REPUBLIQUE FRANCAISE
Département du Pas de Calais
Communes de Calais et Marck en Calaisis

.....

ENQUETE PUBLIQUE

ICPE rubriques 1510-1511-1530-1532-2662-2663/1-2663/2 et 2925

(1)

RAPPORT

DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

relatif

Au dossier de demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt de stockage de matières combustibles « LBF1 »
sur les communes de CALAIS et MARCK-en-CALAISIS.

Dossier présenté par

Société DCB International
11, chemin des Anciennes Vignes
69410 – Champagne-au-Mont-d'or (France)

.....

Commissaire-Enquêteur : Guy BOTIN

	Titre	page
	préambule	**3**
Chapitre 1	**Description de la demande**	**4**
1	**Le demandeur**	**4**
2	**Description du projet**	**4**
2-1	Localisation du projet	5
2-2	Description des installations projetées	4
3	**Analyse succincte de l'état initial du site et de son environnement**	**6**
3-1	Environnement social et économique	6
3-2	Accessibilité	7
3-3	Géologie, Pédologie	7
3-4	Hydrologie	7
3-5	Climatologie	8
3-6	Faune, Flore	8
3-7	Sol et sous sol	8
3-8	Bruits	8
4	**Analyse des effets directs et Indirects du projet**	**9**
4-1	Sur le sol et le sous-sol	9
4-2	Sur l'air, sur les odeurs	9
4-3	Sur le climat	10
4-4	Sur les ressources en eau	10
4-5	Productions de déchets	11
4-6	Sur les bruits	11
4-7	Effets sur la circulation	12
4-8	Sur le paysage	13
4-9	Risque d'incendie	13
4-10	Risques sanitaires	13
5	**Principales mesures prises pour diminuer les impacts sur l'environnement**	**14**
Chapitre 2	**Déroulement de l'enquête**	**15**
1	**Etat des documents mis à disposition**	**15**
2	**Etat des documents remis postérieurement**	**15**
3	**Publicité, information du public**	**17**
4	**Visites sur place**	**17**
5	**Contexte**	**17**
5-1	Deux enquêtes concomitantes	17
5-2	Une demande de prolongation	17
6	**Permanences**	**18**
7	**Clôture de l'enquête**	**19**
Chapitre 3	**Analyse des observations**	**20**
1	**Analyse quantitative et qualitative**	**20**
2	**PV de synthèse**	**25**
3	**Mémoire en réponse**	**26**
	Conclusion du rapport	**30**
	Liste des annexes	**31**

Préambule :

Textes de références de portée générale à l'enquête publique

Code de l'environnement :
Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique

Textes de références de portée spécifique au projet

Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE
Arrêté du 5 aout 2002 relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à autorisation sous la rubrique 1510
Arrêté du 29/9/2008 relatif à la prévention des sinistres dans les dépôts de papiers et de carton soumis à autorisation au titre de la rubrique 1530.
Arrêté du 29 mai 2002 relatif aux prescriptions applicables aux ateliers de charge d'accumulateur soumis à déclaration pour la rubrique 2925
Loi sur l'eau de décembre 2011

Rubriques concernées par l'arrêté préfectoral nécessitant une autorisation :
1510-1 : Entrepôt couvert de 572 544 m3 pour matières combustibles
1511-1 : Entrepôt frigorifique pour un maximum de 477 120 m3
1530-1 : Volume maximal de dépôt de papier, cartons et matériaux combustibles analogues : 94 544 m3
1532-1 : Volume maximal de dépôt de bois sec ou matériaux combustibles analogues : 94 544 m3
2662-1 : Volume maximal de dépôt de polymères : 94 544 m3
2663-1.a : Volume maximal de stockage de produits pouvant contenir plus de 50 % de polymères à l'état alvéolaire ou expansé : 94 544 m3
2663-2.a : Volume maximal de stockage de produits pouvant contenir plus de 50 % de polymères à l'état non alvéolaire : 94 544 m3

Rubrique concernée par l'arrêté préfectoral nécessitant une déclaration :

2925 – Pour les ateliers de charges d'accumulateurs d'une puissance totale maximale unitaire supérieure à 50 kW

Rubrique non classée :

2910-A : Pour l'installation de combustion fonctionnant au gaz d'une puissance thermique maximale unitaire de 1,5MW.

Chapitre 1 – DESCRIPTION DE LA DEMANDE

1 – Le demandeur.

La Société DCB international - SARL au capital de 1 000 000 d'euros - dont le siège est à La Mulatière - 113, chemin de Fontanière, a été créée en 1999.

Elle est représentée par son Directeur Général, Monsieur Julien ROLLET.

Depuis 2005 l'activité de la société s'est recentrée sur la promotion immobilière tertiaire de haut de gamme dans une démarche de développement durable et de qualité conforme aux nouvelles exigences environnementales et économiques.

L'évolution du chiffre d'affaire est en constante augmentation depuis trois ans pour atteindre 25 M€ en 2011 notamment en réalisant des programmes dans le tertiaire

2 – DESCRIPTION DU PROJET

2-1-Localisation du projet

Le projet de construction du bâtiment, objet de la présente enquête, se situe sur la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de la Turquerie.

La ZAC de la Turquerie, d'une superficie totale de 156,3 hectares, se situe à environ 5 km au sud du port de Calais, au Sud Est de la ville de Calais et au Sud Ouest de Marck-en Calaisis.

Historique de la zone de la Turquerie :

La zone de la Turquerie, dédiée à la logistique, s'inscrit dans le développement du Calaisis et dans la continuité des ZAC Transmarck (69 ha) et Virval (104 ha)

Chronologie :

- Septembre 2005 : le conseil communautaire donne son feu vert à sa réalisation,
- Dès 2006, la CAC (Communauté d'agglomération du Calaisis), présente son projet d'aménagement comme un « modèle écologique »
- 2008 – lancement de la procédure de déclaration d'utilité publique,
- Fin 2010 – Enquêtes publiques portant sur la déclaration d'utilité publique et sur l'enquête parcellaire.
- Septembre 2011 : Déclaration d'utilité publique
- Acquisition des terrains par DCB International
- Présentation du projet de construction de 2 bâtiments logistiques sur les terrains acquis par DCN International
- Dépôt des permis de construire
- Demande d'autorisation d'exploiter
- Enquête publique.
- 20 septembre 2011 – Arrêté préfectoral relatif à la déclaration d'utilité publique pour l'aménagement de la ZAC de la Turquerie

La première phase d'aménagement au nord de la ZAC de la Turquerie qui a pris le nom de **Calais premier,** vise à la création d'une plate forme logistique (une des plus importantes au Nord de Paris).

Le premier projet de développement de cette ZAC par DCB International porte sur l'aménagement, au Nord de la ZAC, d'une zone de 220 000 m2 sur laquelle seront implantés deux hangars de 50 000 m2 env. chacun

dénommés LBF1 et LBF2 qui pourront bénéficier d'un accès direct aux autoroutes A16 et A216 et d'une desserte ferroviaire privée reliée à la ligne RFF Boulogne-Dunkerque.
(LBF = Logistique Branché fer)

Le bâtiment LBF 1, qui fait l'objet de la présente demande d'autorisation, sera implanté au nord de cette zone de 220 000 m2 sur un terrain d'assiette de 102 520 m2 entouré :

- A 100 mètres au nord : une zone urbanisée pour partie déjà habitée (deux lotissements de 39 et 17 pavillons) et 3 maisons individuelles et pour partie en cours d'aménagement un lotissement de 37 pavillons, entre ce hangar et la rue du beau Marais
- Au Sud Le futur hangar LBF2 puis, sur environ 400 mètres, des terres agricoles jusqu'à l'A16
- A l'Ouest, sur une longueur d'environ 600 mètres des terres agricoles jusqu'à La rocade Est de Calais A 216 et au-delà de la rue de Judée,
- A 100 mètres à l'Est, un élevage de chiens, puis, sur une longueur d'environ 500 mètres, des terres agricoles jusqu'à la D 247,
- Enfin au nord mais au-delà de la rue du beau marais une zone totalement urbanisée.

Nota : distances prises au droit du bâtiment

2-2- Description des installations projetées

Sur le terrain de 102 550 m2, seront aménagés :

- Un bâtiment de 50 388 m2 à usage d'entrepôt comprenant 8 cellules de 6 000 m2 env.de stockage (48 276 m2), des locaux à usage de bureau et des locaux sociaux (1 336 m2), des locaux techniques (776 m2)
- Des aires de manœuvre pour les camions,
- Des parkings PL (6 places) et VL (142 places)
- Des espaces verts (18 800 m2)
- Un bassin de réception des eaux d'écoulement.

Le bâtiment sera aménagé pour la réception et l'expédition :

- au nord pour les camions,
- au sud par voie ferrée.

La hauteur du bâtiment sera de 13 m au faitage sera équipé de portes de chaque côté pour chacune des 8 cellules de stockage.

