

Composantes environnementales		Enjeu	Impact résiduel	Mesures d'accompagnement
Domaine	Sous-domaine			
Environnement biologique	Faune, flore et habitats	Modéré	Faible	Pour réduire l'impact sur la faune, la flore et les habitats naturels du site : <ul style="list-style-type: none"> - Adaptation de la période des travaux sur l'année ; - Evitement des stations d'Orobanche de la Picride ; - Mise en place d'un suivi écologique en phase chantier ; - Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes ; - Installation d'abris ou de gîtes artificiels ; - Dispositif de limitation des nuisances envers la faune ; - Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier ; - Plantations diverses : visant la mise en valeur des paysages ; - Gestion écologique des habitats dans la zone du projet ; - Formation sensibilisation du personnel ; - Gestion écologique des habitats ; - Valorisation et intégration de la friche à Orobanche de la Picride ; - Aménagement ponctuel complémentaires à autre mesure ; - Suivi environnemental pré-chantier ; - Suivi faune-flore post-chantier et implantation.
			<p>Les aménagements projetés prendront place au sein de parcelles intégrées à une zone réglementairement vouée à l'accueil d'activités économiques. Les terrains sont en partie artificialisés et occupés par des surfaces minérales (bâtiment PSA actuellement en cours de destruction, voiries). Les habitats naturels rencontrés sur l'emprise du projet montrent que le site est dominé par des jachères nées de l'abandon des pratiques agricoles sur le site. Les autres habitats naturels rencontrés (prairies, friches, fourrés et boisement) peuvent être qualifiés d'enjeu modéré.</p> <p>Concernant la flore, l'enjeu varie de faible à fort localement, les espèces présentant un intérêt patrimonial sont localisées à l'extrême Nord-Est du site, zone non-concernée par les aménagements projetés par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT. A noter également la présence d'espèces invasives sur une emprise non-négligeable des terrains du projet.</p> <p>L'avifaune et les mammifères terrestres présentent un enjeu allant de faible à modéré (présence du Chardonnet élégant et du Lapin de garenne). Les Chiroptères, l'Herpétofaune et l'Entomofaune présentent un enjeu faible.</p> <p>Les investigations réalisées concernant l'éventuelle présence de zones humides sur l'emprise du projet ont été réalisées selon les critères pédologiques et floristiques. L'étude a permis de conclure que les terrains du projet ne présentaient un caractère humide avéré.</p>	

Composantes environnementales		Enjeu	Impact résiduel	Mesures d'accompagnement
Domaine	Sous-domaine			
Environnement physique	Sols	Modéré	Faible	<p>Pour réduire l'impact sur les sols :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les sols des zones d'activités et des locaux techniques seront étanches, - Les marchandises et déchets inhérents à l'activité humaine sur site seront stockés et gérés de telle façon à éviter tout contact avec les eaux de pluviales, - Les voies de circulation seront imperméabilisées, - Les écoulements seront retenus sur le site.
			<p>Les prélèvements effectués dans le cadre de la cessation d'activité partielle de la société PSA menés à l'échelle des parcelles sollicitées par les sociétés CARGO PROPERTY DEVELOPMENT ont permis de déceler plusieurs spots de pollution. A ce jour, une partie des principales sources de pollution a été traitée, toutefois les travaux ont permis d'identifier de nouvelles sources. A ce jour aucun plan de gestion n'a été validé par l'administration.</p> <p>En tout état de cause, les terrains restitués par PSA présenteront un état compatible avec un usage futur industriel tel que prévu par la réglementation en vigueur.</p> <p>A l'échelle des futures activités de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT, un impact pourrait uniquement être induit par une situation de fonctionnement accidentelle ou dégradée.</p>	
Environnement physique	Hydrogéologie	Modéré	Faible	<p>Pour réduire l'impact du projet sur l'hydrogéologie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Application des mesures destinées à réduire l'impact du projet sur les sols (Cf. Ligne précédente), - Poursuite du suivi de la qualité des eaux souterraines par la société PSA au moyen d'un réseau de piézomètres, - les eaux pluviales de voiries qui seront infiltrées sur site transiteront par un séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre le bassin d'infiltration, - une vanne de confinement automatique et manuelle permettra de dévier les eaux pluviales vers un bassin étanche, - la qualité des eaux pluviales infiltrées sur site sera régulièrement contrôlée.
			<p>Les investigations menées sur les eaux souterraines circulant au droit de la zone industrielle de l'Espérance et au droit du site PSA ont révélé des concentrations anormales en métaux lourds (dont Chrome VI) et en solvants chlorés. L'origine de cette pollution n'a pas été clairement définie puisqu'elle concerne le site PSA mais également deux anciens sites industriels localisés à proximité. Un suivi périodique est actuellement mené par la société PSA au moyen d'un réseau composé de 8 piézomètres (dont 2 sont localisés sur l'emprise du futur établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT).</p> <p>A l'échelle des terrains du projet, la profondeur moyenne de la masse d'eau varie entre 17,5 et 18 m par rapport au niveau du terrain naturel.</p> <p>Au droit du projet, la nappe « Bathonien-bajocien de la plaine de Caen et du Bessin » (HG308), constituera le milieu naturel récepteur final des eaux pluviales produites au sein de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT.</p>	

Composantes environnementales		Enjeu	Impact résiduel	Mesures d'accompagnement
Domaine	Sous-domaine			
Environnement physique	Hydrologie	Faible	Très faible	Pour réduire l'impact sur le réseau hydrologique du secteur d'étude : <ul style="list-style-type: none"> - les eaux usées sanitaires seront rejetées dans le réseau public de gestion des eaux usées puis traitées par la station d'épuration du Nouveau Monde qui dispose de capacités épuratoires suffisantes, - en cas de déversement accidentel sur les voiries du site, l'éventuelle pollution pourra être confinée dans le bassin étanche de 5 500 m³ grâce à l'activation d'une vanne (automatique et manuelle) permettant, la déviation des eaux vers ce bassin étanche et la mise en rétention du site, - les éventuelles eaux d'extinction incendie seraient contenus sur le site par le biais d'une vanne (automatique et manuelle) placée sur les réseaux de gestion des eaux pluviales et via le bassin étanche, - la qualité des eaux pluviales infiltrées ou rejetées au réseau sera régulièrement contrôlée.
			Les eaux pluviales produites au sein de l'établissement ne rejoindront pas une masse d'eau superficielle, l'intégralité des eaux sera infiltrée à la parcelle. Les modalités de gestion des eaux envisagées sur le site sont compatibles avec le Schéma de Gestion et d'Aménagement des eaux en vigueur sur le secteur : SDAGE « Seine-Normandie » ainsi qu'avec les orientations du SAGE « Orne Aval-Seulles » qui préconise notamment l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.	
Environnement physique	Risques naturels	Limité	Faible	Pour réduire les risques vis-à-vis des risques naturels sur le site : <ul style="list-style-type: none"> - pas de création d'obstacle à l'écoulement des eaux, - le bâtiment de stockage sera dépourvu de sous-sols, - aucune opération de terrassement ou d'aménagement de grande envergure n'est prévue, - aucune exploitation du sol n'est prévue.
			Les risques naturels recensés sur le secteur sont les suivants : aléa faible pour la sismicité, risque faible pour les mouvements de terrain, etc. La partie Nord-Est du site est concernée par un aléa modéré à fort pour ce qui est du phénomène de remontée de nappes. Dans le cadre du projet, aucun aménagement n'est envisagé à ce niveau des terrains. Le site est par ailleurs situé en dehors de tout zonage réglementaire relatif aux inondations par débordement de cours d'eau. Les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal sont tout de même concernées par douze arrêtés de catastrophes naturelles qui n'ont globalement pas concerné les terrains du projet.	

Composantes environnementales		Enjeu	Impact résiduel	Mesures d'accompagnement
Domaine	Sous-domaine			
	Risques technologiques	Faible	Faible	Aucune mesure n'est proposée par rapport aux risques technologiques du secteur, ce risque étant lié au risque nucléaire.
			<p>Les terrains du projet sont situés à proximité d'une voie routière (périphérique de Caen) et d'une voie ferrée concernées par le risque TMD. Toutefois les aménagements projetés, et notamment le bâtiment de stockage, seront suffisamment éloignés de ces infrastructures pour limiter le risque inhérent au transport de matières dangereuses à proximité du site.</p> <p>Concernant le risque industriel lié à la présence d'ICPE à proximité du projet, il est précisé que seules les installations de la société PSA sont localisées à proximité du projet. Ces installations abritent des chaînes d'assemblage de sous-ensembles automobiles, peu de matières combustibles sont donc susceptibles d'être présentes au sein de ces installations. Une distance de plus de 65 mètres séparera l'entrepôt de stockage du bâtiment PSA le plus proche, aussi le risque représenté par les installations de la société PSA demeure très faible.</p> <p>Enfin, il est rappelé que le projet n'est pas situé à proximité d'un aéroport. Le risque de chute d'aéronefs peut donc être considéré comme nul.</p>	
	Air	Modéré	Faible	<p>Pour réduire l'impact sur la qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> - entretien et contrôle réguliers des véhicules et des chaudières de l'établissement, - utilisation d'AdBlue pour l'alimentation des poids-lourds et respect des normes EURO 6, - voies de circulation recouvertes d'enrobé, - site disposant, à termes, de la certification ISO 14001, - mise en place de panneaux photovoltaïques sur une partie des toitures du bâtiment de stockage ou au niveau des parkings réservés aux véhicules légers, - projet certifié BREEAM niveau Very good, - utilisation rationnelle des énergies.

