

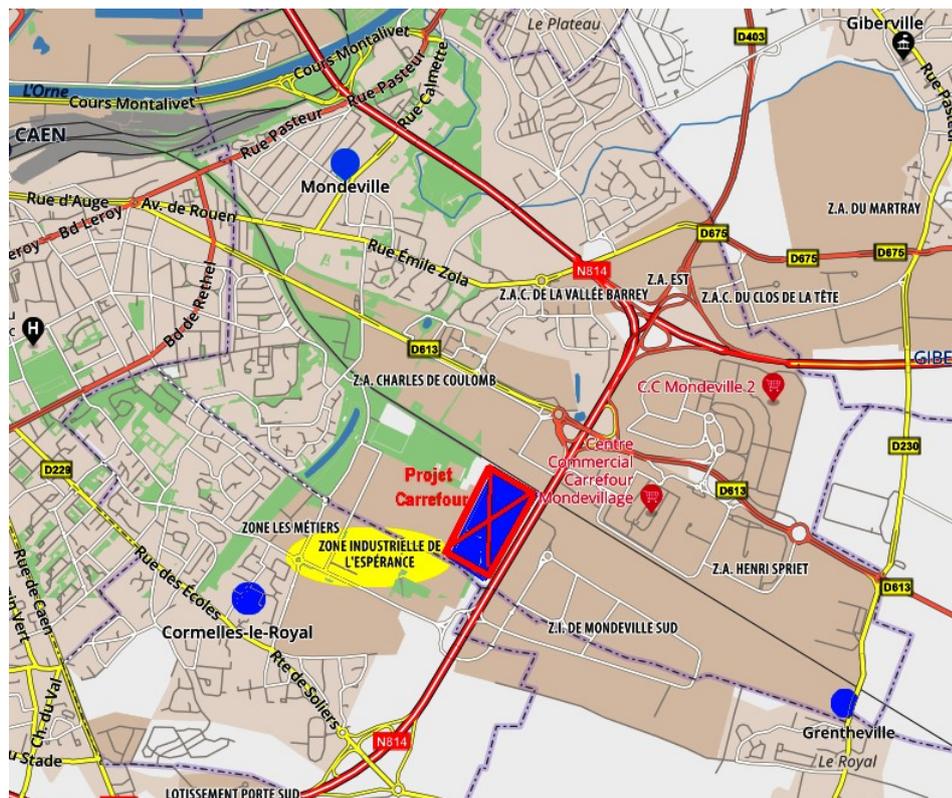
DÉPARTEMENT DU CALVADOS

Communes de Cormelles le Royal, Mondeville et
Grentheville

Demandes d'autorisation environnementale et de permis de
construire d'une plateforme logistique

13 décembre 2021 au 17 Janvier 2022

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Implantation projetée, périphérique Sud de Caen
Proche ligne SNCF Paris – Caen / Cherbourg

I – Généralités concernant l'enquête :

-1- Mission du commissaire au enquêteur (CE)

Nous, soussigné Michel OZENNE, avons été désigné le 18 octobre 2021, par Monsieur Hervé GUILLOU, Président du Tribunal Administratif de Caen, en qualité de commissaire enquêteur, pour conduire l'enquête ayant pour objet la demande d'autorisation environnementale présentée par « Cargo property de development à Mondeville » pour la construction d'une plate-forme logistique sur les communes de Cormelles le Royal, Mondeville et Grentheville ;

M. Le Préfet du Calvados, par arrêté du 19 novembre 2021, a précisé la mission du commissaire enquêteur :

□ a ordonné l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur les demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire concernant l'exploitation d'une plate-forme logistique sur les 3 communes précitées au profit du pétitionnaire « Cargo property de development » ;

□ a rappelé notre désignation en qualité de commissaire enquêteur,

□ nous a confié notamment la mission suivante :

- Coter et parapher le registre d'enquête à feuillets non mobiles, déposé dans chacune des 3 communes, afin de recevoir les observations éventuelles du public,

- Recevoir personnellement les personnes se présentant lors des permanences dans les mairies fixées comme suit :

◇-Mondeville:	lundi 13 décembre 2021 de 9h30 à 12h Lundi 17 janvier 2022 de 1h à 17h (clôture)
◇-Cormelles le Royal	Mardi 28 décembre 2021 de 9h à 12h
◇-Grentheville :	Jeudi 6 janvier 2022 de 14h à 17 h

- Examiner les observations recueillies ou consignées au registre d'enquête déposé dans les mairies et celles enregistrées sur le site de la préfecture du Calvados : pref-enquete-icpe@calvados.gouv.fr

- Rencontrer le responsable du projet, sous huitaine, en lui communiquant la synthèse de ses observation dans un procès verbal et en l'invitant à produire dans un délai de quinze jours, ses observations éventuelles;

- Établir un rapport unique qui relate le déroulement de l'enquête, l'examen des observations et propositions du public ainsi que les réponses du responsable du projet ; et dans un document séparé, consigner ses conclusions motivées en donnant son avis sur le projet de construction et d'exploitation d'une plate-forme logistique implantée sur les trois communes citées ;

Le présent document est scindé en 2 parties, d'une part l'enquête proprement dite et son déroulement, d'autre part les conclusions et avis du commissaire enquêteur.

-2- Autorisation environnementale

a présente enquête publique porte sur la demande d'autorisation environnementale d'exploiter une plate forme logistique et de bureaux et sur les demandes de permis de construire de ladite plateforme. Sachant que Les constructions seront implantées sur le territoire des communes de Mondeville et de Cormelles le Royal, les demandes de permis ont donc été déposées dans les mairies mentionnées. L'instruction de ces dossiers a été confiée à la «Communauté Urbaine Caen-la-Mer». (CU Caen-la-Mer)

Le projet est soumis à l'étude d'impact comme le stipule à l'article R.122-2 du code de l'environnement (travaux, construction et opérations constituées ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m². En raison du dépassement substantiel de ce critère, cette plateforme relève du régime d'autorisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), puis classée SEVESO, niveau bas.

La réglementation prévoit dans ce cas la mise en place d'une enquête publique unique (art. L.123-2 et 123-6 du Code de l'Environnement) donnant lieu à un seul rapport mais à deux conclusions séparées, l'une relative à la demande d'autorisation d'exploiter et l'autre aux demandes de permis de construire.

-3-Autorité organisatrice et Autorité décisionnaire :

Le Préfet du Calvados est l'autorité organisatrice, et il a compétence pour prendre les décisions relatives à la demande d'autorisation d'exploiter. Quant à la délivrance des permis de construire, elle est dévolue aux maires concernés.

-4-Le porteur de projet :

Ce projet est porté par « Cargo Property Développement» qui est une SAS (Société par actions simplifiée) au capital de 20 000 €. Immatriculée au registre du commerce de Caen sous le n° 824 555 874. Son siège social est situé Route de Paris à 14120 MONDEVILLE. Elle est représentée par **M. Antoine Lemoine** en qualité de Responsable immobilier de Carrefour Supply-Chain. Son secteur d'activité concerne la location de terrains et d'autres biens immobiliers.

Le projet consiste à transférer les activités de la plateforme logistique de Carpiquet devenue inadaptée par la création de nouveaux entrepôts de stockage qui seront implantés Boulevard de l'Espérance à Cormelles le Royal, Mondeville et Grentheville.

Le terrain retenu sur lequel sera construite la plateforme **304 220 m²** se situe sur les communes de Mondeville 209 926m² (surface totale 251 340), Cormelles le Royal 93 5453 m² (94 481) et Grentheville 751 m² (518 m²).

Le chiffre entre parenthèse indique la surface des parcelles cadastrées.

Anomalie relevée par le CE : A Grentheville, la surface calculée par le géomètre, 751 m², est supérieure à la surface cadastrale(518) m² de la parcelle AA1. Les services du cadastre seront saisis pour actualisation des données.



Source dossier: Modélisation de la nouvelle plateforme

-5-L'Enquête publique :

- Elle porte sur la demande d'autorisation environnementale d'exploiter une plateforme logistique comprenant un bâtiment de **76 493 m²** de surface de plancher, des aires de stationnement pour 559 places de VL dont 112 pour les véhicules électriques et 93 places d'attente pour PL, des espaces naturels (**122 659 m²**) et 2 bassins de rétention des eaux (10 200m²).

- Les demandes de permis de construire déposées le 18/12/2020 et enregistrées comme suit : n° **PC01418120R0018** pour Cormelles le Royal (14120), **PC01444372R0031** pour Mondeville et **PC01431920R0017** pour Grentheville (14540).

Anomalie relevée par le CE : La demande de permis de construire de Grentheville ne fait référence à aucune construction sur la portion du territoire de sa commune comme l'atteste le tableau ci-dessous :

	Mondeville	Cormelles	Grentheville	Total
Bureaux	4 280	129	<u>0</u>	4 409
Industrie	121	0	<u>0</u>	121
Entrepôt	50 307	21 656	<u>0</u>	71 963
Surfaces totales	54 708	21 785	<u>0</u>	76 493

●Le cadre juridique et réglementaire est rappelé ci-après d'une manière succincte, car largement développé dans le dossier d'enquête :

Le Code l'urbanisme, son article L425-14 stipule que le permis de construire ne peut être mis en œuvre avant la délivrance de l'autorisation environnemental, son art. R 423-57 prévoit la tenue d'une enquête unique.

Le code de l'environnement, notamment en

-son livre titre 1^{er} chapitre II «ICPE» traite les installations soumises à évaluation environnementale.

- tableau annexé à l'art. R122-2 dresse la liste des opérations à évaluation environnementale, compris les travaux, construction et aménagements qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à **40 000 M²**

●Les rubriques de la nomenclature distinguent celles soumises à autorisation de celles soumises à déclaration, comme le rappelle le tableau ci-dessous.

Pour ce qui concerne ledit projet, il sera soumis au régime de l'autorisation pour la rubrique 4001 et de la déclaration pour les rubriques 1436, 2714, 2910, 2925, 4320, 4510, 4511, 4734, 4735,4741 et 4801. **Le site sera classé SEVESO seuil bas** pour la règle des cumuls.

Relevé des différentes rubriques concernées par le projet:

rubrique	désignation	Quantités, volumes	régime
4001	Présence d'un grand nombre de substances ou mélange dangereux	Suffisantes pour la règle des cumuls seuil Bas	A
1436-2	Liquides combustibles	≥ 100 t	DC
2714-2	Déchets non dangereux cartons, plastiques, textiles, caoutchouc	≥ 100 m3	D
2910.A2	Combustion, gaz naturel, fioul	≥ 1 MW	DC
2925-1	Atelier charge d'accumulateurs	≥ 50 kW	D
4320-2	Stocks d'aérosol inflammables	≥ 15 t	D
4510-2	Dangereux pour aquatique cat. 1	≥ 20t	DC
4511-2	Dangereux pour aquatique cat. 2	≥ 100 t	DC
4734-2	Produits pétroliers gazole	≥ 50 t	DC
4735-1	Ammoniac	≥ 150 t	DC
4741-2	Hypochlorite de sodium (H400)	≥ 20 t	DC
4801-2	Charbon de bois, goudron	≥ 50t	D

A = autorisation **D** = déclaration **DC** = déclaration avec contrôle périodique

IOTA (*)	Nature activité	Quantités, volumes	régime
2.1.5.0-1	Rejet d'eaux pluviales dans sol, sous-sol	≥ 20 ha	A

(*) **IOTA**= Installation, Ouvrages, Travaux et Activités «Loi sur l'Eau » art R.214-1 du code de l'environnement

Le dossier déposé en mairie comprend, outre l'arrêté préfectoral et l'avis d'enquête, 4 classeurs volumineux :

Commentaires du C.E :

A ce stade, Il est intéressant de préciser que par courrier du 11 aout 2021, le chef de l'unité bi-départementale de la DREAL a informé La communauté Urbaine Caen la Mer (Direction générale aménagement et développement) que la phase d'examen préalable était achevée et que le **dossier** de demande d'autorisation environnementale était **complet et régulier**.

Classeur n°1

- Rapport d'examen de la demande par la DREAL de Normandie 14-50 43 pages
- Avis de l'ARS, SAGE, SDIS, GUN,
- Annexes, réponses inspection de l'environnement, DDTM, Alise B.E. environnement.
- Avis délibéré de la MRAe, 24 pages
- Mémoire en réponse, + annexe incidences Natura 2000 par BE Alise 37 pages
- Note de présentation non technique 14 pages
- Résumé non technique de l'étude d'impact 20 pages
- Résumé non technique de l'étude des dangers 17 pages
- Dossier demande autorisation** environnementale + 7 Annexes 70 + 180 pages

Classeur n°2

- Etude d'impact** : méthodologie, état initial, impacts, santé humaine, choix 280 pages
Annexes : Réseau, typologie, circulation, voirie, modes actifs, faune flore...

Classeur n°3

- Etude de dangers**: méthodologie, présentation du site, analyse préliminaire des risques, réduction des risques, moyens d'intervention 187 pages
foudre, incendie + plans de masse paysagère, détection incendie

Classeur n°4 (noir, à sangle,)

- Dossiers permis de construire**: formulaires CERFA + plans de masse, coupes, façades, aménagements paysagers, étude sécurité, récépissés de dépôts
Annexes : surfaces, plans désenfumages, bureaux, sécurité, ensemble des avis

Commentaires du C.E :

Comme rappelé précédemment, La composition et le contenu du dossier comprend toutes les pièces nécessaires. Les documents sont globalement présentés, dans une rédaction fluide, concise, bien orthographiée, complétés par de nombreux schémas et photographies de qualité, permettant au public d'être informé sur le projet de la plateforme logistique.

