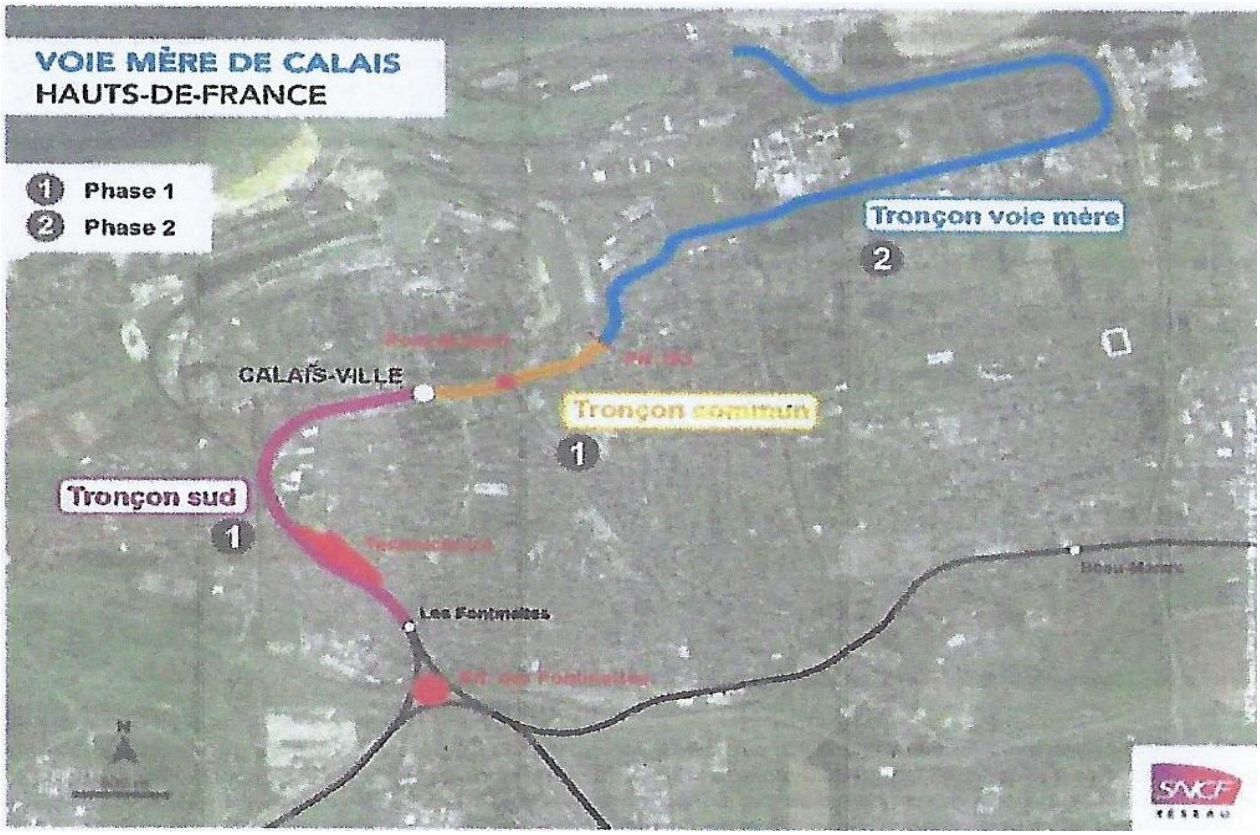
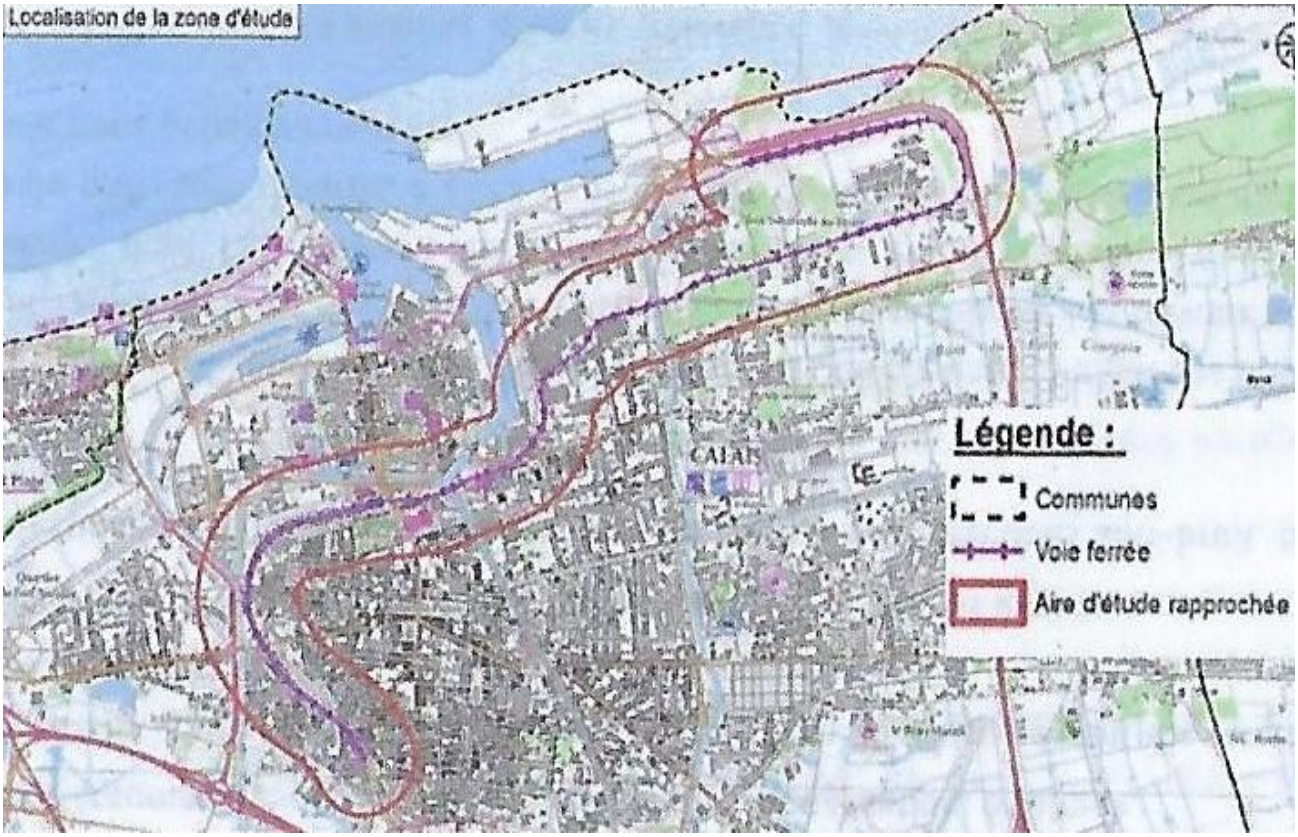
Département du PAS DE CALAIS