Les poteaux seront en en béton et charpente horizontale en béton et lamellé-collé

Les cellules seront séparées par des murs et des portes coupe-feu équipées de dispositifs d'extinction automatique d'incendie et d'une installation de sprinkler pour la détection de l'incendie (600m3 sous toiture)

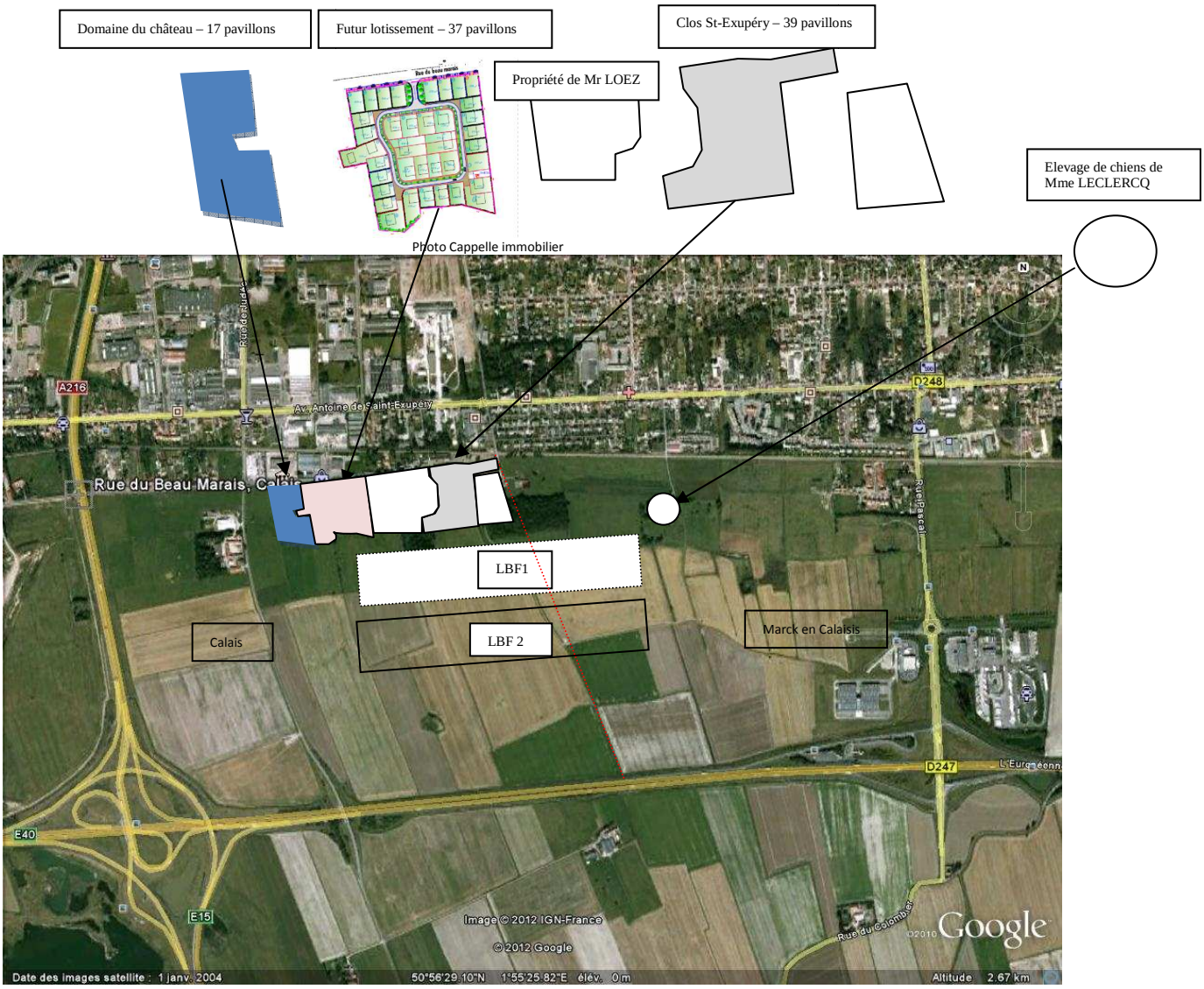
L'entrepôt sera chauffé par aérothermes à eau chaude fonctionnant au gaz naturel de ville
Des locaux (4) seront équipés pour l'alimentation électrique des batteries des chariots élévateurs.

Le bloc de bureaux en façade sud (locaux administratifs, locaux sociaux) sera chauffé au gaz naturel.

Enfin un local pour un groupe électrogène au fioul en sécurité

Il n'est pas prévu de poste de distribution de fioul.

3 – Analyse succincte de l'état initial du site d'exploitation et de son environnement



(Photo Google Earth)

3-1- Environnement social et économique

La ville de Calais compte 75 539 habitants et la ville de Marck 9 473 habitants (recensement 2009)

Selon l'étude d'impact (page 36), les habitations les plus proches de l'entrepôt, en pavillons individuels, se trouvent à environ 150 mètres au Nord, le long de la rue du beau Marais.

Au Nord de la rue du Beau Marais et au sud de la voie ferrée : zones pavillonnaires anciennes et activités artisanales.

Autres activités artisanales et industrielles :

- A l'est : Transmarck et ALL4TRCKS
- Au Nord : ZAL Léonard de Vinci

ERP les plus proches

- à 1 km au nord-ouest : club sportif sur Calais
- 800 m Nord école maternelle/primaire sur Marck
- Ecole et maison de retraite à 2 km sur Calais

Pas de monument protégé à moins de 500 mètres.

Aucun monument protégé ne se trouve à moins de 500 m

OBSERVATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :
Les documents photographiques de l'étude datent de 2004 (photos aériennes notamment) et ne sont plus d'actualité. Ils ne reflètent plus la réalité de la situation. Il y a 6 zones distinctes dont les plus proches sont à 100 mètres du bâtiment (70 mètres de la limite de propriété)

3-2- Accessibilité :

La zone de la Turquerie est desservie :
Pour les véhicules poids lourds

- Depuis l'autoroute A 16 au sud et uniquement via le giratoire de Transmarck à l'est.

Pour les véhicules légers :

- Par Avenue de Calais, au nord.
- Par l'A16 et la RD 247

Pour le transport ferroviaire, par la voie ferrée Dunkerque-Boulogne au Nord :
TER : 17 trains /jour
FRET : 13 trains /semaines

3-3- Géologie- pédologie

Zone de dépôt tertiaire de l'Yprésien - dite Assises du Calaisis, dans laquelle on trouve les couches successives suivantes :

Sur 20 à 25 cm de la terre végétale
Puis de 5 à 30 cm un lit de tourbe
Puis, selon l'emplacement et à partir de 0,8 à 1,8 m :
1,1 m à 4,10 m ensemble hétérogène (limons sableux et argileux, sables limoneux, sable fin
1 m à 2,5 m sable fins à moyens
11 m à 14 m sable moyens à gros

3-4- Hydrologie

Cette zone fait partie du bassin versant du delta de l'AA, avec déversement au sud dans le canal de Calais et à l'Est dans le canal de Marck/Houlet.

La nappe phréatique se trouve à une profondeur de 1 m et 2,50 m

Aucun périmètre de protection ne touche le site
Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est recensé (source DDASS du PdC) ni à proximité ni sur les communes de Calais et de Marck.

Les eaux superficielles de ruissellement s'écoulent dans un watergang (au sud de la ZAC) qui se jette dans le canal de Calais (voie navigable), distant de à 3,5 km

OBSERVATION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
« Deux projets d'entrepôts sont actuellement portés par le même exploitant, deux dossiers de demande d'autorisation ayant été déposés conjointement. L'exploitant s'attachera donc à s'assurer que l'ensemble des eaux pluviales issues des deux projets puisse être géré par les bassins de tamponnements de la ZAC (notamment dan le cadre d'une approche des effets cumulés du projet avec d'autres projets)

OBSERVATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :
L'étude n'évoque pas le rôle primordial de la gestion des eaux pluviales par les sections de wateringues (la 3eme pour le secteur de la Turquerie) depuis la frontière belge jusqu'à l'Audomarois. Or l'évacuation des eaux d'écoulement ne se fait pas naturellement par gravitation ; mais par rejet dans la mer au moyen de pompes. Un disfonctionnement ou une insuffisance de débit d'une de ces pompes peut avoir, en période de fortes précipitations, des conséquences sur tout le secteur concerné.
(voir documentation :
http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/074000723/0000.pd
http://www.institution-wateringues.fr/

3-5- Climatologie

Les vents dominants sont de secteur sud-ouest
La vitesse moyenne du vent est de 4,9m/s
La température moyenne est de 11,1 ° C (amplitude maxi : -13,2° le 28/12/1996 et + 37°C 19/7/2006)
Les précipitations se situent entre 38,4mm en mars et 96,7mm en Octobre (moyenne annuelle 737,3 mm)

3-6- Faune Flore

Il s'agit d'un secteur agricole et péri urbain situé en dehors de tout milieu sensible dans lequel aucune espèce sensible ou protégée n'est inventoriée
Il n'y a pas eu d'étude faunistique et floristique mais une simple visite sur le terrain

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
«Absence d'impact du projet sur ces zones.
L'implantation du nouveau projet (FBF2) ne fait donc pas craindre d'impact dans ce domaine »

OBSERVATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
Présence d'une zone boisée ancienne, et d'une mare en bordure de la ZAC

3-7 - Sol et sous sol :

Les terres de la zone de la Turquerie sont agricoles.
Il n'y a pas eu d'autre activité polluante antérieure.
Aucune ZNIEFF , ZICO, natura 2000, zone naturelle ou sensible n'est présente dans la zone d'étude

3-8 - Bruits

La proximité de l'A 16 rend le secteur relativement bruyant.

Une étude acoustique, menée du 31 janvier à 18 h au 1er février 2012 à 10 h révèle les résultats suivants :

période	point		LAeq	L90	L50
			A 0,5 dB(A) près		
JOUR	1 (ZER)	A m au Nord Est, sur l'emplacement de la propriété de Mme Leclerc	49.0	42.5	45.5
	2 (ZER)	A m au Nord, sur l'emplacement de la propriété de Mr Loez	44.0	41.0	43.5
	3	A m au Nord du milieu du hangar	45.5	41.5	44.0
	4	Au milieu de la façade Nord du hangar	47.0	43.0	45.5
	5	Au milieu de la façade sud du hangar	48.5	46.0	48.0
NUIT	1 (ZER)	A m au Nord Est, sur l'emplacement de la propriété de Mme Leclerc	48.5	38.0	41.0
	2 (ZER)	A m au Nord, sur l'emplacement de la propriété de Mr Loez	43.0	40.0	42.0
	3	A m au Nord du milieu du hangar	43.5	40.0	42.0
	4	Au milieu de la façade Nord du hangar	45.5	41.5	44.0
	5	Au milieu de la façade sud du hangar	48.0	45.5	47.5

Observation du Commissaire enquêteur :
A titre indicatif :

- De 30 à 40 dB : forêt
- De 40 à 50 dB : bibliothèque, lave-vaisselle
- De 50 à 60 dB : lave-linge

4 – Analyse des effets directs et indirects du projet.

4-1- Sur le sol et le sous-sol.

Il n'y a pas d'antécédent industriel connu sur le site.
L'acticité ne génèrera pas de procédé industriel pouvant être source de pollutions du sol et du sous-sol
Il n'y aura pas d'enfouissement de produits

Les seuls risques pour la pollution du sol seront les écoulements des eaux pluviales de voiries provenant des surfaces terrains imperméabilisés et celles en cas d'incendie.