Toutefois, le dossier étant réalisé par divers prestataires de service, la lecture est parfois fastidieuse du fait de la redondance de certains paragraphes et de l'insertion dans les annexes de pièces identiques en plusieurs exemplaires. (Généralement en 3 ou 4 exemplaires)

II- Description du Projet

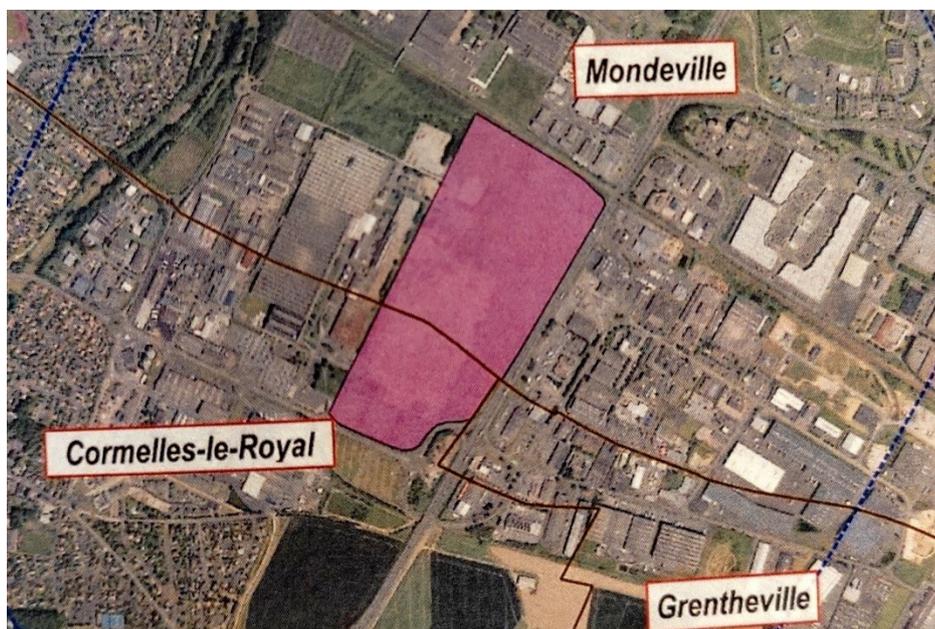
Elle est obtenue à partir de la synthèse condensée des documents contenus dans le dossier d'enquête, à savoir la demande d'autorisation environnementale, celle des permis de construire et des pièces annexes.

1-Localisation du projet :

Le projet de plateforme logistique sera implanté sur les communes de Mondeville, Cormelles le Royal et Grentheville dans le département du Calvados. Les terrains retenus sont localisés à environ 4 km au Sud-Est du centre ville de Caen, et en bordure du périphérique Sud. Actuellement en friches, ils font partie de la zone industrielle de l'Espérance, où se trouve le site PSA qui, en raison d'une réorganisation, en a libéré une partie (ancien bâtiment 60).

La plateforme logistique s'étendra sur les parcelles cadastrées **C** 46 à 51, puis 53, 83, et 84 pour Mondeville, **AK** 272 et 275 à 277 pour Cormelles le Royal et **AA** 1 pour Grentheville. La totalité des surfaces cadastrées ne sera pas réservée en totalité dans le foncier de la plateforme, soit **304 220 m²** sur les 346 339 m² que totalise la sommation cadastrale.

Le terrain a été racheté par l'Etablissement Public Foncier de Normandie (EPF Normandie) qui a procédé à la démolition et à la dépollution des sols ; Puis in fine, il sera rétrocédé par la CU Caen-la-Mer au groupe Carrefour. Ces parcelles ont vocation à recevoir des projets industriels puisque classées en **UE** au PLU de Cormelles le Royal, **UZm** pour celui de Mondeville et enfin en **UE** pour Grentheville.



Le site projeté empiète très légèrement Grentheville (limite trait rouge)

2-Le Projet proprement dit :

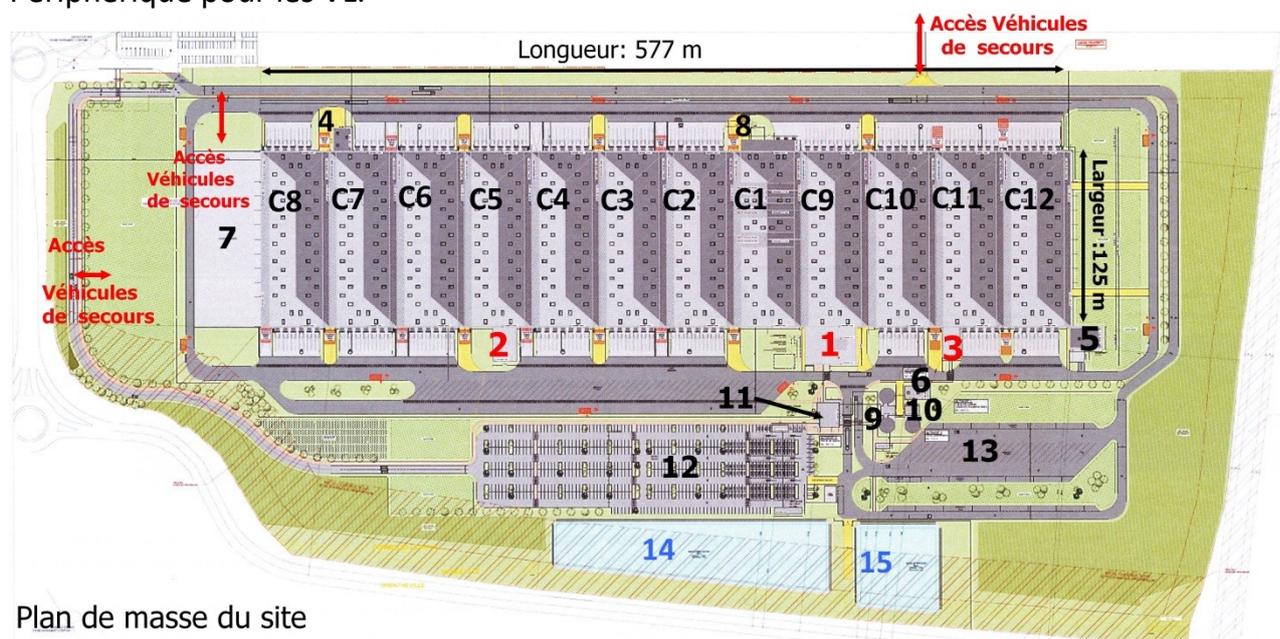
Occupant depuis une quarantaine d'années la plateforme de Carpiquet, en location, au Nord de Caen, les dirigeants de Carrefour ont souhaité transférer leurs activités sur un site leur appartenant afin d'en assurer la pleine maîtrise.

La plateforme comprendra des parkings VL et PL, des espaces naturels, deux bassins étanches destinés au tamponnement des eaux pluviales et à la rétention des eaux de lutte incendie.

La surface de plancher totale du projet est de 76 493 m² se répartissant en quatre bâtiments, désignés comme suit:

- A : **74 970 m²** ● 8 cellules de stockage de 6000 m² produits « secs » N°1 à 8. La cellule n°1 sera divisée en 3 sous cellules pour stockage produits spécifiques (inflammables et aérosols)
 - 1 cellule de 6000 m² gestion des emballages
 - 3 cellules de 6000m² chacune stockage frigorifique (fruits et légumes)
 - 3 locaux de charge 600 KW + 2x 200 kW
 - 3 volumes de bureaux et locaux sociaux en R+1 situés en façade Est de l'entrepôt, surfaces 1 000 et 275 m² puis un 3^e au RDC en façade Est de 420 m²,
 - 2 locaux techniques : 1 pour Product. Froid (370 m²), 1 pour chaufferie (61 m²) composé de 2 chaudières gaz et TGBT avec poste de transformation.
- B : **329 m²** poste de garde localisé à proximité de la zone d'attente PL
- C: **182 m²** local de charge charriots, transporteurs 200 kW
- D : **84 m²** local Sprinkler associé à 2 cuves de 1 047m³, situé à l'Est du bâtiment
- E : **78 m²** local Surpresseur pour réseau incendie associé à une cuve de 1 200m³

L'accès à la plateforme logistique se fera de façon distincte entre les poids lourds et les véhicules légers ; A l'Ouest, longeant PSA pour les PL et à l'Est plongeant vers le Périphérique pour les VL.



Plan de masse du site

C1 à C12 = cellules de stockage, dont **C9**= emballages, **C10, C11** et **C12**=stockage froid
1, 2 et **3** = bureaux surface totale 1695 m², **4** = **local technique chaufferie + TGBT**
5 = local technique = production du froid, **6** = recharge des transpalettes,
7 = stockage boisson sur dalle béton 6 000 m² **8** = gestion des emballages
9 = local sprinkler + 2 cuves 1047 m³ **10** = surpresseur circuit incendie+ cuve de 1200 m³
11 =poste de garde, **12** =parking VL : 559 places dont 112 pour VL électriques
13 = aire attente PL **14 & 15** bassin gestion des eaux,

3-L'activité :

L'activité de la plateforme logistique sera la même que celle utilisée depuis plusieurs décennies au Nord de Caen à Carpiquet. Réception, stockage, préparation et expédition de produits finis manufacturés alimentaires, des produits frais (fruits et légumes) auxquels s'ajoutent des produits inflammables, des aérosols et des produits lessiviels et autres produits d'entretien. Sachant que cette plateforme logistique est destinée à l'approvisionnement de tous les magasins « Carrefour » à l'exception des hypermarchés quelque soient leurs catégories. Magasins de proximité dits « Carrefour Express », et « Carrefour Market ». En fait, on y trouve toutes les gammes de produits qui sont sur les présentoirs de l'enseigne. Aucune activité de fabrication et de transformation ne sera exercée sur la plateforme. Ne sont pas concernés par le site de Mondeville les produits frais carnés, la viande et le poisson.

La plateforme logistique continuera de fonctionner en **2x7**, du lundi au vendredi et en **3x8**, du lundi au samedi selon le type et la saisonnalité des produits à traiter. Avec ses horaires décalés le nombre de salariées présent sur le site est en deçà de l'effectif global (500 personnes). Le nouveau projet de Mondeville pourrait accueillir jusqu'à 700 salariés.

4 –Etude d'impact :

L'étude d'impact a été réalisée par « **SOCOTEC E&S** », pôle expertise réglementaire : M. Vincent Tudoret chargé d'affaires et M. Thomas Seguin, responsable ICPE. La version initiale a été publiée en novembre 2020 et la seconde en mai 2021, actualisée des demandes complémentaires de l'administration. M. Antoine Lemoine, Directeur Immobilier Supply Chain en est l'approbateur. Le dossier, bien fourni, est constitué de 280 pages, 252 figures, 51 tableaux et 6 annexes hors pagination.

Rappel préliminaire : L'étude d'impact désigne à la fois une démarche et un dossier réglementaire :

- La première est une réflexion approfondie sur l'impact d'un projet sur l'environnement, conduite par le maître d'ouvrage au même titre qu'il étudie la faisabilité technique et économique de son projet.

-Le second est le document, pièce officielle de la procédure de décision administrative, qui expose la façon dont le maître d'ouvrage a pris en compte l'environnement tout au

long de la conception de son projet et les dispositions sur lesquelles il s'engage pour en atténuer les impacts.

Une étude d'impact d'un projet doit répondre à trois objectifs :

- 1► aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement, en lui fournissant des indications de nature à améliorer la qualité de son projet et à favoriser son insertion dans l'environnement.
- 2► éclairer l'autorité administrative sur la nature et le contenu de la décision à prendre, et, le cas échéant, à déterminer les conditions environnementales de l'autorisation des projets. A ce titre, elle éclaire le décideur sur la nature et le contenu de la décision à prendre. Elle peut, le cas échéant, l'inciter à préconiser une mise en œuvre environnementale des travaux et un suivi.
- 3► Informer le public et lui donner les moyens de jouer son rôle de citoyen averti et vigilant. Le dossier d'étude d'impact, dans la partie « raisons du choix du projet » doit rendre compte de la participation du public aux décisions et au choix du projet ainsi que des conditions dont ces décisions sont assorties.

L'étude d'impact est la pièce maîtresse du dossier d'enquête publique qui constitue le moment privilégié de l'information du public.

4-1-Insertion paysagère du projet :

L'impact paysager sera limité au niveau des axes de circulation, **au Nord** la ligne SNCF (Entreprises: Schindler, peinture André, Servicad, Engie Home service, CBS, Flam design et meubles Bailleux). **Au Sud** par l'échangeur N° 15 dit de la vallée sèche (Leclerc drive et Candiac), **à l'Est** le boulevard périphérique RN 184, (Ragues plus, AS24, Pierre & Parquet, Volvo et Isuzu trucks, +2 hôtels et 1 centre de formation conduite) ; **à l'ouest** les bâtiments PSA, plus des espaces en friches).

L'habitation la plus proche est localisée à 320 m rue de Grentheville à Cormelles le Royal. Les établissements recevant du public concernent 2 hôtels situés au-delà du boulevard périphérique. (Hôtel pour migrants 90 m et B hôtel Caen-Est 125m).

Le bâtiment logistique s'intégrera dans une zone industrielle d'une superficie de 30 ha en cours de dépollution (3^{ème} et dernière phase). Le projet n'entre pas dans le cadre du système de compensation agricole.

4-2-Impact sur les milieux naturels

Le site étudié n'est directement concerné par aucun inventaire, mesure de gestion ou de protection du milieu naturel, à savoir :

- Zone naturelle d'intérêt écologique faunique et floristique (ZNIEFF),
- Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO)
- Site Natura 2000 : zone de protection spéciale établie selon la directive oiseaux ou zone spéciale de conservation (ZSC) établie au titre de la directive habitats-faune-flore,

Pour mémoire, Les 4 sites Natura 2000 les plus proches du site sont :
Z.S.C. (FR2500094) «Marais alcalin de Chicheboville-Bellengreville» 154 ha
7,5 km au Sud-Est du site
Z.S.C. (FR2500091) «Vallée de l'Orne et ses affluents» 2 115 ha, 10,1 km au Sud
Z.S.C. (FR2502017) « Combes de l'Eglise d'Amayé-sur-Orne» 0,05 ha 11,7 km, Sud-Ouest
Z.P.S. (FR2510059) « Estuaire de l'Orne » 1 000 ha, 11,7 km, au Nord.



