

**RESUME NON TECHNIQUE
DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION
ENVIRONNEMENTALE
POUR UN ENTREPOT LOGISTIQUE**

**CALAIS LOG INVEST
CALAIS (62)**

Fait à Lezennes,

Numéro d'affaire : KA18.11.007		
Agence : NORD		
Date	Version	Objet de la version
7 janvier 2020	2	Dépôt en Préfecture



PRESENTATION GENERALE

Le présent dossier est effectué en application du chapitre unique du titre VIII du livre I^{er} et du titre I^{er} du livre V des parties législative et réglementaire du Code de l'environnement.

Il concerne la demande d'autorisation environnementale, déposée par la SCI CALAIS LOG INVEST, pour l'exploitation d'un entrepôt logistique sur la commune de Calais (62).

Souhaitant anticiper les évolutions d'activité et les futures demandes de client, la société envisage la construction d'un entrepôt dont l'emprise du bâti représente près de 100 000 m² et comprenant 16 cellules de stockage.

Le site projeté présente une surface de 19,84 ha sur la commune de Calais, boulevard Henri Ravisse, au sud de la ZAC de la Turquerie en cours d'aménagement.

Comme le montre la vue aérienne ci-dessous, l'environnement immédiat du site est composé :

- ↻ au nord, de la ZAC de la Turquerie dont les terrains sont encore constitués en majorité de parcelles agricoles cultivées (travaux de viabilisation en cours), puis d'habitations,
- ↻ à l'est, de la ZAC de la Turquerie actuellement constituée de parcelles agricoles,
- ↻ au sud, du watergang du sud, de l'autoroute A16 et de parcelles agricoles,
- ↻ à l'ouest, de parcelles agricoles et de l'autoroute A216.



La future plate-forme permettra la mise en œuvre des 4 métiers du logisticien à savoir le stockage, la gestion de stocks, la gestion des flux amont/aval et la préparation de commande.

Les chargements et déchargements des camions seront réalisés à l'aide d'engins de manutention électriques au niveau des quais d'expédition et de réception.

Le site pourra fonctionner 24h/24 et 7j/7 et sera à l'origine de la création de 600 emplois.

La SCI CALAIS LOG INVEST exploitera :

- ↵ un entrepôt recoupé en 16 cellules de stockage de 5 948 à 5 981 m² destinées à l'entreposage, en racks sur 12 m de hauteur maximale, de produits combustibles en mélange,
- ↵ un bâtiment de bureaux et locaux sociaux sur 1 737 m² (RDC et R+1),
- ↵ des locaux techniques (TGBT, locaux de charge, local surpresseur, local sprinklage),
- ↵ 182 quais et 30 accès plain-pied pour poids lourds,
- ↵ 2 cuves de sprinklage de 500 m³ chacune,
- ↵ 1 réserve incendie de 600 m³ et un local surpresseur,
- ↵ des bassins de décantation et de tamponnement des eaux pluviales de voirie,
- ↵ 1 zone de stationnement pour véhicules légers d'une capacité de 334 places,
- ↵ 1 voie engins,
- ↵ des voies piétonnes et des espaces verts,
- ↵ 1 accès principal pour les véhicules légers et les poids lourds,
- ↵ 1 accès secondaire pour les secours,
- ↵ 1 poste de garde.

Le plan page suivante présente les différentes installations mentionnées ci-dessus.



Au regard de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement définie à l'annexe de l'article R.511-9 du Code de l'environnement, les installations du site sont soumises à :

↳ Autorisation au titre des rubriques

- ✓ 1510 Stockage de matières combustibles en entrepôt couvert
- ✓ 1530 Dépôt de papier, cartons ou matériaux combustibles analogues
- ✓ 1532 Stockage de bois ou matériaux combustibles analogues
- ✓ 2663-1 et 2 Stockage de pneumatiques et de polymères

↳ Déclaration au titre de la rubrique

- ✓ 2925 Ateliers de charge d'accumulateurs
- ✓ 2910 Installations de combustion (aérothermes gaz)

Au regard de la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement, dite nomenclature eau, le projet est soumis à déclaration au titre des rubriques

- ✓ 2.1.5.0 Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles
- ✓ 3.3.1.0 Assèchement, imperméabilisation, remblais de zones humides

Par ailleurs, au regard du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, le projet est soumis :

↳ à examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale au titre de la rubrique suivante :

- ✓ 1.a) Installation classée pour la protection de l'environnement 2.1.5.0

↳ à évaluation environnementale systématique au titre des rubriques suivantes :

- ✓ 39 : Construction sur un terrain d'assiette compris entre 5 et 10 hectares.

Au vu de la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012, dite directive Seveso III, relative aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, le site n'est pas classé Seveso Seuil Bas par la règle de dépassement direct ou par la règle de cumul.

Le projet n'est pas soumis à l'obligation de constitution de garanties financières.

ETUDE D'IMPACT

JUSTIFICATION DE L'INTERET DU PROJET

En raison d'une augmentation du besoin logistique dans le secteur de Calais, la SCI CALAIS LOG INVEST souhaite investir un entrepôt de stockage afin de répondre aux attentes des clients.

La commune de Calais bénéficie d'un positionnement stratégique car elle constitue le corridor majeur de flux en relation avec le Royaume-Uni et le Bénélux, qu'il convient de valoriser et d'intégrer pleinement aux enjeux de développement et d'aménagement de foncier à vocation économique.

Le projet porté par la société CALAIS LOG INVEST répond à un l'objectif d'étendre l'offre commerciale du pôle transport logistique de Calais, à la croisée des axes autoroutiers A16, A26 et A216 sur le territoire français, des infrastructures transmanche et de l'autoroute M20 reliant le tunnel sous la Manche à Londres.

Le réseau dense et diversifié d'infrastructures de transport (port, tunnel, carrefour d'axes routiers d'envergure européen), l'accès au site facilité par 2 échangeurs et l'importante disponibilité foncière constituent donc les atouts majeurs du site pour l'implantation du projet CALAIS LOG INVEST.

SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL

Le tableau suivant synthétise les éléments de l'état initial de l'environnement :

Thématique	Enjeu	Sensibilité
Hydrogéologie	Masses d'eaux souterraines codifiées : ↪ Craie de l'Audomarois : état chimique mauvais, état quantitatif bon ; ↪ Sables du Landénien des Flandres : état chimique et quantitatif bon. Objectif de bon état global pour 2027. Premier captage d'eau situé à environ 7 km au sud-ouest. Projet en dehors d'un périmètre de protection de captage. La nappe se trouve à environ 1,7 m de profondeur au droit du site.	Fort
Hydrologie	Bassin versant du Delta de l'Aa. Localement, le Watergang du Sud longe le site au sud et draine un bassin versant d'environ 600 hectares de terres agricoles et urbanisées. Canal de Marck, à environ 3 km au nord-est : ↪ état écologique : mauvais (2013), ↪ état chimique : mauvais (2015), ↪ objectif : bon état en 2027 (SDAGE 2016-2021).	Moyenne
Bruit	Site en zone d'activités (ZAC de la Turquerie), habitations à 380 m au nord et à 350 m au sud et forte circulation routière sur l'A16 et la rocade de Calais (A216). Campagne de mesures caractérisant l'état initial en limite de propriété : niveaux sonores mesurés variant entre 52,3 et 63,7 dB(A) environ de jour comme de nuit.	Faible
Effets cumulés	Projet d'aménagement de la ZAC de la Turquerie : CARGO BEAMER (ferroutage) Les camions emprunteront les mêmes axes routiers. Projet de création d'un Parc d'Attraction « Heroic Land » sur la ZAC de Virval à 200 mètres à l'ouest du projet logistique CALAIS LOG INVEST. Les véhicules légers emprunteront les mêmes axes routiers.	Moyenne

Thématique	Enjeu	Sensibilité
Milieu naturel	<p>ZNIEFF de type 1 n°310030010 « Carrière de Virval » à 425 mètres au sud-ouest du projet.</p> <p>Zone Spéciale de Conservation FR3100494 « Prairies et marais tourbeux de Guînes » à 6,3 km au sud du projet.</p> <p>Zone de Protection Spéciale FR3110039 « Platier d'Oye » à 10,6 km au nord-est du projet → incidence significative du projet compte-tenu des espèces et habitats présents (une espèce d'oiseau hivernant, la Bécassine des marais a été observée lors des inventaires terrain au droit du site du projet)</p> <p>Inventaire faune/flore réalisés dans le cadre de l'étude d'impact ZAC de 2011 et complété par RAINETTE en hiver 2019 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ enjeux liés à la mare de chasse abandonnée moyens, ↳ enjeux liés aux fossés de drainage moyens, ↳ enjeux liés à l'avifaune moyens à fort. <p>Présence de zones humides (mare de chasse et fossés).</p> <p>Procédure de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement (destruction d'habitats).</p>	Fort
Paysage	<p>Terrain sans relief, globalement plat.</p> <p>Zone basses terres qui encerclent d'Est en Ouest l'agglomération de Calais.</p> <p>Limite sud bordée par le Watergang du sud végétalisé et par l'autoroute A16.</p> <p>Aménagement paysagé de la ZAC de la Turquerie (bassins et trame verte) créant des espaces de recul par rapport à l'A16 et à la rocade de Calais.</p>	Moyenne
Patrimoine culturel	<p>Aucun monument historique inscrit ou classé dans un rayon de 2 km.</p> <p>Aucun site inscrit ou classé dans un rayon de 2 km.</p>	Faible
Population	<p>Premières habitations à environ 380 m au nord du site (Lotissements rue André Malraux, rue Robert Chaussois et rue Alfred Dreyfus) et à 350 m au sud de l'autre côté de l'autoroute A16 (corps de ferme « La Grande Turquerie »).</p>	Faible
Air	<p>Emissions dans l'aire d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ infrastructures routières voisines (A16, A26, A216), ↳ futures activités voisines au sein de la ZAC. <p>Objectifs de qualité de l'air respectés au niveau de la station ATMO située au niveau de la station urbaine de Calais Parmentier, à 2,6 km au nord-ouest du site, pour les paramètres dioxyde d'azote (NO₂), ozone (O₃) et poussières de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀). Bonne qualité de l'air.</p>	Faible
Urbanisme	<p>Parcelles cadastrales : n°8 à 11, 18 à 26, 28, 29, 32, 35 à 37, 49, 198, 200, 202, 204, 206, 208, 2010, 212, 214, 216, 218, 304, 307 et 310 en section CO.</p> <p>Projet localisé en zone 1AUe, du Plan Local d'Urbanisme de Calais : zone spécifique à la ZAC de la Turquerie, destinée à recevoir, à court ou moyen terme, une partie du développement économique de Calais.</p> <p>Servitudes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servitude aéronautique de dégagement T5 (respect des interdictions) - Servitude de passage pour l'entretien de la future wateringue qui longera le site en limite ouest 	Moyenne

Thématique	Enjeu	Sensibilité
Réseau de transport	<p>Les infrastructures routières présentes à proximité du site sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↻ L’Autoroute A16 vers Dunkerque et Boulogne-sur-Mer à 100 m au sud du site, ↻ La Rocade Est (A216) en direction du Port de Calais à 600 m à l’ouest du site, ↻ L’Autoroute A26 vers Reims à 750 m au sud-ouest du site, ↻ La route départementale RD247 qui dessert la Zone Transmarck ZAC des Pins via la sortie n°48 de l’A16, située à l’est de la ZAC de la Turquerie, à 1 km du site, ↻ La route départementale RD248 (Avenue Antoine de Saint -Exupéry côté Calais / Avenue de Calais côté Marck-en-Calais) située au nord de la ZAC, à 750 m du site, ↻ La rue de Judée à 80 m à l’ouest du projet, qui traverse la ZAC de la Turquerie dans le sens nord-sud et franchi l’autoroute A16 <p>Les infrastructures ferroviaires à proximité du projet sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↻ la ligne mixte électrifiée à voie unique n°304 reliant Calais à Coudekerque-Branche à 550 m du site, au nord de la ZAC de la Turquerie, entre la rue Beau Marais et la RD248, ↻ un terminal embranché fer sur la ligne n°304 aménagé au nord de la ZAC de la Turquerie. <p>La ligne de transports en commun la plus proche (Ligne 1 du réseau Opale Bus Calais), desservant le centre-ville de Marck-en-Calais, se trouvent à 750 m à pied du projet (arrêt de bus Champ de course)</p>	Faible
Socio-économique	Milieu urbain. Services et commerces à proximité du site.	Faible
Météorologie	Climat continental, précipitations et vents moyens	Faible
Géologie	Dépôts Limono-sableux reposant sur les Argiles des Flandres et la Craie à silex. Sol très peu perméable.	Faible
Ambiance lumineuse	Pollution lumineuse forte caractéristique de la moyenne banlieue.	Faible



INTEGRATION DANS L'ENVIRONNEMENT

Le projet de la SCI CALAIS LOG INVEST est compatible avec les prescriptions du Plan Local d'Urbanisme de Blois, relatives à la zone 1AUe.