Une mise à niveau du sol au niveau de la voirie sera nécessaire sur environ 1 mètre.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
« La nature non dangereuse des produits stockés et les dispositifs prévus par l'exploitant (imperméabilisation des voiries, traitement des eaux pluviales des voiries, confinement des eaux d'extinction d'incendie sur site) sont de nature à prévenir une éventuelle pollution du milieu.

4-2- Sur l'air, sur les odeurs.

Les rejets dans l'atmosphère proviendront principalement :

- Du fonctionnement de la chaufferie au gaz naturel (vapeur d'eau et oxyde de carbone)
- De la circulation des véhicules (émissions de NO1, CO, CO2)

Il n'y aura pas de rejet atmosphérique d'origine industrielle

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Sur la qualité de l'air et des G.E.S. :
«L'AE attire l'attention sur la nécessité d'entretien des installations pour limiter les rejets d'oxydes de carbone et le respect de la réglementation»

4-3 - Sur le climat – Gaz à Effet de Serre.

L'impact de l'activité sur le climat (Gaz à effet de serre) sera limité aux déplacements des véhicules et à la consommation énergétique.

4-4 - Sur les ressources en eau.

4-4-1- Consommation en eau potable

La consommation estimée pour les besoins du personnel (176/200 personnes) et l'entretien des locaux est de 2 640 à 3000 m3/an provenant d'un champ captant situé sur les communes d'Ardres et Louches.

4-4-2- Eau incendie

Le réseau d'extinction automatique fonctionne à partir d'une réserve d'au de 600 m3 et des poteaux incendie répartis autour du bâtiment et alimenté par le réseau communal

4-4-3- Eaux usées

Les eaux usées (réfectoire, sanitaires, lavabos) seront évacuées vers la station d'épuration J Monod (gestion par la communauté d'agglomération du Calaisis) puis rejetées dans la Manche (station d'épuration J.Monod).

4-4-4- Eaux pluviales

Les eaux pluviales des voiries – parkings, voies pompiers - (Estimation : 21 292 m3/an) seront récupérées par le réseau interne et dirigées vers un séparateur d'hydrocarbures puis vers un bassin de tamponnement avant déversement dans les bassins de la ZAC de la Turquerie géré par ADEVIA.
Les eaux pluviales des toitures (Estimation 38 183 m3) seront récupérées par le réseau interne et dirigées vers bassin tampon de la ZAC

Observation : Eau pluviales de voire : étude d'impact p 49 – « Le volume nécessaire au tamponnement des eaux pluviales de voiries avant traitement via le séparateur d'hydrocarbures est en cours de validation et sera transmis à la DREAL dès que possible »

4-4-5- Eaux d'écoulement

En cas d'incendie pour éviter le risque d'écoulement des eaux vers les produits stockés, le site disposera d'un dispositif de rétention étanche de 2 811 m3 séparés des eaux pluviales.

4-4-6- Eaux industrielles

En l'absence de process. industriel, il n'est pas prévu d'autre système spécifique.

Conclusion de l'étude d'impact : Il n'y aura pas de conséquences au regard du SAGE et du SDAGE

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

« 2-2 - L'étude de dimensionnement du bassin de tamponnement situé sur le site d'exploitation est en cours. Cette étude sera transmise dès réception à l'inspection des installations classées ».
4-6 : La description de la gestion des eaux pluviales reste. Incomplète. Le calcul du dimensionnement du bassin de tamponnement prenant en compte les eaux pluviales et les eaux de voiries.

OBSERVATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Certaines préconisations du SDAGE auraient mérité une attention particulière, ainsi :

- Défi 4 : Prévenir les inondations et limiter les dommages

- Défi 5 : Préserver et restaurer la morphologie, la fonctionnalité et la continuité écologique des eaux superficielles
- Orientation 11 : limiter les dommages liés aux inondations
- Orientation 12 : se protéger des crues
- Orientation 13 : limiter le ruissellement en zones urbaines et en zone rurale pour réduire les risques d'inondations

4-5 – Productions de déchets.

Bien qu'il soit difficile, dès à présent, d'évaluer les types et les quantités de déchets générés par les différentes activités qui s'exerceront dans le hangar, ceux-ci seront essentiellement issus des emballages qui devront être compactés dans des bennes et enlevés par des sociétés spécialisées.

Les déchets « dangereux » devraient se limiter aux batteries usagées, aux hydrocarbures résiduels du séparateur et aux conditionnements plastiques.

La responsabilité de l'évacuation des déchets reviendra à l'exploitant du site, en application de la réglementation en vigueur (circulaire du 28/12/1990 – Arrêté du 13/7/1994)

Les déchets issus des bureaux seront stockés dans des bennes et enlevés par une société spécialisée.

4-6- Les bruits

L'activité interne (circulation de chariots élévateurs électriques et palettes en bois n'aura pas de conséquence sur le niveau sonore à l'extérieur.

Suite à l'évaluation de l'impact acoustique prévisionnel des installations, réalisées à partir d'un plan modélisé en 3D prenant en compte les éléments suivants mais SANS AMENAGEMENT PARTICULIER.

- Site en fonctionnement du lundi au samedi de 7 h à 21 h
- Fonctionnement de la chaufferie en continu
- Accès des véhicules routiers par l'est (100 PL et 200 VL/jour)
- 1 train par jour

Les résultats sont les suivants :

Période	Point	Impact maxi. autorisé	Impact calculé	conformité	dépassement
jour	1	45.6	45.2	C	
	2	44.4	48.5	NC	4.1
	3	70.0	56.8	C	
	4	70.0	33.3	C	
Nuit	1	39.8	41.7	NC	1.9
	2	41.7	17.2	C	
	3	59.9	20.6	C	
	4	59.9	19.9	C	

Ces mêmes calculs après la réalisation :

- d'un merlon de 3 mètres de hauteur minimum sur toute la longueur du bâtiment
- de la mise en place d'un silencieux à baffles parallèles sur la grille de ventilation,

seraient les suivants :

Période	Point	Impact maxi. autorisé	Impact calculé	conformité
Jour	1	45.6	43.8	C
	2	44.4	42.0	C
	3	70.0	45.5	C
	4	70.0	33.3	C
Nuit	1	39.8	36.8	C
	2	41.7	16.1	C
	3	59.9	18.9	C
	4	59.9	18.7	C

Nota :
Contexte réglementaire : arrêté du 23 janvier 1997.
Si 70 dB(A) de jour – 7h/22h) et 60 dB(A) de nuit – 22h/7h en limite de propriété
Emergence jour
6dB(a) si bruit ambiant >35 dB(A) <45 dB(A)
5 dB(a)= si bruit ambiant >45dB(A)
Emergence Nuit :
4dB(a) si bruit ambiant >35 dB(A) <45 dB(A)
3 dB(a= si bruit ambiant >45dB(A)

Avis de l'autorité environnementale :
« L'impact de l'entrepôt sera significatif..
Seule mesure retenue par le demandeur : la mise en place d'un silencieux au niveau de la grille de ventilation de la chaudière »

4-7 – Effet sur la circulation.

L'impact sur la circulation sera important.

Véhicules légers :
Selon les effectifs présents sur le site (entre 176 à 200 employés et visiteurs) les mouvements journaliers - aller-retour - seront de l'ordre de 352 à 400.

Impact sur l'A26 : environ + 4,6 %
Impact sur RD247 : environ + 7,6 %

Poids lourds :
Estimation de 100 PL / jour soit 200 mouvements /jour.

Impact sur l'A16 : environ + 1 %
Impact sur l'A26 : environ + 7,6 %
Impact sur RD247 : environ + 91 %

Transport ferroviaire :
2 à 3 trains semaine et 1 train par jour à terme venant diminuer le trafic PL à la hauteur de 25 PL par train.

Conclusion :
L'impact de la circulation généré par le site sera très faible sur la circulation de l'A16 (de l'ordre de 1%) et moyen sur l'A26 (de l'ordre de 7,6% pour les PL) et très fort sur RD 247 (jusqu'à 91 % pour les PL).

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE :
« Une offre de transport en commun sera développée sur la ZAC par les communes de Marck en Calaisis et de Calais »
L'utilisation du réseau ferré aurait mérité d'être plus détaillée. »

4-8 Paysage :

La vue depuis la zone urbanisée au nord jusqu'à l'autoroute A16 au sud, espace agricole aujourd'hui en friche, sera transformée par la construction du bâtiment d'une hauteur au faitage de 13 m.

- Façade nord : en bardage métallique de couleur gris bronze pour la partie hangar et pour la partie bureaux et locaux techniques, RDC en béton de couleur gris, R=1 en bardage aspect bois en claire voie
- Façade sud : bardage acier vertical avec un auvent sur la longueur du bâtiment.
- Façade ouest : Bardage acier vertical
- Façade est en polycarbonate de couleur vert d'eau rétro-éclairé la nuit

Les toitures des bureaux et des locaux sociaux seront végétalisées.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
« La création de l'entrepôt a pour effet direct de réduire l'espace agricole
Au nord de la future ZAC de la Turquerie (Nord du LBF1) un merlon paysager d'une hauteur minimale de 3 mètres permettra de limiter l'impact visuel des riverains ».

4-9- Risque d'incendie.

C'est le principal risque accidentel lié à l'activité, dont les conséquences, en l'absence de produits chimiques sont de 3 ordres :
- Thermique, pouvant avoir des conséquences graves sur l'homme et sur la structure du bâtiment
- Sur l'atmosphère par l'émanation de gaz de combustion chargé de matières toxiques et pouvant être dangereux sur les personnes
- Pour l'environnement par la dispersion des eaux d'extinction.

4-10- Risques sanitaires.

Produits conditionnés sans manipulation ni transvasage
Pas de transformation industrielle
Pas d'incinération
Pas de rejets d'effluent liquide ou de rejet atmosphériques
Pas de risque pour le voisinage.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE :
.. le risque sanitaire est jugé très faible et acceptable »

5 – Principales mesures prises par le demandeur pour diminuer les impacts sur l'environnement.

Sur les risques de pollution par l'écoulement des eaux

- Imperméabilisation des zones susceptibles d'écoulement d'hydrocarbures et rejet après traitement par un séparateur à hydrocarbures.
- Récupérations de eaux d'extinction incendie dans le bassin à l'est du bâtiment
- Collecte des eaux vannes et usées par un réseau spécifique
- Traitements en fûts ou en zone de rétention d'éventuels produits polluants,
- Les cuves à fuel des sprinklers en zone de rétention.