Localisation des zones sensibles et zones naturelles d'intérêt écologique (rayon de 5 km)

Néanmoins,

la ZNIEFF de type I « Carrière Charlemagne » est à 3,4 km de l'implantation du projet, celle de type II « Vallée de l'Orne » est à 3,8 km

Les Espaces naturels sensibles (ENS) « berges de l'Orne à Caen, Fleury/Orne et Louvigny » sont à 3,7 km, et ceux de la « vallée de l'Odon » sont à 3,8 km.

Un faible impact est pressenti sur les milieux naturels étant donné la faible sensibilité écologique des terrains et le peu d'espèces faunistiques et floristiques rencontrés.

Aucune zone humide n'est recensée dans l'emprise du projet ; les sondages complémentaires le confirment.

Aucun réservoir de biodiversité, ni aucun corridor écologique ne concerne le site d'étude.

Enfin, l'exploitation du site ne présentera pas d'impacts marqués, directs ou indirects sur les milieux naturels de proximité.

4-3-Synthèse des enjeux écologiques :

Le site d'étude présente des enjeux de forts à faible, énumérés, par ordre décroissant :

- Enjeux forts pour une espèce florale rare et en danger critique dans la région, « l'Orobanche de la Picride », (**photo ci-dessous**).
- Enjeux modérés pour l'avifaune, nidification possible du Chardonneret élégant qui devient vulnérable. (**Photo ci-dessous**). Les lapins de garenne sont quasi-menacés et enfin l'habitat pouvant constituer des zones de repos/reproduction devient inexistant avec la disparition des jachères, des friches et des boisements.
- Enjeux faibles pour les chiroptères (Chauves-souris) du fait du potentiel d'accueil nul suite à l'arasement des bâtiments de PSA



4-4-Impact sur les eaux:

Du fait du transfert de la plateforme logistique de Carpiquet à Mondeville, le réseau d'eau sera certes différent mais globalement le prélèvement de « Carrefour » sur le réseau public d'eau potable sera aussi conséquent : 11 110 m³/an. Les besoins sanitaires du personnel représentent la quasi-totalité des consommations, soit 50L/personne sur une période de 286 jours avec 700 personnes sur le site = 10 110 m³. Il est pressenti que ces volumes seront inférieurs du fait de l'alimentation des sanitaires et le nettoyage des installations par les eaux pluviales de toitures.

L'intégralité des eaux consommées au sein de l'établissement proviendra, soit du réseau public de distribution d'eau potable, soit du système de récupération des eaux de pluie de toiture du bâtiment.

Les eaux usées rejetées seront dirigées vers la station du Nouveau Monde localisée sur la commune de Mondeville distant seulement de 2,3 km. Actuellement les eaux usées rejetées par le site de Carpiquet sont également traitées par la même station d'épuration.

Ainsi le projet n'engendrera pas d'augmentation de la charge polluante à traiter par ladite station.

Les eaux pluviales de voiries de l'ensemble de l'emprise du site seront dirigées vers un réseau de collecte dédié qui les dirigera vers un séparateur d'hydrocarbures.

Les dispositifs épuratoires ainsi que les ouvrages de gestion des eaux feront l'objet d'un entretien régulier vidant à maintenir les performances de ces équipements.

Le site d'implantation de la plateforme logistique ne se situe pas dans le périmètre de protection d'un captage destiné à l'alimentation humaine en eau potable. Le plus proche est localisé sur la commune de Mondeville, en bordure Sud de la RN 814, soit à 1 500 m au Nord des terrains projetés.

4-5-Impact du trafic routier :

L'implantation du site dans une zone fortement industrialisée permet de limiter les inconvénients associés au trafic : le raccordement aux axes routiers de grande envergure depuis le site se fait très rapidement en évitant des zones densément habitées.

Le trafic généré par la nouvelle plateforme de Mondeville sera pratiquement équivalent à celui induit par le fonctionnement de Carpiquet. Par contre la situation géographique, proche du boulevard périphérique de Caen, permettra d'emprunter plus rapidement les grands axes routiers de la Normandie avec un gain de 13,5 km. L'accès à l'autoroute A13 (liaison vers Paris, Rouen, Le Havre) s'en trouve accélérée. A contrario l'éloignement de l'autoroute A84 (liaison vers Rennes, Nantes) augmenterait le trajet de 8 km

Il est évoqué la possibilité de mettre en place des mesures organisationnelles influant sur les horaires décalés, la séparation des flux de véhicules et les horaires du fret aller/ retour. Si les heures de pointe observées au droit de la zone de l'Esperance (Boulevard périphérique Sud) se situent dans les créneaux suivants : 7h15-8h45 et 16h15-17h45, ils ne correspondent pas au trafic PL qui desservira la plateforme

4-6-Impact sur les sols et sous-sol:

-D'après la base de données BASOL, les communes de Mondeville et de Cormelles-le-Royal comptent chacune 3 sites dont les sols sont réputés comme pollués ; Pour Mondeville 2 des sites sont constitués de dépôts de liquides inflammables localisés à proximité de l'Orne. Le 3ème est situé plus à l'ouest (ancienne fonderie de métaux non ferreux). Ces sites compte tenu de leur éloignement par rapport au projet sont considérés comme n'ayant aucune influence.

Pour ce qui concerne ceux de Cormelles le royale, le constat est différent. **Solvadis**, site industriel spécialisé dans le stockage de produits chimiques (acides et bases). Suite à sa cessation d'activité en 2002. Le site est actuellement occupé par un transporteur. L'arrêté préfectoral du 26/06/2003 a prescrit une surveillance des eaux souterraines, lesquelles se sont avérées polluées aux solvants chlorés. En février 2021, Sovalis a entrepris la dépollution encadré par un arrêté préfectoral du 21/12/2010 selon une nouvelle technique « venting ». La Sté **Moulinex**, de part ses activités, a pollué les sous sol aux métaux lourds (chrome, arsenic, et aluminium). Au cours de la même période des arrêtés préfectoraux, ayant le même objet, ont été pris pour la surveillance du site.

L'usine PSA a, elle aussi, provoqué de la pollution par les solvants chlorés, puis au chrome total. Deux zones ont fait l'objet d'une dépollution de janvier à juillet 2010 avec une efficacité de 91%.

Sur les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal, respectivement 61 et 15 sites sont référencés dans la base de données BASIAS. A moins de 100 m du site projeté par l'implantation de la plateforme on dénombre 5 entreprises :

- CFTA fabrication et stockage de pesticides, 40 m au Nord Est
- DELIVET, atelier réparation PL, 50 m au Nord Est
- Ste CITROEN, traitement de métaux, stockage de produits chimiques, 70 m au Nord Ouest
- BAILLEUX fabrique de meubles, 80 m au Nord Est
- SNAVI, garage Volvo, ateliers, 90 m à l'Est

En raison de l'éloignement du terrain sollicité, il est exclu tout impact de ces activités sur la qualité des sols situés au droit du projet. Néanmoins la troisième et dernière phase de dépollution du terrain où se trouvaient les bâtiments démolis de PSA, **devra présenter les caractéristiques compatibles avec un usage industriel du site.**

En conclusion, il est précisé que les dispositions constructives et les mesures opérationnelles mises en place dans le cadre de l'exploitation de la nouvelle plateforme logistique permettront d'exclure toute pollution des sols et sous-sol en situation normale de fonctionnement comme accidentelle.

La mise en œuvre d'une maintenance, préventive et prédictive permettra de maintenir dans un bon état de marche les équipements de protection.

Commentaires du CE :

Le cabinet de conseil EXPLAIN 104-112, avenue de la résistance à 93100 Montreuil a exposé en 140 pages une étude très intéressante sur le trafic routier actuel et à horizon 2030, et ce, en 8 points : hiérarchie du réseau, typologie du milieu urbain, transports en commun, filaire de voirie, modes actifs, charges de trafic, condition de circulation et suite de l'étude.

Le CE aurait souhaité qu'un chapitre soit réservé au trafic PL d'approvisionnement des magasins carrefour à partir de cette plateforme.

4-7-Production de déchets :

Les déchets seront traités de la même manière que sur le site de Carpiquet. Deux catégories seront présentes :

- Déchets non dangereux, composés des emballages papier/carton, les matières plastiques (compactés sur place) les ordures ménagères et les tontes d'entretien des espaces verts.
- Déchets dangereux, boues provenant des séparateurs eau/hydrocarbures, des batteries ou accumulateurs.
- La société veillera que ces déchets soient collectés comme actuellement par des organismes agréés.

4-8-Emissions sonores

Inévitablement la mise en exploitation de la plateforme générera des émissions sonores provoquées par le trafic des poids lourds (230/jour) et dans une moindre mesure par celui des véhicules légers (400/jour) du personnel et des visiteurs. (A noter que l'utilisation en puissance des voitures électriques aura un impact favorable.)

Toutefois, selon le principe de calcul de l'émission de bruits il faut retenir que les décibels ne s'additionnent pas de façon arithmétique. La sommation se fait selon une formule logarithmique, avec des niveaux sonores de même pondération. Dans la pratique on se réfère à l'échelle de références standardisées pour les calculs de toutes les valeurs des niveaux de bruit.

De la modélisation acoustique réalisée, il ressort que les émissions sonores supplémentaires provoquées par l'entrepôt seront bien maîtrisées et les niveaux sonores pourraient se situer globalement en dessous des seuils réglementaires (arrêté du 23/01/1997).

4-9-Utilisation des sols

Aucune servitude relative à la protection du patrimoine historique n'impacte le site et aucune covisibilité n'existe entre les équipements et un édifice bénéficiant d'une protection réglementaire.

Aucun vestige archéologique n'a été mis en évidence sur les terrains projetés. Le secteur est très peu concerné par les aléas naturels

Enfin le projet de plateforme sera compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées.

4-10-Autres inconvénients

Les activités de la plateforme ne seront pas à l'origine d'émission atmosphérique de polluants en grand quantité. Les rejets atmosphériques proviendront du fonctionnement de 2 chaudières au gaz naturel (régime de déclaration : rubrique 2910.A) et du trafic routier lié à la logistique des produits.

Le fonctionnement de l'établissement ne sera pas de nature à présenter des risques pour la santé des salariés exerçant dans cette fortement industrialisée. Notons également a fortiori que le terrain sur lequel sera implantée la plateforme est éloigné des zones habitées de Cormelles-le-Royal et Mondeville.

4-11- Effets temporaires et cumulés du projet :

Au cours de la construction de la plateforme logistique, des mesures transitoires seront prises visant à réduire les effets liés au chantier. Toutefois les effets faiblement cumulés apparaîtront au niveau du trafic routier nécessaire au transport des matériaux de construction, du fonctionnement des engins de terrassement, des grues et autres engins motorisés indispensables pendant toute la durée du chantier.

5-RAISONS DU CHOIX DU PROJET :

Le choix de la société « Cargo Property Développement » s'est porté sur ce site et ses caractéristiques techniques pour plusieurs raisons :

L'entrepôt sera construit et exploité suivant les règles techniques et organisationnelles applicables à tout projet similaire sur le territoire français conformément à l'arrêté ministériel du 11/04/2017 relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à autorisation, sous la rubrique 4001

Le terrain retenu, après quelques prospections non abouties aux environs de Caen, est un site favorable pour le développement d'une grande plateforme 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.

Citons les points forts :

- la zone industrielle de l'espérance se situe en dehors des habitations proches
- l'emplacement permet une desserte à proximité de grands axes routiers, Boulevard de l'espérance et Boulevard périphérique Sud de Caen.
- l'absence de sensibilité sur les milieux naturels
- la maîtrise de l'impacte sur la ressource en eau, avec système de récupération des eaux de pluies
- les parcelles du projet sont intégralement destinées aux activités économiques.
- la nature du sol se du sous-sol est compatible avec l'implantation de la plateforme.

6-REMISE EN ETAT :

La société « Cargo Property Développement » étant locataire du site de Carpiquet, elle n'a pas compétence pour influencer sur le devenir du site qu'elle abandonne.

Les parcelles BA 92, 93 et 94 sur lesquelles sont implantés les bâtiments sont depuis 5 ans la propriété de « DANAY INVESTMENT SNC » 07 place D'Iéna à Paris 16°. Cette société, créée le 09/09/2016 est spécialisée dans le secteur des activités de marchands de biens immobiliers (6820B). Son Capital social s'élève à 2,9 millions d'€ et sur l'année 2021 elle a réalisé un chiffre d'affaires de **3,4 millions d'€** et un résultat net de **1,9 millions d'€**. La gérance est assurée depuis un an par Agnès DEFIX.

Pour ce qui concerne la remise en état de la plateforme logistique, objet de la présente enquête, elle s'effectuera conformément aux dispositions fixées par le Code de l'Environnement : information du préfet 3 mois avant l'arrêt définitif. Les mesures envisagées seront modulables en fonction du devenir du site et des bâtiments qui au regard de sa situation géographique demeurera à usage industriel ou commercial.

7-ETUDE DE DANGERS

Les produits entreposés dans les cellules correspondent à ceux que l'on trouve dans les magasins « Carrefour » : produits finis manufacturés alimentaires, des produits frais (fruits et légumes) auxquels s'ajoutent des produits inflammables, des aérosols et des produits lessiviels et autres produits d'entretien.

Les produits sensibles (produits inflammables, aérosols et autres produits dangereux pour l'environnement) seront stockés au sein de sous cellules spécifiques présentant une surface moindre.

Les principaux dangers pour les produits sensibles sont l'incendie, l'émission de fumées toxiques générés par l'incendie et la pollution des eaux.