Le site occupera une surface de 19,8 ha répartie comme suit :

Aménagement	Surfaces
Espaces vert	39 777 m ²
Bâtiment	97 856 m ²
Bâtiment bureaux et locaux sociaux	1 737 m ²
Voirie PL	24 873 m ²
Voirie VL	7 690 m ²
Voirie béton	27 079 m ²
Voirie piéton	377 m ²

En termes de hauteur, le volume principal (cellules de stockage) sera plus haut que les autres (13,70 m à l'acrotère). Les bureaux et locaux sociaux (8,0 m) formeront un lien entre les deux trames de cellules.

L'ensemble bâti global sera implanté en retrait minimum de 35 m des limites de parcelle.

Deux accès carrossables seront créés en limite nord :

- ↳ l'accès principal dédié aux véhicules légers et poids lourds, sécurisé par un poste de garde,
- ↳ l'accès secondaire dédié aux secours.

Des portails coulissants d'une hauteur de 2 m seront aménagés à l'entrée du site.

Le terrain sera clos par une clôture verte de 2 m implantée en périphérie de la parcelle et doublée d'une haie arbustive au nord, à l'ouest et à l'est. Au sud, la limite de propriété sera clôturée mais dégagée sur les aménagements paysagers prévus autour du Watergang du sud et sa roselière.

Sur le site, l'ensemble des espaces libres seront engazonnés. Plus de 20 % de la surface du projet sera couverte d'espaces verts.

Les parkings seront plantés à raison de 1 arbre pour 4 places de stationnements soit environ 80 arbres pour l'ensemble du parc.

Des bosquets d'arbres et rangées d'arbustes viendront masquer le parking afin que ce dernier ne soit pas visible depuis le domaine public.

Des arbres seront également disposés entre les places centrales afin de générer de l'ombre en été.

Les différents espaces verts internes au projet seront aménagés dans leur ensemble en prairie engazonnée et fleurie agrémenté en divers endroits de massifs de graminées, de massifs d'arbustes bas ou de bosquets d'arbres avec des espèces indigènes.

Une noue collectant les eaux pluviales et assurant leur décantation à ciel ouvert longera les limites est de la parcelle. Elle sera traitée différemment avec un engazonnement des berges ainsi que la plantation de roselières et plantes hydrophiles tels que des joncs agglomérés, des roseaux communs et des phragmites.



FAUNE ET FLORE

Le site du projet et les parcelles environnantes sont actuellement majoritairement occupés par des terrains agricoles parcourus par des fossés de drainage (monocultures intensives à l'ouest et friches culturales à l'est).

De par sa vocation agricole, la majorité du terrain présente une flore d'intérêt patrimonial faible.

De nombreux fossés de drainage parcourent les cultures de la zone d'étude. En périphérie de l'emprise du projet, ces fossés sont souvent colonisés par des roselières dominées par le Roseau commun, ou encore par de jeunes individus de Saule.

A noter la présence d'une mare de chasse abandonnée et très envasée au cœur de la parcelle. Un fossé, au nord, l'alimente en eau et un second, au sud, la draine. La périphérie de la mare est colonisée par le Roseau et une végétation aquatique enracinée.

Les impacts du projet sur le milieu naturel varient de faible à fort :

Concernant la flore, aucune espèce protégée et ou menacée n'a été observée dans les habitats recensés.

Concernant la faune, les milieux humides (mare de chasse et fossés) et les milieux ouverts (friche culturale et jachère engorgée) présentent des enjeux écologiques forts, ces habitats étant favorables à l'avifaunes des milieux humides à aquatiques et à l'avifaune des milieux ouverts et semi-ouverts (présence d'espèces d'intérêt).

Les impacts les plus importants sont liés à la destruction de la mare de chasse, des fossés de drainage et de la jachère engorgée, au dégagement d'emprise, ainsi qu'aux modifications des conditions environnementales locales.

Les impacts seront modérés grâce aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui ont été et qui seront mises en œuvre dans le cadre de l'aménagement du site et de la ZAC de la Turquerie :

- ↪ l'**évitement** de la mare de chasse au centre de la parcelle n'est pas envisageable. Il est important de rappeler qu'à l'échelle de la ZAC de la Turquerie, des mesures d'évitement ont été prises pour conserver les milieux d'intérêt écologique inventoriés (mare prairiale, pelouses sur sable, boisements et zones à orchidées) et les intégrer à la trame verte du projet global,
- ↪ la **réduction** de la gêne occasionnée sur les individus en réalisant :
 - ✓ l'ensemble des dégagements d'emprises entre septembre et février,
 - ✓ les travaux de jour,
 - ✓ un plan de circulation,
 - ✓ un balisage des zones à évitées,
 - ✓ un éclairage à détecteur de présence orienté vers le sol,
 - ✓ la limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h,
 - ✓ la végétalisation et l'aménagement de pentes douces au niveau du bassin,

- ✓ la plantation d'espèces indigènes à la région,
- ↪ la **compensation** des impacts résiduels :
 - ✓ création d'un système de mares et fossés sur une emprise de 1 500 m² sur le domaine public de la ZAC de la Turquerie,
 - ✓ création de prairies humides venant compenser la destruction de la jachère engorgée sur une surface de 3,9 ha et implantées entre la rue de Judée et le projet (1,5 ha), le long du watergang au sud (1,4 ha) et sur un terrain à l'est du projet (1 ha),
 - ✓ création d'une frange de roseaux visant à compenser la destruction de la mare de chasse et des fossés, sur un linéaire de 1 240 mètres le long du watergang au sud,
 - ✓ transplantation des rhizomes de roseaux et autres plantes aquatiques présents dans les milieux détruits vers les mares recrées,
 - ✓ plantation de haies multistrates en bordure de site permettant de limiter les perturbations engendrées par l'activité du site sur les espèces des bosquets et friches situés à proximité,
 - ✓ gestion différenciée des espaces verts afin de favoriser les biodiversité par la mise en place de méthodes plus respectueuses de l'environnement tout en améliorant la qualité paysagère des espaces concernés. Il s'agit de réaliser des fauche tardi-estivale et d'exporter les produits de fauche ou encore de limiter voire supprimer les produits phytosanitaires.

