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

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

relatif

Au dossier de demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt de stockage de matières combustibles « LBF2 » 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

Chapitre 1 – DESCRIPTION DE LA DEMANDE

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 et 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 LBF2, 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.

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

Par décision du 20 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 « LBF2 » par la Sté LCB International.

Par arrêté réglementaire pris par Monsieur le Préfet du Pas de Calais en date du 27 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) complété par la suite 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 27 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 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 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.

Ces 3 sujets étant tous porteurs de conséquences environnementales parfois distinctes mais cumulatives.

La présente enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions du 17 décembre 2012 au 31 janvier 2013. (Période initiale du 17/12/2012 au 17/1/2013 prolongée jusqu'au 31/1/2013) au jour 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 17 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 9 h à 12 h
- 5° permanence, le 17 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 signalerpendant 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,

<u>Considérant :</u>

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 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 250 m 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 LBF2 (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 deux (2) RECOMMANDATIONS.

RECOMMANDATIONS :

1) Au cas où l'activité d'élevage de chiens situé à environ 250 mètres du hangar LBF2, serait maintenue, contrairement aux hypothèses prises dans le dossier, le demandeur pourra prendre des dispositions complémentaires en vue d'éviter les nuisances sonores et lumineuses pouvant nuire à cette activité.
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

Observation/question	Réponse du demandeur	Commentaire du commissaire enquêteur
Sur le choix du site		
1 – D'autres terrains sont plus appropriés pour ce type d'activité.		- 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.
2 - Le projet est surdimensionné par rapport à l'offre existant déjà dans la région.	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		
1 – L'activité va attirer la convoitise des immigrés	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.
2 - Est-il prévu de caler la plate forme à 0,50 m au dessus du niveau référencé des chaussées existantes ?		Le dossier indique une mise à niveau avec la voirie après remblais de 1 mètre.
3 - Est-il prévu un emplacement équipé d'une fosse de réception pour recueillir des matières dangereuses ?		Il n'y aura pas de matières «dangereuses » dans les hangars mais cf risque incendie.
4 – La demande de permis de construire n'a pas fait l'objet d'un affichage	L'affichage peut être justifié par le constat d'huissier.	
5 – Certains des points repris dans l'étude sonore se trouvent dans des propriétés privés, il n'y a pas eu d 'autorisation	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.
6 – Des photos (aériennes) dans le dossier sont obsolètes, ce qui peut remettre en cause les distances indiqués dans le dossier	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.
10 – Quel sera le coût global de l'opération		Réponse donnée par DCB : Environ 30 M€
Sur les emplois		
1 – Au regard des promesses non tenues sur d'autres plate-formes logistiques voisines, LCB International pourra t-il tenir ses promesses ?	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
Engagements non tenus		
1 – Les engagements formulées lors de réunions d'informations sur la ZAC quant à la hauteur des bâtiments, ne sont pas respectés (13 m contre 7/8 mètres)		Il est dommage que des informations erronées aient été données antérieurement au dépôt du dossier d'enquête
2 - LBF 1 construit à moins de 150 m. d'habitations - (contrairement à la recommandation rendue par le CE)	Les plates-formes logistiques LBF1 et LBF2 ont été implantées suivant la position de la voie ferrée qui a été initiée par l'aménageur.	LBF2 se trouve à 250 mètres des habitations les plus proches.
3 – Les engagements formulés lors de réunions d'informations sur le projet quant aux horaires de travail, ne sont pas respectés.		Il est dommage que des informations erronées aient été données antérieurement au dépôt du dossier d'enquête.
impact lumineux		
1 - 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 d'éclairages seront limités aux périodes nécessaires.	
impact paysage		
1 – Est-il nécessaire de construire des bâtiments de 13 mètres de hauteur ?	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 la possibilité de stocker sur des racks de 11 mètres.
2 - Il faut intégrer les clôtures dans le paysage	La clôture qui sera installée sera en treillis soudés d'une hauteur de 2,5 m.	La clôture qui se trouvera au sud de l'hangar LBF 2 ne sera pas visible par les riverains