Le site aura uniquement un rôle d'entreposage des produits finis : réception, déplacement des colis par engins de manutention, stockage référencé, préparation des commandes sur palette puis expédition. Aucune activité de fabrication ou de transformation n'est exercée sur le site.

Le stockage sera réalisé au sein de cellules séparées les unes des autres par des parois séparatives REI 120 permettant de réduire le risque d'incendie expansif.

Les agressions externes sont liées aux risques naturels et aux risques liés aux activités humaines. Pour les premiers, citons : séisme, inondation glissement de terrain, peu probable du fait de la topographie du site. Concernant le deuxième point, les risques seront très limités car le site sera entièrement clos et bénéficiera d'un système de surveillance électronique complété par un service de gardiennage.

Analyse détaillée des risques et des moyens d'intervention

Les principaux phénomènes dangereux que l'on pourrait rencontrer sont :

- incendie de camion à quai
- incendie au sein des différentes cellules de stockage
- incidents liée à la chaufferie (explosion, surpression)
- Emissions de fumées consécutives à l'incendie

L'étude de danger a mis en évidence que l'ensemble des phénomènes dangereux associé à l'entrepôt logistique est jugé comme acceptable au regard de la grille de criticité.

Le principal risque retenu est l'incendie. L'ensemble du site est protégé contre les effets directs et indirects de la foudre.

Des barrières de sécurité seront mises en place :

- systèmes de détection et d'extinction automatique d'incendie.
- coupure automatique de l'alimentation en gaz naturel connecté à un pressostat
- murs séparatifs et portes coupe feu

Le site sera équipé de Robinets d'incendie Armés (RIA) et d'extincteurs en nombre suffisant au regard de la réglementation. La plateforme disposera d'un système de détection automatique et d'arrosage de type « Sprinkler ». Le dispositif de lutte contre l'incendie comprend également un réseau de poteaux et de bouches d'incendie ainsi qu'une réserve d'eau d'une capacité de 1200 m³

III- Le Permis de construire :

L'enquête unique imposée par l'administration nécessite de reprendre certains points déjà évoqués dans la partie de demande d'autorisation. Pour éviter une lecture fastidieuse et une impression redondante, les éléments dudit dossier seront condensés au maximum, ou des renvois seront mentionnés ;

La demande d'autorisation ICPE et la demande de permis de construire sont portés par « Cargo Property Développement» qui envisage la construction d'une plateforme logistique de 76 493 m² de surface de plancher sur un terrain de 13 ha. IL est situé dans la zone de l'Espérance, proche du boulevard périphérique Sud de Caen rattaché aux communes de Mondeville, Cormelles le Royal et Grentheville. Actuellement le terrain est

la propriété de l'Établissement Public Foncier de Normandie « EPAF » qui a assuré la démolition des anciens bâtiments PSA inutilisés (2019-2020) et la dépollution du site.



Source: Ouest-France

-1- Caractéristiques de la plateforme : Cette plateforme logistique qui constitue une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) sera classée SEVESO de niveau bas du fait des effets cumulatifs et soumise à **Autorisation** pour la rubrique 4001.

Elle sera soumise à **déclaration contrôlée** sous les rubriques 1436, 1450, 2714, 2910, 2925, 4320, 4510, 4511, 4734, 4735, 4741, et 4801

Et au régime de l'**enregistrement** pour la rubrique 1510



Le projet consiste à transférer les activités de la plateforme logistique de Carpiquet **en location** par la création de nouveaux entrepôts de stockage qui seront implantés Boulevard de l'Espérance à Cormelles le Royal, Mondeville et Grentheville.

Le terrain retenu sur lequel sera construite la plateforme **304 220 m²** se situe sur les communes de Mondeville 209 926m² (surface totale 251 340), Cormelles le Royal 93 5453 m² (94 481) et Grentheville 751 m² mesurés par géomètre agréé. Il est intégré à la **zone d'activité de l'Espérance** sur laquelle est implantée depuis plusieurs décennies l'usine de montage automobile PSA, ainsi que d'autres entreprises.

Sur cette carte, sont identifiées, en rouge, les entreprises ayant des activités industrielles, commerciales et artisanales.

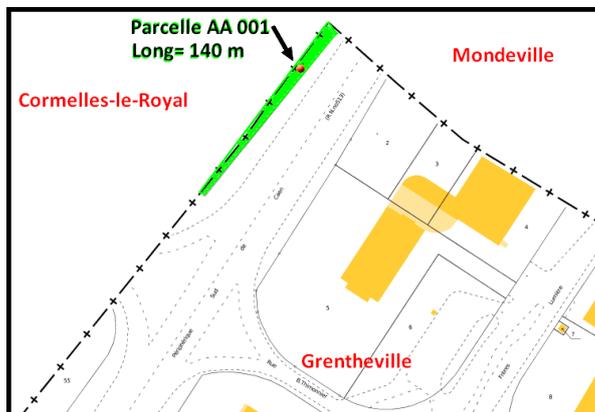
Les habitations sont éloignées de cette zone et de ce fait ne sont que peu impactées par les nuisances générés par cette zone d'activités



Le site en question n'est concerné que par une servitude de ligne électrique moyenne tension qui longe le boulevard périphérique. La canalisation de transport de gaz quant à elle longe le périphérique coté Est.

Les demandes de permis de construire déposées le 18/12/2020 et enregistrées comme suit : n° **PC01418120R0018** pour Cormelles le Royal (14120), **PC01444372R0031** pour Mondeville et **PC01431920R0017** pour Grentheville (14540) Ce projet développe une surface de plancher de 76 493 m², détaillée ci-après :

	Mondeville	Cormelles	Grentheville	Total
Bureaux	4 280	129	<u>0</u>	4 409
Industrie	121	0	<u>0</u>	121
Entrepôt	50 307	21 656	<u>0</u>	71 963
Surfaces totales	54 708	21 785	<u>0</u>	76 493



Ci-contre matérialisées des limites cadastrales (**Trait rouge foncier**). L'emprise sur la commune de Grentheville est négligeable avec 750 m² et se situe en limite de voie interne du périphérique

Bien qu'étant de compétence communale, l'ensemble du dossier des permis de construire a été confiée à la « **CU Caen-la-Mer** ».

Au cours de l'enquête, le CE a rencontré Mme Odile Poussin qui lui a expliqué sa méthode d'investigation (rapprochements avec les prescriptions réglementaires du PLU) et les compléments d'informations, de précisions, qu'elle a obtenus auprès des administrations et du porteur de Projet.

-2- Les règlements du PLU des zones concernées pour chaque commune sont les critères de référence pour examiner les projets présentés, ainsi que les plans dédiés, comme le prévoit le formulaire CERFA. Exemple : Plans de situation, du terrain, de masse, aménagement paysager, réseaux, coupes et façades. Des pièces annexes y sont jointes,

exemples : tableau des surfaces, plans de stockage, de désenfumage, des bureaux, du poste de garde, des locaux annexes.

Si pour l'instruction des dossiers certains critères ne posent pas de problème (par exemple : distance de retrait) d'autres par contre font appel à une certaine subjectivité, par exemple : « apprécier l'expression architecturale contemporaine du projet ».

SYNTHESE DU REGLEMENT applicable aux zones d'implantation

L'instruction des permis de construire se fait par rapprochement des rubriques ci-après avec les caractéristiques du projet de la plateforme logistique et en particuliers celles des constructions.

DESSERTE DES TERRAINS ET ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC.

Les voies nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que tous les véhicules puissent faire demi-tour, notamment les véhicules de sécurité - incendie et de collecte des ordures ménagères.

La largeur de chaque voie piétonne ou piste cyclable monodirectionnelle doit être au minimum de 1,5 m –

DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX

- réseaux publics d'alimentation en eau potable.
- réseaux divers (électricité, gaz, téléphone, télédistribution, éclairage public, etc.)
- réseaux publics d'assainissement
- assainissement des eaux pluviales, solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public
- eaux usées dans les zones relevant de l'assainissement collectif
- gestion et le tri des déchets.
- Information et de la Communication.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

- Voies ouvertes à la circulation automobile, un retrait minimal de :
 - 100 m de l'axe de l'autoroute A13 ;
 - 50 mètres de l'axe du périphérique ;
 - 25 mètres de l'axe des routes départementales ;
 - 20 mètres des bretelles d'échangeurs (bord de la chaussée le plus proche) ;
 - 5 m par rapport à la réalisation de décrochés de façade et de retraits ponctuels pour créer un rythme sur la façade d'un même bâtiment ou le retrait du rez-de-chaussée pour créer un effet de seuil ou d'arcades ; la surface totale des décrochés et retraits devant être au plus égale à 50% de la surface de la façade ;..
- Voies ferrées : distance minimale de 5 m de la limite légale

. IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

-Règles d'emprise : Le coefficient d'emprise au sol (CES) des constructions ne peut excéder 70% de la surface du terrain

HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Il n'est pas fixé de règle particulière.

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

En référence à l'article R.111-27 du Code de l'Urbanisme, de par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, les constructions doivent respecter le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites, des paysages naturels ou urbains, ainsi que la conservation des perspectives monumentales.

L'insertion de la construction dans son environnement naturel et bâti doit être assurée, dans le respect des conditions de forme (art. R.431-8 et R.441-3 du Code de l'Urbanisme « volet paysager des permis »).

Tout projet de construction doit participer à la préservation et à la mise en valeur, y compris par l'expression architecturale contemporaine, des caractéristiques dominantes du tissu urbain dans lequel il s'insère et doit être élaborés dans la perspective d'une bonne insertion urbaine.

Par le traitement de leur aspect extérieur (façades dont matériaux, couleurs et ravalement ; couvertures et toitures ; ouvertures et huisseries), les constructions doivent s'intégrer au paysage environnant en prenant en compte les caractéristiques du contexte dans lequel elles s'insèrent, ainsi que les spécificités architecturales des constructions avoisinantes, sans toutefois exclure la création architecturale.

- Couronnement : toiture, couverture, ouvertures de toiture. Les constructions de grand volume adopteront une toiture minimisant leur impact visuel. Pour ce faire, la toiture devra être de couleur sombre. Les toitures terrasses seront, dans la mesure du possible, végétalisées.
- Aménagement des abords des constructions : Les espaces de stationnement extérieurs sont conçus de façon à limiter la perméabilisation des sols par la réduction des emprises des voies de circulation qui sont recouvertes d'une couche de roulement; L'utilisation de matériaux stabilisés ou toute autre technique favorisant la pénétration des eaux pour les emprises de stationnement est vivement conseillée;
- Clôtures: sont d'un style simple et constituées de matériaux de bonne qualité. Leur aspect, leurs dimensions et leurs matériaux tiennent compte en priorité de l'aspect et des dimensions des clôtures avoisinantes afin de s'harmoniser avec elles, ainsi qu'avec la construction principale.



-3-Les constructions projetées sont détaillées de la manière suivante et feront l'objet d'un examen particulier. Pour mémoire les bâtiments sont identifiés comme suit:

- A : **74 913 m²** 12 cellules de stockage de 6000 m², 3 locaux de charges= 1000 KW
3 volumes de bureaux, 2 locaux techniques : Product. Froid, chaufferie et TGBT
Ajout d'une emprise au sol de 1 306 m² pour les abris de quais
 - B : **329 m²** poste de garde
 - C: **182 m²** local de charge charriots, transporteurs 200 kW
 - D : **84 m²** local Sprinkler associé à 2 cuves de 1 047m³
 - E : **78 m²** local Surpresseur pour réseau incendie avec cuve de 1 200m³
- Total bâtiment : **75 585 m² (A)**

La voirie, pour les flux de véhicules, le stationnement, la manutention. On distingue :

La voirie lourde pour les PL: 44 583 m²

La voirie légère pour les VL, Motos, vélos: 16 718 m²

Le dallage béton : Aires de béquillage, cheminement, support cuves ; 20 268 m²

Total voirie : **81 569 m² (B)**

Les aires stabilisées : de pompages, mise en station : **4 685 m² (C)**

Les bassins de rétention disposent de bâches étanches : **12 089 m² (D)**

Récapitulatif : A=B=C=D = Surface artificialisée : 173 928 m²

Et pour solde, **Les espaces verts : 130 292 m²**

Total 304 220 m²

Commentaires du CE :

Il est nécessaire de noter que le dossier comprend des prestations intellectuelles réalisées à différentes dates, les plus récentes mars 2021 et aout 2021, il s'ensuit que les surfaces indiquées sont assez évolutives et fluctuantes d'un document à un autre. Les références ne sont pas toujours précisées : emprises au sol, surfaces de plancher. Celles qui sont exposées ci-dessus sont, d'après le porteur de projet, les plus fiables.