Pour limiter la pollution atmosphérique

- Arrêt des moteurs en cours de phases de chargement et de déchargement
- Limitation de la vitesse sur site
- Limitation de l'envol de poussières par arrosage des surfaces couvertes
- Choix du gaz naturel pour la chaudière qui est le moins polluant à ce jour en matière de rejets atmosphériques

Elimination des déchets par des entreprises agréées

Aménagements paysagers à hauteur de 100 K€

Végétalisation des toitures de bureaux et des locaux sociaux pour diminuer le volume des eaux pluviales de toiture (estimation 354 m3).

Pour limiter les impacts sonores :

- Mise en place d'un silencieux à baffles parallèle au niveau de la chaufferie.
- Arrêt des moteurs en cours de phases de chargement et de déchargement

Eclairage zénithal de l'entrepôt pour des économies d'énergie

Chapitre 2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1 – Etat des documents mis à disposition.

Par décision du 27 novembre 2012 (annexe 1), le Président du Tribunal Administratif de Lille a désigné monsieur Guy BOTIN, Commissaire Enquêteur chargé de conduire l'enquête publique ayant pour objet la demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt logistique « LBF1 » par la Sté LCB International.

Par arrêté réglementaire pris par Monsieur le Préfet du Pas de Calais en date du 28 novembre 2012 (annexe 2), il a été prescrit les conditions de cette enquête publique.

En date 1 décembre 2012, m'ont été transmis les documents ci-dessous relatifs à l'enquête publique comprenant :

- **Un dossier** réalisé pour le compte de DCB International par SAFEGE Unité Industries, 444, avenue du Général Leclerc à 77190 Dammarie-les-lys. et comprenant :
    - La lettre de DCB International de demande d'autorisation d'une installation Classée pour le Protection de l'Environnement en date du 22 juin 2012.
    - Les lettres des 25 juin et 11 septembre 2012 de la Préfecture du Pas de Calais
    - Un rappel réglementaire et procédure
    - Le lexique des termes et abréviations utilisé dans les documents
    - Le résumé non technique
    - La présentation du projet, déclinée suivant les chapitres :
        - Implantation du projet
        - Présentation du site
        - Présentation des activités de stockage
    - Le classement ICPE, décliné :
        - Rubriques concernées
        - Rayon d'affichage
        - Situation au regard de l'arrêté du 10 mai 2000
    - L'étude d'impact, décliné suivant les chapitres
    - L'étude des dangers déclinée
    - Les annexes numérotées de 1 à 17
- **L'avis de l'autorité environnementale** daté du 24 août 2012.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
« Le résumé non technique présent dans le dossier du demandeur est clair et conforme à l'étude générale.
Le dossier présenté intègre bien les différents enjeux importants pour le projet et justifie les choix effectués. La qualité du dossier devrait permettre au public de se prononcer valablement lors de l'enquête publique »

OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.
Le dossier est conforme et complet

2 – Etat des documents remis postérieurement.

Au cours de l'enquête, m'ont été transmis, à ma demande, les documents ci-dessous, destinés à compléter la compréhension du dossier et l'information du public

- Le plan masse de la ZAC de la Turquerie et le plan masse LBF, des aménagements routiers et ferroviaires établis par SOHO AUREA, architecte (annexes 3 et 4)

- Un rapport de présentation et programme des équipements publics de la ZAC de la Turquerie par la SEM ADEVIA (annexe 5)

3 - Publicité, information du public.

Conformément aux dispositions du Décret n° 2011- 2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique et à l'arrêté Préfectoral du 27 novembre 2012,
Il a été procédé :

Aux parutions légales :

Dans les éditions locales de La voix du Nord et de Nord Littoral
1° parution le 4 décembre 2012
2° parution le 10 janvier 2013

Aux affichages :

- Dans les mairies de CALAIS, MARCK EN CALAISIS, COULOGNE et LES ATTAQUES,
  - Que j'ai pu constater personnellement en me rendant sur place les 12 décembre 2012 et 31 janvier 2013
  - Attesté par les certificats (annexes 6 et 7)
- A proximité de l'emplacement du futur site d'exploitation : rue du Beau Marais, de St-Omer, et avenue de St Exupéry.
  - Que j'ai pu constater personnellement en me rendant sur place les 12 décembre 2012 et 31 janvier 2013
  - Attesté par les photos (annexes 8 et 9)

Consultation des dossiers :
Conformément à l'arrêté Préfectoral du 27 novembre 2012, les dossiers d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les mairies de

- CALAIS
- MARCK EN CALAISIS
- COULOGNE
- LES ATTAQUES

et accessibles aux heures d'ouverture au public pendant toute la durée de l'enquête.

En outre les articles suivants faisant état de l'enquête sont parus dans la presse locale :

- Le 17 décembre 2012 – Nord Littoral sous le titre : L'enquête publique commence aujourd'hui, dernière démarche pour Calais premier ;
- Le 18 décembre 2012 – La Voix du Nord sous le titre : Calais premier : l'enquête publique ouverte, la population peut s'exprimer ;
- Le 18 décembre 2012 – Nord Littoral sous le titre : L'enquête publique pour l'exploitation de la logistique sur la Turquerie a débuté, Calais premier, un mois pour donner son avis ;
- Le 29 décembre 2012- Nord Littoral sous le titre : L'enquête publique sur le projet logistique est en cours, Turquerie : les riverains réclament le calme ;
- Le 17 janvier 2013 – Nord Littoral sous le titre Enquête publique sur le pôle logistique Calais premier, Turquerie : les données ne sont plus les mêmes ;
- Le 23 janvier 2013 -Nord Littoral sous le titre : Turquerie : fin de l'enquête publique
- Le 31 janvier 2013 – Nord Littoral sous le titre : Le commissaire enquêteur tient sa dernière permanence cet après midi.

4 - Visites sur place.

Le mercredi 12 décembre 2012, accompagné de Monsieur Armand MARTIN, commissaire enquêteur suppléant, je me suis rendu successivement :

- à la mairie de Calais. Nous avons pu y vérifier la présence de tous les documents et du registre d'enquête et visiter la pièce ou se tiendront les permanences au 1° étage du service Hygiène-Sécurité de la Mairie de Calais. Ce local ne permet pas l'accès aux personnes à mobilité réduite qui pourront toutefois se présenter à l'accueil.

- A la caserne des pompiers de Calais pour présenter le dossier d'enquête et recueillir leurs observations éventuelles.

- Zone de la Turquerie pour vérifier l'affichage de l'avis d'enquête publique, ainsi que la localisation, de visu, de l'emplacement.

Le 31 janvier au matin, je me suis rendu successivement

- dans les mairies de :
    - Marck-en-Calaisis,
    - Coulogne
    - Les Attaques,

  Pour y rencontrer les personnes chargées de cette enquête, recueillir leur avis sur le déroulement de l'enquête dans leur commune
- Puis sur l'emplacement du projet pour vérifier que l'affichage était resté en place pendant toute la durée de l'enquête.

5 – Contexte.

5-1 – Deux enquêtes concomitantes.

La première phase de l'aménagement de la zone de la Turquerie par DCB International porte sur 2 bâtiments distincts sur un même site de 220 000 m2. Chacun de ces bâtiments fait l'objet d'une procédure d'enquête publique distincte essentiellement pour les deux motifs ci-dessous évoqués par Mrs CAUDART BREILLE et ROLLET lors de leur visite le 9 janvier 2013 :

- Dissocier les autorisations d'exploiter (LBF1 et LBF2) pour permettre, si nécessaire, la cession d'un bâtiment sans remise en cause de l'exploitation du second,
- Permettre des aménagements spécifiques ferroviaires entre les deux bâtiments.

J'ai pu constater que la problématique des aménagements et leurs conséquences environnementales étant fortement liées, la concomitance des deux enquêtes (période commune, voire dates de permanence communes) a permis de rendre **l'opération plus compréhensive par le public**.

Mais aussi une confusion fréquence entre l'objet de l'enquête portée par DCB International, l'aménagement de la ZAC par la SEM ADEVIA et l'électrification de la voie ferrée voisine par RFF. Ces 3 sujets étant tous porteurs de conséquences environnementales distinctes mais cumulatives.

5-2 – La demande d'une prolongation.

J'ai souligné, dès l'origine, que la période (mi décembre, mi janvier) n'était pas très propice à l'organisation d'une enquête publique.

Il apparait ensuite que ce sont les articles parus dans la presse locale les 17 et 18 décembre 2012 qui ont commencé à mobiliser réellement la population sur l'enquête publique.

Par la suite, l'association ADECA (Association de Défense de l'Environnement du Calaisis) m'a remis un courrier (annexe 10) sollicitant une prolongation de l'enquête pour lui permettre d'organiser une information de ses adhérents et plus largement de la population concernée.

Sur ces motifs, j'ai demandé à Monsieur le Préfet du Nord une prolongation de l'enquête jusqu'au 31 janvier 2013.

Par arrêté Préfectoral en date du 2 janvier 2013 (Annexe 11), une prolongation de 15 jours de l'enquête publique soit du 19 janvier 2013 au 31 janvier 2013 a été accordée. Cette prolongation de l'enquête a été portée à la connaissance du public principalement par des articles dans la presse.

6 - les permanences.

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions du 19 décembre 2012 au 31 janvier 2013. (Période initiale du 19/12/2012 au 19/1/2013 prolongée jusqu'au 31/1/2013).