Tableau 45 : Synthèse des contraintes environnementales, des impacts du projet et des mesures identifiées

CHAPITRE C.

ÉVALUATION DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTÉ HUMAINE

PREAMBULE

CONTEXTE ET OBJECTIF

Ce chapitre s'inscrit dans le cadre réglementaire de l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale de la future plateforme logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal.

Il présente l'Évaluation des Risques Sanitaires liés aux émissions du futur site.

Le cadre réglementaire général des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) en ce qui concerne l'évaluation des risques sanitaires est constitué par la loi n°76-663 du 19 juillet 1976. Cette loi a été abrogée et intégrée dans le livre V du Code de l'Environnement, et ses décrets d'application, en particulier le décret n°77-1133 du 21 septembre 1977 modifié, abrogé et codifié aux articles R.512-1 à R.517-10 du Code de l'Environnement (le décret modificatif n°2000-258 du 20 mars 2000 a notamment fait apparaître le mot « santé » en plus du mot « hygiène »).

Le risque sanitaire peut être le résultat de l'existence concomitante de trois facteurs :

- une source de pollution constituée d'une ou de plusieurs substances,
- un vecteur de transport et de dispersion des polluants, c'est-à-dire un milieu par lequel transite le polluant (eau de surface, eau souterraine, sol, air),
- une cible, le récepteur du polluant (ici l'homme, en tant que résident autour du site et les animaux).

Il apparaît ainsi nécessaire d'évaluer ce ou ces risques sanitaires induits par le fonctionnement d'une installation afin de mettre en place, si besoin, des mesures de gestion adéquates.

La démarche appliquée dans le cadre de ce dossier est tirée de la **circulaire DEVP-1311673C publiée le 9 août 2013** et relative à la « démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation », de la direction générale de la prévention des risques et la direction générale de la santé.

Selon cette circulaire, l'analyse et la gestion environnementale des risques sanitaires chroniques consistent à :

- identifier les principales substances émises par l'installation,
- hiérarchiser les substances susceptibles de contribuer au risque chronique,
- identifier les principales voies de transfert des substances dans l'environnement,
- identifier les zones susceptibles d'être impactées ainsi que les zones présentant des enjeux ou des usages particuliers,
- dimensionner les niveaux d'émission de chacune des substances,
- mettre en œuvre un plan de surveillance environnementale lorsque le risque est avéré.

METHODOLOGIE

La démarche d'Évaluation des Risques Sanitaires présentée au présent chapitre est basée sur les recommandations de la circulaire du 9 août 2013, qui préconise que « *l'analyse des effets sur la santé requise dans l'étude d'impact [doit être] réalisée sous une forme qualitative* » pour les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) non mentionnées à l'annexe I de la directive n°2010/75/UE relative aux émissions industrielles (directive IED).

Dans le cas présent, la plateforme ne relèvera pas d'une installation dite « IED » et l'objet de la présente Évaluation des Risques Sanitaires est donc :

- d'identifier les émissions de l'installation pouvant avoir des effets sur la santé,
- de qualifier les enjeux sanitaires ou environnementaux éventuels,
- ainsi que les éventuelles voies de transfert de polluants.

Les éléments de méthodologie, appliqués ci-après, proviennent du guide publié par l'INERIS en août 2013 relatif à l' « Évaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires ».

Ainsi, cette étude d'évaluation des risques sanitaires respecte les principes suivants :

- le principe de prudence scientifique,
- le principe de proportionnalité,
- le principe de spécificité,
- le principe de transparence.

Les étapes observées dans l'élaboration de cette approche qualitative des risques sanitaires inhérents au fonctionnement de la plateforme logistique sont les suivantes :

➤ Évaluation des émissions de l'installation

Cette évaluation consiste à décrire l'ensemble des sources de polluants présentes sur l'installation et à caractériser leurs émissions de façon qualitative. Les émissions atmosphériques (canalisées et diffuses) et les effluents aqueux sont à considérer, lors d'un fonctionnement normal moyen.

➤ Caractérisation des enjeux et des voies d'exposition

Cette étape consiste à définir la situation géographique du site, les milieux d'exposition (habitats, commerces, terrains, voies de passage, etc.), etc. La population de la zone d'étude est par ailleurs décrite, une attention plus particulière étant accordée aux personnes les plus exposées du fait de leur localisation, et les plus vulnérables du fait notamment de leur âge (enfant, personnes âgées) ou de leur état de santé (établissements de soin).

Une fois les voies d'exposition établies et les substances présentant un intérêt choisies, un **schéma conceptuel** est élaboré. Il a pour objectif de préciser les relations entre les sources de pollution et les substances émises, les différents milieux et vecteurs de transfert et les milieux d'exposition, leurs usages et les points d'exposition.

I. EVALUATION DES EMISSIONS DE L'INSTALLATION

La caractérisation du projet a déjà été développée de façon détaillée dans la première partie du présent dossier de demande d'autorisation environnementale « Notice de Renseignements » et en préambule de la présente étude d'impact. Nous rappellerons ci-après les informations principales permettant d'identifier et de caractériser les risques sanitaires potentiels vis-à-vis des populations riveraines du site.

I.1. RAPPEL DES ACTIVITES ET DES INSTALLATIONS DU SITE

Les activités entreprises au niveau des cellules de l'entrepôt de Mondeville et Cormelles-le-Royal consisteront à la réception, à l'entreposage et à l'expédition de produits finis manufacturés.

Des opérations transversales de palettisation (réalisation d'une palette) à partir de colis de produits différents pourront également être entreprises sans toutefois que du déconditionnement important touchant notamment l'intégrité des produits finis ne soient induits. Ainsi, l'établissement sera composé par :

- 8 cellules de stockage de produits dits « secs » de surface unitaire d'environ 6 000 m², numérotées de 1 à 8. La cellule 1 sera dotée de 3 sous-cellules pour le stockage de produits spécifiques (inflammables et aérosols) et la recharge des engins de manutention.
- une cellule de 6 000 m² sera dédiée à la gestion des emballages,
- 2 à 3¹² cellules de stockage frigorifiques de surface unitaire d'environ 6 000 m²,
- 2 blocs bureaux et locaux sociaux en R+1 situés, en façade Est de l'entrepôt d'une surface respective d'environ 1 000 m² et 275 m² et 1 bloc bureaux en rez-de-chaussée également en façade Est de l'entrepôt d'une surface de 420 m²,
- 1 local technique abritant la chaufferie ainsi que les installations électriques comprenant le TGBT et poste de transformation électrique de 170 m² accolé à la façade Ouest de l'entrepôt,
- 1 local technique abritant les installations de production de froid de 370 m² accolé à la façade Est de l'entrepôt,
- 1 local extérieur de 182 m² dédié à la charge de transpalettes électriques,
- 1 dalle béton de 6 000 m² dédié au stockage de boissons, localisé en façade Sud de l'entrepôt et 1 auvent de 320 m² dédié à la gestion des emballages, localisé en façade Ouest de l'entrepôt,
- 1 local sprinklage de 84 m², associé à deux cuves de 1 047 m³, localisé à l'Est du bâtiment entrepôt et un local de 78 m² abritant le surpresseur alimentant le réseau incendie interne de l'établissement associé à une cuve de 1 200 m³.
- 1 poste de garde de 265 m², localisé à proximité de la zone d'attente pour poids-lourds,
- 1 parking dédié aux véhicules légers offrant 559 places dont 112 réservés aux véhicules électriques,
- 1 aire d'attente pour poids-lourds,
- 2 ouvrages de gestion des eaux.

Les produits qui y seront stockés seront diversifiés : alimentaire, grande distribution, high-tech, produits blancs et bruns, etc. et potentiellement des produits sensibles.

¹² Les cellules 11 et 12 pourront être fusionnées afin de former une cellule d'environ 12 000 m²

I.2. LES REJETS D'EFFLUENTS AQUEUX

Le fonctionnement du bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal sera à l'origine de la production de plusieurs types d'effluents aqueux qui seront :

- des eaux usées domestiques,
- des eaux pluviales de toitures,
- des eaux pluviales de voiries.

L'activité de l'établissement ne sera pas source de production d'eau industrielle.

Les eaux usées domestiques ne présenteront pas de caractère dangereux et seront traitées par la station d'épuration du Nouveau Monde. Les effluents seront issus des sanitaires, des douches et des salles de pause.

Les eaux de lavage des bâtiments seront également rejetées au réseau public d'assainissement. Celles-ci ne seront pas susceptibles de contenir des polluants spécifiques.

Les eaux pluviales de toiture (eaux non susceptibles d'être polluées) seront dirigées vers un bassin d'infiltration.

Les eaux pluviales de voirie (eaux susceptibles d'être polluées notamment par des hydrocarbures et des matières en suspension) seront recueillies via des jeux de pentes dans un réseau dédié puis orientées vers un séparateur d'hydrocarbures placé en amont du bassin d'infiltration.