Le bâtiment A, de forme rectangulaire, constitue la construction principale du projet. Il s'étend sur les communes de Mondeville et Cormelles-le-Royal. Cette particularité cadastrale pourrait poser problème pour le calcul des places de parkings à chaque commune. *Par simplification et surtout de bonne logique, la détermination des places a été globalisée.*

Sa longueur « hors tout » est de **577m** et sa largeur de **125m** ce qui développe une surface au sol de **72 125 m²**. Sachant que le bâtiment est factionné sur sa longueur pour obtenir 12 cellules. Chaque cellule a donc une superficie brut de $125 \times 577/12 = 6\ 000\ m^2$

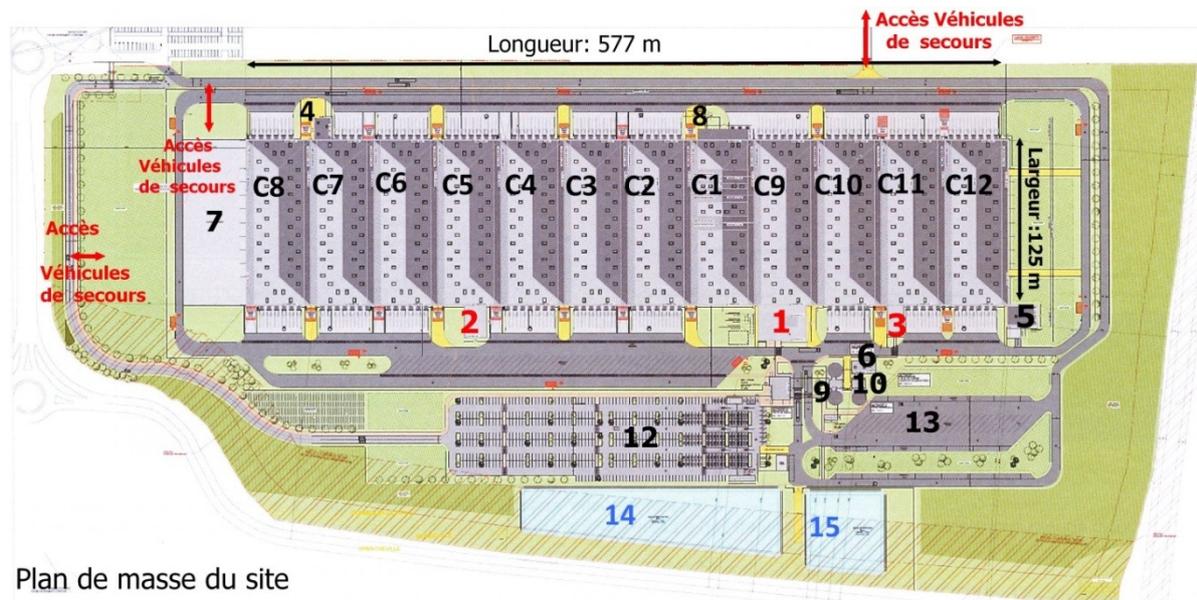
Le bâtiment principal aura une hauteur à l'acrotère de 12,90m. Les murs seront réalisés en parpaing de 20 Jusqu'à 4,50 m de hauteur, puis entre 4,50 m et 12,90 m les façades seront constituées d'un bardage double peau vertical ou horizontal. Les bureaux auront une hauteur plus réduite à 9,00m de l'acrotère.

Les cloisons séparatives des cellules seront toutes équipées de 2 portes « coupe feu » de type EI 120 coulissantes en 4,50m de large et de 2 portes battantes type RI 120 en 0,9m pour le passage des piétons. (**Normes EI 120**= résiste 2 heures au feu)

La toiture sera constituée en bac acier multicouche recouvert d'un isolant en matériau non gouttant. (**Norme A 2s1d0** = non combustible (DIN 4102-1 classe A2).

Seront également mis en place des cantons de désenfumage «SKYDÔME » en quantité suffisante. Enfin un dispositif (**=Sprinkler incendie**) permet de déceler un début d'incendie et de l'éteindre par arrosage automatique.

- **Les autres bâtiments. B, C, D et E**, cités précédemment, au titre de leurs fonctions, superficies, possèdent les mêmes caractéristiques de construction que bâtiment A.



Plan de masse du site

C1 à C8 = cellules de stockage vertical

C9 = cellules réservées aux emballages,

C10, C11 et C12=stockage froid : entreposage des fruits et légumes.

1, 2 et 3 = bureaux surface totale 1 695 m²,

4 = la chaufferie + le TGBT + le local transformateur, proche de la cellule n° 7

5 = local technique = production du froid, proche de la cellule 12

6 = recharge électriques des transpalettes,

- 7 = stockage boisson sur dalle béton 6 000m²
- 8 = gestion des emballages, proche de la cellule n°1
- 9 = local sprinkler + 2 cuves 1047 m³
- 10 = surpresseur circuit incendie + cuve de 1200 m³
- 11 = poste de garde,
- 12 = parking VL : 559 places dont 112 pour VL électriques
- 13 = aire attente PL
- 14 & 15 bassin gestion des eaux,



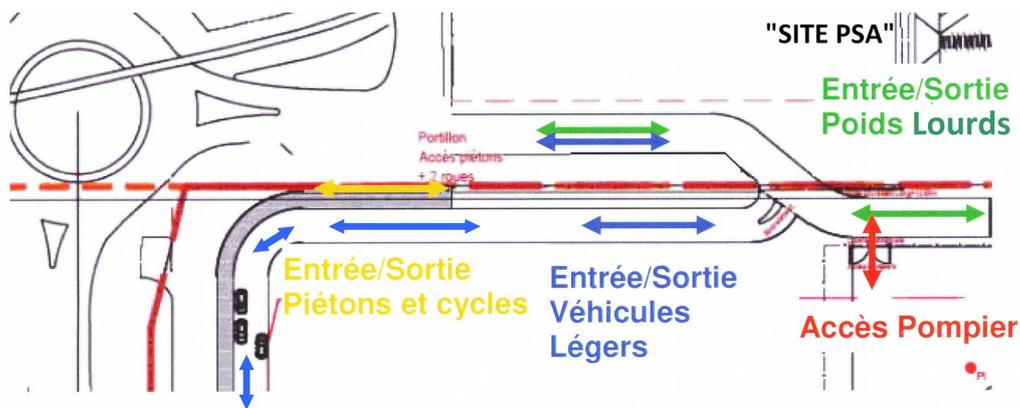
Exemple: 2 types de stockage

-3-Les aménagements extérieurs : Ils comprennent l'ensemble des espaces extérieurs nécessaires au bon fonctionnement du site :

- les espaces nécessaires à la circulation, au stationnement et à l'évolution des véhicules PL, dont le trafic est estimé à 300 véhicules/jour soit 600 mouvements.
- les espaces nécessaires à la circulation, au stationnement et à l'évolution des véhicules VLL du personnel et des visiteurs, évalués à 380 véhicules/jour, soit 760 véhicules.

Les voiries PL et VL sont dissociées volontairement du fait de la séparation des flux de circulation et des zones de stationnement, et ce , pour accroître la sécurité.

- les espaces et équipements créés pour la lutte contre l'incendie et la surveillance du site
- les ouvrages permettant la connexion aux réseaux d'adduction d'eau potable et d'assainissement. La création d'un réservoir d'eaux pluviales qui seront utilisées pour les besoins des sanitaires.
- Les bassin de rétention N°1 et 2 étanche de 9000 m³ collecte les EP issues du ruissellement sur les surfaces de voiries via filtrage dans un séparateur d'hydrocarbures.



-4- Les aménagements paysagers :

Les zones d'aménagement paysagères qui représente 40% de la parcelle, seront réalisées en périphérie et limite de propriété. Les espaces paysagers seront composés de plantations, de bosquet et de prairie. Ces aménagements auront pour objectif d'intégrer le projet au reste du secteur en le masquant autant que possible afin d'offrir un cadre verdoyant et agréable aux utilisateurs. Les bosquets permettront de créer des effets d'écrans pour réduire l'impact visuel de ce bâtiment de près de 600 m de longueur.

Les arbres de grand développement, qui pourront atteindre à l'âge adulte 12 mètres et plus, seront choisis parmi les essences suivantes :



Fraxinus Ornus



Betula pendula



Quercus robur



Ostrya carpinnifolia



Acer campestre

En périphérie de l'ensemble du site, les clôtures sont constitués d'un treillis soudé et rigide à mailles rectangulaires verticales en acier. Elles sont de couleur vert foncé et hautes d'au moins 1,80 m. Les portails et portillons dans un souci d'harmonie seront également en métal, à barres verticales, de couleur vert foncé et hauts d'au moins 1,80m. L'établissement n'ayant pas vocation à recevoir du public, toutes les entrées seront sécurisées et l'accès se fera par digicodes et par badges individuels.

Le projet de construction malgré une présence visuelle inévitable et importante, s'accordera avec l'espace paysager.

IV-Avis des Personnes Publiques, Services & Commissions Intéressés : PPSCI

•**11 janvier 2021**, la Direction Départementale des territoires et de la Mer « DDTM », par délégation le Préfet du Calvados, informe le service instructeur de « Caen-la-Mer » que **l'avis est sans objet** du fait que les locaux concernés par les travaux ne recevront pas de public.

•**13 janvier 2021**, la Direction régionale des affaires culturelles « DRAC » informe « Caen-la-Mer », service droit des sols, que les fouilles d'archéologie préventive sont en cours d'achèvement.

•**15 février 2021**, le chef de projet, Agence Franc architectes, a précisé à Mme Quéré, instructrice à « Caen-la-Mer », que la gestion des déchets sera organisée de la manière que sur le site actuel de Carpiquet :

-A l'extérieur, sur une plate forme abritée, un compacteur étanche de 20 m³ pour les Déchets industriels banals « DIB », une benne de 30 m³ pour le bois et une autre de 30 m³ pour la ferraille

- En intérieur de bâtiment, caisses palettes individualisées pour les déchets fermentescibles et les papiers administratifs ; Les palettes ABS sont entreposées en piles filmées.

- du local de la presse, plastiques et carton sont conditionnés en balles de 1 m³

•**25 février 2021**, la Direction interdépartementale des routes Nord-Ouest, en sa qualité de gestionnaire du réseau routier national informe « Caen-la-Mer », service instructeur des permis de construire, émet quelques observations :

-Les 2 bassins destinés à recueillir les eaux pluviales implantés proximité immédiate du boulevard périphérique doivent être sécurisés du domaine publique par une clôture dont les détails seront soumis à l'avis de service.

-le risque de débordement, en cas de crue centennale, doit être ralenti par un relief en adéquation (les merlons) avec le niveau de la chaussée du boulevard périphérique.

•**28 avril 2021**, le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, « DREAL » fait part de ses observations à « Caen-la-Mer », service droit des sols :

-la plateforme logistique sera soumise au régime de l'autorisation pour la rubrique **4001** et au régime de l'enregistrement pour la rubrique **1510**. Ce site sera classé SEVESO seuil bas par la règle de cumul vis-à-vis des dangers pour l'environnement.

- Les demandes de permis de construire à Cormelles-le-Royale et à Mondeville) transmises par « Cargo property development » recueillent un **avis favorable**.

•**3 mai 2021**, le **SDIS** informe la CU Caen-la-Mer qu'à la suite de l'examen du dossier, aucune objection de principe n'est formulée, Signé colonel Régis Deza.

•**11 aout 2021**, le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, « DREAL » fait part de ses observations à la C.U Caen-la-Mer en charge de l'instruction des dossiers des permis de construire.

- Après la phase d'examen préalable, le dossier de demande d'autorisation environnementale a été **déclaré complet et régulier le 30/07/2021**.
- L'implantation de la plate-forme projetée par « Cargo property development » serait réalisée sur des terrains libérés par le Sté PSA. La cessation partielle d'activité réalisée en 3 phases a donné lieu à des PV de récolement (= *bonne exécution des travaux*) pour les phases 1 et 3. Quant à **la phase 2**, suite à un diagnostic initial, **la remise en état des sols nécessite des travaux de dépollution**.
- En conclusion le Directeur de la DREAL émet un **avis favorable** sous réserve de la mise en œuvre, lors de la construction, d'un plan de gestion des terres de déblais et des mesures de gestion relatives aux terrains de la phase 2.

•**02 septembre 2021**, Mme Etaix, Présidente de la **Mission régionale d'autorité environnementale « MRAe »** informe « Caen-la-Mer », service droit des sols, de la transmission en pièce jointe (24 pages) de l'avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale, n° 2021-3901. Il est précisé que la réponse écrite de la part du maître d'ouvrage doit être mise à la disposition du public par voie électronique. (Art. L122-1 du code de l'environnement).

•**16 février 2022**, M. Laurent Palix Chef unité bi-départementale, de la DREAL Caen, fournit des informations sur l'état d'avancement de la dépollution : Les travaux sur la dernière phase ont été menés, des précisions sont à fournir concernant l'état du terrain. La couche d'imperméabilisation présentait des défauts sur 2 secteurs qui ne permettent pas de valider la bonne fin de ces travaux. Se pose la question d'instaurer des servitudes d'utilité publique ou de constituer une barrière étanche compte tenu de la pollution résiduelle ?

Commentaires du CE : Le porteur de projet n'a pas pu être saisi de cette situation aussi elle sera intégrée dans les conclusions et l'avis. Toutefois cette éventualité avait été envisagée car, comme mentionné au dossier, le transfert de propriété au profit de « Carrefour » ne pourra intervenir que si le terrain présente toutes les garanties de dépollution nécessaires. (cf réponse n°2 ci-dessous)

Question n°1, Devenir des terrains de l'activité logistique actuelle et évaluation des incidences de ce transfert sur l'environnement.

Réponse du porteur de projet : le site de Carpiquet est exploité depuis plus de 40 ans, il est devenu inadapté, très énergivore, ne correspond plus aux standards d'exploitation du groupe. « Cargo property de development » n'étant pas propriétaire du site ne peut fournir aucun engagement quant aux dispositions qui seront prises par la suite.

La relocalisation du site permettra de réduire de manière significative les distances parcourues par les poids-lourds associés à l'exploitation du site ainsi que le temps d'occupation du périphérique Sud de Caen. Il en résultera une réduction des émissions de CO2 de près de 568 tonnes par an ; c'est ce qui ressort de l'étude trafic de la société EXPLAIN.

Question n°2, Incidences sur l'environnement et la santé humaine lors des travaux préalables à la construction (démolitions, terrassement, dépollutions).

R. Les travaux précités sont à la charge de l'acquéreur des terrains (l'EPFN) et de l'ancien exploitant (PSA), « CARGO PROPERTY DEVELOPMENT » n'acquerra les terrains que s'ils présentent un état compatible avec la mise en œuvre des activités projetées. A ce stade, le porteur de projet ne peut pas se positionner sur l'éventuel impact des opérations préalables.

Question n°3, Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000, potentiellement affectés.