Toutes les personnes qui se sont présentées ont pu être reçues, entendues et porter leurs observations éventuelles sur le registre d'enquête pendant les permanences qui se sont tenues en mairie de Calais aux jours et heures ci-dessous :

- 1° permanence, le 19 décembre 2012 de 9 h à 12 h
  Examen du dossier par des riverains
  (obs. 1 et 2) – observations manuscrites portées sur le registre
- 2° permanence, le 27 décembre 2012 de 9 h à 12 h
  (3,4,5) Examen du dossier par des riverains
  (5) Examen dossier par l'ADECA
- Le 2/1/2013 –hors permanence mention manuscrite portée sur le registre par Mr le Pdt de l'ADECA.
- 3° permanence, le 4 janvier 2013 de 14 h à 17 h
  Examen du dossier par des riverains
  (7)Remise d'un document de 4 pages cosigné par 16 personnes
- 4° permanence, le 9 janvier 2013 de 14 h à 17 h
  - Examen du dossier par des riverains et par le collectif CGT Environnement.
  - (8) observation portée sur le registre
  - (9) Visite de Messieurs D. CAUDART-BREILLE et J ROLLET – DCB International
  - (10) Visite de M onsieur le Président de CAP CALAISIS qui expose les enjeux stratégiques de la ZAC de la Turquerie
- Le 15 janvier 2013 – hors permanence :
  - (11) examen du dossier par Mr DEGUINES (mention manuscrite de sa visite
- 5° permanence, le 19 janvier 2013 de 9 h à 12 h
  - Examen du dossier par des riverains
  - (12,13) Examen du dossier et mentions manuscrites portées sur le registre.
- 6° permanence, le 24 janvier 2013 de 9 h à 12 h (prolongation)
  (14) Examen du dossier par Mr Le secrétaire de l'ADECA.
- Le 29 janvier 2013 – hors permanence.
  - (15) Mention manuscrite portée sur le registre par La Vice Présidente de l'ADECA
- le 31/1/2013, hors permanence :
  - (16) observation portée sur le registre et un document de 4 pages agrafé au registre.
- 7° permanence, le 31 janvier 2013 de 14 h à 17 h (prolongation)
  - (17) Mention manuscrite portée sur le registre
  - (18, 19, 20, 21, 22, 23, 44) remises de documents annexés au registre

Aucun incident n'est à signaler

7 - Clôture de l'enquête.

Le 31 janvier 2013 à 17 h 00, le commissaire enquêteur a clos et pris le registre d'enquête accompagné de l'ensemble des lettres et documents annexés.

Aucun incident n'est à signaler.

Chapitre 3 – ANALYSE DES OBSERVATIONS

1- Analyse quantitative et qualitative.

A l'exception des deux premières permanences le public est venu nombreux consulter le dossier une ou plusieurs fois avant, pour certains (15), de porter leurs observations manuscrites (3) ou orales et/ou remettre un document (10),

(cf annexe 12 - compte rendu in extenso du registre d'enquête)

Bien qu'il soit difficile de dissocier les deux dossiers – voir ci-dessus chapitre 4-1 - (pour le public, il s'agit souvent d'un seul projet comprenant deux bâtiments) de celui de l'aménagement futur de la ZAC, les observations ont été regroupées par thèmes dans le tableau ci-dessous et dans lequel :
Colonne 1 : numéro de l'observation
Colonne 2 : thème de l'observation
Colonne 3 : observation concernant le demandeur,
Colonne 4 : observation concernant l'aménageur
Colonne 5 : libellé de l'observation (in extenso ou résumé)
Les lignes grisées ne concernent pas directement le dossier ou ne demandent aucune réponse.

n° obs.	thème	Demandeur	Aménageur	RFF	observation
1	Emplois		Aménageur		Combien d'emplois créés dans la zone ?
1	Trafic ferroviaire	Demandeur			Comment sont prévues les manœuvres des trains avec une seule voie d'accès ?
1	Trafic ferroviaire		Aménageur	RFF	Y aura-t-il une liaison routière ou ferrée avec le futur port ?
1	Trafic ferroviaire	Demandeur			De combien le trafic de train sera augmenté avec cette zone de stockage ?
1	Trafic routier		Aménageur		Quel impact sur la rue du beau Marais. ?
1	Trafic routier	Demandeur			Y aura-t-il un trafic de camions la nuit ?
1	Trafic routier	Demandeur			Quels sont les projets routiers prévus pour desservir la zone ?
2	Emplois		Aménageur		Combien d'emplois créés dans la zone ?
2	Trafic ferroviaire	Demandeur			Comment sont prévues les manœuvres des trains avec une seule voie d'accès ?
2	Trafic ferroviaire	Demandeur			De combien le trafic de train sera augmenté avec cette zone de stockage
2	Trafic routier	Demandeur			Y aura –t-il un trafic de camions la nuit ?
2	Trafic routier		Aménageur	RFF	Y aura-t-il une liaison routière ou ferrée avec le futur port ?
2	Trafic routier		Aménageur		Quels sont les projets routiers prévus pour desservir la zone ?
2	Trafic routier		Aménageur		Quel impact sur la rue du beau Marais. ?
3	autres				examen du dossier
4	autres				examen du dossier
5	autres				examen du dossier
6	autres				examen du dossier
7	autres				examen du dossier
7	divers	Demandeur			Les lotissements des rues Alfred Dreyfus et André Malraux sont-ils pris en compte alors qu'ils ne figurent pas sur les plans. ?

7	divers	Demandeur			Déclaration de Mme le maire de Calais le 18/7/2011 : 2 bâtiments mais de 8 à 9 mètres (au lieu de 12), hors le dossier indique 13 mètres hors surélévation.
7	divers	Demandeur			Les horaires de travail figurant dans le dossier (7h/21h semaine et activité de nuit non exclue) ne correspondent pas aux déclarations du 30/9/2011 de Mr CAUDART-BREILLE.
7	Paysage	Demandeur			Le boisement du merlon ne permettra pas de limiter que l'impact visuel
7	Paysage		Aménageur		Pas d'indication de la distance entre le sommet du merlon et le bâtiment LBF1
7	Paysage		Aménageur		Pourquoi seulement un merlon de 460 mètres au nord du LBF1 et ne pas le prolonger immédiatement à l'ouest ?
7	Paysage	Demandeur			Pourquoi accoler "équivalent" au terme merlon ?
7	Résidents	Demandeur	Aménageur		Pourquoi ne pas augmenter la largeur de la coulée verte alors que des habitations se trouvent à env. 70 m. de la limite de propriété de DCB. ?
7	Résidents		Aménageur		Toutes les zones logistiques du NPdC se trouvent loin des habitations
7	risque incendie	Demandeur			Quelle est la raison de l'absence d'un écran thermique de 12 m. de haut en façade nord du LBF1, communiquant avec une zone boisée, et sous les vents dominants. ?
7	Impact sonore	Demandeur			Un merlon de 3 mètres sera-t-il suffisant pour protéger les riverains des nuisances sonores ?
7	Impact sonore	Demandeur			Quel est l'impact sonore du terminal Cargorate, pas évoqué dans le dossier. ?
7	Trafic routier		Aménageur		Il faut interdire l'accès des PL aux zones urbanisées.
7	Trafic routier	Demandeur			Pas de disposition indiquée pour la sortie des camions du site
8	Stationnement	Demandeur			Est-il prévu un parking tampon pour les camions pour éviter le stationnement anarchique pendant les périodes de fermeture. ?
9	autres				examen du dossier
10	autres				visite de CAP CALAISIS
11	autres				examen du dossier
12	divers	Demandeur			Quels seront les horaires de fonctionnement ?
12	divers	Demandeur			Quels types de produits seront stockés ?
12	Impact sonore	Demandeur			Quels aménagements pour réduire les nuisances sonores ?
12	Impact sonore	Demandeur			Y aura-t-il une étude des bruits lorsque les infrastructures seront construites. ?
13	Résidents	Demandeur			Protection des riverains avant le début des travaux.
13	Résidents		Aménageur		Détournement du chemin piéton côté rue du Beau Marais et Alfred Dreyfus.
13	Résidents		Aménageur		Pose de palissade en béton en délimitation des propriétés
14	autres				examen du dossier
15	divers	Demandeur			La hauteur des bâtiments a changé depuis la réunion publique
15	divers	Demandeur			Modifications des horaires
15	Risque inondation	Demandeur			Le problème de l'eau a-t-il été pris en compte pour la construction des bâtiments - zone du beau marais ?
15	Trafic ferroviaire	Demandeur			Quelles infrastructures sur le site, voie ferrée ?
15	Trafic ferroviaire	Demandeur			A quelle cadence la VF sera-t-elle utilisée ?
15	Trafic routier	Demandeur			L'entrée des camions sera-t-elle cadencée. ?
16	divers	Demandeur			Le maintien de l'activité de Mme LECLERCQ sur site n'est pas intégré dans le dossier.
16	divers	Demandeur			Le maintien d'une activité d'élevage de chiens à 100 m des bâtiments rend non conforme les régles acoustiques
17	divers	Demandeur			Qu'est-il prévu pour l'accueil des chauffeurs ?
17	Stationnement		Aménageur		Toutes les zones d'activités calaisiennes connaissent des problèmes de sécurité en raison du stationnement