Lors des inventaires terrains, une espèce d'oiseau hivernant, la Bécassine des marais, a été observée sur le site. Cette espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Platier d'Oye » situé à 10,6 km du projet (ZPS FR3110039), celui-ci pourrait avoir une incidence sur les objectifs de conservation.

Sur tous les autres sites NATURA 2000 et ZNIEFF recensés à proximité (7 ZPC, 2 ZPS, 7 ZNIEFF dans un rayon de 20 km), le projet ne remettra pas en cause les objectifs de gestion/conservation définis pour chacun des sites recensé à proximité.

Le projet est, par ailleurs, compatible avec le SRCE du Pas-de-Calais.

EAU ET SOLS

→ **Caractéristiques de l'installation :**

Le site sera alimenté en eau potable par le réseau d'eau collectif.

La consommation d'eau du site sera destinée aux besoins sanitaires du personnel et des chauffeurs, ainsi qu'au lavage des sols, à hauteur de 13 000 m³/an.

Le réseau de collecte des eaux sera de type séparatif :

- ✓ les eaux usées domestiques seront rejetées au réseau communal et traitées par la station d'épuration de Calais-Monod,
- ✓ les eaux pluviales de voiries et de parking seront traitées sur site (bassin de décantation et déboureur séparateur hydrocarbure) puis envoyées vers les bassins de tamponnement de la ZAC de la Turquerie avant rejet au milieu naturel,
- ✓ les eaux pluviales de toiture seront rejetées directement vers les bassins de tamponnement de la ZAC de la Turquerie avant rejet au milieu naturel.

→ **Mesures préventives et évaluation de l'impact :**

Un dispositif de disconnexion sera installé sur la canalisation d'alimentation en eau potable afin d'éviter tout retour de produits non compatibles avec la potabilité de l'eau.

Les réseaux de collecte seront de type séparatif.

Le bassin de décantation est dimensionné pour collecter les eaux pluviales associées à un évènement d'une durée de retour 50 ans minimum.

Le débit de fuite des eaux pluviales dans le milieu naturel sera régulé à 1l/s/ha conformément aux exigences de la 3^{ème} section des wateringues.

En cas d'incendie, le confinement des eaux d'extinction sera réalisé au sein du bâtiment et des quais.

Une vanne de coupure permettra d'isoler le bassin de décantation.



AIR

→ **Caractéristiques de l'installation :**

Les émissions atmosphériques liées à l'exploitation de la plate-forme logistique seront :

- ↳ principalement les rejets diffus de gaz d'échappement (CO₂) des poids lourds transitant par l'entrepôt et les rejets de gaz de combustion des aérothermes gaz,
- ↳ dans une moindre mesure, les rejets diffus associés aux engins électriques correspondant à des émissions possibles d'hydrogène lors de la charge des batteries contenant de l'hydrogène.

→ **Mesures préventives et évaluation de l'impact :**

Les effets directs des émissions (H₂) des postes de charge des accumulateurs des engins de manutention (et notamment sur le personnel d'exploitation) se trouveront limités par la ventilation des zones de charge. En outre, la ventilation des zones de charge sera assurée par une ventilation mécanique asservie à la charge des batteries.

Les émissions induites par le trafic se trouveront réduites :

- ↳ par le caractère marginal du trafic par rapport à celui drainé par les axes de communication proches ;
- ↳ par l'obligation des véhicules en cours de chargement ou de déchargement d'avoir le moteur à l'arrêt.

Les émissions liées au fonctionnement des aérothermes seront réduites :

- ↳ par la faible puissance des appareils de combustion utilisant un gaz réputé peu polluant ;
- ↳ par le temps de fonctionnement réduit (maintien des cellules de l'entrepôt hors gel).

Le projet est compatible avec le Schéma Régional Climat Air Energie.



CLIMAT

→ **Recensement des émissions atmosphériques liées au projet à pouvoir de réchauffement :**

En fonctionnement normal, les activités liées au projet seront à l'origine d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant de la combustion du gasoil des camions de livraison et des véhicules personnel.

→ **Mesures préventives et évaluation de l'impact :**

L'ensemble des véhicules du site (camions et engins) feront l'objet de contrôles techniques réguliers obligatoires, permettant l'assurance du respect des normes en vigueur. Les opérations de chargement et de déchargement se feront moteurs à l'arrêt.



BRUIT

→ **Caractéristiques de l'installation :**

Le bruit ambiant est principalement conditionné par :

- ✓ la circulation routière : autoroutes A16 et A26 au sud, rocade de Calais (A216) au sud-est,
- ✓ les activités industrielles futures au nord et à l'est.

Les habitations les plus proches sont situées à environ 350 m au sud des limites de propriété de l'autre côté de l'autoroute A16 et à 380 m au nord du projet, en limite de la ZAC de laTurquerie.

Le bruit généré par l'exploitation de l'entrepôt proviendra :

- ✓ de la circulation des poids lourds et véhicules légers liée aux activités du site,
- ✓ des manœuvres à quai,
- ✓ de l'activité du chargement/déchargement des poids lourds.

L'entrepôt fonctionnera 24h/24 et 7j/7. Les livraisons et expéditions auront lieu en journée.

Une campagne de mesures acoustiques caractérisant l'état initial a été effectuée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale en limites d'exploitation.

Une modélisation acoustique, prenant en compte les émissions sonores du site, a également été réalisée. Les résultats de cette modélisation montrent que l'impact sonore des activités du site respectera les exigences réglementaires qui lui seront applicables.

→ **Mesures préventives et évaluation de l'impact :**

Le site sera implanté sur une zone d'activités axée sur l'activité logistique et le long d'une autoroute.

L'établissement n'aura pas de voisinage habité ou sensible tels que des écoles ou des hôpitaux.

Aucune zone d'habitations ne sera traversée en raison de la proximité d'infrastructures importantes.

La présence de ralentisseur limitera la vitesse de circulation sur site à environ 20km/h.

Lorsque les camions seront en attente, chargement ou déchargement, leur moteur sera maintenu à l'arrêt.

Les opérations de manutention seront réalisées par des chariots ou transpalettes électriques. Leurs émissions sonores seront donc réduites par rapport à des engins thermiques.

Les installations techniques susceptibles de générer un impact sonore se trouveront à l'intérieur de locaux.