R. Un rapport spécifique, établi par le bureau d'études ALISE en septembre 2021 est inséré en pièce complémentaire de l'Annexe 1

Question n°4, Etude de faisabilité à réaliser sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, puis compléter le dossier d'étude d'impact avec ses conclusions et une description de la façon dont il en est tenu compte.

R. Les panneaux photovoltaïques permettront de fournir l'équivalent de 80% des besoins électriques du site (hors froid), et ce, conformément aux dispositions du SCoT. A ce stade, les modalités d'aménagement et d'exploitation de ces dispositifs photovoltaïques ne sont pas connues. Des études seront menées par des entreprises spécialisées afin d'optimiser la mise en œuvre de ces dispositifs.

Question n°5, Organiser le dossier en s'appuyant davantage sur la structuration prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

R. l'étude d'impact qui compose le second volet du dossier de demande d'autorisation environnementale (chapitre A – Page 16), répond aux prescriptions des articles R181-14 et R122-5 complétés par l'article D181-15-2-II du Code de l'Environnement. L'ensemble des items prescrits par les articles précités sont présents au sein de l'étude d'impact.

Question n°6, Détailler les procédures de concertation qui ont été mises en œuvre et la manière dont il en a été tenu compte.

R. Si aucun cadrage préalable défini à l'article R.122-4 du Code de l'Environnement, n'a été réalisé, de nombreuses réunions ont été menées entre le porteur du projet l'administration et les collectivités territoriales.

Rappel des plus récentes :

- 18/05/2020 : CLM (avancement déconstruction) ;
- 10/11/2020 : DIRNO (sujet de trafic et circulation) ;
- 11/12/2020 : CLM (présentation du projet de Permis de construire) ;
- 14/12/2020 : Mairies de Mondeville et Cormelles-le-Royal (présentation PC)
- 25/01/2021 : Préfecture (Point cessation d'activité de PSA) ;
- 12/02/2021 : CLM (parkings publics)
- 30/03/2021 : CLR et CLM (échanges autour d'un plan de mobilité au sein de la zone)
- 27/04/2021 : DREAL de Normandie
- 21/05/2021 : CLM
- 01/06/2021 : DREAL volet biodiversité

Depuis fin 2020 , deux réunions mensuelles ont eu lieu entre le porteur de projet et les intervenants. Mais, historiquement c'est depuis 2013 que le groupe Carrefour a envisagé abandonner le site de Carpiquet, sept sites, sur des communes différentes, ont été étudiés et ont fait l'objet d'échanges avec les élus locaux.

Question n°7, Préciser l'aire d'étude retenue pour chacune des composantes environnementales, la justifier, et d'y conduire les états des lieux ainsi que l'analyse des impacts du projet.

R, Le contexte environnemental portant aussi bien sur les milieux physiques et naturels qu'humains, la définition de l'aire d'étude considérée peut varier selon la nature et l'importance des impacts potentiels :

- un rayon de plusieurs kilomètres pour les milieux physiques, notamment pour le réseau hydrographique, les espaces naturels, le contexte géologique, les paysages,
- un rayon de quelques centaines de mètres pour l'environnement humain, portant principalement sur la commune qui accueille le projet. Ce rayon pouvant être étendu, au-delà, sur les communes limitrophes.

Toutefois, la réforme des études d'impact et notamment l'analyse des autres projets connus ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale ou des plans, schémas et programmes et notamment ceux mentionnés à l'article R.122-17 du Code de l'Environnement (et qui feront l'objet d'une étude de compatibilité au sein de l'étude d'impact) contraint à devoir parfois envisager des aires d'étude beaucoup plus larges (par exemple le SRCAE à l'échelle de la région Normandie)

Question n°8, Recommande d'affiner l'analyse s'agissant des effets cumulés avec d'autres projets, notamment sur le bruit, l'air et le climat.

R. Aucun projet, n'ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, n'a été recensé dans les abords immédiats des terrains concernés. Dans le secteur plus éloigné, les seuls projets référencés concernent des opérations d'aménagement (urbanisme, quartiers résidentiels) pour lesquels les impacts attendus sont différents, et non susceptibles de se cumuler avec les impacts identifiés en lien avec la future plateforme logistique (aménagement et mise en exploitation).

Question n°9, Expliciter les analyses permettant de mieux justifier le projet retenu au regard de ses impacts environnementaux et en comparaison des solutions alternatives raisonnables, notamment de celle qui consisterait à adapter le site de Carpiquet, et des possibilités d'implantation privilégiant la multi-modalité des transports.

R, Le site de Carpiquet, après 40 ans d'activités, est devenu obsolète et ne répond plus aux standards d'exploitation du Groupe tant en termes d'impacts environnementaux qu'en termes de conditions de sécurité.

Le site de Carpiquet **n'étant pas la propriété** du Groupe CARREFOUR, la décision d'adapter le bâtiment et les aménagements associés n'est pas de son ressort. Il est toutefois précisé qu'une étude de redéveloppement a été réalisée en 2013 et a conclu à l'impossibilité d'adapter le site au niveau d'exigence souhaité ainsi qu'aux évolutions du marché et de la stratégie de distribution projetées.

L'actuel projet va permettre de valoriser une friche industrielle délaissée par la société PSA et de garantir un très haut niveau d'exigence environnementale pour ce site. A ce titre, le porteur de projet s'est engagée à la mise en œuvre de multiples mesures visant à limiter l'impact environnemental des aménagements prévus (forêt urbaine, infiltration des eaux la parcelle, panneaux photovoltaïques, certifications environnementales, etc.) qui vont permettre d'accorder une réelle plus-value sociale et environnementale pour ce site pollué laissé à l'abandon.

Il est par ailleurs rappelé que le choix du site de Mondeville et Cormelles-le-Royal résulte d'une longue phase de recherche initiée en 2012, dont l'historique est rappelé ci-après :

- Année 2014 : Projet d'aménagement (Bâtiment de 84 000 m² sur un terrain en ZAC de 20 ha) visant des terrains situés sur la commune de Soliers (14), prêt à être déposé mais abandonné pour des raisons politiques ;
- Année 2015 : Projet visant des terrains situés sur le commune de Bretteville-sur-Odon avorté en raison de contraintes hydrogéologiques importantes (délai 5 ans) ;
- Année 2015 : Projet visant des terrains situés sur la commune de St-André-sur-Orne avorté en raison du coût de dévoiement d'une ligne haute tension ;
- Année 2015 : Projet visant des terrains situés sur la commune de Colombelles avorté en raison d'une sensibilité commerciale trop forte ;
- Année 2015/2016 : Projet visant des terrains situés sur la commune de Moulton, détenus par des opérateurs privés, avorté en raison de l'impact social potentiel trop important ;
- Année 2016 : Projet visant des terrains situés sur la commune de Fleury-sur-Orne, détenus par un opérateur privé, avorté en raison d'une trop grande sensibilité agricole

Question. n°10, Justifier davantage le projet au regard de la consommation des sols et de présenter en particulier dans cette analyse les évolutions potentielles du site de Carpiquet, quand bien même le maître d'ouvrage n'en est pas le propriétaire. Elle recommande également de préciser l'état d'avancement du plan de gestion des pollutions des sols et de compléter l'étude d'impact par la présentation des mesures de dépollution requises ainsi que du dispositif de suivi éventuellement nécessaire en phase d'exploitation du projet.

R. Le site de Carpiquet, *arguments développés précédemment R. n°9, se reporter aux 3 premiers paragraphes.*

La problématique de pollutions des sols visant le site de Mondeville et Cormelles-le-Royal, est en cours de discussions entre l'administration et PSA. Ce n'est qu'à la l'issue de ces débats que le porteur de projet en sera tenue informée. En tout état de cause, la Groupe CARREFOUR ne concrétisera l'opération que si l'administration donne quitus à PSA et que les sols sont jugés compatibles avec les activités prévues.

Question n°11, Conforter, par la réalisation de sondages pédologiques et relevés floristiques complémentaires, l'analyse permettant de conclure à l'absence de zones humides sur le site de projet

R. La pression de sondages apparait justifiée au regard des conditions suivantes :

1°) le terrain est homogène du point de vue topographique et géologique en particulier :

- La géologie relativement homogène : Limon ou colluvion sur Calcaire jurassique . Les sondages confirment la géologie.

- La topographie est uniforme, en pente douce vers l'Est.

2°) Les 3 sondages présentent des profils pédologiques similaires : ils décrivent une unité de sol homogène (limon argileux sur 50 à 80 cm, sans traces d'**hydromorphie**)..

3°) La moitié de la zone d'étude est aménagée : c'est donc un sol d'une part qui n'est pas sondable à la tarière à main (matériel utilisé pour ce type d'étude) et d'autre part, la méthode de détermination des zones humides ne peut s'appliquer sur des sols non naturels.

4°) L'absence de nappe affleurant est confirmée par l'étude géotechnique (RAPPORT GEOTECHNIQUE – MISSION G2AVP, ATLAS Géotechnique, 06/07/2021 – réf. 210178) : « les niveaux d'eau non stabilisés mesurés au droit des différents sondages étaient situés entre 6,5 et 7,6 m de profondeur ».

Question n°13, Justifier au mieux l'absence d'impacts du projet sur les ZNIEFF et les zones humides, une fois les investigations complémentaires réalisées. Elle recommande davantage de rigueur dans le choix et la justification des aires retenues pour conduire les analyses des incidences environnementales de son projet, lesquelles doivent davantage privilégier l'approche fonctionnelle des milieux.

R. En l'absence de zone humide identifiée sur le site du projet et de la justification apportée au point n°11, l'impact sur les zones humides est confirmé comme nul.

Six Z.N.I.E.F.F. sont présentes dans un rayon de 5 km autour du site. Trois de ces Z.N.I.E.F.F. sont de type 1 et trois sont de type 2. La plus proche se situe à 3,4 km du site du projet. Compte tenu de la distance séparant le site du projet de ces Z.N.I.E.F.F. des milieux présents sur le site du projet et de l'absence d'interaction entre ceux-ci et les Z.N.I.E.F.F, aucun impact direct ou indirect n'est à attendre. Précisons également qu'il n'y aura pas d'effets de rupture de corridor écologique, de modification du comportement hydrique ou de pollutions (régulières ou accidentelles) remettant en cause l'état de conservation des Z.N.I.E.F.F. et des espèces qui justifient leur désignation suite à la mise en œuvre du projet d'aménagement.

Question n°14, Détailler davantage, dans un registre d'entretien, les mesures que le maître d'ouvrage s'engage à prendre en termes d'entretien et de suivi de la qualité des eaux infiltrées, superficielles et souterraines.

R. Le suivi de la qualité des eaux infiltrées sera réalisé dans les trois mois suivants la mise en exploitation de la plateforme, puis à une fréquence annuelle. Les paramètres contrôlés seront ceux prescrits par l'arrêté ministériel du 11/04/2017 modifié encadrant les installations relevant de la rubrique 1510. (CF mémoire en réponse à l'avis de de la DDTM (courrier 2021-14-076).

Question. n°15, recommande, compte tenu de l'ampleur du projet, de réaliser un bilan complet en termes de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre,

notamment liées aux déplacements, et de mettre en œuvre en conséquence des mesures fortes d'évitement, de réduction, voire de compensation.

R . Le bilan en termes de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre de la relocalisation de l'établissement sera positif. Le projet consiste en effet au déplacement d'une activité d'ores-et-déjà existante dans un site neuf répondant aux derniers standards de la logistique. Les coûts énergétiques en lien avec l'exploitation du bâtiment seront très inférieurs aux coûts actuellement mises en œuvre au sein du site de Carpiquet qui est vétuste et énergivore. Pour mémoire, le site de Mondeville a été exploité pendant des décennies pour des activités industrielles lourdes dont le niveau d'émission apparaît nettement supérieur par rapport aux activités logistiques projetées par « CARGO PROPERTY DEVELOPMENT ».

En complément, il est rappelé (cf. réponse 1) que le repositionnement du site va permettre une diminution des kilomètres parcourus par les poids-lourds associés aux activités du site. Cette économie devrait engendrer une réduction des émissions de CO2 associées au transport d'environ **568 tonnes par an**.

Commentaires du CE : Les PPSCI ont formulé dans l'ensemble des avis favorables au projet. Toutefois, la DREAL a émis 2 réserves, à savoir que lors de la construction, un plan de gestion des terres de déblais soit élaboré et que la remise en état des sols nécessitant une dépollution (identifiés, phase 2) soit effective et dûment constatée par ledit service. La « MRAe » informe « Caen-la-Mer », service droit des sols, que l'avis de délibéré composé de 24 pages demande que le porteur de projet produise des éclaircissements aux 15 questions posées. Les réponses de ce dernier (en bleu ci-dessus) ont été particulièrement bien développées avec si besoin des renvois aux annexes dédiées. Aucune question n'a été occultée. Le CE prend acte des réponses et les approuvent globalement, reconnaît également que la « MRAe » a effectué, avec pertinence et minutie, un travail d'investigation d'excellente qualité.