17	Trafic routier		Aménageur		L'unique voie d'accès pourra-t-elle supporter le trafic supplémentaire ? ; le rond point Transmarck est déjà à saturation
17	Trafic routier		Aménageur		La voie d'accès vers All4Trucks est utilisée par les PL pour stationnement
18	divers		Aménageur		LBF 1 construit à moins de 150 m. d'habitations - (contrairement à la recommandation rendue par le Commissaire Enquêteur)
18	divers	Demandeur			P2 - des Etudes sonores dans une propriété privée sans délivrer d'autorisation.
18	divers	Demandeur			Adaptation de l'offre logistique inadaptée
18	divers	Demandeur			Il n'y a pas eu d'affichage pour les permis de construire.
18	divers	Demandeur			La hauteur de 13 m (hors remblais) est contraire à l'engagement
18	Résidents	Demandeur			Reculer les hangars de 50 à 100 m éviterait beaucoup de nuisances.
18	Résidents		Aménageur		Maintien de la zone boisée au Nord du LBF1
18	Résidents		Aménageur		Aucune zone logistique en France n'est située aussi près d'habitations.
18	risque incendie	Demandeur			Danger en cas d'incendie pour les riverains proches
18	Impact sonore	Demandeur			Nuisances importantes surtout si activité de nuit
18	Trafic ferroviaire		Aménageur	RFF	Embranchement privée sur la VF existante alors qu'un autre projet est à l'étude pour desservir Calais 2015
19	divers	Demandeur			Risque d'intrusion d'immigrés
19	divers	Demandeur			Les cartes du dossier sont obsolètes, d'où mise en doute des incidences du projet sur les habitations
19	divers	Demandeur			Méconnaissance des produits stockés
19	Eclairage	Demandeur			Eclairage intense et nocturne à moins de 100 m de certaines habitations
19	Paysage	Demandeur			Pourquoi construire à 13 m alors que le stockage ne peut excéder 8 m. (ref. article 1510)
19	divers	Demandeur			On ne connait pas les futurs locataires.
19	Résidents	Demandeur			Pourquoi construire si près des habitations alors qu'il y a de la place.
19	Résidents	Demandeur			Reculer de quelques dizaines de mètres permettrait d'assurer la tranquillité et la sécurité de la population.
19	risque incendie	Demandeur			les vents dominants ne sont pas favorables aux habitations les plus proches
19	Risque inondation	Demandeur			Risques d'inondations pour un projet énorme basé sur des plans du siècle dernier.
19	Impact sonore		Aménageur	RFF	Le doublement de la VF va engendrer des nuisances sonores non prises en compte dans le dossier
19	Impact sonore	Demandeur			Non prise en compte des nuisances sonores et vibratoires du fait du trafic routier.
19	Impact sonore	Demandeur			Il est illusoire de penser que les routiers éteindront leur moteur pendant les déchargements.
19	Stationnement		Aménageur		Quelles mesures pour empêcher le stationnement sauvage rue du Beau marais.
20	divers	Demandeur			Impact visuel dégradé du fait de bâtiment de 13 m au bout des jardins (les promesses portaient sur un bâtiment de 7 m)
20	Emplois	Demandeur			Les promesses en terme d'emplois seront-elles tenues alors que d'autres plate-forme peinent à réaliser leurs objectifs.
20	divers	Demandeur			Méconnaissance des matières stockées et risques de pollution de tous ordres.
20	Résidents		Aménageur		Il n'est pas tenu compte de la partie boisée
20	Impact sonore		Aménageur	RFF	Conséquences sonores du fait du doublement de la VF
20	Impact sonore	Demandeur			Conséquences sonores du fait du trafic routier nuit et jour du lundi au dimanche, contrairement à ce qui avait été dit.

21	divers	Demandeur			Manque d'actualisation du projet au regard des autres aménagements dans le NPdC
21	divers	Demandeur			Projet surdimentionné
21	Emplois		Aménageur		Pas d'étude sérieuse pour avancer le nombre d'emplois de la ZAC
21	divers	Demandeur			Permis de construire entaché d'irrégularité du fait de l'absence d'affichage
21	divers	Demandeur			Erreur de l'AE sur la distance entre les habitations et les bâtiments.
21	divers		Aménageur		ADEVIA est-elle en position de supporter un tel projet.
21	divers	Demandeur			Méconnaissance des futurs occupants
21	divers	Demandeur			Pas de précisions sur l'occupation du bâtiment
21	risque incendie	Demandeur			Pas de mesure de protection des habitations contre l'incendie.
21	Risque inondation	Demandeur			Selon l'AE l'étude sur la gestion des eaux pluviales est incomplète, absence du rapport de la MISE
21	Impact sonore	Demandeur			Selon l'AE il subsiste des interrogations sur le niveau sonore des installations
21	Impact sonore	Demandeur			Selon l'AE l'étude ne tient pas compte des nuisances sonores provoquées par les camions et la voie ferrée
22	divers	Demandeur			Promesses non tenues sur la hauteur des bâtiments (18/7/2011) par Mme le Maire de Calais, l'ADECA demande que les promesses soient tenues.
22	divers	Demandeur			Promesses non tenues sur les horaires de travail (30/9/2011) par Mr Caudart-Breille
22	Paysage	Demandeur			Il faut intégrer les clôtures dans le paysage
22	divers	Demandeur			Quel procédé sera utilisé pour les zones frigorifiques éventuelles. ?
22	Résidents	Demandeur			Il est nécessaire de faire bénéficier les riverains les plus proches d'un état des lieux (huissier) avant le début des travaux.
22	Résidents		Aménageur		Demande expresse d'informer les futurs acquéreurs du lotissement en cours de commercialisation
22	Résidents	Demandeur			Création d'un comité de suivi pendant les travaux.
22	Impact sonore	Demandeur			Impact sonore et pollution pendant la période des travaux
22	Stationnement	Demandeur			Pas suffisamment de places de parking in situ.
22	Trafic routier		Aménageur		Stationnement des PL à Calais, il faut interdire l'accès par la rue de Judée, et obliger d'emprunter l'A16
22	Trafic routier		Aménageur		Risque de bouchon sur la RD 247 et répercussions sur la sortie des pompiers du CIS de Marck
22	Trafic routier	Demandeur			Ordonnancement des entrées sorties de PL
23	divers	Demandeur			D'autres terrains sont plus appropriés
23	Emplois	Demandeur			Quel impact en termes d'embauches alors que la zone Transmarck a eu peu d'impact ?
23	divers	Demandeur			Quels seront les horaires de travail ?
23	Impact sonore	Demandeur			La butte de terre est-elle suffisante pour protéger du bruit ?
23	Impact sonore	Demandeur			Quel impact sonore pour ce type d'exploitation et pour les riverains les plus proches ?
23	Trafic ferroviaire		Aménageur	RFF	Comment les trains vont-ils manœuvrer sur une seule voie ?
23	Trafic ferroviaire	Demandeur			Combien de trains pour faire fonctionner l'entrepôt ?
23	Trafic routier		Aménageur		Quels seront les accès routiers pour desservir la zone ?
23	Trafic routier	Demandeur			Y aura-t-il un trafic routier de nuit ?
24	Trafic ferroviaire		Aménageur	RFF	Comment le train va-t-il manœuvrer sur une seule voie ?

24	Trafic ferroviaire	Demandeur			Combien de trains supplémentaires ?
24	Trafic ferroviaire	Demandeur			Y aura-t-il un trafic ferroviaire de nuit ?
24	Trafic routier	Demandeur			Quel trafic de camion vers les entrepôts ?
24	Trafic routier	Demandeur			Y aura-t-il un trafic de nuit. ?

Les observations qui ne concernent pas le demandeur (lignes grisées) seront portées à la connaissance de l'aménageur pour information et suite éventuelle.

La majorité des observations n'expriment pas formellement un avis favorable ou défavorable. Ainsi seuls sur les 24 observations :

- 2 (9 et 10) sont explicitement FAVORABLE au projet
- 3 (11, 21, 23) sont DEFAVORABLES au projet.

En outre

- le conseil municipal de CALAIS par délibération du 30 janvier 2013 (annexe 13) a émis un avis FAVORABLE
- Le conseil municipal de MARCK EN CALAISIS par délibération en date du 17 décembre 2012 (annexe 14) a émis un avis FAVORABLE sous réserve de l'avis et des conclusions du commissaire enquêteur.

Les observations et questions reprises dans la colonne 3 sous la rubrique du demandeur sont regroupées sous les titres ci-dessous :

Choix du site

D'autres terrains sont plus appropriés (23)

Le projet est surdimentionné par rapport à l'offre existant déjà dans la région (18/21)

divers

Certains des points repris dans l'étude sonore (P2) se trouvent dans une propriété privée, il n'y a pas eu d'autorisation. (18)

Des photos (aériennes) dans le dossier sont obsolètes, ce qui peut remettre en cause les distances indiquées dans le dossier (19/21)

Il n'y a pas eu d'affichage pour les permis de construire. (18/21)

L'activité va attirer la convoitise des immigrés (19)

Emplois

Les promesses en termes d'emplois seront-elles tenues alors que d'autres plate-forme voisines peinent à réaliser leurs objectifs. ? (20/23)

Quels seront les horaires de fonctionnement de la plate forme logistique alors que les promesses qui avaient été faites en terme de plages horaires de travail ne sont pas respectées (7/15/12/23)

Impact lumineux

Eclairage intense et nocturne à moins de 100 m de certaines habitations (19)

Impact paysage

Est-il nécessaire de construire des bâtiments de 13 mètres de hauteur ? (19)

Il faut intégrer les clôtures dans le paysage (22)

Impact visuel très dégradé du fait de bâtiment de 13 m au bout des jardins (les promesses portaient sur un bâtiment de 7 m) (7/15/18/20/22)

Le boisement du merlon ne permettra pas de limiter que l'impact visuel (7)

Pas d'indication de la distance entre le sommet du merlon et le bâtiment LBF1 (7)

Impact sonore

Il est illusoire de penser que les routiers éteindront leur moteur pendant les déchargements. (19)

Impact sonore et pollution pendant la période des travaux (22)

Quel impact sonore pour ce type d'exploitation et pour les riverains les plus proches ? (23)

Quels aménagements pour réduire les nuisances sonores ? (12)

Sous estimation des nuisances sonores et (vibratoires) du fait du trafic routier et ferroviaire (surtout la nuit). (7/18/19/20/21)

Un merlon de 3 mètres sera-t-il suffisant pour protéger les riverains des nuisances sonores ? (7/23)

Y-aura-t-il une étude des bruits lorsque les infrastructures seront construites. ? (12)

Questions

Pourquoi accoler "équivalent" au terme merlon ? (7)

Quel procédé sera utilisé pour les zones frigorifiques éventuelles. ? (22)

Quels seront les activités, les produits stockés ? (12/19/20/21)

Qu'est-il prévu pour l'accueil des chauffeurs ? (17)

Risque incendie

Protection insuffisante des habitations les plus proches contre le risque d'incendie, notamment en raison des vents dominants. (18/19/21)

Quelle est la raison de l'absence d'un écran thermique de 12 m. de haut en façade nord du LBF1, communiquant avec une zone boisée, et sous les vents dominants. ? (7)

Risque inondation

Le problème de l'eau a-t-il été pris en compte pour la construction des bâtiments - zone du beau marais ? Rapport de la MISE absent du dossier (15/21)

Risques d'inondations pour un projet énorme basé sur des plans du siècle dernier. (19)

Riverains

Il est nécessaire de faire bénéficier les riverains les plus proches d'un état des lieux (huissier) avant le début des travaux et de mettre en place un comité de suivi. (13/22)

Le maintien de l'activité de Mme LECLERCQ sur site n'est pas intégré dans le dossier. (16)

Le maintien d'une activité d'élevage de chiens à 100 m des bâtiments rend non conforme les régles acoustiques (16)

Les lotissements des rues Alfred Dreyfus et André Malraux sont-ils pris en compte alors qu'il ne fugurent pas sur les plans. (7)

Pourquoi construire si près des habitations alors qu'il y a de la place./Pourqoui ne pas élargir la coulée verte ? (7/18/19)

Stationnement

Est-il prévu un parking tampon pour les camions pour éviter le stationnement anarchique pendant les périodes de fermeture. ? (8)

Pas suffisamment de places de parking in situ. (22)

Trafic ferroviaire

Comment sont prévues les manœuvres des trains avec une seule voie d'accès ? (1/2/15/24)

De combien le trafic de train (jour-nuit) sera augmenté avec cette zone de stockage ? (1/2/15/24)

Quelles infrastructures sur le site, voie ferrée ? (15)

Trafic routier

Ordonnancement des entrées sorties de PL (15/22)

Pas de disposition indiquée pour la sortie des camions du site (7)

Quel trafic de camion vers les entrepôts ? (24)

Quels seront les accès routiers pour desservir la zone ? (1/23)

Y aura-t-il un trafic de camions la nuit ? (1/2/23/24)

2 - PV de synthèse.