Les réseaux de gestion des eaux pluviales seront munis d'une vanne (automatique et manuelle) permettant de dévier les effluents vers un bassin étanche. Enfin, l'établissement sera doté d'une cuve de 10 m³ qui permettra de recueillir les eaux issues des opérations de lavage des engins de manutention. Les effluents collectés seront gérés en tant que déchets via un prestataire dédié à cet effet.

Résultat du mode de gestion et de traitement des effluents aqueux garantissant un rejet d'eau dépourvu de tout polluant dans le milieu naturel, les rejets en eau ne feront pas l'objet d'une évaluation des risques sanitaires plus approfondie.

I.3. LES EMISSIONS ATMOSPHERIQUES

Le fonctionnement du bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal sera à l'origine de la production de plusieurs types de rejets à l'atmosphère qui seront :

- les installations de combustion,
- le trafic routier des véhicules routiers légers et lourds liés à l'exploitation.

I.3.1. CARACTERISTIQUES DES POLLUANTS EMIS

Depuis le siècle dernier, la pollution de l'air à l'échelle des grandes villes et des zones fortement peuplées fait l'objet de mesures et d'analyses, parce que c'est là que se situe la plupart des sources de pollution dues aux activités humaines et que la majeure partie de la population réside en respirant l'air pollué.

La plupart des polluants atmosphériques classiques (SO_2 , NO_x , CO , O_3 , plomb et particules) ont des effets sur la santé humaine, les écosystèmes et les monuments. Ces effets sont présentés ci-après.

I.3.1.1. Le dioxyde de carbone

L'importance attribuée au CO_2 provient de l'accroissement rapide de la concentration de ce gaz dans l'atmosphère par suite d'une augmentation de la consommation d'énergie fossile dans le monde et d'une diminution importante des couverts forestiers (une forêt de type tropical absorbe de 1 à 2 kg de CO_2 par m^2 et par an tandis qu'une forêt européenne ou un champ cultivé n'absorbe que de 0,2 à 0,5 kg de CO_2 par m^2 et par an).

Par ailleurs les océans jouent un rôle essentiel dans le maintien de l'équilibre général en carbone. L'augmentation de CO_2 dans l'atmosphère, dans les proportions que nous connaissons, ne poserait probablement pas de problème à l'homme avant très longtemps s'il n'y avait pas le phénomène d'accroissement de l'effet de serre et ses conséquences potentielles d'ordre socio-économique plus ou moins dramatiques selon les experts.

Comparée aux émissions des autres pays, la France se trouve très bien placée avec un peu moins de 2 tonnes de Carbone par habitant et par an.

I.3.1.2. Le monoxyde de carbone

Le monoxyde de carbone est un gaz toxique et inodore, il diffuse à travers la paroi alvéolaire des poumons (lieu de contact des échanges respiratoires entre air et sang), se dissout dans le sang, puis se fixe sur l'hémoglobine, bloquant l'apport d'oxygène à l'organisme.

Sa concentration maximum dans les locaux de travail est fixée réglementairement à 55 mg/m^3 .

La surveillance des paramètres de combustion avec une sur-oxygénation du combustible permet de garantir l'obtention dans les fumées du dioxyde de carbone (ou gaz carbonique) non toxique, en éliminant les risques de production de monoxyde de carbone toxique.

I.3.1.3. Les oxydes d'azote

Le dioxyde d'azote (NO₂) est à l'origine de troubles de la santé : en particulier, irritation des voies respiratoires. Il a par ailleurs un effet néfaste incontesté sur l'environnement.

Il est en partie responsable de la formation de pluies acides qui contribuent au dépérissement des forêts. En présence d'eau, le NO₂ se transforme en acide nitrique (HNO₃).

Les pluies acides seraient dues pour 1/3 aux NO_x et pour les 2/3 aux SO_x (oxydes de soufre).

Lors de la combustion du gaz naturel, les sources d'oxydes d'azote sont l'azote moléculaire (N₂) et l'oxygène moléculaire (O₂) présents dans l'air comburant. Il n'y a pas comme avec d'autres combustibles de production d'oxydes d'azote à partir de l'azote contenu dans le gaz naturel.

Plusieurs mécanismes de formation de NO ont été identifiés, mais la réaction prépondérante résulte de l'oxydation de l'azote contenu dans l'air comburant pour les gaz de combustion à haute température (environ 1 300°C).

La concentration en oxydes d'azote produite est corrélée à la température, à la teneur en oxygène et au temps de séjour en zone à haute température.

I.3.1.4. Le dioxyde de soufre

Les rejets de SO₂ sont dus en grande majorité à l'utilisation de combustibles fossiles soufrés (charbon, lignite, coke de pétrole, fuel lourd, fuel domestique, gazole). Tous les utilisateurs de ces combustibles sont concernés.

Quelques procédés industriels émettent également des oxydes de soufre (production de H₂SO₄, production de pâte à papier, raffinage du pétrole, etc.). Même la nature émet des produits soufrés (volcans).

Les plus gros émetteurs sont généralement les centrales thermiques, les raffineries, les grandes installations de combustion, etc. Le gaz naturel, le GPL, le bois sont des combustibles pas ou très peu soufrés.

I.3.1.5. Les particules

Sous ce terme sont regroupées toutes les substances solides et liquides de taille comprise entre 0,001 et 50 µm.

Les particules de taille inférieure à 10 µm, dites PM10, restent en suspension dans l'air. Les autres se déposent à proximité du point d'émission et contribuent au phénomène d'encrassement des bâtiments.

Les particules les plus grosses sont stoppées dans les voies respiratoires supérieures. Les plus fines pénètrent profondément et restent bloquées au niveau alvéolaire. Ainsi, les poussières agissent en synergie avec les oxydes de soufre et peuvent à taux élevé irriter les voies respiratoires.

Il est à noter que l'ensemble des particules sont régulièrement mises en cause, pour de faibles teneurs comme celles que l'on observe dans nos villes, dans :

- la survenue à court terme de troubles respiratoires, comme des épisodes asthmatiques,
- les variations de l'activité sanitaire (consultations, urgences hospitalières),
- la mortalité cardiovasculaire ou respiratoire.

I.3.2. CARACTERISTIQUES DES REJETS DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION

Deux chaudières, de 0,9 MW de puissance unitaire, seront implantées sur le site afin d'assurer le maintien hors gel de l'entrepôt (pour la protection des produits stockés). Le combustible utilisé sera du gaz naturel, l'un des combustibles les moins polluants et disposant d'un bon rendement de combustion.

Les rejets liés à ces installations seront donc essentiellement du monoxyde de carbone (CO), du dioxyde de carbone (CO₂) et des oxydes d'azote (NO_x).

De par leur puissance cumulée supérieure au seuil de 1 MW, ces installations relèveront du régime de la déclaration avec contrôle pour la rubrique 2910 A de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur fonctionnement sera donc encadré par les dispositions de l'arrêté ministériel du 3 août 2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910 « Combustion ».

Dans le but d'assurer une bonne dispersion atmosphérique des effluents gazeux provenant de ces chaudières, une cheminée sera installée selon les règles de l'art, en tenant notamment compte des éventuels obstacles que pourraient constituer les bâtiments.

En outre, les chaudières choisies seront dotées des équipements à haut rendement et le brûleur sera à basse émission d'oxydes d'azote (NO_x).

Remarque : Le local sprinkler et le local incendie seront équipés de groupes motopompes fonctionnant au diesel. Ces groupes seront mis en fonctionnement chaque semaine pour réaliser le contrôle du bon fonctionnement. En complément, un groupe électrogène sera également présent au sein de l'établissement.

La durée de combustion pour ces essais est de moins de 30 min par groupe motopompe. Ces groupes seront utilisés dans le cas d'un déclenchement d'incendie, c'est-à-dire lors d'un événement accidentel. En conséquence, du fait de son usage sporadique, son effet sur la santé humaine est considéré comme négligeable à ce stade de l'étude.

Résultat des règles d'implantation (local dédié, cheminée de dispersion) et des modalités de fonctionnement (gaz naturel, rendement) encadrant ces chaudières, les rejets de « combustion » ne feront pas l'objet d'une évaluation des risques sanitaires plus approfondie.

I.3.3. CARACTERISTIQUES DES REJETS DU TRAFIC ROUTIER

Les gaz d'échappement des véhicules sont composés de dioxyde de carbone (CO₂), de monoxyde de carbone (CO), de dioxyde de soufre (SO₂) et de particules fines de combustion (poussières noires).

De tels polluants atmosphériques, en trop fortes concentrations dans l'air, peuvent induire des effets sur la santé et en particulier sur certaines populations à risques telles que les enfants en bas âge, les personnes âgées ou encore des personnes souffrant de maladies pulmonaires. Cette forme de pollution peut entraîner diverses pathologies telles que des maladies cardio-vasculaires mais surtout des affections respiratoires (asthme...).

La mise en exploitation du bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sera à l'origine d'un trafic de poids-lourds estimé à 230 unités par jour soit 460 passages par jour (en comptabilisant les entrées et les sorties).

Le trafic des véhicules légers du personnel est estimé à 400 unités (salariés et visiteurs) par jour en considérant que chaque salarié emprunte son propre véhicule, ce qui est une hypothèse majorante, soit 800 passages par jour.