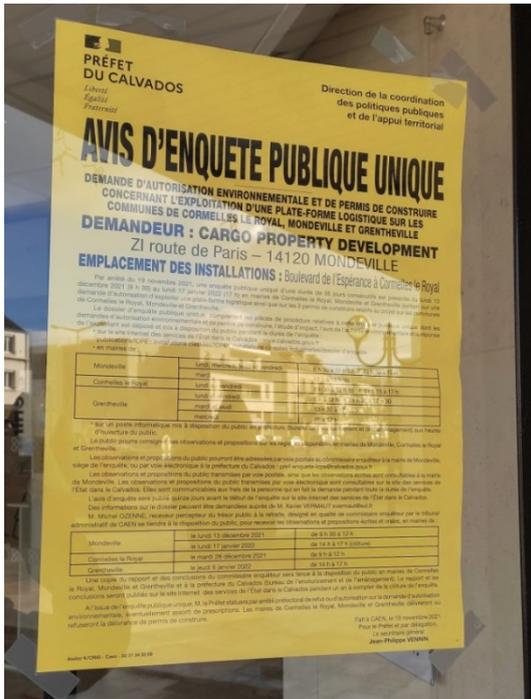
V: Déroulement de l'enquête

-1- Affichage et publicité :

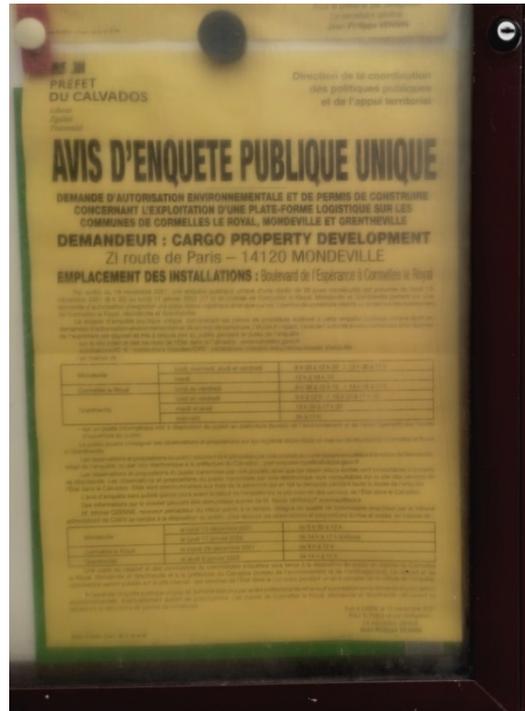
L'avis d'enquête publique, de format A2, a été affiché, sur les panneaux municipaux :

- Mondeville, à l'extérieur de la mairie, coté droit de l'entrée principale,
- Cormelles le Royal, à l'extérieur sur le panneau d'affichage fixé au mur de l'enceinte de la mairie
- Grentheville : à l'extérieur de la mairie, coté droit de l'entrée principale
- Sur le site de la nouvelle implantation, fixée au grillage de l'enceinte du site.
(Cormelles le Royal/Mondeville)

De ces endroits, ils étaient visibles de l'extérieur par toute personne accédant, soit aux mairies concernées ou en passant près de l'entrés du Site PSA, comme le montre la photo ci-dessous



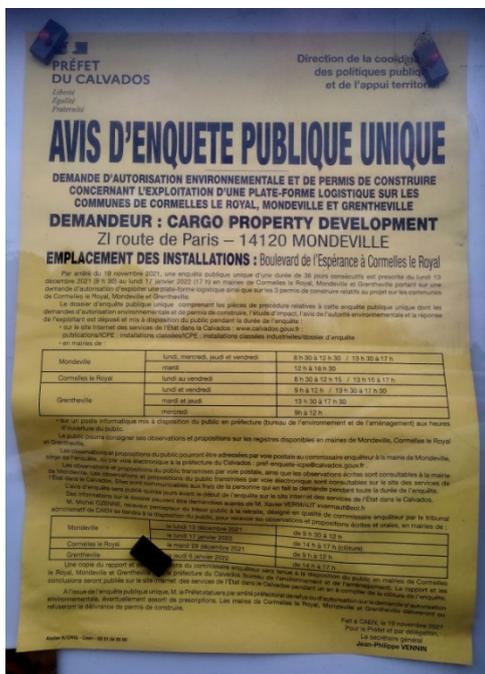
Mondeville



Cormelles-le-Royal

Et la parution dans la presse est intervenue comme suit :

- « Ouest-France » du 16 décembre 2021 et du 25 décembre 2021
 - « Liberté » même dates : du 16 décembre 2021 et du 25 décembre 2021.
- (Copie des insertions annexées au rapport)



Mairie de Grentheville



Terrain de la plateforme



Entrée du Site PSA, et à droite lieu d'implantation de la plateforme

-2- Rencontre avec les représentants « Carrefour » et les fonctionnaires:

Avant l'ouverture de l'enquête, une réunion d'information a eu lieu le 17 novembre 2021, dans les locaux de la Préfecture du Calvados à Caen, animée par Mme Dorothee Cheron chef de Services assistée de Mmes Legrand et Pottier, ses collaboratrices, en charge du dossier.

A cette occasion, le dossier a été commenté par les fonctionnaires, compris les références législatives et réglementaires, le planning des permanences proposé et l'évocation de l'arrêté préfectoral en cours de préparation. Mme Cheron a relevé l'étonnement du CE concernant l'absence de « registre dématérialisé » pour ladite enquête mais elle envisage pour l'année à venir de contracter un prestataire de service pour cette activité comme le fait la DDTM

A l'initiative des responsables du projet, validée par le commissaire enquêteur, une visite eu lieu le 13 décembre 2021 après midi, sur le site de 13 ha, lieu d'implantation du projet qui sera édifié sur les communes de Cormeilles-le-Royal et Mondeville puis ensuite à Carpiquet pour se rendre compte de l'activité d'une plateforme logistique. Etaient présents à cette rencontre, qui a commencé par la projection de 2 montages vidéo et de la visite approfondie des bâtiments, de :

- **Raphael PODEUR.** Directeur Logistique Normandie Bretagne et Adjoint Opération Alimentaire France CARREFOUR SUPPLY CHAIN.
- **Antoine LEMOINE.** Directeur Immobilier Supply Chain chez Carrefour
- **Laurent GINGELWEIN.** Responsable Organisation Méthodes chez SUPPLY CHAIN
- **Xavier VERMAUT.** Directeur Associé EOL, prestataire conception

-3- Tenue des permanences et participation :

Elles ont eu lieu aux dates et heures indiquées précédemment. La fréquentation a été des plus réduite. Pour les 3 premières, une seule personne est venue consulter le dossier et s'entretenir durant 1 heure à chaque fois avec le CE. Il est vrai que le dossier d'enquête représente un tel volume de documents qu'il faut y consacrer beaucoup de temps, aussi Le CE a donné toute information pour une consultation du dossier en ligne, ce qui a été fait par l'intéressé..

A cours de la dernière permanence tenue à Mondeville le 17 janvier 2022 (clôture de l'enquête) deux personnes sont venues consulter les documents mais n'ont laissé aucune observation sur le registre.

Puis une heure avant la clôture MM **Lemoine** et **Gingelwein** ont eu un entretien avec le CE, relatif à la suite à donner aux observations d'un pétitionnaire de Cormelles-le-Royal et des interrogations exprimées à plusieurs reprises par le CE. Tout d'abord, M Lemoine a présenté les excuses de M **Podeur**, empêché pour cause de maladie.

Le CE a rappelé à ses interlocuteurs la marche à suivre pour rédiger un « Mémoire en réponse » en insistant que seule la procédure écrite est indispensable et nécessaire pour éviter tout risque d'interprétation des informations émises oralement.

Le registre d'enquête papier, a été clôturé par le commissaire enquêteur le 17 janvier 2022 à la mairie Mondeville à 17h00 (dernière permanence), à Cormelles le Royal à 17 h15, puis à Grentheville à 17h30

Comme le prévoit les dispositions réglementaires, la copie des registres d'enquête, qui sont en possession du CE, doit être transmise, dès sa clôture, au responsable du projet afin que celui-ci apporte réponses aux questions posées ou observations évoquées. En leur absence, il peut être fait l'économie de cette formalité administrative.

-4--Observations du public :

Comme le prévoit la réglementation le « maitre d'ouvrage » disposait d'un délai de 15 jours pour apporter les réponses demandées dans le cadre du Procès verbal de synthèse (PVS) adressé le 20 janvier 2022. En retour le mémoire en réponse a été transmis au CE, par courriel le **07 février 2022**. Le support papier dudit document a été adressé au domicile du CE par pli recommandé avec AR.

Pour faciliter les recherches et y répondre plus aisément, des transmissions d'étapes ont été portées à la connaissance du représentant de CARGO PROPERTY DEVELOPMENT. Puis au cours de la dernière permanence tenue à Mondeville, M. Antoine Lemoine et M. Laurent Gingelwein ont souhaité donner quelques éclairages sur lesdites interrogations ainsi que sur les nouvelles évoquées par le CE au cours de l'entretien.

Les éléments de réponses fournis par MM Antoine Lemoine et Laurent Gingelwein ont permis de recadrer certaines appréciations parfois injustifiées de la part du CE et ainsi d'appréhender avec justesse la problématique de ses interrogations...

Les observations commentées et les réponses sont reprise ci-après, mais d'une manière fortement condensées. A noter que l'intégralité du « mémoire en réponse » qui est annexé au présent rapport est le seul document officiel. En effet une reprise de texte peut ne pas être « l'image fidèle » de l'expression que le rédacteur voulait exprimer dans ses observations.

A la suite de chaque observation du public, figurent les réponses données par le porteur de projet. Le C.E. prend note avec satisfaction de l'envoi du mémoire en réponse dans le délai imparti, lequel est rédigé avec clarté, et ce, en analysant chaque point du questionnaire.

- **Observation unique** : Didier Lizoret commente l'étude d'impact et fait observer que :
● Le flux de circulation engendré par l'exploitation de la plateforme logistique va amplifier la saturation de cette partie du périphérique (+ 24PL/h le jour et + 33/h la nuit)

Réponse du porteur de projet:

Le transfert de notre plateforme logistique engendre une baisse du nombre de kilomètres parcourus par nos Poids Lourds sur le périphérique : 1803 km en moins par jour soit -66%. (cf. annexe 1, étude de circulation complémentaire d'Explain, page 11)

● l'éclairage public est interrompu sur le périphérique et le Bd de l'Espérance. Pour la nouvelle construction il n'est pas fait mention d'un éclairage à LED moins énergivore.

Réponse :

Le bâtiment sera équipé de LED que ce soit pour les équipements intérieurs qu'extérieurs. NB : le cahier des charges techniques du bâtiment est parmi l'un des plus exigeants du marché et ne constitue pas une pièce dans le dossier de demandes d'autorisations.

● une piste cyclable et une voie piétonne ne sont pas matérialisés au sein de l'entreprise. Dans l'aménagement routier cette problématique devrait être posée en créant ces nouvelles voies d'accès.

Réponse :

Une voie douce piétons/cyclistes est matérialisé depuis l'entrée de notre site jusqu'au poste de garde (cf PC02 plan masse), cette voie, d'une largeur de 3 mètres, est isolé des différents flux VL et PL.

● le bruit supplémentaire provoqué par l'exploitation de l'établissement serait supérieur aux niveaux sonores réglementés.(fourchette 55.5 à 67.5 db) ; Par exemple , le local produisant du froid atteindrait 85 DB. (Maxi=70 db) Que dire du signal sonore « bip bip » des camions qui reculent la nuit ?

Réponse :

Les études réalisés par SOCOTEC en février 2020 montrent des niveaux sonores allant jusqu'à 72 Db en limite de propriété (cf Etude d'impact et ses annexes page 220 et 221) Avec une synthèse (en page 226)

Notre site étant situé dans une zone industrielle proche du périphérique, des niveaux sonores ont déjà été relevés allant jusqu'à 72dB (circulation routière). Notre activité restera dans la tolérance règlementaire, d'ailleurs, une mesure du niveau de bruit et de l'émergence sera effectuée dans les trois mois suivant la mise en serve de la plateforme logistique.

● l'aménagement naturel projeté compense partiellement les nuisances de l'arrivée des entrepôts. Le choix des espèces locales pour les arbres et arbustes est à privilégier. Une végétation naturelle avec une fauche tardive mi-septembre est à envisager plutôt qu'une prairie fleurie. La végétation se développant auprès des bassins devra être des plantes locales pour attirer les batraciens des alentours. Des nichoirs à chauves-souris sont à prévoir.

Réponse :

Des études amonts ont été réalisés (notamment une étude Faune Flore Habitats réalisée en novembre 2017 et octobre 2019 (cf annexe 2 de l'étude d'impact) et une étude Zone Humide réalisée en octobre 2019 (cf annexe 3 de l'étude d'impact) permettant de les transmettre au paysagiste en phase chantier. Le projet a été soumis à la MRAE et adapté selon les recommandations du Service ressources naturelle/bureau de la biodiversité des espaces naturels de la DREAL.

● Avec une superficie de 30 ha comprenant boisement, zone humide, prairie naturelle, etc ... ne serait-il pas possible de prévoir un cheminement sablé pour que les promeneurs (piétons) puissent utiliser cet espace hors des entrepôts.

Réponse :

La totalité des 30 ha recevant le projet est une enceinte close et interdite au public en raison notamment de la réglementation des installations classées.

Commentaires du CE

Avis conforme aux réponses apportées par le porteur de projet dont les éléments ont été largement développés dans le rapport d'enquête.

5--Éclaircissements sollicités par le CE

La demande d'explication porte sur les points suivants

5-1 Surfaces construites, quelques écarts relevés :

-1-d'après les demandes de permis de construire page 5 /18 (du 18 déc. 2021)

Surfaces totales 76 493 m²

-2-d'après globalisation des demandes de permis de construire, page 4/18

total 75 643 m²

-3-d'après tableaux des surfaces dossier PC 100 Réf. 989, mars 2021

total 75 585 m²

Observation du CE : Sans doute, il y a une explication que vous voudrez bien développer. Pour mémoire, dans le domaine de la construction, il y a distinction entre surfaces taxables, surfaces de plancher... Ce serait souhaitable de le préciser.

Réponse :

En annexe 2, vous trouverez la synthèse des surfaces du Permis de Construire incluant les répartitions des surfaces par commune.

Deux précisions sont à apporter :

Différence entre les surfaces d'emprises au sol « EAS » au niveau du plan masse et des surfaces planchers « SDP » au niveau du plan du bâtiment (par exemple, le poste de garde fait 237 m² de surface plancher pour 329 m² d'emprise au sol à cause de ses auvents)

Différence entre la surface de plancher et la surface taxable (exemple : surface plancher page 5/18 du CERFA et la surface taxable page 16/18 du CERFA)

En annexe 3 vous trouverez la circulaire du 3 février 2012 relative au respect des modalités de calcul de la surface de plancher des constructions définie par le livre I du code de l'urbanisme.