Sur les bases des remarques et des questions reprises dans le tableau ci-dessus, et conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 28 novembre 2012, j'ai remis le 7 février 2013, à LCB International le PV de synthèse (annexe 15).

3 - Mémoire en réponse.

En date du 21 février, LCB International m'a fait parvenir son mémoire en réponse (annexe 16)

Le tableau ci-dessous reprend, par thème, au vu du dossier soumis à l'enquête et du mémoire en réponse du demandeur, les explications qui peuvent être apportées aux observations et interrogations du public.

Questions	Réponse du demandeur	Commentaire du commissaire enquêteur.
Choix du site		
D'autres terrains sont plus appropriés (23)		- La ZAC de la TURQUERIE est en continuité des parcs d'activités des ZAC TRANMARCK et VIRVAL, desservie par l'A16 et l'A26, à proximité d'une desserte ferroviaire. - Il n'y a pas de contraintes architecturales ni de zones naturelles et une assiette foncière suffisante.
Le projet est surdimentionné par rapport à l'offre existant déjà dans la région (18/21)	L'offre logistique sur Calais est très faible et le projet répond à ce besoin. De plus Calais offre un contexte favorable à l'implantation de bases logistiques entre le port et le tunnel sous la Manche, principalement par des implantations à destination du marché britannique	
divers		
Certains des points repris dans l'étude sonore (P2) se trouvent dans une propriété privée, il n'y a pas eu d'autorisation. (18)	Les points de mesure de bruit dans les zones à émergence réglementée peuvent se faire à l'intérieur ou à l'extérieur des maisons. Les contrôles se feront sur des périodes de 2 ou 3 ans. Les propriétaires seront informés dans des délais raisonnables des mesures de bruit.	L'état des lieux initial sur place a été effectué entre 18 h et 10 h le lendemain, soit sur une amplitude inférieure à 24 h.
Des photos (aériennes) dans le dossier sont obsolètes, ce qui peut remettre en cause les distances indiquées dans le dossier (19/21)	Les vues aériennes sont montrées à titre indicatif afin de localiser le projet. Par contre dans le cadre de l'étude des dangers, les cartographies des zones de dangers ont été réalisées à partir du plan futur de l'aménageur (qui se base sur les plans du cadastre) en prenant en compte les bâtiments futurs et existants.	L'ancienneté des photos aériennes a certes mis le doute dans les calculs des distances mais les plans joints au dossier prennent bien en compte les distances réelles et l'existence des lotissements.
Il n'y a pas eu d'affichage pour les permis de construire. (18/21)	L'affichage peut être justifié par le constat d'huissier.	
L'activité va attirer la convoitise des immigrés 19)	La télésurveillance permettra de détecter les intrusions à distance pendant les heures de fermeture. La télésurveillance étant reportée à la société de gardiennage. La clôture qui sera installée sera en treillis soudés d'une hauteur de 2,5 m	Les exploitants ne peuvent être rendus responsables de ce problème, bien réel sur le Calaisis, mais dont la gestion incombe aux pouvoirs publics
Emplois		
Les promesses en termes d'emplois seront-elles tenues alors que d'autres plate-formes voisines peinent à réaliser leurs objectifs. ? (20/23)	Les emplois directs ont été estimés suivant des données connues et un retour sur différents logisticiens. Le délai pour atteindre l'objectif final est de 3 ans à compter de la livraison de la plate-forme.	Rappel : prévision de création d'emplois directs pour le hangar : 176 à 200
Quels seront les horaires de fonctionnement de la plate forme logistique alors que les promesses qui avaient été faites en termes de plage horaire de travail ne sont pas respectées (7/15/12/23)	Les plages horaires sont prévues de 7h00 à 21H00 maximum. C'est l'utilisateur qui déterminera les horaires.	Il est dommage que des informations erronées aient été données antérieurement au dépôt du dossier d'enquête.
Impact lumineux		
Eclairage intense et nocturne à moins de 100 m de certaines habitations	Un bureau d'étude sera consulté afin d'optimiser l'éclairage en période de nuit et les horaires	

(19)	d'éclairages seront limités aux périodes nécessaires.	
Impact paysage		
Est-il nécessaire de construire des bâtiments de 13 mètres de hauteur ? (19)	La hauteur au faitage du bâtiment LBF2 de 13 m est conforme avec le PLU de la commune de Calais (Zone ZB) la hauteur maximale au faitage étant fixée à 13 m et avec le PLU de la commune de Marck (Zone 1AUe), la hauteur maximale des constructions ne pouvant excéder 18 m mesurés au faitage ou à l'acrotère. Notons que si l'on additionne les différentes hauteurs : - la hauteur de stockage maximale correspond à la hauteur libre sous poutre soit 11 m, - la réglementation impose une distance minimale de 1 m entre le sommet du stockage et la base de la toiture ou le plafond, et tout système de chauffage dans le cadre des stockages de matières combustibles dans des entrepôts soumis à autorisation, - Et si l'on rajoute l'épaisseur de la toiture qui comprend les éléments de support, le bac et l'isolation d'environ 30 à 40 cm, La hauteur de l'entrepôt est d'environ 12,40 cm donc proche de 13 m au faitage (le point le plus haut).	Une hauteur de 13 mètres correspond à une possibilité de stocker sur des racks de 11 mètres, gage de la rentabilité des investissements.
Il faut intégrer les clôtures dans le paysage (22)	La clôture qui sera installée sera en treillis soudés d'une hauteur de 2,5 m.	La clôture, côté nord, ne sera pas visible. Elle se situera entre le merlon et les bâtiments en limite de propriété
Impact visuel très dégradé du fait de bâtiment de 13 m au bout des jardins (les promesses portaient sur un bâtiment de 7 m) (7/15/18/20/22)	S'il s'avère nécessaire d'élever le merlon à une hauteur supérieure à 3 m, DBC et ADEVIA s'engagent à réaliser la surélévation du merlon jusqu'à une hauteur suffisante pour limiter l'impact sonore, soit environ 6mètres	Des articles de presse
Le boisement du merlon ne permettra pas de limiter l'impact visuel (7)		Cf dossier : la mise en place du merlon permet de diminuer l'émergence.
Pas d'indication de la distance entre le sommet du merlon et le bâtiment LBF1 (7)		
Impact sonore		
Il est illusoire de penser que les routiers éteindront leur moteur pendant les déchargements. (19)	Afin de faire respecter l'arrêt des moteurs des camions pendant les phases de chargement et de déchargement, une procédure sera mise en place et intégrée au protocole sécurité auquel tous les transporteurs sont soumis. Un affichage spécifique, au niveau de chaque porte de quai, pourra être installé. Ces obligations seront stipulées dans l'annexe du bail et imposées de les faire respecter.	
Impact sonore et pollution pendant la période des travaux (22)		Même en prenant les précautions d'usage, les phases de travaux sont source de bruits et de poussières mais uniquement en journée et hors W.E.
Quel impact sonore pour ce type d'exploitation et pour les riverains les plus proches ? (23)		L'étude acoustique dont l'analyse est difficile compréhensible par le +néophyte, donnent des résultats conformes à la réglementation
Quels aménagements pour réduire les nuisances sonores ? (12)		Mise en place d'un merlon de 3 mètres de haute Mise en place de silencieux au niveau des baffles des ventilateurs
Sous estimation des nuisances sonores et (vibratoires) du fait du trafic routier et ferroviaire (surtout la nuit). (7/18/19/20/21)	Le futur terminal ferroviaire, situé entre les deux entrepôts LBF1 et LBF2, est indépendant du projet de construction par la société DCB de l'entrepôt LBF2. Il ne fait pas partie du périmètre ICPE de	