Bien que le trafic soit un impact non négligeable dans le cas de la création d'un entrepôt de grandes dimensions, celui-ci ne constitue pas un véritable risque, ni en terme de pollution de proximité, ni en terme de santé publique pour les populations locales.

En effet, la principale mesure visant à lutter contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier consiste essentiellement à respecter les normes fixées par la réglementation européenne (Euro 6) en matière de rejets des gaz d'échappement des véhicules d'exploitation (véhicules et engins homologués faisant régulièrement l'objet de contrôles). De plus, et dans la mesure du possible, les poids lourds stationneront moteur éteint durant les chargements et déchargements.

Par ailleurs, l'ensemble des voies de circulation, de manœuvre et de stationnement auxquels auront accès ces véhicules sera recouvert d'enrobé ou de béton ce qui permettra de limiter tout envol significatif de poussières lors du passage des véhicules.

Enfin, selon l'Observatoire des Pratiques de l'Évaluation des Risques Sanitaires dans les études d'impact, lorsque les engins liés à une activité débouchent sur des voies prévues pour supporter le trafic et qui ne sont pas saturées (ce qui est le cas ici), il n'est pas nécessaire à l'industriel de mesurer l'impact sanitaire de son fret, les axes empruntés ayant en effet eux-mêmes dû faire au préalable l'objet d'études d'impact sur le trafic prévisionnel.

Résultat des règles d'implantation (surfaces imperméabilisées, axes routiers de desserte) et des modalités de fonctionnement (contrôles techniques de véhicules, vitesse limitée) encadrant le trafic des véhicules routiers, les rejets liés au « trafic » ne feront pas l'objet d'une évaluation des risques sanitaires plus approfondie.

I.4. LES EMISSIONS SONORES

L'échelle de bruit donnée par l'ADEME, et reportée ci-dessous, donne une comparaison avec des niveaux de bruit d'activités de la vie courante :

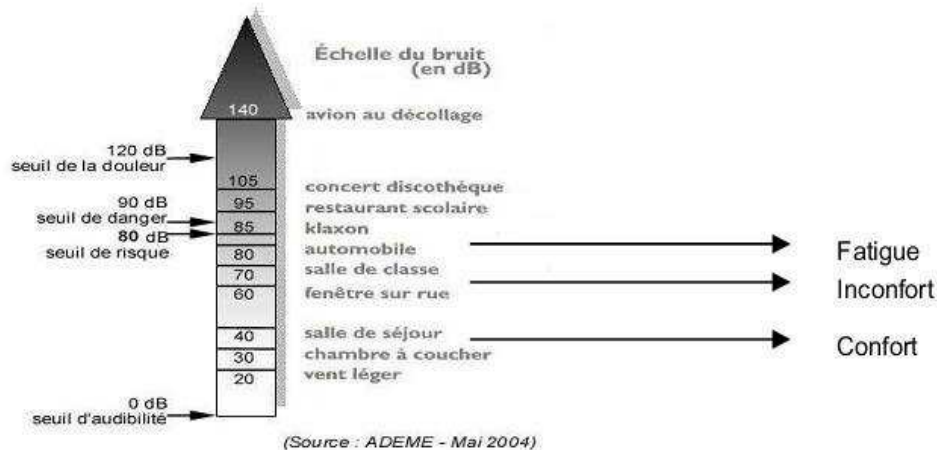


Figure 97 : Échelle de bruit de l'ADEME

En outre, selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), la capacité d'un bruit à induire une gêne dépend de ses caractéristiques physiques et spectrales, et des variations de ces propriétés dans le temps. Les valeurs guides proposées par l'OMS dépendent du lieu considéré : intérieur, extérieur, hôpital, école, proche trafic, etc.

Pendant la journée et pour l'extérieur des zones d'habitation, il apparaît que :

- peu de gens sont fortement gênés à des niveaux sonores inférieurs à 55 dB(A),
- peu de gens sont modérément gênés à des niveaux sonores inférieurs à 50 dB(A).

Les niveaux sonores pendant la soirée et la nuit devraient être de 5 à 10 dB(A) plus bas que le jour.

Concernant, les parcelles sollicitées pour le projet de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT, les mesures réalisées sur place font apparaître que l'environnement sonore est majoritairement influencé par le trafic supporté par le Boulevard périphérique de Caen.

L'exploitation du site induira une augmentation du trafic routier sur les axes adjacents à l'emprise du projet notamment sur le Boulevard de l'Espérance avec un trafic lié à l'entrepôt estimé de 230 PL/jour et 400 VL/jour.

Cependant aucun processus de production ne sera entrepris sur le site et donc susceptible d'être une source d'émissions sonores.

L'habitation la plus proche se trouve à 270 m du terrain du projet. Cependant, le projet s'implantera au sein d'une zone déjà impactée par les émissions sonores des industries voisines, des axes routiers et dans une moindre mesure par la voie ferrée passant au Nord.

La mise en exploitation de la plateforme logistique ne se traduira donc pas par une augmentation quantifiable des niveaux sonores perçus au niveau de la dite habitation.

Il apparaît ainsi que la mise en exploitation de la plateforme de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT ne se traduira pas par une augmentation significative des niveaux sonores.

Par ailleurs, les dispositions constructives de l'entrepôt permettront de contenir à l'intérieur la majorité des bruits engendrés par l'exploitation (hors trafic).

En conséquence, les émissions sonores ne feront pas l'objet d'une évaluation des risques sanitaires plus approfondie.

I.5. LES DECHETS

L'exploitation du site de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT générera des déchets. Ces déchets seront de deux grands types : non dangereux et dangereux, et gérés différemment selon ce principal critère.

La gestion de ces résidus sera confiée à l'exploitant selon les prescriptions de son arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter. Les déchets seront évacués vers les filières de traitement correspondantes.

Les déchets industriels dangereux (DID) constitués par quelques batteries et des aérosols usagés (entretien courant des locaux) seront regroupés au sein de containers étanches et à l'abri. Le nettoyage par pompage du séparateur d'hydrocarbures n'engendrera pas de stockage de déchets sur site.

Enfin, toutes les précautions seront prises afin que les zones d'entreposage de déchets soient maintenues en état de propreté et ne constituent pas une gêne pour le voisinage, tant au niveau de l'odeur (absence de déchets fermentescibles à l'exception des ordures ménagères) ou des éventuels envols.

Résultat des modalités de gestion encadrant la production de déchets, ces résidus ne feront pas l'objet d'une évaluation des risques sanitaires plus approfondie.

I.6. CONCLUSION DE L'EVALUATION DES EMISSIONS DE L'INSTALLATION

En considérant les différents types de rejets liés au fonctionnement du futur bâtiment logistique, aucun d'entre eux ne semble susceptible d'engendrer un risque sanitaire vis-à-vis des populations alentours.

Pour autant, une caractérisation de l'environnement du site et des enjeux de la zone d'étude est présentée ci-après, afin de confirmer ou non l'absence de risques sanitaires associés à ces rejets.

II. EVALUATION DES ENJEUX ET DES VOIES D'EXPOSITION POTENTIELLES

II.1. CARACTERISATION DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE

La caractérisation de l'environnement a déjà été développée de façon détaillée dans la première partie de la présente étude d'impact. Nous rappellerons donc ci-après les informations principales permettant d'identifier et de caractériser l'exposition des populations aux risques sanitaires potentiels.

II.2. EVALUATION DES ENJEUX

Au vu de la caractérisation de l'environnement du terrain sollicité pour le projet porté par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT, les enjeux du secteur d'implantation semblent pour la majorité des voies d'exposition relativement faibles.

Le tableau ci-dessous synthétise ces enjeux :

	Type	Distance	Enjeu
Environnement humain	Habitations concentrées au Sud-Ouest et à l'Ouest du site.	320 m au Sud-Ouest et 630 m à l'Ouest	Modéré
	Hôtel	90 m à l'Est	
	Bourg	1 km au Sud-Ouest (Cornelles-le-Royal)	
Occupation	Site industriel	-	Faible
Hydrographie	Rivière le Gronde	1 300 m au Nord	Faible
Hydrogéologie	Pas de captage AEP en activité dans le secteur proche	1 500 m pour le captage AEP en activité le plus proche.	Faible

Tableau 46 : Synthèse des enjeux liés au voisinage du site

En considérant les enjeux définis sur le secteur d'implantation du projet porté par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT, la sensibilité des usages locaux semble relativement faible.

Pour autant, et bien que les rejets ne semblent pas susceptibles d'engendrer un risque sanitaire vis-à-vis des populations alentours, le titre suivant propose toute de même de mettre en relation les évaluations des émissions de l'installation et des enjeux et voies d'exposition potentielles.

III. SYNTHÈSE D'ÉVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

La mise en exploitation du bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT, ne se traduira pas par le rejet de substances pouvant être retenues comme traceurs de risque.

On entend par polluants « traceurs du risque », les substances choisies pour l'évaluation quantitative du risque sanitaire.

L'exploitation de l'établissement ne pourra par ailleurs pas avoir d'impacts forts sur les populations en raison de sa localisation au sein de la Zone Industrielle de l'Espérance à proximité immédiate du Boulevard périphérique de Caen. La zone est en effet éloignée des principaux centres habités.