Arrondissement de CALAIS

VILLE DE CALAIS

RAPPORT d'enquête publique	**Décision** de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille n° E 21000085/59 du 07 octobre 2021. **Décision** de Madame la Directrice territoriale Hauts de France de SNCF Réseau du 28 octobre 2021
Objet	**Déclaration de projet** portant sur la phase 1 de l'opération de modernisation de la Voie mère de Calais
Siège de l'enquête	**Mairie de Calais,** Service de l'urbanisme, 9 rue Paul Bert, 62100 CALAIS
Durée de l'enquête	Du 22 novembre 2021 au 23 décembre 2021 inclus.
Commissaire enquêteur	Marc LEROY


VOIE MÈRE DE CALAIS
HAUTS-DE-FRANCE
1 Phase 1
2 Phase 2
Tronçon voie mère
2
CALAIS-VILLE
Tronçon commun
1
Tronçon sud
1
Les Fontinettes
SNCF
RÉSEAU


Localisation de la zone d'étude
CALAIS
Légende :
Communes
Voie ferrée
Aire d'étude rapprochée

SOMMAIRE

LEXIQUE

Chapitre 1 – GENERALITES – OBJET

10 – Préambule 7
100 – Situation géographique 7
11 – Objet de l'enquête 7
12 – Cadre législatif 8
13 – Nature et caractéristiques du projet 8
130 – Le site et son environnement 8
131 – Description du projet 9
14 – Etude d'impact 10
140 – Analyse des effets du projet et mesures associées 10
141 – Effets des travaux et mesures associées 11
142 – Effets en phase d'exploitation et mesures associées 12
143 – Modalités du suivi des mesures et mesures compensatoires 13
144 – Effets cumulés avec les projets connus 13
145 – Principales solutions de substitution 14
146 – Compatibilité du projet avec les plans, schémas, programmes et documents d'urbanisme 14
147 – Analyse des conséquences sur le développement urbain 15
148 – Analyse des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers 15
15 – Enjeu 15
16 – Avis de l'Ae 16
17 – Parcours de concertation 21
170 – Bilan de la concertation de 2018 21
171 – Bilan de la concertation inter-services (CIS) 21
172 – Bilan de la phase de dialogue de 2021 23
173 – Réunion publique du 16 septembre 2021 24
174 – Délibérations des collectivités 24
175 – Avis de la DRAC 24
18 – Composition du dossier d'enquête 25

Chapitre 2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

20 – Désignation du commissaire enquêteur 27
21 – Arrêté d'organisation de l'enquête 27
22 – Rencontre avec le Maître d'Ouvrage et autres réunions préparatoires 28
23 – Publicité de l'enquête 28

230 - Publicité légale 28
231 – Affichage 29
232 -Autres publicités..... 29
24 – Modalités de l'enquête 29
25 – Déroulement des permanences 29
26 – Déroulement de l'enquête..... 30
27 – Clôture de l'enquête et notification du procès-verbal de fin d'enquête 30

Chapitre 3 – LA CONTRIBUTION PUBLIQUE

30 – La relation comptable des observations 31
31 – Analyse qualitative des observations..... 31

Chapitre 4 – CLOTURE DU RAPPORT

LEXIQUE

SIGLES	DEFINITION
AE	Autorité environnementale
AOE	Autorité organisatrice de l'enquête
APPB	Arrêté Préfectoral de Protection Biotope
ARS	Agence Régionale de Santé
CAGCTM	Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers
CE	Commissaire enquêteur
CEREMA	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
COPIL	Comité de Pilotage
CPER	Contrat Plan Etat Région
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DICRIM	Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ERC	Eviter Réduire Compenser
GES	Gaz à Effets de Serre
HQE	Haute Qualité Environnementale
ICPE	Installation Classée pour l'Environnement
IGN	Institut National de l'Information Géographique et Forestière
ITC	Interruption Temporaire de Circulation
ITE	Installation Terminale Embranchée
MEEDDM	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer
MES	Matières en suspension
MO	Maître d'Ouvrage
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PCET	Plan Climat Energie Territorial
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PN	Passage à Niveau
PNR	Parc Naturel Régional
PPA	Personne Publique Associée
PPI	Plan Particulier d'Intervention
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondations
PPRN	Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
RFN	Réseau Ferré National
RNN	Réserve Naturelle Nationale
RNR	Réserve Naturelle Régionale
RVB	Renouvellement Voie Ballast
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SIC	Site d'Intérêt Communautaire
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TA	Tribunal Administratif
TER	Train Express Régional
TMD	Transport de Matières Dangereuses
TRI	Territoire à Risque Important d'Inondation
VIA	Opérateur de l'autoroute ferroviaire
ZH	Zone Humide
ZICO	Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZSC	Zone Spéciale de Conservation

Chapitre 1 – GÉNÉRALITÉS-OBJET

10 – Préambule

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2 du Code de l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

100 – Situation géographique

Le projet se situe sur la commune de Calais dans le Département du Pas de Calais (62), en région Hauts de France. Il concerne la modernisation de la Voie Mère de Calais qui connecte le port de Calais avec le réseau ferré national au niveau de la gare de Calais ville et qui rejoint ensuite le site des Fontinettes en passant par le technicentre de la SNCF.