DECHETS

→ **Inventaire des déchets :**

Les principaux déchets générés par le site seront :

- ↵ des emballages plastiques,
- ↵ des emballages cartons,
- ↵ des palettes en bois cassées ou non consignées,
- ↵ des déchets de bureaux et du réfectoire assimilés à des déchets municipaux en mélange,
- ↵ des déchets encombrants,
- ↵ des boues du séparateur à hydrocarbures.

→ **Mesures préventives et évaluation de l'impact :**

L'ensemble des déchets générés sera pris en charge par des prestataires autorisés pour leur collecte, leur transport, leur tri, leur élimination ou valorisation.

Des efforts seront faits pour la réduction à la source des déchets. Les filières de valorisation et de recyclage techniquement et économiquement possibles seront, dans tous les cas, privilégiées à celles d'enfouissement. Seuls les déchets ultimes, non recyclables, seront incinérés. Les déchets dangereux seront stockés sur le site et collectés séparément, de manière à éviter la contamination des déchets non dangereux.



TRAFIC

→ **Caractéristiques de l'installation :**

Le site sera accessible via :

- ✓ la route départementale RD247, le giratoire de la ZAC des Pins -Transmarck et le Boulevard de l'Ouest (Boulevard Henri Ravisse)
- ✓ la rue Beau-Marais au nord de la ZAC de la Turquerie

L'exploitation de l'entrepôt engendrera un trafic routier estimé à :

- ✓ 600 véhicules légers,
- ✓ 550 poids lourds.

→ **Mesures préventives et évaluation de l'impact :**

Deux accès, dimensionnés pour l'accueil de poids-lourds et véhicules légers, seront créés en limite nord afin de connecter le site au Boulevard Henri Ravisse.

Les voiries sur le site seront dimensionnées pour assurer la circulation et le stationnement des camions et véhicules légers sans gêner l'accès des secours.

Au vu des données de comptage routier sur les axes environnants et en considérant de façon majoritaire que 100% des véhicules lourds et légers emprunteront chacun des axes, le trafic journalier lié à l'activité du site représentera une augmentation de :

- ✓ 3,9 % sur l'A16,
- ✓ 8,5 % sur l'A216,
- ✓ 20 % sur l'A26,
- ✓ 30 % sur la RD247 (entre le giratoire d'entrée de la ZAC Transmarck et l'A16).

Les itinéraires empruntés par les poids lourds veilleront à éviter au maximum les traversées de communes.

La ZAC de la Turquerie bénéficiera d'une desserte ferroviaire pour mettre en service un « pôle bimodal » Route / Fer. La desserte ferroviaire se situant à proximité immédiate de la limite de propriété nord du projet, le recours au fret s'intégrant dans une autoroute ferroviaire sur un axe « Allemagne – Belgique – France – Grande Bretagne » est une réelle opportunité pour réduire le transport par route.

Enfin, l'accessibilité de la ZAC par les modes de déplacement doux pourra constituer une alternative performante à l'utilisation de la voiture pour le personnel amené à travailler sur le site.



EFFETS CUMULES

La ZAC de la Turquerie est en cours d'aménagement.

Certaines parcelles sont sous promesse de vente pour des projets logistiques ou commerciaux.

Le projet de la société CargoBeamer est retenu malgré une date d'avis de l'autorité environnementale supérieur à 3 ans puisqu'il est en cours de réalisation sur la parcelle voisine, au nord du projet CALAIS LOG INVEST. CargoBeamer prévoit la réalisation d'une halte ferroviaire. Le projet sera constitué de 800 m linéaires de voiries équipées d'un module de transbordement, de 1700 m linéaires de faisceaux de voie ferrée, de 62 places de parking poids lourds ainsi qu'un bâtiment d'accueil. Le projet sera étendu sur une surface totale de 35 000 m².

L'objectif est d'optimiser le transport bimodal route/fer, permettant un gain de temps et une réduction de la quantité de camion roulant à vide.

Le projet sera source de bruit à un faible niveau du fait de la circulation lente des trains et poids lourds et de l'utilisation de moteurs électriques pour le transbordement. De même, des vibrations liées aux rails et au transbordement pourront être émises. Localement, les émissions de polluants dans l'air seront augmentées mais le projet vise, de par sa nature, à optimiser le transport routier et donc diminuer les émissions associées.

Ce projet est en lien avec le site DCB Logistique, projet adjacent au site CargoBeamer et ayant la possibilité d'intégrer une desserte ferroviaire au sein de ses bâtiments.

VOLET SANITAIRE DE L'ETUDE D'IMPACT

L'évaluation des risques sanitaires a été effectuée au sens de la circulaire du 9 août 2013 ; selon cette circulaire, l'analyse des effets sur la santé dans l'étude d'impact doit être réalisée sous une forme qualitative.

→ Effets potentiels sur la santé

Au vu des thèmes de l'étude d'impact développés, le fonctionnement de l'entrepôt logistique engendrera :

- ↳ des effluents aqueux,
- ↳ des rejets atmosphériques.

→ Inventaire et description des sources

- ↳ Les sources dont la nature des rejets est, à priori, neutre en termes d'effets sur la santé ne sont pas retenues dans le cadre de cette étude. Aussi, les rejets d'eaux sanitaires collectées et traitées par la STEP de Calais et les rejets d'eaux pluviales traités par décantation et par un séparateur d'hydrocarbures avant tamponnement et rejet au Watergang du Sud ne nécessitent pas d'être retenues. **En conclusion, aucun rejet aqueux n'est retenu.**
- ↳ Les rejets atmosphériques seront principalement composés des gaz d'échappement générés par le trafic de véhicules (550 camions et 600 véhicules légers par jour) et en période de grand froid par les gaz de combustion des aérothermes. Au regard de ces éléments, **l'impact du site sur la santé des populations riveraines dans le domaine de l'air pourra être considéré comme négligeable.**

En conclusion, l'impact sanitaire de l'entrepôt de la SCI CALAIS LOG INVEST pourra être considéré comme non significatif dans les domaines de l'eau et de l'air.