Les rejets aériens comme aqueux feront l'objet de mesures de maîtrise tant dans la structure même des installations mises en œuvre que dans les mesures de maîtrise accompagnant l'exploitation.

Ainsi, en fonctionnement normal de l'installation, aucun impact sanitaire ne peut être envisagé vis-à-vis des habitations voisines et des populations sensibles.

Les paragraphes précédents ont permis de mettre en évidence les sources de nuisances potentielles pour la santé. Le tableau suivant reprend l'ensemble des rejets du site et les voies d'exposition possibles pour les riverains :

Source	Vecteur	Effets potentiels	Cible
Émissions sonores	Voie aérienne	NON Niveaux sonores ambiants impactés par la proximité du Boulevard périphérique de Caen	Habitations les plus proches et ERP
Émissions aqueuses	Voie aqueuse	NON Infiltration après traitement Confinement possible d'une pollution	Eaux souterraines
Émissions atmosphériques	Voie aérienne	NON Trafic routier : émissions diffuses Fonctionnement des chaudières : émissions limitées et ne comportant aucun composé dangereux	Habitations les plus proches et ERP
Production de déchets	Voie aérienne	NON Mode de gestion approprié	Habitations les plus proches et ERP

Tableau 47 : Synthèse de l'évaluation simplifiée des risques sanitaires

Il ressort de cette évaluation simplifiée des risques sanitaires qu'aucun rejet suite à la mise en exploitation de l'établissement de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT ne pourra présenter des risques pour la santé des riverains.

IV. CONCLUSION GENERALE

L'Évaluation simplifiée des Risques Sanitaires a fait apparaître que les rejets issus du fonctionnement de la plateforme logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT ne seront pas de nature à présenter des risques pour la santé des riverains.

Il est donc possible de conclure à l'absence de risques toxicologiques et cancérigènes pour les riverains du secteur d'étude.

CHAPITRE D.

EFFETS TEMPORAIRES

I. PERIODE TRANSITOIRE

La période transitoire pendant laquelle l'exploitation sur le site sera différente des périodes de marche « normale » de l'installation correspondra principalement à la période de chantier liée à la construction de l'entrepôt logistique.

Cette phase vise la construction et le montage des différentes infrastructures de l'entrepôt précédés des travaux de terrassement et de mise en place des réseaux et suivis de l'implantation des équipements.

II. GENES OCCASIONNEES PENDANT LA PERIODE DE CHANTIER

Comme tout « chantier », l'implantation de la plateforme logistique et des différents équipements associés pourrait être source de :

- pollution des eaux : les risques seraient liés, essentiellement, au déversement accidentel de produits polluants issus des engins de levage ou de transport (déversement d'huile ou de carburant),
- soulèvement de poussières,
- production de déchets : il pourra s'agir de matériaux de terrassements, d'emballages, de rebus de matériaux, etc.,
- nuisances sonores : les risques pourront être liés principalement à la circulation des engins de terrassement, de levage et de transport. L'assemblage des équipements internes aux installations pourra également être une gêne (perçage, sciage, soudure),
- nuisances visuelles : ceci est lié à la présence d'engins de levage, d'engins de chantiers.

III. DISPOSITIONS PRISES POUR MINIMISER LES GENES

Les travaux à l'origine de ces effets temporaires se dérouleront sur plusieurs mois.

Des dispositions spécifiques à cette période seront mises en place pour réduire ces effets.

III.1. PROTECTION DES EAUX

En période de chantier, les terrassements auront lieu dans de bonnes conditions climatiques. Les zones de stationnement et d'entretien des engins de chantier seront choisies de façon à minimiser les risques de pollution ponctuelle (déversement de carburant ou d'huile).

Des moyens curatifs (absorbants) pourraient être utilisés en cas d'épandage accidentel.

Notons que la surface d'emprise du projet est connue et enclavée par des occupations industrielles en fonctionnement et accessible par tous les réseaux nécessaires. Ainsi la nature du secteur peut être consécutivement considérée comme moins sensible qu'en cas d'aménagement dans un espace naturel « vierge ».

III.2. PROTECTION DE LA QUALITE DE L'AIR

La circulation des engins pourra être à l'origine de dégagements de poussières en période de vent.

Toutefois, les voies d'accès au site seront imperméabilisées limitant ainsi l'envol potentiel de poussières. Les travaux de terrassement étant rapidement entrepris, cette nuisance diminuera rapidement à l'avancée des travaux.

Au regard du faible risque, aucune mesure compensatoire ne doit être mise en place.

III.3. PREVENTION DES NUISANCES SONORES

Les engins et appareils utilisés sur les chantiers respecteront la réglementation en vigueur.

Par ailleurs les travaux seront engagés sur la seule période de jour.

III.4. ELIMINATION DES DECHETS DE CHANTIER

Les modalités d'extraction et de réemploi des matériaux de terrassement relèvent directement des dispositions constructives. Tous les déchets produits sur le chantier seront stockés dans des bennes et évacués par des sociétés spécialisées.

III.5. IMPACT VISUEL

Dans la mesure du possible, les « chantiers » seront conduits de manière à limiter l'impact visuel : les déchets seront stockés dans des bennes et le nettoyage sera fréquent.

Concernant la présence des engins de levage, l'impact visuel vis-à-vis des monuments et sites historiques sera limité en raison de la distance séparant les terrains concernés par le projet de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT des éléments protégés en question.

Pour rappel, aucune co-visibilité n'est redoutée entre les futures installations et un édifice bénéficiant ou non d'une protection réglementaire.

III.6. IMPACT SUR LA FAUNE ET LA FLORE PROTEGEES

Concernant l'impact de l'aménagement de la plateforme logistique sur la faune et la flore remarquables du secteur, il est à rappeler que les prospections floristiques et faunistiques menées sur l'emprise et les abords du site projeté ont démontré l'absence d'enjeu écologique majeur au niveau des zones qui seront aménagées.

Après mesures, les impacts résiduels du projet peuvent être jugés comme acceptables. Les mesures qui seront appliquées en phase chantier ont été détaillées au chapitre VI.7 de la présente étude d'impact.

Pour plus d'informations concernant l'impact de la phase chantier du projet sur la faune et la flore protégées, le lecteur pourra se référer à l'expertise naturalisée présentée en Annexe 3 de la présente étude d'impact.

III.7. SECURITE

Les consignes de circulation et la signalisation seront scrupuleusement respectées et les engins de levage seront équipés d'une alarme de recul afin d'éviter tout accident. Une organisation spécifique sera mise en place.

Un Coordonnateur de Sécurité et Protection de la Santé sera en charge de veiller au bon déroulement du chantier et de coordonner l'ensemble des travaux.

Toute société intervenante sur le chantier aura à signer le plan de prévention applicable sur l'ensemble de l'établissement. Des dispositions particulières seront mises en place pour tous travaux pouvant présenter un danger potentiel (permis de feu, permis ATEX, etc.).

Rappelons enfin que les terrains concernés par le projet de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sur les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal sont éloignés des zones habitées et bien desservis, limitant de fait une partie des nuisances associées à « la phase chantier ».

CHAPITRE E.

ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS AVEC LES AUTRES PROJETS CONNUS

I. PREAMBULE

I.1.METHODOLOGIE DE L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES

I.1.1. SOURCES DE CONSULTATION DES AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

En vertu du point 4 de l'article R. 122-5.- II. du Code de l'Environnement, issu du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement, les études d'impact doivent à compter du 1^{er} juin 2012, comprendre une analyse des effets cumulés de l'exploitation avec d'autres projets connus.

Ces projets, réputés connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 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 de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sur le secteur, les avis rendus par l'autorité environnementale qu'il s'agisse de projets soumis à étude d'impact au cas par cas ou systématique, ou de projets ICPE ou hors ICPE, ou de documents d'urbanisme sont publiés par la DREAL Normandie à l'adresse suivante : <http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/les-projets-r77.html>

Pour les avis de l'Autorité environnementale autres que ceux relevant du Préfet de région/département, les sources suivantes ont été consultées :

- le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), pour les projets relevant du ministère en charge de l'environnement ou ses établissements sous tutelle, dans ce cas les avis sont publiés à l'adresse suivante : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-deliberes-de-l-autorite-environnementale-a331.html>
- le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) pour les projets pour lesquels l'autorité environnementale est le Ministre en charge de l'environnement (projets relevant d'une décision ministérielle à l'exception des décisions relevant du ministère en charge de l'environnement ou de ses établissements sous tutelle), à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/avis-dautorite-environnementale-emis-ministere>

Le cas échéant, la préfecture du département du Calvados via son site internet à l'adresse suivante : <http://www.calvados.gouv.fr/avis-de-l-autorite-environnementale-r1188.html> a également été consultée (publication des avis de l'autorité environnementale relatifs aux documents d'urbanisme, aux plans et programmes, aux ICPE industrielles, carrières et agricoles, etc.).

Enfin, les avis publiés par la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale), créée par décret le 28 avril 2016 ont également été consultés : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-r312.html>

I.1.2. METHODOLOGIE DE RECHERCHE DES AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Concernant le champ de recherche de ces avis, deux éléments majeurs ont été retenus :

- les communes situées dans un rayon de 2 km autour du site, à savoir : Mondeville, Cormelles-le-Royal, Caen, Ifs, Soliers, Grentheville, Cagny, Giberville, Colombelles.
- les années 2021, 2020, 2019, 2018 et 2017 (les avis antérieurs sont considérés caducs).