11 – Objet de l'enquête

La voie mère est une voie ancienne qui a fait l'objet de rénovations sur plusieurs secteurs (50% du linéaire environ). Les désordres sur les parties non rénovées sont de trois ordres :

- ballast manquant ou pollué ;
- traverses à changer ;
- défaut de géométrie.

Le projet peut se décrire en 3 sous-secteurs :

- le tronçon de la voie mère proprement dite : du point kilométrique 0 jusqu'au port de Calais ;
- le tronçon commun : du bâtiment de voyageurs de Calais Ville jusqu'au point kilométrique 0 ;
- le tronçon sud : de la bifurcation des Fontinettes jusqu'au bâtiment voyageur.

Après différentes phases de dialogue avec le public et les services de l'Etat, SNCF Réseau a décidé de découper le projet en deux phases :

Phase 1 :

- **Consistance des travaux sur le tronçon commun :**

- Renouvellement voie ballast complet et pose d'un tapis anti vibratile ;
- Remplacement à neuf du pont Mollien ;
- Amélioration du fonctionnement du carrefour (rue Mollien et rue Descartes) au droit du passage à niveau 162 en accord avec le gestionnaire de la voirie ;
- Modernisation de passages à niveau pour les piétons ;
- Protection acoustique de type modification d'huisserie et/ou murs acoustiques. Les protections par modification d'huisserie seront effectuées avant les travaux ferroviaires pour anticiper les nuisances liées au bruit.

- **Consistance des travaux sur le tronçon sud :**

- Protection acoustique de type modification d'huisserie et/ou murs acoustiques. Les protections par modification d'huisserie seront effectuées avant les travaux ferroviaires pour anticiper les nuisances liées au bruit.

- **Travaux complémentaires sur le secteur de la voie mère :**
- Bien que situées sur le secteur concerné par la phase 2 de l'opération, des protections acoustiques de type modifications d'huisseries sont prévues pour l'ensemble des habitations situées le long de la rue Duguay-Trouin afin d'apporter une réponse aux nuisances acoustiques sans attendre les résultats des études de la phase 2. Ces travaux seront effectués avant les travaux ferroviaires pour anticiper les nuisances liées au bruit.

Phase 2 :

La phase 2 concerne plus particulièrement l'électrification de la Voie mère et la reprise de courbes de son tracé.

Dans cette phase 3 tracés sont à l'étude : le tracé de référence de la voie mère (tracé actuel) et 2 variantes (tracé par le nord et tracé Umicore) qui sont moins impactants pour le bruit.

Les travaux sur la voie mère elle-même, objet de la phase 2, seront réalisés ultérieurement après la tenue de nouvelles procédures réglementaires menant à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique. Ces procédures seront lancées une fois le choix du tracé définitif arrêté à l'issue des études préliminaires sur les tracés alternatifs dont les résultats sont attendus pour la fin 2022.

La présente enquête publique ne concerne donc que la phase 1 du projet de modernisation de la Voie mère.

12 – Cadre législatif

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, constituant le nouveau fondement législatif de l'enquête publique (Grenelle II).

La loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages par les sites naturels de compensation.

La loi n°2018-148 du 2 mars 2018 portant sur les ajustements et évolutions de la procédure d'évaluation environnementale et la participation du public.

Le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Les articles L.121-16 et 18, L.122-1, L.123-3 à 5, 9, 10, 13, 15 et 19-9 du Code de l'Environnement.

Les articles R.123-2 à 5, 8 à 14 et 17 à 19 du même code.

13 – Nature et caractéristiques du projet

130 – Le site et son environnement

Les tronçons sud et commun sont situés en zone urbaine et la partie de la voie mère concernée par la phase 1 du projet est située à la fois en zone urbaine et en zone industrielle. Cette voie ferrée traverse également le canal de Saint-Omer au niveau du pont Mollien qui doit lui-même faire l'objet d'une rénovation.

La commune de Calais est comprise dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques d'Inondation « pieds de côteaux des wateringues », du Plan de Prévention des Risques Naturels Littoraux « secteur du Calaisis » et du territoire à risque important d'inondation de Calais.

En outre huit zones naturelles d'intérêt reconnu ont été répertoriées aux alentours du projet :

Zone naturelle	Description	Distance par rapport à l'aire d'étude
APPB	Dunes du « Fort Vert »	1 200 m
PNR	PNR des Caps et Marais d'Opale	1 700 m
ZNIEFF 1	Dunes de Blériot Plage	1 800 m
ZNIEFF 1	Prairies de la Ferme des Trois Sapins	2 000 m
ZNIEFF 1	Sablière de Marck et Bois des Ursulines	2 100 m
ZNIEFF 1	Carrière de Virval	3 200 m
ZNIEFF 1	Cap Blanc Nez, Mont d'Hubert, Mont Vasseur	4 900 m
ZNIEFF 1	Platier d'Oye et plage du Fort Vert	50 m

Malgré la proximité de cette dernière zone avec le projet, celle-ci est séparée de la voie ferrée par la Nationale 216 qui provoque une importante fragmentation pour de nombreuses espèces.

131 – Description du projet

Plusieurs types de travaux sont prévus dans le cadre du projet :

- Travaux de voies avec notamment le remplacement voie-ballast, pose de tapis anti vibratile, déposes d'appareils de voie, modification de certaines courbes, mise en place de protections acoustiques ;
- Travaux caténaires ;
- Télécommunications ;
- Travaux de signalisation ;
- Rénovation du Pont Mollien ;
- Travaux de modernisation ou de suppression de passages à niveau ;
- Travaux d'aménagement de carrefour au niveau du PN 162 ;
- Eclairage.