ÉTUDE DES DANGERS

L'Etude des Dangers a permis de définir les principaux risques liés à l'exploitation des installations du site de la SCI CALAIS LOG INVEST. Les conclusions sont mentionnées ci-après :

- ↳ Le **retour d'expérience** révèle que l'incendie est le phénomène dangereux lié à l'activité de stockage de produits combustibles qui est le plus susceptible d'être rencontré sur le site. Les principales causes d'accidents sont liées à des défaillances du matériel (principalement électrique), aux actes de malveillance ou aux erreurs humaines (travaux par point chauds, par exemple).
- ↳ Le **recensement et l'analyse des produits** qui seront stockés indiquent un risque d'incendie.
- ↳ Concernant les **risques extérieurs**, il n'y a pas d'activités industrielles ou autres susceptibles d'avoir des conséquences sur le site. Au vu de l'éloignement des infrastructures ferroviaires, aériennes, routières, fluviales et de transport de matières dangereuses, le risque d'effets dominos vers le site est non significatif. Les risques naturels susceptibles d'engendrer des effets sur les installations du site sont ceux liés à la foudre mais le respect de la réglementation permettra d'écarter ce risque. Le risque d'inondation par remontées de nappe ne sera pas susceptible d'être à l'origine de phénomènes dangereux non maîtrisés sur le site.
- ↳ L'**analyse préliminaire des risques et les modélisations de certains scénarios** menées sur le projet font apparaître que le risque principal du présent projet est le risque d'incendie des produits combustibles stockés (emballages et produits).

Le projet de la SCI CALAIS LOG INVEST sera susceptible d'engendrer des **accidents majeurs** :

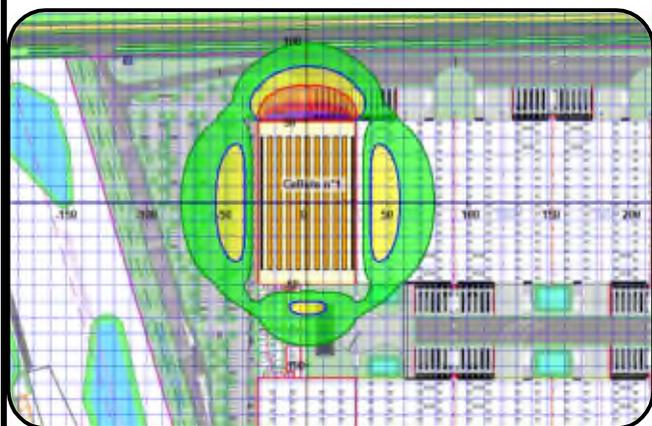
- en cas d'incendie d'une cellule de stockage comprenant des matières combustibles, les flux thermiques correspondants aux effets irréversibles (zone de danger significatif pour la vie humaine) et aux effets létaux (zone de danger grave pour la vie humaine) sortiront au-delà des limites de propriété du site et atteindront des terrains non aménagés.
- en cas de propagation de l'incendie aux cellules voisines, les flux thermiques correspondants aux effets irréversibles (zone de danger significatif pour la vie humaine) sortiront au-delà des limites de propriété au nord du site et atteindront la voie de desserte (Boulevard Henri Ravisse).

Les cartographies des zones d'effets sont joints aux pages suivantes.

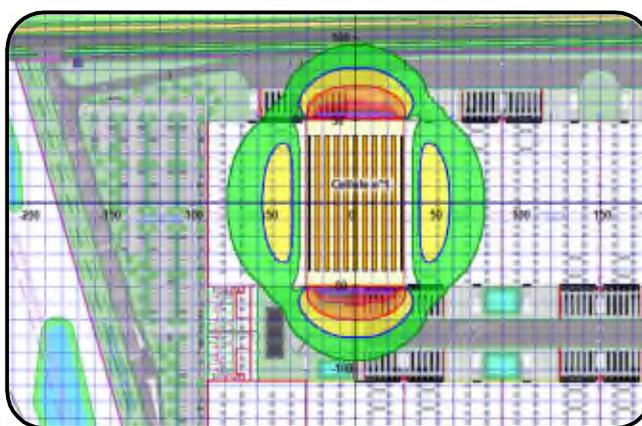
Compte-tenu des faibles distances atteintes et de l'occupation des terrains affectés (accotement à l'ouest, Watergang au sud, terrain agricole à l'est et Boulevard Henri Ravisse au nord), le nombre de personne exposée à ces effets thermiques sera limité à l'extérieur du site. Par ailleurs, La probabilité de survenue d'un tel accident, compte-tenu des mesures de maîtrise des risques qui seront mises en œuvre est extrêmement peu improbable.

Finalement, **le risque à l'extérieur du site est moindre et n'implique pas de réduction complémentaire du risque d'accident.**

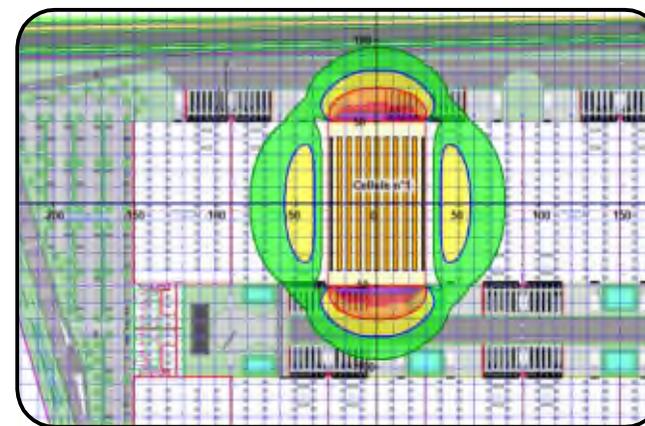
Notons que la cinétique des scénarios étudiés est rapide.