Toutefois notons dès à présent que le secteur géographique de recherche a été étendu dans le cadre de grands projets d'infrastructure de transport notamment et particulièrement pour les avis du CGEDD/CGDD.

De même il sera vérifié que les avis antérieurs à 2017 ne concernent pas de projet en cours sur le secteur d'étude.

I.2. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

I.2.1. AVIS CONSULTES

La recherche des projets ayant fait l'objet d'une évaluation de l'autorité environnementale sur les communes concernées, et pour les années 2021, 2020, 2019, 2018 et 2017, est synthétisé ci-après. Ces avis sont tirés de la base des avis publiés sur le site internet de la DREAL de Normandie :

Type de document	Intitulé du document	Date de l'avis de l'AE
Projet soumis à Évaluation environnementale ICPE et hors ICPE	IFS - Projet d'urbanisation du secteur Sud	8 janvier 2018
	IFS - Projet de construction d'un établissement pénitentiaire	3 octobre 2017
	IFS – Construction d'une canalisation de transport de gaz DN400	6 septembre 2017
Projet soumis à Évaluation environnementale au cas par cas	-	-

Tableau 48 : Synthèse des projets ayant fait l'objet d'un avis de l'AE

On notera que certains projets recensés sur le site internet de la DREAL de Normandie n'ont pas reçu d'avis de la part de l'autorité environnementale. Étant donné l'absence d'informations les concernant, ces projets ne pourront pas être retenus pour l'analyse des effets cumulés.

Concernant les avis rendus par la MRAe, une synthèse est proposée dans le tableau suivant :

Référence	Intitulé du document	Date de l'avis de la MRAe
2019-2971	Construction immobilière « CAP 360 » - Pointe Presqu'île – lot n°2 sur la commune de Caen	29 janvier 2019
2018-2781	Réalisation de la zone d'aménagement concertée Lazzaro 3 sur la commune de Colombelles	27 août 2018
2018-2752	Opération d'aménagement pour la création du lotissement « les Hameaux du Bois » à Cagny	7 août 2018
2018-2703	Urbanisation de la presqu'île de Caen – ZAC du « Nouveau Bassin »	4 juillet 2018

Tableau 49 : Synthèse des projets ayant fait l'objet d'un avis de la MRAe

Enfin aucun avis n'est publié, pour le champ de recherche retenu, sur le site de la Préfecture du Calvados, ni sur les sites du CGEDD ou du CGDD.

II. ANALYSE PRELIMINAIRE DES AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE CONSULTES

La consultation du Fichier National des Études d'Impact, ainsi que des avis rendus par le CGEDD, l'Autorité Environnementale (AE) et la préfecture du Calvados, a permis d'identifier aucun projet proche de l'emprise du projet porté par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT.

III. CONCLUSION SUR L'EVALUATION DES EFFETS CUMULES

En conclusion, l'exploitation future de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sur les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal avec celle des projets en cours sur le secteur d'étude n'est pas susceptible de générer des effets cumulés marqués.

CHAPITRE F.

SYNTHÈSE DES MESURES VISANT À L'ÉVITEMENT, À LA RÉDUCTION OU LE CAS ÉCHÉANT À LA COMPENSATION DES EFFETS NÉGATIFS ET COÛTS ASSOCIÉS

L'identification, la nature et l'importance des impacts occasionnés par l'aménagement et la mise en exploitation de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal ainsi que les mesures visant à les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser ont été détaillés dans la présente étude d'impact, et notamment dans son chapitre B.

La synthèse des mesures compensatoires prises pour chaque type d'impact identifié ainsi que les coûts d'investissements sont indiqués dans le tableau ci-après :

Aspect	Mesures en place / envisagées	Effets attendus	Coût
Trafic	Optimisation des flux et du taux de remplissage des poids-lourds	Diminution du trafic poids-lourds	-
Intégration paysagère	Entretien régulier des espaces verts	Assurer la bonne intégration paysagère de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT dans son environnement en maintenant la végétation en place	inclus dans le budget espaces verts
	Plantation et engazonnement des aires périphériques	Diminution des vues externes sur les installations du site	
Milieu Naturel	Mise en place d'un suivi écologique en phase chantier	Limiter l'impact du chantier sur les milieux naturels	5 000 €
	Dispositif de limitation des nuisances envers la faune (pollution lumineuse)	Limiter l'impact de la pollution lumineuse sur la faune du secteur	Inclus dans le coût du projet
	Plantation diverses	Limiter la mortalité des chiroptères	Inclus dans le budget paysagement
	Formation/sensibilisation du personnel	/	1 500 €
	Suivi post-chantier et implantation	Apprécier l'efficacité des aménagements / disposer d'un outil de gestion	550€ / jour

Aspect	Mesures en place / envisagées	Effets attendus	Coût
Milieux aquatiques	Mise en œuvre d'un séparateur d'hydrocarbures pour traiter les eaux pluviales de voirie	Traitement des eaux pluviales de ruissellement, potentiellement chargée en hydrocarbures	70 000 €
	Entretien des séparateurs d'hydrocarbures équipant le réseau de collecte des eaux pluviales de ruissellement sur le site et contrôle des rejets aqueux	S'assurer de la bonne épuration des eaux pluviales de ruissellement sur les voiries, susceptibles de contenir des hydrocarbures, avant leur rejet au milieu naturel	5 000 € Par an
	Mise en œuvre d'une de fermeture automatique et manuelle sur les réseaux de collecte des eaux pluviales	Permettre de dévier les eaux pluviales vers le bassin étanche de l'établissement et de mettre le site sur rétention dans le cas d'un déversement accidentel ou de la production d'eau d'extinction incendie	20 000 €
	Création d'un bassin d'infiltration et d'un bassin étanche	Permettre l'infiltration des eaux pluviales, la régulation des eaux de voirie et créer la rétention nécessaire en cas d'incendie	500 000 €
	Mise en place d'un système de récupération des eaux de pluie	Permettre une baisse de la consommation d'eau potable	40 000 €
Alimentation en eau potable	Installation d'un disconnecteur équipant le réseau d'alimentation en eau potable du site	Eviter les retours d'eaux polluées vers le réseau public de distribution d'eau potable	10 000 €
	Contrôle annuel du disconnecteur	S'assurer du bon fonctionnement de cet équipement permettant d'éviter les retours d'eaux polluées dans le réseau public de distribution d'eau potable	2 000 € par an
Qualité de l'air	Entretien des voies de circulation du site	Permettre une réduction des rejets de poussières et de microparticules liés aux passages des véhicules	inclus dans le budget d'entretien du site
	Contrôle et maintenance des chaudières	S'assurer du bon fonctionnement de ces équipements permettant de limiter les rejets atmosphériques	20 000 € par an
Environnement sonore	Mesures périodiques des niveaux sonores en limite de site et auprès des ZER les plus proches	Mesurer les niveaux sonores afin d'évaluer leur conformité vis-à-vis des prescriptions réglementaires en vigueur et limiter ainsi les éventuelles nuisances sonores auprès des riverains les plus proches.	3 000 € Tous les 3 ans
Sécurisation du site	Clôture du terrain et portails	Éviter un acte de malveillance	Inclus dans le budget travaux

Aspect	Mesures en place / envisagées	Effets attendus	Coût
Sécurité incendie	Installation de RIA et du dispositif de sprinklage	Détection et extinction incendie	
	Aménagement d'un réseau incendie surpressé interne	Disposer des moyens de lutte en cas d'incendie	
	Implantation de murs séparatifs REI120 entre les cellules et en façades Nord et Sud de l'entrepôt	Eviter la propagation d'un incendie	

Tableau 50 : Synthèse des mesures et coûts associés

CHAPITRE G.

CHOIX JUSTIFIÉS DU PROJET

Le projet faisant l'objet de la présente demande d'autorisation environnementale vise à permettre l'aménagement et la mise en exploitation d'un entrepôt logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sur les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal.

Son exploitation permettra de stocker des produits variés depuis leurs lieux de production en attente de leur expédition vers leurs lieux de distribution.

Les choix de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT concernant les installations et équipements composant la future plateforme logistique et le site d'implantation sont détaillés dans le présent chapitre.

I. CHOIX DES INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS

La société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT souhaite implanter une plateforme logistique sur les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal. Ce type d'installation s'est considérablement répandu en France, notamment depuis ces 15 dernières années, afin de rationaliser les opérations de transports entre les lieux de production et les lieux de distribution.

Ce type d'installation relève de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement et notamment du régime de l'enregistrement pour la rubrique 1510.

Ce classement soumet l'installation à des règles techniques et organisationnelles strictes et applicables à tous projet similaire sur le territoire français, notamment au travers des dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à enregistrement sous la rubrique 1510.

