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

(2)
CONCLUSIONS & AVIS
DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

relatives

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

1 – CADRE GENERAL & DEROULEMENT DE L'ENQUETE

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.
DCB International a déposé une **demande d'autorisation d'exploiter, sur un terrain de 102 520m2, un hangar logistique branché fer de 50 388 m2 dénommé LBF1, ZAC de la Turquerie sur les communes de Calais et de Marck-en-Calaisis** aménagé comme suit :

- Un bâtiment de 50 388 m2 à usage d'entrepôt comprenant 8 cellules de 6000 m2 env.de stockage (48 276 m2 au total), 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 sud pour les camions,
- au nord par voie ferrée,

par des portes de chaque côté des 8 cellules de stockage.

La hauteur du bâtiment sera de 13 m. au faitage

Par décision du 28 novembre 2012, le Président du Tribunal Administratif de Lille a désigné monsieur Guy BOTIN, Commissaire Enquêteur chargé de conduire l'enquête publique sur cette 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 il a été prescrit les conditions de cette enquête publique.

En date 1 décembre 2012, m'ont été transmis les documents relatifs à l'enquête publique (dossier d'enquêté + Avis de l'autorité environnementale) complétés par la suite, à ma demande, du plan masse de la ZAC de la Turquerie, du plan masse LBF, des aménagements routiers et ferroviaires établis par SOHO AUREA, architecte et d'un rapport de présentation et programme des équipements publics de la ZAC de la Turquerie par la SEM ADEVIA

Conformément aux dispositions du Décret n° 2011- 2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique et à l'arrêté Préfectoral du 28 novembre 2012, il a été procédé aux parutions légales, aux affichages réglementaires et à la mise à disposition des dossier d'enquête dans les mairies de Calais, Marck en Calaisis, Coulogne et Les Attaques pendant toute la durée de l'enquête.

La première phase de l'aménagement de la zone de la Turquerie par DCB International porte sur 2 bâtiments distincts (LBF1 et LBF2) sur le même site de 220 000 m2. Chacune des demandes visant à obtenir l'autorisation d'exploiter ces bâtiments fait l'objet d'une procédure d'enquête publique séparée mais simultanée. La première LBF2 commençant le 17 décembre 2012 et la seconde (LBF1) le 19 décembre 2012 pour se terminer toutes deux le 31 janvier 2013 après une prolongation de 15 jours.

Cette concomitance a permis de rendre **l'opération dans son ensemble plus compréhensive par le public**.

Par contre, j'ai pu constater une confusion fréquence entre, d'une part, l'objet des deux enquêtes elles mêmes, et, d'autre part, l'aménagement de la ZAC par la SEM ADEVIA et l'électrification de la voie ferrée voisine par RFF.

La présente enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions du 19 décembre 2012 au 31 janvier 2013. (Période initiale du 19/12/2012 au 17/1/2013 prolongée jusqu'au 31/1/2013) aux jours et heures des permanences ci-dessous et toutes les personnes qui se sont présentées ont pu être reçues, entendues et porter leurs observations éventuelles sur le registre d'enquête tenue en mairie de Calais :

- 1° permanence, le 19 décembre 2012 de 9 h à 12 h
- 2° permanence, le 27 décembre 2012 de 9 h à 12 h
- 3° permanence, le 4 janvier 2013 de 14 h à 17 h
- 4° permanence, le 9 janvier 2013 de 14 h à 17 h
- 5° permanence, le 19 janvier 2013 de 9 h à 12 h
- 6° permanence, le 24 janvier 2013 de 9 h à 12 h (prolongation)
- 7° permanence, le 31 janvier 2013 de 14 h à 17 h (prolongation)

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 pendant le déroulement de l'enquête.

2 – CONCLUSION

L'examen approfondi du dossier, des observations, remarques formulées au cours de l'enquête par le public, et du mémoire en réponse du demandeur, dont la synthèse est reprise dans mon rapport et annexée au présent document, m'a permis de me forger une opinion en répondant aux questions suivantes :

Le projet respecte-il la réglementation ?