5-2- Surface du terrain de Gretheville :

La parcelle AA0001 est la propriété de l'Etablissement Foncier de Normandie pour une contenance de 518 m² (document consulté en mairie). D'après le document de l'architecte

« réf 989 de Aout 2021 » la surface utilisée mesurée est de 751 m².

Observation du CE : Sans doute, il y a une explication que vous voudrez bien développer. Si le géomètre-expert est en mesure de confirmer ses relevés, un contact doit être pris avec les services du cadastre pour suite à donner. (Rectification officielle ?)

Réponse :

Les écarts de surfaces entre cadastre et projet proviennent des relevés du géomètre expert. Les surfaces mesurées par le géomètre sont en principe plus précises et donc plus fiables que les surfaces cadastrées. Le géomètre a été missionné par le vendeur du terrain : EPF Normandie pour le compte de Caen la mer et nous avons reporté cette différence auprès du vendeur.

5-3 La maîtrise d'ouvrage :

L'implantation de la nouvelle plateforme logistique « Carrefour » est assurée par « Cargo property development », assisté du prestataire EOL SAS, agence immobilière, quai de Bercy à Charenton le pont puis pour la maîtrise d'œuvre, le cabinet d'architecture : Agence Franc SAS, rue Bayard à Paris 8ème.

Le porteur de projet : « Cargo property development »,
est une Société par actions simplifiées à associé unique
a son siège social à Mondeville 14120, ZI, route de Paris
est immatriculé au RCS Caen n° 824 555 874 depuis 27/12/2016
a pour activité la location de terrains et d'autres biens immobiliers (6820B)

Les évènements récents parus dans la rubrique des annonces légales concernant cette société interpelle dans la mesure ils font état d'une situation dégradée : Les comptes de fin d'exercice 2019 entraine par le jeu du report à nouveau débiteur une diminution de plus de 50% des capitaux propres; malgré cela l'associé unique a décidé qu'il n'y a pas lieu de prononcer la dissolution anticipée. (Annonce Légale parue le. 25/10/2020).

Observation du CE : Comment sera possible l'adéquation entre « Cargo property development » au vu de sa situation financière et l'enveloppe globale nécessaire au financement de l'investissement ? Une situation financière tendue peut entrainer des coupes sombres drastiques lesquelles seraient incompatibles avec la bonne exécution de la masse des travaux arrêtée au projet.

Réponse :

1-Situation financière

La situation financière doit être regardée au niveau du Groupe Carrefour et non sur une seule société. En effet, le Groupe ayant validé le projet, il utilisera l'ensemble de ses ressources pour financer ce dernier.

La société Cargo Property Development a pour activité d'encadrer l'acquisition d'immeubles logistiques. Elle n'a donc que peu ou pas de revenus et supporte l'ensemble des coûts amont des différents projets de développement logistique. C'est donc une structure de coût qui finance ses dépenses par un compte courant ouvert auprès d'une autre société du groupe Carrefour, d'où sa situation comptable potentiellement négative, tout comme ses capitaux propres.

La société du groupe qui développera le projet se verra injecter les fonds nécessaires au fur et à mesure des besoins en cash. Les sommes appelés seront injectées soit via une augmentation de capital soit par compte courant en fonction du type de société portant le projet. Carrefour fonctionne de cette manière pour tous ses projets. La situation capitalistique de CARGO PROPERTY DEVELOPMENT sera bien ajustée avant la date légale de mise aux normes (clôture 31.12.2022).

2-Les commissaires aux comptes : KPMG ayant atteint la limite légale du nombre d'années à certifier les comptes de Carrefour. Un nouvel auditeur d'envergure mondial a été nommé « DELOITTE »

M. Antoine LEMOINE, interlocuteur privilégié de « **Cargo property development** » pour le projet de plateforme logistique, est aussi Directeur Immobilier de « **Carrefour Supply Chain**. Cette dernière

est une Société par actions simplifiées à associé unique
a également son siège social à Mondeville 14120, ZI, route de Paris
est immatriculé au RCS Caen n° 428 240 287 depuis 14/12/1999
a pour activité la location de terrains et d'autres biens immobiliers (6820B)
son Chiffre d'affaires a atteint 1 715 685 900€, au 31/12/2020

Observations du CE : Comment s'articulera, en particulier, les relations financières entre la porteur de projet « Cargo property development » et l'exploitant de la plateforme « Carrefour Supply Chain » ?

Réponse :

Les relations seront dûment formalisées dans un bail. Il est en effet prévu que Carrefour Supply Chain signe un Bail en état futur d'achèvement (BEFA), via son dirigeant Mr Jaume Bonet, regroupant l'ensemble des droits et devoirs des partis. Le bailleur se chargera de financer la construction de la plateforme selon les besoins de son utilisateur. Le locataire devra lui s'acquitter d'un loyer et du règlement des charges à partir de son entrée dans les lieux. Le montant du loyer est à « prix de marché » et le montant des charges est « au réel » ;

5-4-Panneaux photovoltaïques :

-En aout 2021 : Le complément au permis de construire Réf. 989, rédigé par « AGENCE Franc, architecte (page 12/24 précise au deuxième paragraphe de l'encadré « Nous n'avons pas prévu d'instruire l'installation de panneaux photovoltaïques à date, les dispositions constructives sont prises en vue d'une réponse à un appel d'offre CRE(*) ou un choix d'autoconsommation mais dans un second temps, suivant des études complémentaires »

(*) Commission de régulation de l'énergie.

-En décembre 2021 : votre réponse n°4 à la « MRAe » stipulent, « *Les panneaux photovoltaïques permettront de fournir l'équivalent de 80% des besoins électriques du site (hors froid), et ce, conformément aux dispositions du SCoT. A ce stade, les modalités d'aménagement et d'exploitation de ces dispositifs photovoltaïques ne sont pas connues. Des études seront menées par des entreprises spécialisées afin d'optimiser la mise en œuvre de ces dispositifs* »

Et de poursuivre comme suit : « *Cependant des combrières équipées de panneaux photovoltaïques seront mises en place sur le parking VL afin d'alimenter les chargeurs des véhicules et cycles électriques. Cargo property development se réserve néanmoins la possibilité d'équiper son bâtiment logistique d'une centrale photovoltaïque en toiture à moyen terme* »..

Observations du CE

- la fourniture de l'équivalent de 80% des besoins électriques est différée, contrairement à ce qu'une lecture trop rapide laissait penser, c'est-à-dire, une réalisation concomitante. Et pour le « moyen terme », faut-il comprendre 5-6 ans comme en comptabilité ?
- La superstructure du bâtiment a-t-elle une capacité de portance suffisante pour permettre, ultérieurement, l'ajout de panneaux solaires (d'après certaines publications : 25 kg au m²).
- Les critères techniques, à savoir : angle de pente et orientation, permettront-ils un rendement optimum ?

Réponse :

Il s'agit bien ici de dé-corréler l'instruction d'un dossier réglementaire d'entrepôt destiné à stocker et distribuer des marchandises et d'un dossier d'instruction dont l'objet est de produire des énergies renouvelables. Le fait de ne pas instruire les deux choses simultanément n'implique en aucun cas un quelconque renoncement.

La toiture de l'entrepôt sera prévue avec une surcharge afin de prendre en compte le poids d'une solution ultérieure de panneaux solaires (25 kg au m²). Cependant une telle installation demande des autorisations complémentaires et doit également s'inscrire dans le cadre d'une démarche globale, déjà engagé par Carrefour sur nombre de sujets du même ordre. D'ailleurs, Carrefour dispose aujourd'hui de telles installations sur certains de ses sites d'exploitation.

Des panneaux photovoltaïques seront mis en place sur le parking VL afin d'alimenter les chargeurs des véhicules et cycles électriques.

Les critères techniques seront calibrés par un bureau d'étude spécialisé lors de la phase exécution afin notamment de se conformer aux obligations réglementaires tout en optimisant la partie performance.

5-6-Emprise nouveau parking :

Le 17 janvier 2022, une nouvelle visite sur site m'a permis de constater qu'un panneau d'affichage était apposé proche du Boulevard de l'Espérance et du site réservé à la plateforme logistique « Cargo property development » photos ci-dessous ;
Les points d'interrogation en rouge matérialisent l'emplacement du prélèvement possible

Observations du CE :

L'emprise au sol du nouveau parking semblerait se faire au détriment de celle des 13 ha réservés à Cargo property development.

Dans l'affirmative, ce prélèvement aura inévitablement des incidences sur les espaces verts projetés à cet endroit.
Comment l'espace paysager sera-t-il de nouveau conçu ?



Réponse :

Après échange auprès de Caen la Mer, le parking a déjà été réalisé par Caen la Mer, il est d'ailleurs ouvert au public depuis le 15 octobre 2021. Vous trouverez ci-dessous un plan de situation. Il n'y aura aucun impact sur l'emprise foncière de notre projet.

Commentaires du CE

Surface des constructions envisagées : Les incohérences relevées concernent des écarts de superficies, y compris sur un même document= les demandes de permis de construire. Le porteur de projet explique qu'il y a des appellations différentes entre : emprise au sol, surface de plancher et surface taxable. Cela aurait pu être précisé sur les documents!

Surface du terrain de Grentheville : La parcelle AA0001 a une superficie de 518 m² d'après le cadastre et 751 m² d'après le géomètre missionné. Cette minuscule bande de terrain 140 m de long environ et 2 à 6 m de large bordant le périphérique Sud se situe également en zone de retrait de la voie susvisée c'est-à-dire qu'aucune construction n'est autorisée ! Une simplification administrative aurait été la bien venue en faisant abstraction de ce minuscule bout de territoire qui a généré de la part de l'architecte une demande de permis de construire, et ce, sans aucune construction de prévue !

Le porteur de projet : « Cargo property development », est une société qui présente une situation financière dégradée une situation dégradée. En effet, les comptes de fin d'exercice 2019 entraînent par le jeu du report à nouveau débiteur et une diminution de plus de 50% des capitaux propres; M. Lemoine , directeur Immobilier de « Carrefour Supply Chain, précise que le Groupe ayant validé le projet, il utilisera l'ensemble de ses res-

sources pour financer ce dernier. Les craintes exprimées par le CE n'ont plus lieu d'être. Les ressources nécessaires proviendront des sociétés du groupe au profit de cette dernière par augmentation du capital ou par abondement de son compte courant au fur et à mesure des besoins de trésorerie.

Panneaux photovoltaïques une telle installation demande des autorisations complémentaires. D'ailleurs, Carrefour dispose aujourd'hui de telles installations sur certains de ses sites d'exploitation. La présentation au rapport des ces installation semblait être de réalisation concomitante. Normalement elle se fera à moyen terme.

Emprise nouveau parking : le parking déjà réalisé est ouvert au public depuis le 15 octobre 2021. L'implantation du panneau proche du terrain de la plateforme « Carrefour », toujours en place, n'était pas un choix particulièrement judicieux car il interpellait le visiteur sur son emprise foncière. Il aurait du être placé au delà du rond point au droit du site PSA.

VI DELIBERATION DES CONSEILS MUNICIPAUX

Conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique unique du 19 novembre 2021, les conseils municipaux des communes de Cormelles le Royal, Mondeville et Grentheville ainsi que la Communauté Urbaine de Caen-la-Mer sont invitées à formuler un avis sur les demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture. Les avis ainsi exprimés seront adressés directement par les intéressés au site de la préfecture : pref-enquete-icpe@calvados.gouv.fr.

Le conseil municipal :

- Grentheville réuni le « **Avis favorable** »

- Cormelles le royal réuni le 17/01/2022 : a émis un « **Avis favorable** » avec des observations résumées comme suit :

- Trafic routier : interdiction de d'emprunter les zones résidentiels
- Bassins de retentions : faire le possible pour que les amphibiens reviennent
- Création de gîtes : à l'attention de chiroptères qui n'ont pas pu être inventoriés
- Les camions devraient à terme être motorisés GNV, beaucoup moins polluants.

- Mondeville réuni le 2 février 2022 « **Avis favorable** », avec des observations (nommée réserves) résumées comme suit :

- En réponse à la « **MRAe** » la ville de salue l'engagement du porteur de projet de prendre la réglementation environnementale applicable au 1 er janvier 2022 ((RE 2020)
- Le trafic Poids Lourds devra utiliser exclusivement les voies d'accès direct à la plateforme, à l'exclusion des zones résidentielles. Les camions desservant les magasins Carrefour, en particulier, devraient à terme être motorisés GNV.

- En raison de la surface couverte, l'installation de panneaux photovoltaïques pourrait alimenter les sites voisins en énergie. Pourquoi ne pas récupérer la chaleur fatale issue de la production de froid !

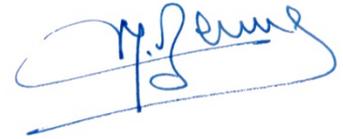
-VII- CLÔTURE DU RAPPORT :

La publicité faite pour cette enquête publique est conforme aux dispositions réglementaires. Le public a donc été informé convenablement du projet de l'implantation de la plateforme logistique de Carrefour sur les communes de Cormelles le Royal, Mondeville et Grentheville.

L'étude du dossier remis à l'enquête publique, la visite des sites stratégiques, les entretiens avec le service instructeur de la Préfecture, les élus locaux des trois communes (maires et maires adjoints) et la responsable du service urbanisme de la Communauté Urbaine de Caen-le-Mer, les observations recueillies au cours des permanences permettent au commissaire enquêteur d'avoir une approche globale sur le projet présenté par « Cargo property Development »

Les conclusions et avis motivés sont développés sur deux documents séparés, l'un portant sur l'autorisation environnementale et l'autre sur la demande de permis de construire.

Le commissaire enquêteur :

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Ozenne', with a stylized flourish underneath.

17 février 2022