Cet arrêté vise des règles techniques telles que :

- l'éloignement des parois extérieures de l'entrepôt par rapport aux usages hors sites (habitations, immeubles de grande hauteur, établissements recevant du public, etc.),
- l'accessibilité permanente au site pour permettre l'intervention des services d'incendie et de secours,
- la mise en place de voies autour de l'entrepôt pour cette même raison,
- la construction d'une structure visant à ce que la ruine d'un élément suite à un sinistre n'entraîne pas la ruine en chaîne de la structure du bâtiment entier,
- la mise en place de structure isolante entre les différentes parties composant l'entrepôt (parois coupe-feu entre cellules et entre cellule et locaux),
- la mise en place de cantons de désenfumage à l'intérieur des cellules,
- l'aménagement d'exutoires pour l'évacuation des fumées,
- la limitation de la surface maximale des cellules,
- l'application de règles de stockage selon le type de produits stockés et leurs incompatibilités,
- la nécessité de pouvoir confiner l'ensemble des eaux et écoulements susceptibles d'être pollués lors d'un sinistre,
- la nécessité de disposer de moyens de lutte contre l'incendie appropriés aux risques,
- la nécessité de protéger la structure des effets directs et indirects contre la foudre,
- etc.

Ainsi le premier choix technique consiste à assurer une entière conformité de l'entrepôt logistique avec les règles précisées par l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à enregistrement sous la rubrique 1510.

La plateforme logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sera donc composée d'un unique entrepôt. Cet entrepôt sera associé à des locaux, notamment des locaux techniques, qui répondront eux aussi aux règles constructives et organisationnelles en vigueur.

Notamment les locaux de charge des accumulateurs des engins de manutention répondront aux dispositions précisées par l'arrêté ministériel du 29 mai 2000 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2925 « ateliers de charge d'accumulateurs », à l'exception des demandes dérogations mentionnées dans la partie I - Notice de renseignement de ce dossier.

Les chaudières, et la chaufferie dans laquelle elles seront implantées, répondront pour leur part aux dispositions précisées par l'arrêté ministériel du 3 août 2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910 « Combustion ».

Enfin les autres équipements associés à ce projet seront dimensionnés selon les règles techniques en usage, et notamment les ouvrages de gestion des eaux qui seront adaptées à la pluviométrie locale et aux volumes d'eaux d'extinction susceptibles d'être produits

Le second choix technique consiste à s'assurer de l'entière conformité des locaux techniques associés à l'entrepôt logistique.

Le troisième choix technique revient à la disponibilité des réseaux alimentant le site CARGO PROPERTY DEVELOPMENT.

Cette disponibilité des réseaux, et notamment du réseau routier de desserte, est à la fois un choix technique et un choix du site d'implantation détaillé dans le point suivant.

Le troisième choix technique consiste à la disponibilité des réseaux routiers de desserte du site détaillé dans le titre suivant.

Enfin le quatrième choix technique qui peut être évoqué, et bien que de nombreux autres éléments positifs accompagnent ce projet et ne peuvent pas tous être développés dans ce dossier, est la maîtrise technique acquise par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT.

Cette maîtrise se traduit par une gestion fiable et continue comme le montrent les exemples présents des autres bâtiments gérés par le Groupe CARREFOUR en France.

Ainsi le quatrième choix technique consiste à la compétence et à la maîtrise opérationnelle acquise par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT dans l'aménagement de projets de plateformes logistiques.

II. CHOIX DU SITE DU PROJET

La société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT a choisi, pour sa nouvelle plateforme logistique, les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal, car ce secteur présente de nombreux critères favorables.

Le site de CARGO PROPERTY DEVELOPMENT est un site favorable pour le développement d'une grande plate-forme logistique grâce à la qualité de ses infrastructures, son raccordement à l'ensemble du réseau routier et sa proximité avec des bassins de consommation et d'emplois.

II.1. ELOIGNEMENT DES HABITATIONS

Le bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sera implanté au sein de la zone industrielle de l'Espérance, dédiée à l'accueil d'activités économique conformément aux dispositions du PLU des communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal.

L'habitation la plus proche, rattaché à une entreprise de la zone industrielle de l'Espérance est, comme cela a été vu précédemment, localisée à 270 m au Sud-Est, au point de coordonnées Lambert II étendu X = 406 812 m et Y = 2 465 097 m.

L'établissement recevant du public sensible le plus proche est un Hôtel localisé de l'autre côté du Boulevard périphérique de Caen, situé à 90 m à l'Est du site CARGO PROPERTY DEVELOPMENT (coordonnées Lambert II étendu : X = 406 972 m, Y = 2 465 702 m).

La perception du fonctionnement de la plateforme logistique au niveau de ces occupations humaines sera limitée du fait de la nature des activités qui y seront entreprises (logistique). De plus, le trafic routier généré par le site ne sera pas de nature à modifier de façon substantielle les émissions sonores liées au trafic actuel de la zone d'étude (notamment le Boulevard périphérique de Caen).

II.2. DISPONIBILITE DES VOIES DE DESSERTE ROUTIERE

Les plateformes logistiques sont traditionnellement implantées à proximité de grands axes routiers afin de faciliter leur desserte.

Le choix de l'implantation du bâtiment logistique de CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal est également basé sur ce critère.

Le site se trouve au sein de la zone industrielle de l'Espérance, zone particulièrement bien desservie. Le site est en effet aisément accessible depuis le Boulevard périphérique de Caen.

Cette localisation permet d'éviter et de réduire une partie importante des inconvénients liés aux engins routiers d'exploitation, notamment en évitant la traversée des zones habitées.

La desserte routière permettra une meilleure maîtrise de la majeure partie des inconvénients induits par le trafic routier de la plateforme.

II.3. MAITRISE DES INCONVENIENTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Comme cela a été détaillé précédemment, notamment dans le chapitre B de la présente étude, les impacts liés à l'aménagement et au fonctionnement du bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT seront maîtrisés notamment en raison du choix de sa situation géographique :

- absence de sensibilité sur les milieux naturels,
- réduction de l'impact sur la qualité des eaux superficielles et sur les sols en raison de l'imperméabilisation des sols empruntés par les engins et des modalités de gestion des eaux mises en place,
- réduction de l'impact sur la ressource en eau, les prélèvements étant réservés à l'usage sanitaire, présence également d'un système de récupération des eaux de pluie à destination des sanitaires,
- absence d'impact sonore prévisible du fait de l'absence d'habitations autour du site. De plus, aucune zone habitée ou agglomération ne sera traversée par les poids-lourds liés à l'activité de l'entrepôt logistique.
- réduction de l'impact lié au trafic routier, en raison de la très bonne desserte du site,
- suppression de l'impact sur le patrimoine bâti en raison de la distance séparant l'installation des monuments les plus proches.

En comparaison d'autres implantations, le choix des terrains du projet choisis pour le site de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT présente donc de nombreux atouts qui lui permettent de réduire les inconvénients liés aux activités logistiques.

II.4. MAITRISE DES IMPACTS SUR LA SANTE HUMAINE

Comme cela a été détaillé précédemment dans un chapitre dédié « Chapitre C : Volet Santé Publique », les impacts liés au fonctionnement du bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal ne sera pas à l'origine d'un risque pour la santé humaine.

II.5. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le terrain sollicité pour le projet de la plateforme logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT se trouve en zone dédiée à l'accueil d'activités économiques.

Le règlement du secteur présenté dans la notice de renseignement du présent dossier permet de constater que :

- les installations classées pour la protection de l'environnement sont autorisées,
- les parcelles du projet sont intégralement destinées à accueillir des activités économiques.

Le bâtiment logistique de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sera donc compatible avec les règles d'urbanisme locales.

III. ALTERNATIVES TECHNOLOGIQUES

L'article L.515-28 du Code de l'Environnement introduit le principe de mise en œuvre des Meilleures Techniques Disponibles (MTD).

Ce principe, déjà présent dans la directive IPPC, est renforcé dans la directive IED qui prévoit notamment que les valeurs limites d'émission doivent, sauf dérogation, garantir que les émissions n'excèdent pas les niveaux d'émission associés aux meilleures techniques disponibles décrites dans les « conclusions sur les meilleurs techniques disponibles » adoptées par la Commission.

Ces MTD sont regroupées dans des BREF (« Best REFerence ») identifiant certaines activités industrielles. Les MTD sont destinées à servir de référence pour l'évaluation de la performance actuelle d'une installation existante ou d'un projet de nouvelle installation.

Parmi les installations et activités énumérées à l'annexe I de la directive IED et transposées en droit français dans la nomenclature ICPE (annexe de l'article R511-9 du code de l'environnement – Rubriques 3000), aucune ne sera mise en œuvre au sein de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal.

L'établissement n'étant pas concerné par la directive IED, aucune analyse des MTD n'est donc réalisée dans le cadre de la présente demande d'autorisation environnementale.

Rappelons toutefois qu'en sa qualité d'installation classée pour la protection de l'environnement relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique 1510, le site respectera des règles techniques et organisationnelles strictes et notamment les dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à enregistrement sous la rubrique 1510.

Ce respect permettra de garantir une maîtrise des inconvénients et risques associés au projet.

IV. SCENARIO DE REFERENCE ET EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT

Le décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'évaluation environnementale est venu modifier l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement notamment pour y introduire les notions de « scénario de référence » et « d'évolution en absence de mise en œuvre du projet ».

IV.1. SCENARIO DE REFERENCE

Comme cela a été indiqué au sein de cette étude d'impact, le « scénario de référence » correspond à la construction et la mise en exploitation de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT au sein du site projeté.

Le site se trouve au sein de la Zone Industrielle de l'Espérance, zone destinée à l'accueil d'activités économiques à caractère industriel ou artisanal.