	l'entrepôt LBF2. Ainsi, il ne peut être pris en compte dans l'étude d'impact des activités générées par l'entrepôt. Toutefois, notons que l'entrepôt LBF1 disposera d'un embranchement fer qui a bien été pris en compte dans l'étude de bruit avec un trafic de 1 train par jour. Afin de prendre en compte l'ensemble des activités de la ZAC, une étude de bruit aurait du être réalisée dans l'étude d'impact du dossier de création de ZAC	
Un merlon de 3 mètres sera-t-il suffisant pour protéger les riverains des nuisances sonores ? (7/23)	Les études d'impact et de danger ont été réalisées sur la base d'un entrepôt en blanc. Ainsi, les configurations les plus pénalisantes ont été retenues dans le cadre des études en particulier pour le risque incendie. L'étude acoustique qui a été réalisée par un bureau d'étude acoustique a démontré, qu'avec la mise en place d'un merlon de 3 m de haut sur toute la longueur du bâtiment LBF1 et la mise en place d'un silencieux sur la chaufferie, l'impact sonore prévisionnelle sera conforme à la réglementation et en particulier à l'arrêté du 23 janvier 1997 suivant les hypothèses qui ont été retenues dans l'étude de bruit. S'il s'avère nécessaire d'élever le merlon à une hauteur supérieure à 3 m, DBC et ADEVIA s'engagent à réaliser la surélévation du merlon jusqu'à une hauteur suffisante pour limiter l'impact sonore, soit environ 6 mètres.	La butte en terre sera à environ 40 mètres au Nord du LBF 1. Les hypothèses prisent en compte par logiciel (modélisation) tentent à démontrer lla réalisation du merlon permet de rendre l'émergence des bruits conforme à la réglementation.
Y-aura-t-il une étude des bruits lorsque les infrastructures seront construites. ? (12)	Un état des lieux des habitations les plus proches peut-être réalisé. Néanmoins, cet état des lieux ne modifiera pas les hypothèses et les conclusions des études qui ont été menées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Notons que pour l'étude bruit les habitations les plus proches seront de toute façon prises en compte en tant que zones à émergence réglementée. Par conséquent, les niveaux d'émergence seront contrôlés à chaque contrôle périodique fixé par l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter	Le demandeur évoque des contrôles périodiques sans pouvoir en indiquer la périodicité. Il revient également aux riverains d'interpeller l'administration en cas de non respect de l'autorisation.
Questions		
Pourquoi accoler "équivalent" au terme merlon ? (7)		
Quel procédé sera utilisé pour les zones frigorifiques éventuelles. ? (22)		L'ensemble des cellules pourrait être convertie en zone réfrigérée - Froid positif selon les besoins des futurs locataires qui auront alors à réaliser ou faire réaliser les aménagements ad hoc conformément à la réglementation de la norme ICPE 1511.
Quels seront les activités, les produits stockés ? (12/19/20/21)		Activité logistique – pas de transformation. Les produits stockés dépendront des futurs occupants mais resteront limités aux rubriques ICPE du dossier de demande d'exploiter.
Qu'est-il prévu pour l'accueil des chauffeurs ? (17)		Cette question relève de la responsabilité de l'exploitant et doit répondre à des obligations en terme de droit du travail
Risque incendie		
Protection insuffisante des habitations les plus proches contre le risque d'incendie, notamment en raison des vents dominants. (18/19/21)		Les risques liés aux incendies sont identifiés dans le dossier. Notamment l'impact thermique d'un incendie qui reste confiné aux limites du site.
Quelle est la raison de l'absence d'un écran thermique de 12 m. de haut en façade nord du LBF1, communiquant avec une zone boisée, et sous les vents	Quelle que soit la configuration de l'incendie, 1 cellule en feu ou plusieurs cellule en feu, et un écran thermique en façade sud, il n'y a pas de risque de propagation de l'incendie vers le voisinage car le flux	

dominants. ? (7)	de 8 kW/m2 (correspondant au seuil de référence des effets domino) est maintenu dans les limites du site. L'écran thermique au sud est nécessaire pour réduire les distances d'effets thermiques car l'emprise foncière est plus faible au sud qu'on nord. Sur la façade nord, sans écran thermique, il n'y a pas de risque de propagation de l'incendie	
Risque inondation		
Le problème de l'eau a-t-il été pris en compte pour la construction des bâtiments - zone du beau marais ? Rapport de la MISE absent du dossier (15/21)	Le risque inondation est un enjeu que nous avons identifié dans le SAGE du delta de l'Aa. Afin de répondre à cet enjeu et afin de réguler les volumes d'eaux pluviales générés par les fortes surfaces imperméabilisées de l'entrepôt en cas de pluie : - un bassin de tamponnement sera créé pour tamponner les eaux pluviales de voirie pour une pluie décennale, - et les eaux pluviales de toiture seront tamponnées par le passage des eaux dans des réservoirs pour constituer des réserves d'eau incendie. De plus la ZAC dispose également de bassins de rétention des eaux pluviales permettant de réguler le débit vers le Watergang sud. Les rejets ne sont pas directs.	Ce risque doit être géré d'une manière globale par l'aménageur, mais chaque investisseur y contribue à hauteur de l'aggravation du risque qu'il apporte.
Risques d'inondations pour un projet énorme basé sur des plans du siècle dernier. (19)		Il est reconnu que l'imperméabilisation du sol aggrave les risques d'inondations. Dans une zone de watergangs, terrains plats, tout repose sur un système de rejet en mer par pompage.
Riverains		
Il est nécessaire de faire bénéficier les riverains les plus proches d'un état des lieux (huissier) avant le début des travaux et de mettre en place un comité de suivi. (13/22)	Un état des lieux des habitations les plus proches peut-être réalisé. Néanmoins, cet état des lieux ne modifiera pas les hypothèses et les conclusions des études qui ont été menées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Notons que pour l'étude bruit les habitations les plus proches seront de toute façon prises en compte en tant que zones à émergence réglementée. Par conséquent, les niveaux d'émergence seront contrôlés à chaque contrôle périodique fixé par l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter.	
Le maintien de l'activité de Mme LECLERCQ sur site n'est pas intégré dans le dossier. (16)	En effet, l'activité d'élevage de chiens doit être expropriée dans le cadre de la demande d'utilité publique. Cette expropriation s'inscrit dans le cadre de la création de la ZAC et concerne avant tout l'aménageur. Ce point ne fait pas partie de notre dossier et est géré par ADEVIA, l'aménageur	Il est bien mentionné dans le dossier que cette propriété sera expropriée
Le maintien d'une activité d'élevage de chiens à 100 m des bâtiments rend non conforme les règles acoustiques (16)		
Les lotissements des rues Alfred Dreyfus et André Malraux sont-ils pris en compte alors qu'ils ne figurent pas sur les plans. (7)		Les différents plans et études du dossier prennent en compte les nouveaux lotissements
Pourquoi construire si près des habitations alors qu'il y a de la place./Pourqoui ne pas élargir la coulée verte ? (7/18/19)		Les implantations des activités relèvent d'une gestion globale du site et, en ce qui concerne DCB les contraintes liés à la desserve du site avec le réseau ferrés RFF
Stationnement		
Est-il prévu un parking tampon pour les camions pour éviter le stationnement anarchique pendant les périodes de fermeture. ? (8)	Il n'y a pas de régulation particulière de prévue pour l'attente des poids lourds pendant les périodes de fermeture du site.	Aucun aménagement n'est prévu en dehors des terrains de DCB International.
Pas suffisamment de places de parking in situ. (22)	Le nombre de places a été défini par rapport au besoin avec une attente de 10 à 15 minutes maxi.	Il est prévu près de 50 emplacements de chargement-déchargements le long des quais au Nord du bâtiment pour 6/8 places de stationnement d'attente.
Trafic ferroviaire		

Comment sont prévues les manœuvres des trains avec une seule voie d'accès ? (1/2/15/24)		La gestion des trains sera de la responsabilité du gestionnaire du terminal ferroviaire
De combien le trafic de train (jour-nuit) sera augmenté avec cette zone de stockage ? (1/2/15/24)		2, 3 par semaines puis, à terme 1 train/jour
Quelles infrastructures sur le site, voie ferrée ? (15)		Cette question dépendra de l'exploitant du terminal
Trafic routier		
Ordonnancement des entrées sorties de PL (15/22)	Les cadences des entrées et des sorties seront organisées par le futur utilisateur. Cette cadence sera en cohérence avec la réglementation et en particulier les prescriptions qui seront applicables en termes de bruit sur les périodes de jour et de nuit, ainsi que le week-end.	La durée pendant laquelle le camion restera à quai est inconnue et compte tenu du nombre de places à quais et du nombre de places d'attente, l'attente des camions se fera nécessairement en dehors du site.
Pas de disposition indiquée pour la sortie des camions du site (7)		Les camions ne pourront pas rejoindre la rue du Beau Marais en sortie du site.
Quel trafic de camion vers les entrepôts ? (24)		Les prévisions sont de 200 entrées/sorties/jour.
Quels seront les accès routiers pour desservir la zone ? (1/23)		Voir les plans 3 et 4 annexés au présent rapport
Y aura-t-il un trafic de camions la nuit ? (1/2/23/24)		Selon le(s) futur(s) locataire(s)

CONCLUSION DU RAPPORT

L'analyse du dossier soumis à l'enquête, le déroulement régulier de celle-ci, l'analyse des observations formulées au cours de l'enquête, la connaissance du dossier par le public, montrent que la durée de la consultation (durée d'origine d'un mois et prolongation de 2 semaines) et sa mise en œuvre étaient nécessaires et suffisantes sans qu'il ait été besoin d'organiser des réunions d'information et d'échange avec le public.

Il apparaît encore que les règles de forme, de publication de l'avis d'enquête, de tenue à la disposition du public du dossier et du registre d'enquête dans les mairies de Calais, Marck en calaisis, Les Attaques et Coulogne pendant toute la durée de l'enquête, de la présence du Commissaire enquêteur en Mairie de Calais aux heures et jours prescrits, de l'ouverture et de la clôture du registre d'enquête, du recueil des remarques du public, du respect des délais de la période d 'enquête, ont été respectés.

Dans ces conditions, j'estime avoir agi dans le respect de la lettre et l'esprit de la loi et ainsi pouvoir émettre sur la demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt « LBF1 », ZAC de la Turquerie sur les communes de Calais et Marck en Calaisis, un avis fondé qui fait l'objet des CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR joints séparément au présent rapport.

Fait à Dunkerque le 4 mars 2013

Guy BOTIN
Commissaire-Enquêteur

ANNEXES

N°	désignation
1	Décision du Tribunal Administratif du 27 novembre 2012
2	Arrêté Préfectoral du 28 novembre 2012 portant ouverture de l'enquête publique
3	Pièce complémentaire au dossier – plan des aménagements routiers et ferroviaires de la Turquerie
4	Pièce complémentaire au dossier – plan des aménagements routiers et ferroviaires de Calais premier
5	Pièce complémentaire au dossier – programme des équipements de la ZAC de la Turquerie
6	Certificat d'affichage e la ville de Marck
7	Certificat d'affichage de la ville de Les Attaques
8	Photos des affichages à la date du 5 décembre 2012
9	Photos des affichages à la date du 8 janvier 2013
10	Lettre de demande de prolongation de l'ADECA
11	Arrêté Préfectoral du 2 janvier 2013 portant prolongation de l'enquête
12	Registre d'enquête
13	Extrait de la délibération du conseil municipal de CALAIS du 30 janvier 2013
14	Extrait de la délibération du conseil municipal e MARCK EN CALAISIS du 17 décembre 2012
15	Procès verbal de synthèse envoyé au demandeur le 7 février 2013
16	Mémoire en réponse de DCB International