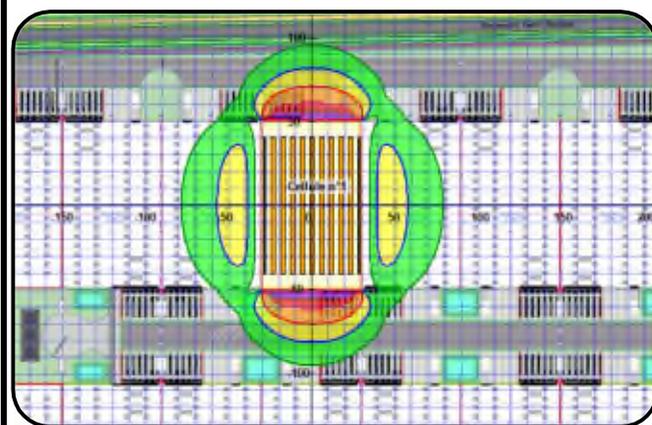
Cellule 1



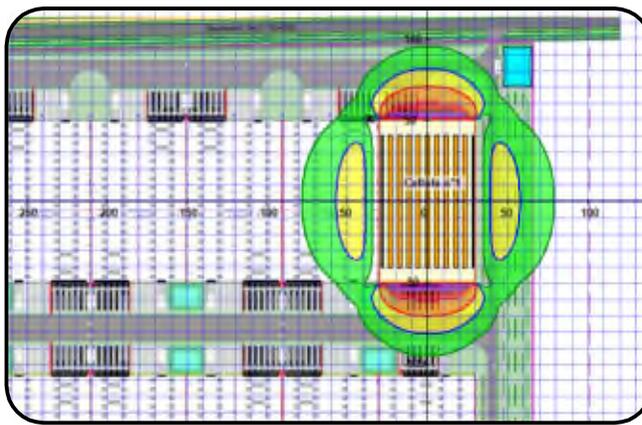
Cellule 2



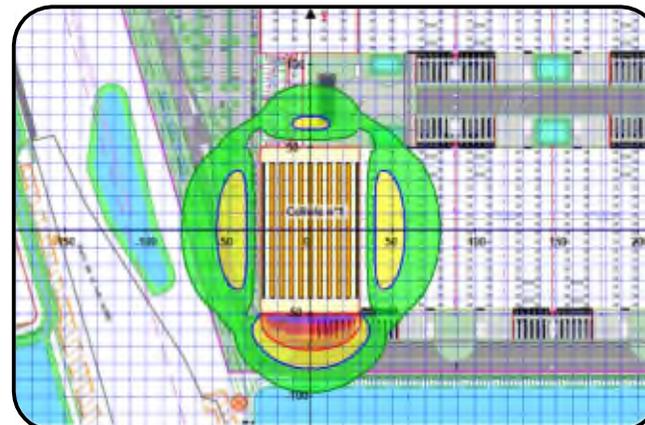
Cellule 3



Cellule 4



Cellule 5



Cellule 9

Légende :