impact sonore		
1 - Impact sonore et pollution pendant la période des travaux		Même en prenant les précautions d'usage, les phases de travaux sont sources de bruits et de poussières mais uniquement de jour en semaine.
2 - La butte de terre est-elle suffisante pour protéger du bruit ?	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.	La butte en terre sera à environ 200 mètres au Nord du LBF 2 et aura peu d'effet.
4 - Faire un point" 0" avant le début du chantier sur l'ambiance sonore et les flux des véhicules		L'état initial de bruit a été réalisé entre 18h et 10 h le lendemain.
5 – Les conséquences sonores et vibratoire du fait du trafic routier (jusqu'à 7j/7 et 24h/24) ne sont pas suffisamment pris en compte pour les riverains	Dans le cadre de la réglementation des ICPE et en particulier à travers l'arrêt du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), toutes les installations classées entrant dans le régime de l'autorisation sont soumises à des contrôles de la situation acoustique de façon périodique en limite de propriété et en zones à émergence réglementée. Notons que ces contrôles seront prescrits en limite de propriété et en zones à émergence réglementée dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter. Les zones à émergence réglementée sont des zones occupées ou habitées ou des zones destinées à être occupées ou habitées. L'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter imposera, par conséquence, des contrôles périodiques en ZER donc au niveau des habitations les plus proches.	
7 - Il est illusoire de penser que les routiers éteindront leur moteur pendant les déchargements.	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 tout 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.	
8 - Selon l'AE l'étude ne tient pas compte suffisamment des nuisances sonores provoquées par les camions et la voie ferrée	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 LBF2 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	
Questions		
2 - Qu'est-il prévu pour l'accueil des chauffeurs ?		Cette question relève de la responsabilité de l'exploitant et doit répondre à des obligations en termeS de droit du travail
3 - Méconnaissance des futurs occupants		Les bâtiments construits en « blanc »
4 - Méconnaissance des matières stockées et risques de pollution de tous ordres.		Les bâtiments construits en « blanc »
5 - Quel procédé sera utilisé pour les zones frigorifiques éventuelles.		Les cellules pourraient être convertie en zone réfrigérée – froid positif – selon les besoins des futurs locataires qui auront alors à réaliser les aménagements ad hoc conformément à la réglementation de la norme ICPA 1511.
6 - Quels seront les horaires de travail ?		C'est le futur locataire-exploitant qui fixera les plages horaires de fonctionnement de son activité
risque incendie		
1 – protection insuffisante des habitations les plus proches contre le risque d'incendie, notamment en raison des vents dominants		Le hangar LBF2 est à 250 m des habitations les plus proches et sera « protégé » par le Hangar LBF1 au Nord.
risque inondation		
1 – La zone du Beau Marais présente des risques d'inondation	Il n'est pas précisé dans l'étude d'impact que le site ne présente pas de risques d'inondation sérieux. Des PPRI ont été identifiés sur les communes de Mack et de Calais, le projet se situe en zone de remontée de nappe faible à sub-affleurente. De plus des arrêtés de catastrophe naturelle ont été pris ces 10 dernières années. Néanmoins, aucun atlas des zones inondables n'existe à l'heure actuelle. 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.	Le dossier indique - que ce secteur n'est pas concerné par un atlas des zones inondables. - qu'il s'agit d'un secteur à sensibilité très faible pour le risque « remontée des nappes phréatiques ». .
2 – Il faut prioritairement renforcer les moyens d'évacuation des eaux (pompages) pour éviter les risques d'inondations, ces moyens de pompage sont centenaires		La problématique des terrains qui se trouvent en zones de wateringues est bien connue et l'insuffisance des moyens de pompage, (voire leur ancienneté) due à l'urbanisation ne peuvent être ignorée des aménageurs

3 - Les capacités des bassins sont-elles suffisantes pour recueillir les eaux pluviales + l'eau d'intervention des pompiers ?		Le dossier indique que les capacités des bassins sont calculées avec cette hypoyhèse
3 - Selon l'AE l'étude sur la gestion des eaux pluviales est incomplète, absence du rapport de la MiSE		Après interrogation de la MISE le dossier est en cours d'étude.
Riverains		
1 – La proximité des bâtiments de cette hauteur si près des habitations (100 m pour certains) est-elle vraiment justifiée, pourquoi ne pas les reculer	Les plates-formes logistiques LBF1 et LBF2 ont été implantées suivant la position de la voie ferrée qui a été initiée par l'aménageur.	Le bâtiment LBF 2 se trouve à 250 mètres et non 100 mètres des habitations les plus proches.
2 - 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		
6 - Le maintien de l'activité de Mme LECLERCQ sur site n'est pas intégré dans le dossier	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
7 - Le maintien d'une activité d'élevage de chiens à 100 m des bâtiments rend non conforme les règles acoustiques		
stationnement		
1 - Est-il prévu un parking tampon pour les camions pour éviter le stationnement anarchique pendant les périodes de fermeture et éviter les stationnements sauvages		Aucun aménagement n'est prévu en dehors des terrains de DCB International.
2 - Quid du stationnement sauvage et comment faire face ?		Il s'agit d'un problème qui relève des pouvoirs publics
3 - Pas suffisamment de places de parking in situ.	Le nombre de place a été défini par rapport au besoin avec une attente de 10 à 15 minutes maxi. Il n'y a pas de régulation particulière de prévue pour l'attente des poids lourds pendant les périodes de fermetures du site.	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		
3 - quel trafic pour les entrepôts.	L'embranchement fer est une option suivant les besoins du futur utilisateur. Chaque entrepôt dispose d'un seul embranchement fer avec une voie ferrée. Le trafic attendu à terme est au maximum de 1 train par jour correspondant à 25 PL en moins sur la route. Les heures de fonctionnement correspondent aux heures d'ouverture du site soit de 7h00 à 21h00 du lundi au samedi.	
4 - Y aura-t-il un trafic ferroviaire de nuit ?		Pas d'indication précise. Cela sera du ressort du futur gestionnaire.
Trafic routier		
1 - Ordonnancement des entrées sorties de PL	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.
3 – Quel trafic et quand ?		Cela dépendra de l'activité du futur exploitant.