En phase travaux, les matériaux nécessaires au projet sont principalement le ballast, les rails, les traverses, les caténaires, le béton et les remblais.

L'ordre de grandeur des quantités de déchets attendus pour les phases 1 et 2 des travaux du projet pour le tracé de référence (voie mère) est le suivant :

- 4 000 tonnes de ballast ;
- 4 300 m de rail ;

- 4 000 traverses ;
- 3 500 m³ de terre.

En phase travaux, il n'est pas attendu de consommation d'eau spécifique. Les consommations d'énergies sont liées aux déplacements des engins pour la réalisation des différentes étapes du dossier. Lorsque toutes les phases du chantier seront terminées, les émissions de CO_2 seront nulles par suite de la traction électrique.

L'estimation financière pour le tracé de référence et pour les phases 1 et 2 des travaux a été établi comme suit selon les conditions économiques de janvier 2013 :

- Maîtrise foncière ……500 000 €
- Travaux et fournitures……26 244 807 €
- Provision pour risques……..3 939 424 €
- Maîtrise d'œuvre……...5 305 630 €
- Prestations de sécurité ferroviaire, assistance à MOA et prestations complémentaires……1 199 992 €
- Maîtrise d'ouvrage……...631 172 €

Montant total du projet	37 821 025 €
Arrondi à	**37 830 000 €**

Dans le cas de réalisation du tracé alternatif Umicore en lieu et place du tracé de référence, le coût supplémentaire au montant ci-dessus indiqué, est de +15 M€.

Dans le cas de réalisation du tracé alternatif par le Nord en lieu et place du tracé de référence, le coût supplémentaire au montant ci-dessus indiqué, est de + 28 M€.

Il est à noter que le financement est assuré par l'Etat à hauteur de 80 % et par la Région Hauts de France à hauteur de 20 %.

14 – <u>Etude d'impact</u>

Les incidences sur l'environnement dans le cas de la mise en œuvre du projet portent sur les impacts résiduels à long terme identifiés comme non négligeables pour la phase de travaux et d'exploitation.

Dans le cas du projet de modernisation de la voie mère de Calais, l'analyse des impacts a montré qu'une modification de l'environnement portait essentiellement sur :

-l'aspect paysager par l'électrification de la voie mère, et donc la mise en place de caténaires et de lignes électriques, et aussi par la mise en place de murs acoustiques ;

- l'ambiance acoustique du fait de l'augmentation de trafic sur la voie mère ;
- le milieu naturel par la modification des rayons de courbure des voies.

140 – Analyse des effets du projet et mesures associées

Les impacts sont étudiés pour les phases suivantes :

- La phase de travaux : travaux de terrassement, d'assainissement, remaniement du substrat, transport et déchargement des camions, utilisation d'engins lourds, destruction du couvert végétal, etc… ;
- La phase d'exploitation de l'équipement projeté.

141 – Effets des travaux et mesures associées

Les nuisances temporaires liées à la réalisation des travaux se traduiront notamment par :

- des perturbations temporaires de circulation automobile et allongement des distances et temps de déplacement (déviations locales et temporaires) ;
- des nuisances acoustiques liées à l'utilisation des engins de chantier ;
- des envols de poussières ;
- des dégradations momentanées de la qualité de l'air ;
- des interruptions momentanées de réseaux : eau potable, électricité, gaz, …

Milieu physique

L'effet des travaux sur le climat est considéré comme négligeable. Les effets sur les eaux et les sols sont principalement liés aux risques de pollution accidentelle lors des travaux. Des mesures préventives des risques de pollution et curatives en cas de pollution seront mises en place.

Les mesures préventives consistent en : équipement des locaux de chantier d'un dispositif de fosses étanches pour la récupération des eaux usées et de toilettes chimiques, aires étanches pour l'entretien et le ravitaillement des engins de chantier avec bassin étanche, étanchéité de la zone de parking, stockage des produits dangereux dans des locaux couverts et fermés, stockage des déchets du chantier dans des contenants spécifiques, vérifications régulières du matériel et des engins de chantier notamment au niveau de l'étanchéité des réservoirs, des circuits de carburants et de lubrifiants. Des consignes de sécurité spécifiques au chantier seront établies pour éviter tout accident de type collision d'engins ou autres. Un plan particulier de sécurité et de protection de la santé (PPSPS) sera établi.

Les mesures curatives consistent en la mise à disposition dans les véhicules et locaux de chantier de produits absorbants (sable) et de kits anti-pollution. Les terres éventuellement polluées seront raclées et récupérées pour évacuation.

Milieu naturel

Aucun impact direct ou indirect n'est à prévoir sur les zones naturelles d'intérêt reconnu ni sur le réseau Natura 2000.

Concernant les habitats naturels, le projet impactera essentiellement des milieux ferroviaires ou accotements qui ne présentent pas d'enjeux particuliers et par conséquent aucun impact n'est à prévoir.

Concernant la flore, le projet impactera directement diverses espèces protégées et/ou patrimoniales. Cela nécessitera donc la réalisation d'un dossier de dérogation au titre de l'article L411-2 du Code de l'Environnement. Des mesures de compensation visant à restaurer/créer des

habitats favorables aux espèces végétales d'intérêt impactées (délaissés, emprises ferroviaires disponibles…) pour leur réimplantation (ensemencement ou déplacement de pieds) devront être réalisés. Une gestion adaptée et un suivi écologique devront être réalisés sur les zones de compensation.