Limite propriété



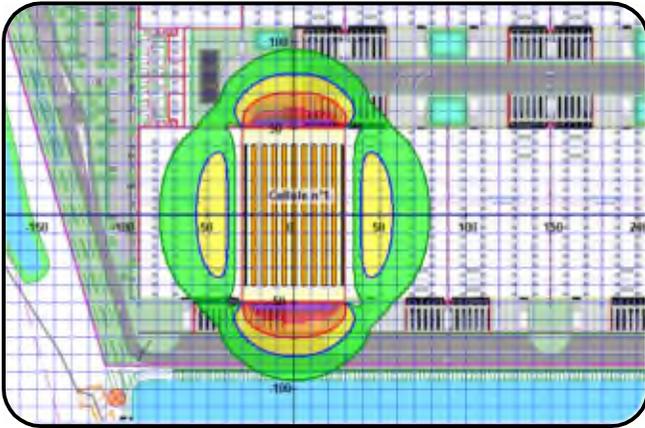
3 kW/m²



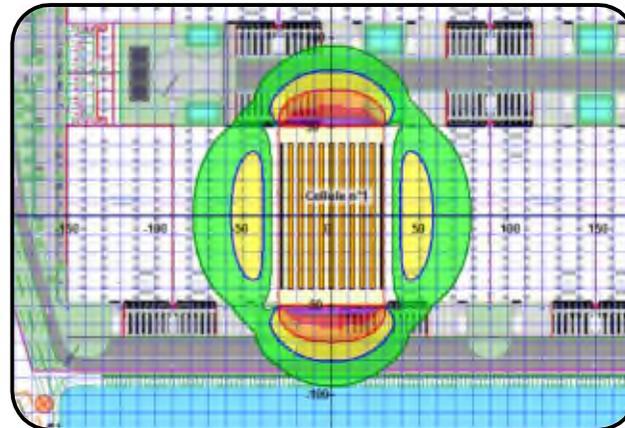
5 kW/m²



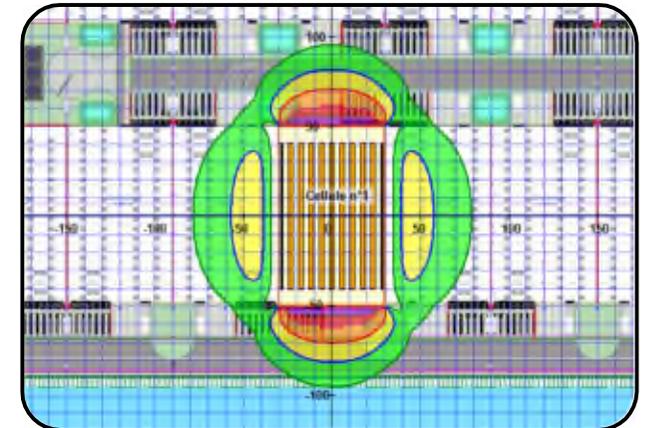
8 kW/m²



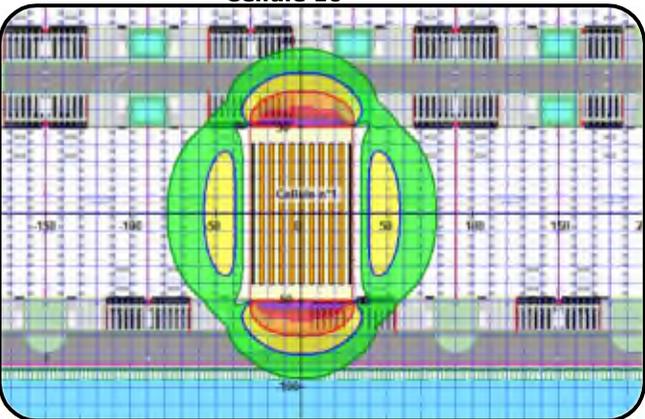
Cellule 10



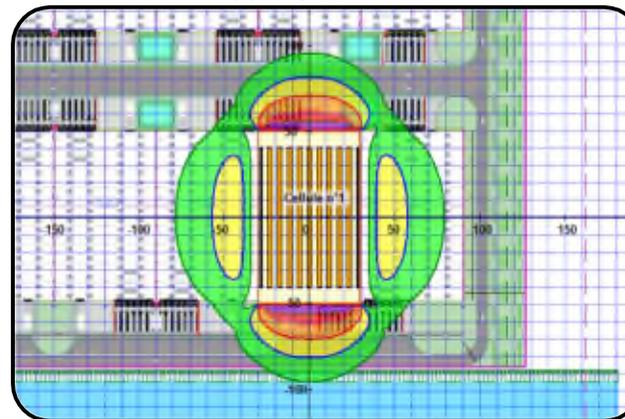
Cellule 11



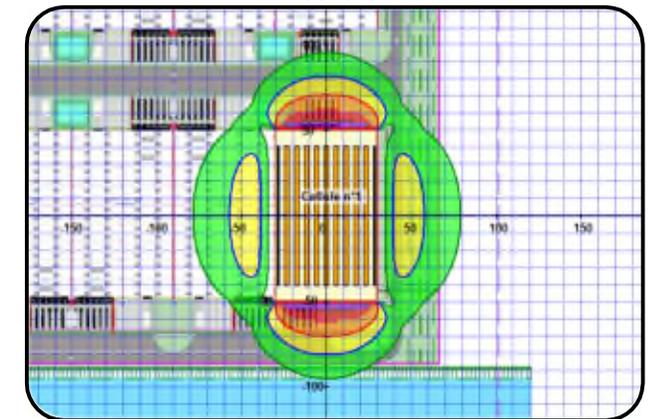
Cellule 12



Cellule 13



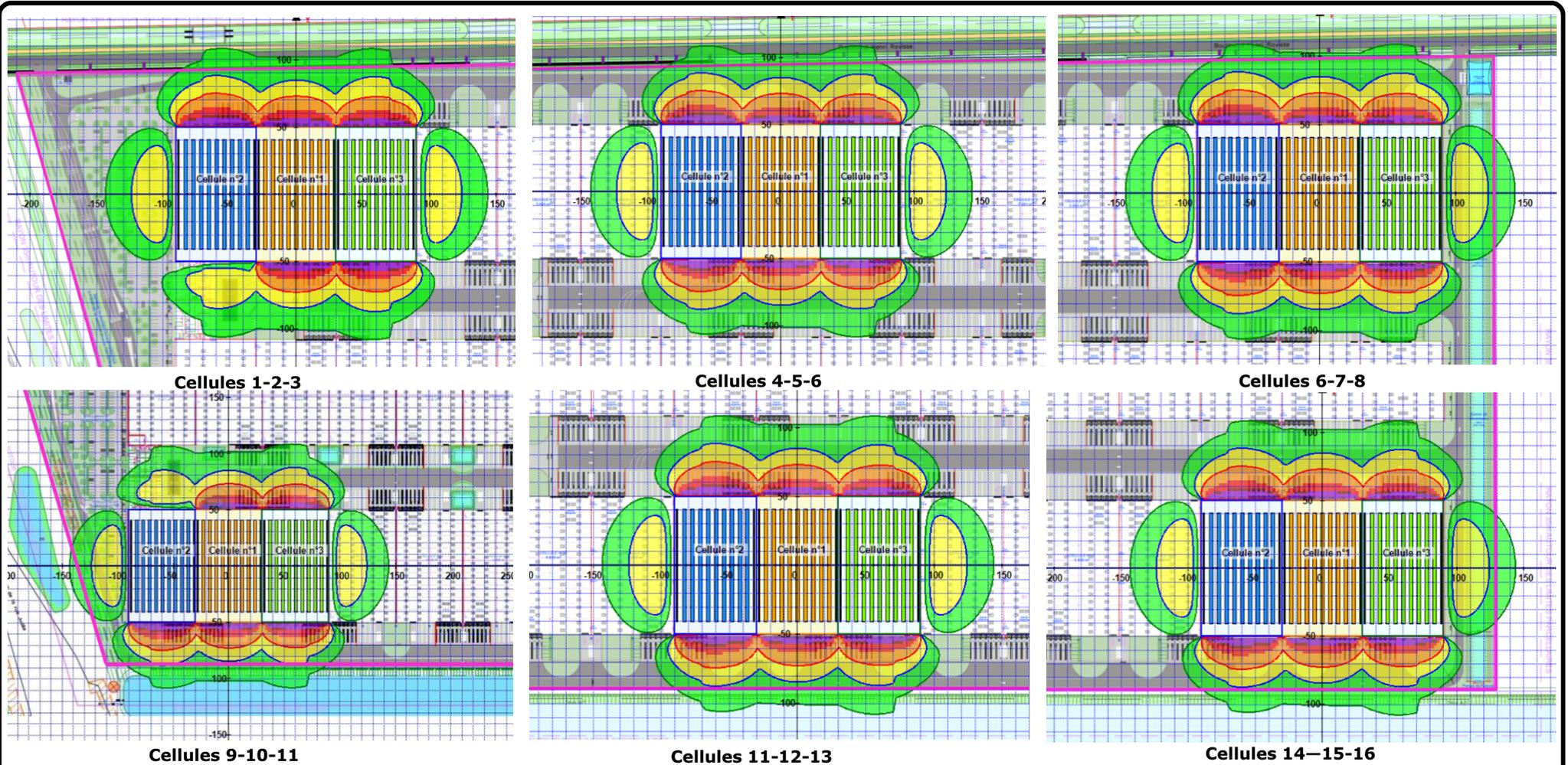
Cellule 15



Cellule 16

Légende :





Légende :



- ↳ Des mesures techniques et organisationnelles sont effectives sur le site afin d'éviter que les évènements, cités dans l'analyse préliminaires des risques, ne se produisent et d'en limiter les conséquences.

Les principaux dispositifs de sécurité sont les suivants :

- ✓ les parois extérieures seront implantées à une distance minimale de 20 mètres de l'enceinte de l'établissement,
- ✓ le bâtiment sera recoupé en 16 cellules de moins de 6000 m²,
- ✓ les cellules de stockage seront séparées les unes des autres par des murs coupe-feu de degré 2 heures (REI120), dépassant d'1m en toiture,
- ✓ des portes coulissantes coupe-feu de degré 2 heures seront asservies à la détection incendie,
- ✓ il ne sera pas réalisé de stockage de matières dangereuses,
- ✓ les cellules de stockage seront équipées d'un système de détection précoce d'incendie indépendante avec report d'alarme,
- ✓ les cellules de stockage ainsi que les bureaux, les locaux de charge des batteries et les locaux techniques (transformateur, sprinklage, maintenance) seront équipés d'un système d'extinction automatique de type ESFR,
- ✓ les cellules de stockage disposeront de RIA et d'extincteurs adaptés aux risques et d'un réseau surpressé composé d'une réserve pompier de 600 m³, d'un surpresseur et de 12 poteaux incendies privés,
- ✓ les eaux d'extinction d'incendie seront confinées dans l'enceinte du bâtiment,
- ✓ le personnel sera formé,
- ✓ des consignes de sécurité seront établies et affichées,
- ✓ les équipements et installations feront l'objet de contrôles périodiques.