La Société LCB International présente ce dossier en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un entrepôt pour des activités qui entrent dans le champ des rubriques 1510, 1511, 1530, 2662 et 2663 de la nomenclature des Installations classées pour la protection de l'environnement conformément avec la réglementation en vigueur, ainsi qu'aux règles en vigueur concernant l'eau, les déchets, les bruits et les risques technologiques.
L'examen du dossier démontre que toutes ces obligations sont prises en compte et respectent bien les règles en vigueur.

Quelles seront les conséquences sur l'environnement ?
La seule activité exercée sera de la manutention (stockage/déstockage) à l'exclusion de tout process. industriel et de transformations des marchandises.
Les risques de pollutions sont limités aux rejets accidentels des eaux d'écoulement des parkings et aux émissions de gaz provenant de la circulation des véhicules et du fonctionnement de la chaudière.
L'imperméabilisation d'environ 150 000 m2 de terres (voiries, parkings, toitures...) pourrait perturber l'équilibre hydrologique d'un secteur sensible aux inondations mais non classé en PPRI.

Quels seront les nuisances générées par l'activité ?
L'activité interne au bâtiment (chariots élévateurs électriques) ne devrait pas avoir d'incidence sur le niveau sonore extérieur.
A l'opposé, la circulation de camions et de train à l'extérieur des bâtiments sera à l'origine de bruits permanents et de l'aggravation des conditions de circulation et de stationnement du secteur.
Les bâtiments seront également une source d'une nuisance visuelle (bâtiments de 13 mètres à haut à 100 mètres des habitations les plus proches) et lumineuse (éclairage de nuit).

Quels sont les conséquences économiques ?
Les perspectives d'emplois directs générés par l'activité du bâtiment sont estimées à 200 après 3 ans de montée en puissance de l'activité, non compris les emplois indirects.
La capacité de stockage importante renforcera l'offre logistique et favorisera le trafic transmanche.

3 - AVIS

VU la réglementation en vigueur,

VU l'arrêté Préfectoral du 28 novembre 2012

VU le dossier soumis à l'enquête,

VU les observations du public,

VU les réponses apportées par la Société DCB International,

Considérant :

Que le choix de DCB International de s'implanter dans ZAC de la Turquerie à proximité des dessertes maritimes, routières, ferroviaires et des services existant à proximité (Transmarck, All4Trucks…) et que l'emplacement choisi conjointement par l'ADEVIA (aménageur) et par DCB International au nord cette ZAC laisse la possibilité d'implanter ultérieurement d'autres activités au sud de ces bâtiments tout en préservant la possibilité d'un raccordement ferroviaire sur la ligne Dunkerque Boulogne répond à une logique industrielle et commerciale

Que sur les 93 emplacements d'habitations individuelles entre la rue du Beau Marais et la limite de ZAC, seuls 3 sont antérieurs aux premières démarches de la création de cette ZAC en 2005, que d'autres plus anciennes ont été démolies depuis ou doivent l'être et 37 sont encore en cours de commercialisation et qu'il aurait été économiquement et socialement pertinent de ne pas autoriser la construction de ces 90 nouveaux pavillons si près de la future ZAC., mais que cette situation s'impose maintenant au demandeur qui devra prendre toutes les dispositions pour réduire les nuisances sonores et visuelles en apportant, si nécessaire, des améliorations à la butte de terre dont la hauteur prévue de 3 mètres parait insuffisante notamment en cas d'activité nocturne et en portant une attention particulière à l'éclairage du site

Que l'imperméabilisation de la quasi-totalité des terres de l'emprise du projet (sur les 200 000 m2 de terrains de Calais Premier il ne restera que 36 000 m2 d'espaces verts) puis progressivement de toute la ZAC, aura des conséquences importantes sur l'hydrologie de tout le secteur du Beau Marais, que les bassins de tamponnement et les réservoirs ne permettent que de temporiser les écoulements vers les watergangs et que faute de moyens de pompage suffisants pour évacuer ces eaux de pluie rapidement, celles-ci au mieux s'infiltreront dans le sol avec toutes les conséquences pour les riverains (la nappe phréatique n'est qu'à une profondeur de 1m à 2,50 m) et que, en conséquence, si l'amélioration des moyens de pompage ne peut pas incomber au premier investisseur de la ZAC, mais relève d'une gestion globale du secteur, une concertation préalable avec le gestionnaire des wateringues est nécessaire.