Concernant la faune, les travaux sont susceptibles d'impacter trois groupes faunistiques : les reptiles avec la présence d'une espèce protégée (le lézard des murailles), les oiseaux avec la présence de quelques espèces nicheuses protégées au sein des friches bordant la voie mère, et les insectes avec la présence de quelques espèces patrimoniales. Le renouvellement de la voie ferrée existante n'entrainera aucune fragmentation supplémentaire concernant la continuité écologique. Aucune mesure de compensation ne semble nécessaire puisque les habitats impactés par le projet n'entraineront aucun impact négatif significatif sur la faune.

Concernant les zones humides, une seule zone a été repérée au niveau du site Umicore qui accueillera une base de travaux. L'emprise de cette base devra être adaptée et limitée au maximum.

Paysage et patrimoine

De par l'aspect visuel de l'aire du projet depuis les routes avoisinantes, les travaux apporteront une modification de l'aspect du secteur (pistes et accès chantier, installations de chantier, zone de stockage ou de dépôt, etc…). L'impact ne sera que temporaire et limité à la zone du chantier.

Milieu humain

La population et les activités de la zone concernée par les travaux subiront directement les effets, aussi les riverains seront tenus informés du déroulement et des effets des travaux car il est également envisagé des travaux de nuit qui généreront une pollution lumineuse et des nuisances acoustiques. Des mesures nécessaires à la suppression ou à la limitation des impacts sur la santé humaine et à la réduction de la gêne occasionnée, seront mises en place : utilisation de matériel de chantier insonorisé, limitation de l'envol de poussières, déchets stockés puis triés et éliminés par des filières adaptées et agréées.

Risques

Aucun impact des travaux n'est attendu sur les risques naturels.

142 – Effets en phase d'exploitation et mesures associées

Milieu physique

Le projet de modernisation de la voie mère n'est pas susceptible de générer une pollution atmosphérique supplémentaire puisque la traction des trains passe du thermique à l'électrique.

Par ailleurs, le projet entraînera une diminution globale du trafic routier et donc d'émission de polluants dans l'air.

Concernant les sols et eaux de l'aire d'étude, ils pourront être impactés par une pollution chronique ou accidentelle (entretien des voies).

Milieu naturel

Les impacts du projet sur le milieu naturel sont développés ci-dessus dans le paragraphe concernant la phase des travaux.

Paysage et patrimoine

Du fait de l'implantation du projet en milieu urbain, et de l'existence de la voie ferrée, l'impact est considéré comme faible.

Milieu humain

Les incidences sur les activités économiques sont globalement positives car la desserte du port de Calais favorisera son développement.

Les effets seront faibles sur les déplacements du fait de la modernisation ou de la suppression de plusieurs passages à niveau. Le trafic poids lourds devrait également se réduire.

L'impact acoustique devrait être limité par suite de renforcements d'huisseries et de la mise en place de murs acoustiques dans certains secteurs.

Risques

Le projet n'a aucun effet sur les risques naturels.

143 – Modalités de suivi des mesures et mesures compensatoires

Le dossier de consultation des entreprises comprendra une partie rappel des enjeux environnementaux avec la cartographie des secteurs sensibles et reprendra les différentes mesures définies dans l'étude d'impact.

Les entreprises seront en charge de respecter et de mettre en œuvre ces mesures en élaborant un plan de respect de l'environnement. Ce document sera élaboré par l'entreprise et validé par la DREAL.

Un contrôle extérieur sera également mis en place. En parallèle, un suivi environnemental sera réalisé. Un contrôle de conformité sera effectué à la fin des travaux avant la mise en service des ouvrages. Dans l'année suivant la mise en service, un bilan en matière de sécurité, d'économie et d'environnement sera effectué et rendu public.

Un écologue sera mandaté les années suivant la mise en service afin de vérifier l'efficacité des mesures proposées et notamment des mesures acoustiques de constat.

Quelques zones favorables à la compensation (notamment pour les espèces végétales impactées) ont été identifiées sur le tracé de la voie mère et seront utilisées.

144 – Effets cumulés avec les projets connus

Plusieurs projets sont définis dans l'agglomération de Calais :

- le projet 2015 sur le port de Calais ;
- le projet de zone d'activités Calais premier et d'autoroute ferroviaire ;
- la zone du Virval ;

- ZAC de Coubertin ;
- Parc d'attraction Héroïc Land.

Les travaux de plusieurs de ces projets ont déjà démarré (Calais 2015, ZAC de Coubertin, ZAC du Virval) alors que d'autres sont encore au stade de l'étude (Héroïc Land, Calais Premier). Ainsi aucun de ces projets n'est à prendre en compte pour l'étude des effets cumulés avec le présent projet.

145 – Principales solutions de substitution

Plusieurs scénarios ont été étudiés dans le cadre de la réalisation du projet, sur les points suivants :

- création d'une nouvelle infrastructure ou reprise de l'ancienne voie mère pour la desserte du port de Calais ;
- choix de tracé de la voie ;
- variante de passage par les voies du technicentre ;
- suppression du PN 162 ;
- remplacement ou confortement du pont Mollien.

Concernant le tracé de la voie, l'option « voie mère » a été retenue car elle présente le moins d'impact sur la faune et la flore ainsi que sur les sols pollués. Il est ici rappelé que pour la phase 2 des travaux, le tracé n'est pas encore définitif (maintien du tracé actuel, tracé Umicor ou tracé Nord).

L'option du passage par le technicentre n'a pas été retenue : il s'est avéré qu'elle provoquerait des impacts négatifs très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre ou pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville et qu'elle apporterait peu de bénéfices au niveau acoustique, voir même un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. De plus, cette solution s'avère complexe à mettre en place techniquement.

Concernant le PN 162, il a été choisi d'améliorer le carrefour entre la rue Descartes et la rue Mollien, avec une modification du plan des feux, selon une solution préconisée par le CEREMA. C'est un scénario qui répond aux besoins d'améliorer la sécurité tout en étant moins impactant pour les riverains.

Concernant le pont Mollien, il a été choisi de le remplacer à neuf compte tenu de la faisabilité technique de l'opération.