En termes d'environnement, et toujours en synthèse des éléments proposés dans les précédents chapitres de cette étude d'impact, l'état actuel de l'environnement ne présente pas de sensibilité particulière rédhibitoire à la mise en œuvre de ces activités. Les impacts résiduels du projet sont traités par des mesures d'accompagnement adaptées.

Les impacts négatifs concernent majoritairement les axes routiers du secteur et la qualité de l'air comme cela est souvent le cas pour ce type d'établissement. En effet, l'activité induit la circulation de poids-lourds pour la logistique des marchandises.

Pour ces domaines, le scénario de référence intègre des mesures permettant d'estimer que les impacts négatifs résiduels du site seront limités.

Les autres domaines ne présentent pas de sensibilité notable.

IV.2. EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Bien qu'il apparaisse subjectif, même sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles, d'estimer l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, la description de l'état initial de l'environnement du projet (Chapitre B) apporte des indices intéressants.

En effet, une partie du terrain sollicité par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT accueille des activités économiques depuis de nombreuses années. Par ailleurs, les parcelles qui ne sont actuellement pas encore aménagées sont réglementairement destinées à l'accueil d'activités économiques. En effet, ces parcelles font partie intégrante de la Zone Industrielle de l'Espérance.

Ainsi, en l'absence de mise en œuvre du projet porté par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT, il est tout à fait possible d'indiquer qu'une autre activité industrielle ou économique prendrait place sur ce site de Mondeville et Cormelles-le-Royal.

La faible sensibilité du secteur du projet porté par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT se traduit par un scénario de référence d'aménagement et d'exploitation de l'établissement sans spécificité particulière, et à défaut (en l'absence de mise en œuvre de ce projet) par une évolution industrielle du secteur.

CHAPITRE H.

ANALYSE DES MÉTHODES D'ÉVALUATION UTILISÉES

I. METHODOLOGIE

I.1. RECUEIL DES DONNEES

La première étape de la réalisation d'un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des installations classées consiste à recueillir les caractéristiques technico-économiques du site, ainsi que les données relatives aux contraintes réglementaires, au milieu physique, au milieu naturel et au milieu humain du site retenu.

Le tableau ci-dessous résume les actions menées :

Données recherchées	Sources	Observations
Renseignements administratifs sur le demandeur	- Société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT	- Réunions de travail
Description du site et de ses abords	- Visite du site et de ses abords	- Réunions de travail - Collecte des documents auprès des organismes cités
Foncier	- Société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT	- Collecte des documents auprès de l'organisme cité
Présentation de l'exploitation	- Données techniques du site - Plans de masse	- Réunions de cadrage - Réunions de travail - Échanges
Contraintes réglementaires	- Nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement - Règlements d'urbanisme et Mairies	- Ressources documentaires du bureau d'études - Collecte des documents auprès des organismes cités
État initial du site et de son environnement	- Climatologie : données METEO France - Topographie : carte IGN + relevés topographiques de terrains - Géologie : carte géologique – BRGM - Qualité des eaux de surface : Agence de l'eau Seine Normandie - Qualité des eaux souterraines : banques de données BRGM - Adduction en eau potable : ARS - Qualité de l'air : Association Atmo Normandie - DREAL, Conseil Général, INPN, vues aériennes IGN - Population et habitat : INSEE, - Trafic : données Conseil Général - Risques industriels : DREAL, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, - Risques naturels : Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable - Patrimoine culturel et archéologique : DRAC de Normandie - Aires d'Appellation d'Origine Contrôlée : INAO	- Ressources documentaires du bureau d'études - Études spécifiquement réalisées dans le cadre du dossier par différents bureaux d'étude - Sites web des différents organismes cités - Courriers

Tableau 51 : Sources de données

I.2. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL

L'analyse de l'état initial consiste à caractériser ou à évaluer le contexte environnemental du site d'implantation du site, à savoir les milieux physiques, naturels et humains. L'emprise de l'aire d'étude considérée peut varier selon la nature et l'importance des impacts potentiels :

- un rayon de plusieurs kilomètres (généralement l'emprise du rayon d'affichage caractérisant l'installation classée) pour les milieux physiques et naturels.
- un rayon de quelques centaines de mètres pour l'environnement humain.

L'état initial du site a été caractérisé sur la base des données précisées au paragraphe précédent ; lesquelles ont été consolidées par des observations de terrain. L'ensemble des études propres au site déjà disponibles a également pu être utilisé.

Aucune difficulté d'évaluation particulière n'a été rencontrée.

I.3. ANALYSE DES IMPACTS ET PRESENTATION DES MESURES COMPENSATOIRES

L'analyse des impacts et la présentation des mesures prises en conséquence ont été établies selon la démarche suivante :

- recueil des caractéristiques d'exploitation générales et de leur évolution attendue, auprès de la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT,
- analyse des données, consolidée par un travail de terrain mené par le bureau d'études,
- caractérisation de la nature et de l'importance des impacts, tenant compte de la sensibilité environnementale du site d'implantation,
- analyse de l'efficacité des mesures compensatoires à mettre en œuvre (dont celles déjà effectives), avec le cas échéant une adaptation des moyens.

I.4. EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

La démarche d'évaluation des risques sanitaires associés à l'exploitation du futur site CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal est basée sur celle figurant dans le guide méthodologique publié par l'INERIS (Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques) en 2013.

Ce référentiel a été adapté au cas d'étude, en tenant compte de la spécificité des activités exercées, ou encore du contexte d'implantation et donc de l'exposition des tiers. L'étude s'est attachée à tenter de démontrer l'absence de risques sur la base des données scientifiques et techniques disponibles.

II. DIFFICULTES RENCONTREES

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact relative à l'aménagement et la mise en exploitation de l'établissement CARGO PROPERTY DEVELOPMENT de Mondeville et Cormelles-le-Royal, la principale difficulté a été rencontrée lors de l'analyse des effets cumulés. Cette étape a pu s'avérer complexe dans le sens où les informations concrètes relatives aux différents projets devant faire l'objet de cette analyse ne sont pas disponibles ni communiquées. L'analyse présentée dans la présente étude d'impact se base donc sur les uniques données disponibles, empêchant de fait une analyse complète de ces effets cumulés.

CHAPITRE I.

REMISE EN ÉTAT DU SITE

CADRE REGLEMENTAIRE

Les conditions de mise à l'arrêt définitif et de remise en état d'une installation classée sont fixées par les articles R.512-39-1 à 3 du Code de l'Environnement. Le préfet sera prévenu au moins trois mois avant que l'activité ne cesse définitivement.

Dans ce cadre, la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT s'engage à fournir un rapport de cessation d'activité qui présentera les mesures prises ou prévues pour supprimer les impacts sur l'environnement et les risques de pollution pouvant se développer a posteriori de la cessation d'activité.

LES MESURES ENVISAGEES POUR LA REMISE EN ETAT

L'exploitant recensera, sous la forme d'un historique, les différentes modifications et les événements ayant pu engendrer une atteinte à l'environnement sur son site (déversement accidentel de produits dangereux, anciens stockages, remblais pollués, etc. liés ou non à l'activité actuelle sur le site). Les mesures envisagées par l'exploitant seront les suivantes :

- l'envoi des déchets et des produits non vendables vers des filières de valorisation ou d'élimination agréées,
- l'interdiction et la limitation des accès au site,
- la suppression des installations et équipements dangereux,
- le nettoyage de la totalité du site (aires extérieures),
- la surveillance des effets de l'installation sur l'environnement si nécessaire.

Ces dispositions seront modulables selon le devenir du site et des bâtiments. En tout état de cause, au regard de l'historique du site et de sa situation géographique, la remise en état proposée permettra, dans le futur, un usage industriel ou commercial.

D'autre part, la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT s'assurera du respect des prescriptions techniques relatives à la remise en état du site qui seront mentionnées dans son arrêté d'autorisation environnementale conformément à l'article R.181-43 4 du Code de l'Environnement. En application de l'article D.181-15-2, I, 11 du Code de l'Environnement, et dans le cadre de l'élaboration d'un dossier de demande d'autorisation ICPE, le Maire des communes d'implantation ainsi que le propriétaire des terrains occupés doivent être consultés pour donner leur avis sur l'état dans lequel devra être remis le site dans le cas d'une mise à l'arrêt définitif.

Le Groupe CARREFOUR sera, à terme, propriétaire des terrains concernés par le projet d'aménagement et de mise en exploitation de la plateforme logistique. La société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT a toutefois sollicité les avis de la communauté urbaine de Caen la Mer et de l'EPFN, sur les modalités proposées de remise en état.

En complément, un courrier précisant les conditions de remise en état proposées par la société CARGO PROPERTY DEVELOPMENT a été adressé à Madame le Maire de la commune Mondeville, à Monsieur le Maire de la commune de Cormelles-le-Royal et à Monsieur le Maire de la commune de Grentheville.

Les courriers de remise en état adressés aux mairies de Mondeville, Cormelles-le-Royal, Grentheville et à la communauté urbaine de Caen la Mer ainsi que les réponses obtenues sont reportés en Annexe 6 de la présente étude d'impact.

Annexe 6 : Courriers de remise en état

Les terrains restitués alors présenteront des caractéristiques compatibles avec les conditions de remise en état proposées.

