et toxicologiques.

2.2 MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET

🌀 Hydrogène

Dans le local de charge présent au sein du bâtiment existant, la ventilation est adaptée et un système de détection d'hydrogène est présent.

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

STEF TRANSPORT IFS Site d'Ifs (14)	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Cas par cas Annexe 8 – Notice complémentaire
---------------------------------------	---	--

☞ Envois de matériaux légers – Déchets

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

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

☞ Fluides frigorigènes et ammoniac

Il n'est pas prévu d'ajout de fluides frigorigènes (autre que l'ammoniac) dans le cadre de l'extension.

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

☞ Gaz d'échappement

Le trafic moyen existant pour les poids-lourds est de l'ordre de 80 véhicules par jour. Dans le cadre des modifications, il est prévu une augmentation de l'ordre de 20 à 25 poids-lourds par jour.

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 sera réduite.

3. INCIDENCES EN TERMES DE BRUIT

3.1 DESCRIPTION ET INCIDENCES

Réglementation

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

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.

Sources de bruit dans l'environnement

Sur ce site, les sources de bruit identifiées sont associées à la circulation automobile des axes voisins (D120, RN158, RN814) et aux activités voisines.

Les habitations les plus proches sont situées à environ 400 m au Sud.

Sources de bruit en fonctionnement

Seule la circulation de camions se fera à l'extérieur. Toutes les autres activités de manutention se feront à l'intérieur des bâtiments.

Les sources sonores dues à l'activité seront essentiellement liées aux allers et venues des camions de livraisons.

Le site ne fera pas usage d'équipements bruyants de type sirènes, mégaphones... à l'exception des alertes de sécurité (alarme incendie, anti-intrusion...).

Le bruit sera principalement lié au trafic des PL et VL sur le site et aux installations de réfrigération. Pour mémoire, le site d'implantation du projet est déjà en exploitation. Le trafic supplémentaire engendré par l'extension est faible par rapport au trafic actuel.

3.2 MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET

Le projet a été pensé de façon à minimiser les impacts sonores du site sur les extérieurs.

Ainsi, plusieurs mesures permettant de réduire l'impact acoustique du projet seront prises :

- La vitesse de circulation des camions sera réduite sur le site,
- L'implantation des quais de l'extension se fera à l'opposé des habitations les plus proches,
- Les moteurs de traction seront à l'arrêt durant les opérations de chargement / déchargement,
- Les équipements bruyants (condenseur évaporatifs) seront choisis de manière à limiter leur niveau sonore,
- L'absence de sirènes périodiques.

STEF TRANSPORT IFS Site d'Ifs (14)	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Cas par cas Annexe 8 – Notice complémentaire
---------------------------------------	---	--

4. IMPACT SUR LE TRAFIC

4.1 DESCRIPTION ET INCIDENCES

Pour mémoire, le site actuel est en exploitation et génère donc déjà un trafic routier. Le projet s'implante en ZAC à proximité de la route nationale N814. 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.

Type de véhicules	Rotation – Trafic moyen existant	Rotation – Trafic moyen avec extension
Véhicules légers (personnel et visiteurs)	115 à 120 / jour	135 à 140 / jour
Camions/poids-lourds (réceptions/expéditions)	80 / jour	105 / jour

La plateforme logistique est accessible, sans traverser de zones d'habitations, via le boulevard Clément Ader depuis la route nationale RN814 ou depuis la RN 158.

4.2 MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS 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).

Les poids-lourds dispose d'une entrée et d'une sortie distincte. Une fois sur le site, ces derniers sont orientés vers les zones de quai. 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.

🌀 Parking des véhicules automobiles (personnels - visiteurs) :

Trois parkings véhicules légers sont présents au niveau de l'entrée du site. Les véhicules légers et deux roues accèdent directement à ces parkings par une entrée dédiée et ne circulent pas sur l'ensemble de la périphérie du site. Les parkings ne seront pas modifiés dans le cadre de l'extension. Ils sont dimensionnés pour accueillir l'effectif supplémentaire lié à l'extension.

🌀 Consignes de circulation

Des consignes seront établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels 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 enrobées afin de ne pas générer de poussières.

5. INCIDENCES CUMULEES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES

Les projets existants ont été recherchés sur le site de la DREAL Normandie, 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 - commune d'Ifs et 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'ilot 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 Diguët 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

Au vu de la nature des projets, des activités des sites existants aux alentours et vu les modifications engendrées par le projet d'extension, les effets cumulés potentiels concernent essentiellement le trafic (et ses rejets atmosphériques) et le bruit.

Une demande d'autorisation environnementale ICPE sera déposée, elle traitera des incidences du projet sur l'environnement.