146 – Compatibilité du projet avec les plans, schémas, programmes et documents d'urbanisme

Le tableau ci-dessous récapitule la compatibilité du projet avec les plans, schémas, programmes et documents d'urbanisme mentionnés à l'article 122-17 du Code de l'Environnement.

Plan schéma, programme, document de planification	Compatibilité du projet
4° Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L.212-1 et 2 du Code de l'Environnement	Compatible
5°Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L.212-3 à 6 du Code de l'Environnement	Compatible
9° Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article 122-1 du Code de l'Environnement	Compatible
14° Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L.371-2 du Code de l'environnement	Compatible
15° Schéma régional de cohérence écologique prévu par l'article L.371-3 du Code de l'Environnement	Compatible
16° Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L.414-4 du Code de l'Environnement à l'exception de ceux mentionnés au II de l'article L.122-4 du même code	Compatible
18° Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L.541-11 du Code de l'Environnement	Compatible
19° Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L.541-11-1 du Code de l'Environnement	Compatible
20° Plan régional de prévention et de gestion des déchets prévu par l'article L.541-13 du Code de l'Environnement	Compatible
22° Plan des risques d'inondation prévu par l'article L.566-7 du Code de l'Environnement	Compatible
36° Plan de mobilité prévu par les articles L.1214-1 et L.1214-9 du Code des Transports	Compatible

147 – Analyse des conséquences sur le développement urbain

Dans le cadre du projet de modernisation de la voie mère, l'infrastructure de transport est existante et traverse des zones urbaines constituées de la zone industrielle et d'habitat. Il n'est donc pas attendu de conséquences sur le développement de l'urbanisation.

148 – Analyse des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

La phase 1 du projet de modernisation de la voie mère ne consomme aucun espace naturel, agricole ou forestier

15 – <u>Enjeux</u>

L'Etat et la Région Hauts de France se sont engagés de manière commune à développer l'activité économique des ports de Boulogne, Calais et Dunkerque et, pour ce faire, à renforcer la desserte ferroviaire de ces ports. Après la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque, l'objectif est aujourd'hui d'améliorer et d'intensifier la circulation des trains de marchandises pour desservir le port de Calais afin d'atteindre 15 allers-retours par jour à l'horizon 2040.

Le projet Calais Port 2015 a pour ambition de doubler les capacités actuelles du port grâce à la réalisation, aujourd'hui terminée, d'un nouveau bassin vers la mer, au nord des installations portuaires existantes, dans le respect des exigences environnementales du site.

La voie mère connecte le port de Calais avec le réseau ferré national au niveau de la gare de Calais-Ville. Elle supporte en mars 2017 un trafic de 2 trains de fret journalier (1 aller-retour entre le terminal portuaire de Calais et Le Boulou à la frontière franco-espagnole au titre de l'autoroute ferroviaire entre Calais et l'Espagne). En 2019 le trafic est de 9 à 10 allers-retours hebdomadaires.

Il est impératif d'améliorer les performances de la voie mère à court terme pour permettre le développement économique du port de Calais. A cette fin, la modernisation de la voie mère devra permettre la circulation de 30 trains de fret journalier (15 allers-retours) à échéance 2040.

Différentes phases d'études ont donc été menées pour moderniser la voie ferrée entre le port et la gare de Calais-Ville, appelée voie mère de Calais. Outre le développement économique du port de Calais, cette augmentation du trafic ferroviaire permettra en contrepartie une baisse sensible du trafic routier et contribuera à une amélioration de la qualité de l'air.

16 – Avis de l'Autorité Environnementale

L'avis ci-après relaté est celui rendu le 22 septembre 2021 suivant délibéré n°2021-55 de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) sur le projet de modernisation de la voie mère de Calais.

Les analyses, observations et recommandations figurant dans cet avis, visent à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent, et à améliorer la qualité é des projets avant la prise de décision.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable ni défavorable au projet.

Conformément à l'article L.222-1 V du Code de l'Environnement, l'avis de l'AE a fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage et le tout a été intégré au dossier d'enquête soumis à la consultation du public.

Avis détaillé de l'Ae

L'Ae recommande de préciser dans le dossier que l'étude d'impact sera actualisée une fois arrêtés les choix de tracé avant l'enquête publique.

Réponse du M.O. : l'étude d'impact sera actualisée dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, une fois les études de conception de la phase 2 validées. Les impacts de la phase 2 et la démarche Eviter, Réduire, Compenser du projet seront notamment précisés. Cette étude d'impact actualisée fera l'objet d'un nouvel avis de l'AE et sera de nouveau présentée au public dans le cadre d'une nouvelle enquête publique.

Le chapitre 1.4 de l'étude d'impact sera complété en ce sens.

L'Ae recommande d'examiner précisément les liens fonctionnels entre la ZNIEFF Platier d'Oye et plage du Fort Vert et le site de la voie ferrée, notamment pour les espèces animales identifiées comme remarquables.

Réponse du MO : Les impacts sur les oiseaux ont été évalués par l'étude écologique : le renouvellement de la voie ferrée existante n'entrainera aucune fragmentation supplémentaire. Seuls les travaux d'électrification de la ligne en phase 2 pourraient entraîner des perturbations, mais aucun enjeu particulier n'a été mis en évidence pour les deux groupes essentiellement concernés (l'avifaune et les chiroptères). Il n'y a donc pas d'impact indirect sur les zones naturelles reconnues.

Les mesures d'évitement et de réduction qui seront mises en œuvre pour la faune sont présentées dans le tableau du chapitre 6.2.5. Les impacts résiduels sur la faune étant négligeables, aucune mesure de compensation n'est prévue.

En tout état de cause, quel que soit la variante retenue en phase 2, les impacts seront réévalués.

Le chapitre 6.2.5 de l'étude d'impact sera complété en ce sens.