Que, compte tenu de la possibilité de chargement/déchargement simultanée d'environ 40 camions (page 14 de la présentation du projet : chacune des 8 cellules sera équipée de 7 ou 8 portes de quai) et n'il y aura que 6/8 places de stationnements dans le site, une gestion très rigoureuse des entrées/sorties en période de forte activité devra être mise en place pour éviter les files d'attente à proximité immédiate du site.

Qu'aucune place n'étant prévue hors du site en période de fermeture, il est à craindre que l'attente des camions ne vienne aggraver sensiblement les conditions déjà difficiles de stationnement auxquelles sont

confrontés les transporteurs et que, si la gestion de ce «problème» global n'incombe pas directement au demandeur, il est indispensable que le cahier des charges des futurs locataires et utilisateurs des bâtiments, prévoit de limiter autant que possible le décalage inévitable entre l'arrivée des camions et l'ouverture du site

Que l'étude d'impact prend comme hypothèse que l'ensemble immobilier situé à 100m au nord est du LBF1 sera démoli, que cet ensemble immobilier (ancienne ferme) abrite un élevage de chiens reconnu qui a obtenu de nombreuses récompenses européennes et mondiales depuis 10 ans, est régulièrement déclaré en Préfecture du Pas de Calais, mais que le bruit de la circulation des véhicules, des trains, l'éclairage des bâtiments, l'élévation du sol de 1m pour la construction des bâtiments, les nouvelles superstructures qui desserviront les hangars rendraient impossible le maintien d'une telle activité du fait de la sensibilité auditive des chiens (seuil de perception 10 hertz pour le chien contre 16 pour l'homme).

Mais que dans un contexte économique et social difficile qui voit un taux de chômage de 16,8 % dans le Calaisis (chiffre 1° semestre 2012), la création d'environ 200 emplois directs à 3 ans pour le hangar LBF1 (estimation 2 000 emplois directs et indirects à terme pour l'ensemble de la ZAC) est un élément qui doit emporter l'adhésion de la population,

Et que la possibilité, inexistante à ce jour sur le Calaisis, d'offrir jusqu'à 100 000 m2 (offre cumulée LBF1 et LBF2) de surfaces disponibles de stockage, essentiellement tournées vers le trafic transmanche, devrait être un facteur de développement de l'activité portuaire.

J'émets un AVIS FAVORABLE assorti de : une (1) RESERVE et deux (2) RECOMMANDATIONS.

RESERVE : Le demandeur devra, en cas de maintien de l'activité d'élevage de chiens située à une centaine de mètres du hangar LBF1, contrairement aux hypothèses prises dans le dossier et avant tout commencement de l'exploitation du site, vérifier la conformité de la réglementation de l'impact sonore sur les chenils et à défaut prendre des dispositions visant à réduire les nuisances sonores ainsi que les impacts lumineux pouvant mettre en cause la pérennité de cette activité.

RECOMMANDATIONS :

1) Afin de mieux intégrer les hangars dans le paysage côté rue du Beau Marais et de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des riverains, le demandeur pourra contribuer à l'augmentation de la hauteur du merlon réduisant ainsi les nuisances sonores et visuelles
2) Afin d'anticiper les problèmes de circulation et de stationnement hors du site, le demandeur pourra imposer au futur locataire une gestion rigoureuse du cadencement des entrées des camions.

Fait à Dunkerque le 4 mars 2013

Guy BOTIN
Commissaire-Enquêteur

Annexe aux conclusions et avis du Commissaire Enquêteur

Observations du public : Synthèse, réponses et commentaires

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 (19)	Un bureau d'étude sera consulté afin d'optimiser l'éclairage en période de nuit et les horaires 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 dominants. ? (7)	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 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,	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.

	- 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.	
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		
Ordonnacement 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)