L'Ae recommande de mettre en exergue précisément les précautions qui seront prises pour éviter la zone goélands en cas de choix de tracé qui pourrait l'affecter.

Réponse du MO : La zone goélands (située sur la parcelle BN 34) sera évitée quelle que soit la variante choisie. Les emprises chantier éviteront également la zone. Lorsque le tracé final sera arrêté, des études plus approfondies seront réalisées pour caractériser finement les impacts et les mesures à mettre en œuvre, notamment en phase travaux.

Ces précisions seront intégrées dans l'étude d'impact actualisée au chapitre 4.3.1.d.

L'Ae recommande de définir de façon détaillée avant l'enquête publique les mesures d'évitement et de réduction prévues et de prévoir le cas échéant des mesures de compensation adaptées aux effets résiduels anticipés.

Réponse du MO : Les mesures ERC sur la faune et la flore sont détaillées dans l'étude d'impact au paragraphe 6.2.5 et les mesures de compensation (ainsi que les lieux d'accueil des mesures) sont décrits au chapitre 7. Elles figurent aussi à l'annexe 1 de l'étude d'impact. L'étude d'impact sera actualisée dans le cadre de la procédure de DUP, une fois les études de conception de la phase 2 validées. Cette étude d'impact actualisée fera l'objet d'un nouvel avis du CGEDD et sera de nouveau présentée au public dans le cadre d'une nouvelle enquête publique.

L'Ae recommande d'évaluer précisément les allongements de parcours piétons induits par les modifications et suppressions de passages à niveau.

Réponse du MO : La hausse du trafic ferroviaire n'aura pas d'impact sensible sur les temps de parcours individuels des piétons car le temps de fermeture du PN ne changera pas par rapport à aujourd'hui. Le passage à niveau sera cependant plus souvent fermé du fait du nombre plus important de circulations ferroviaires.

Un paragraphe sur les mobilités douces sera ajouté au chapitre 6.3.5 relatif aux incidences sur les déplacements en phase d'exploitation.

L'Ae recommande d'expliciter les interférences éventuelles entre les activités des entreprises Interor et Synthexim avec celles de la voie mère ferroviaire, et de préciser les règles de circulation des trains qui seront prises.

Réponse du MO : L'analyse du risque technologique lié à la proximité de ces 2 entreprises est réalisé dans le paragraphe 4.9.2. de l'étude d'impact. En phase d'exploitation, conformément au PPRT commun aux deux entreprises, le stationnement ou arrêt temporaire de tous véhicules sur et le long des voies de circulation est interdit, sauf ceux en lien avec l'établissement à l'origine du risque e zone R, r et B4 (paragraphe 6.3.11 de l'étude d'impact). Le site des entreprises Interor et Synthexim ne disposant pas de site ferroviaire, aucun train n'est supposé stationner ou s'arrêter dans ces zones.

Le chapitre 6.3.11.b de l'étude d'impact sera complété en ce sens.

L'Ae recommande de prévoir des mesures de prévention des pollutions chroniques ou accidentelles liées à l'entretien des voies.

Réponse du MO : SNCF Réseau a établi une charte d'engagements relative à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et qui a été validée par le préfet du Pas de Calais en date du 28 avril 2021. Celle-ci prévoit des protections et distances de sécurité à mettre en œuvre pour l'entretien des voies.

Le chapitre 6.3.7 de l'étude d'impact sera complété en ce sens et l'annexe 6 sera ajoutée à l'étude d'impact.

L'Ae recommande de veiller précisément à l'amélioration du confort des circulations piétonnes et cyclistes dans les réaménagements prévus : passages à niveau, pont Mollien et carrefour Descartes/Mollien.

Réponse du MO : La reprise du pont Mollien ne prévoit pas de mesure en faveur des modes doux dans la mesure où une passerelle cyclo-piétonne a été récemment construite en parallèle de celui-ci. Comme précisé ci-dessus les modifications de PN permettent notamment la sécurisation des traversées par les modes actifs.

L'Ae recommande de présenter des études approfondies éclairant les tracés alternatifs et d'actualiser en conséquence l'étude d'impact avant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Réponse du MO : L'étude d'impact sera actualisée dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, une fois les études de conception de la phase 2 validées. Les différents scénarios étudiés seront présentés en détail, avec une justification du scénario retenu notamment du point de vue de l'environnement. Cette étude d'impact fera l'objet d'un nouvel avis de l'AE-CGEDD et sera de nouveau présentée au public dans le cadre d'une nouvelle enquête publique.

L'Ae recommande de renforcer les mesures de réduction du bruit, de privilégier l'évitement des nuisances sonores par des tracés alternatifs Umicore ou Nord et la réduction du bruit par des mesures de réduction à la source, y compris dans le secteur des Fontinettes. L'AE

recommande aussi de poursuivre la concertation et l'information des riverains tout au long de l'avancement du projet et de passer des conventions individuelles avec eux.

Réponse du MO : La réglementation en termes de confort acoustique est respectée aux abords du projet. Des mesures de protection à la source (écran acoustique) sont prévues là où cela est techniquement possible. Sur les bâtiments où des dépassements de valeurs limites sont toujours identifiés après mise en œuvre des écrans acoustiques, des changements de menuiserie sont prévus. Un total de 180 bâtiments d'habitation environ fera l'objet d'un remplacement de menuiserie préalablement aux travaux de la phase 1. Ainsi l'ensemble des bâtiments traités seront sous les seuils réglementaires, sans apparition de points noirs bruit.

Une concertation publique et plusieurs phases de dialogue ont eu lieu de 2018 à 2021 avec les riverains et ont permis d'adapter le programme des protections phoniques. Une nouvelle phase dialogue avec le territoire est prévue pour la phase 2, à l'avancement des études de conception qui analyseront la faisabilité des tracés alternatifs.

Dans le cadre de la lutte contre les points noirs de bruit créés par l'augmentation de trafic ferroviaire, SNCF Réseau s'engage également à traiter les dépassements de seuils par des protections de façade, après étude de la faisabilité de la mise en œuvre de protections à la source.

L'Ae recommande de préciser les modalités retenues pour limiter les vibrations, de renforcer les mesures de réduction de niveaux vibratoires durant les passages du fret, de privilégier l'évitement des nuisances vibratoires par des tracés alternatifs.

Réponse du MO : Sur la base de l'étude vibratoire réalisée par Acouphen (annexe 3 du dossier d'étude d'impact, les études avant-projet ont retenu la solution du tapis anti-vibratile.

Ces tapis seront donc posés sur les zones concernées suivantes où la voie ferrée est totalement renouvelée :

- *Quai du Danube/Rue Paul Bert : 325 m ;*
- *Rue Mollien : 280 m.*

Dans la poursuite des études sur les tracés alternatifs, objets de la phase 2 de l'opération, SNCF Réseau réalisera une nouvelle étude vibratoire sur le périmètre des tracés alternatifs.

Ces précisions seront ajoutées à l'étude d'impact au chapitre 6.3.8.

L'Ae recommande d'expliciter lors de l'enquête publique les mesures de compensation effectivement retenues et d'en présenter le mode de gestion pendant toute la durée d'exploitation de l'ouvrage.

Réponse du MO : L'étude d'impact sera actualisée dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique. Les impacts de la phase 2 et la démarche Eviter, Réduire, Compenser du projet seront notamment précisés. La gestion et le suivi de ces mesures seront précisés.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des effets cumulés en prenant en compte les effets directs, indirects et induits du projet.

Réponse du MO : Le chapitre 8 de l'étude d'impact sera mis à jour.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Réponse du MO : Les modifications apportées au résumé non technique après prise en compte des remarques de l'Ae-CGEDD seront mises en relief (couleur différente) comme dans le reste de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de justifier que le stationnement éventuel des trains transportant des matières dangereuses ne nécessite pas l'examen des dangers présentés par ces trains et de joindre au dossier une étude de dangers si nécessaire.

Réponse du MO : A l'heure actuelle la voie mère de Calais n'est pas concernée par le transport de matières dangereuses et à ce stade du projet, il n'est pas prévu qu'elle le soit, aucune étude de danger n'a donc été produite. Toutefois, si l'opérateur de l'autoroute ferroviaire a pour projet de faire circuler ce type de matières par fret sur l'infrastructure, il aura la charge de produire cette étude après consultation de SNCF Réseau.

Ces précisions seront ajoutées à l'étude d'impact au chapitre 4.9.2.

Synthèse de l'avis de l'Ae

Selon l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- la réduction des nuisances pour les riverains (bruit, vibrations et poussières) ;
- la prise en compte des risques naturels et industriels par le projet ;
- la préservation de la biodiversité locale ;
- l'amélioration de la sécurité et du confort des piétons au droit des passages à niveau et dans les aménagements associés : remplacement du pont Mollien et aménagement du carrefour entre la rue Mollien et la rue Descartes.

L'Ae note également que le projet participe à la réduction des incidences du transport routier des poids lourds.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur :

- la réduction des nuisances sonores ou vibratoires pour les riverains, notamment par la réalisation d'un tracé alternatif ;
- le suivi de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation portant tant sur les atteintes aux milieux naturels que sur les réductions des nuisances.

Commentaire du C.E. : *Le commissaire enquêteur pense qu'en ce qui concerne la phase 1 du projet, les principales préoccupations sont la réduction des nuisances et l'amélioration de la sécurité et du confort des piétons au droit des passages à niveau et de l'aménagement du carrefour rue Mollien/rue Descartes. SNCF Réseau semble avoir pris en compte ces incidences du projet mais il faudra rester vigilant sur le suivi des solutions apportées à ces problèmes afin éventuellement de les améliorer en cas d'insuffisance de protection.*

17 – Parcours de concertation

170 – Bilan de la concertation publique de 2018

SNCF Réseau a mené du 7 au 31 mai 2018 la phase de concertation en conformité de l'article 121-16 du code de l'environnement.

L'information du public a été relayée au travers différents supports de communication : presse locale (8 articles), affichage, brochures d'information, flyers, panneaux en mairie de Calais, panneau lumineux de la ville, site internet.

Le dispositif de participation du public mis en place a été le suivant :

- 3 réunions publiques dans les différents secteurs concernés : le 15 mai 2018 à 18 h, le 25 mai 2018 à 18 h et le 31 mai 2018 à 18 h ;
- 2 permanences : le 23 mai 2018 de 8h30 à 12h00 et le 26 mai 2018 de 10h à 12h et de 13h30 à 17h30.
- une adresse mail dédiée avec un formulaire d'expression en ligne ;
- un registre d'expression en mairie de Calais.

La participation du public a été la suivante :

- 142 personnes présentes, 116 prises de parole et 7 heures de débat lors des 3 réunions publiques ;
- 17 personnes rencontrées au cours des 2 permanences ;
- 17 avis et questions posées par l'intermédiaire du site internet ;
- Aucune observation sur le registre en mairie.

Dix-huit thématiques principales ont été abordées : protections acoustiques et vibratoires (24), bruits/vibrations/fissures (20), projet de contournement par l'est (13), augmentation du trafic (12), tracé alternatif Umicor (10), dépréciation de la valeur des biens (10), nuisances liées au technicentre (9), mesures compensatoires (8), impacts au-delà de la gare des Fontinettes (8), problématique des migrants (5), tracé par le milieu au niveau du technicentre (4), impacts liés à l'électrification de la voie (4), gestion des travaux et du trafic (4), conditions de transfert à la SEPD (4), éclairage de la voie (3), passage piéton rue Paul Bert (2), coût du projet (2), pont Mollien (2).

171 – Bilan de la concertation inter-services (CIS)

44 organismes ont été consultés par la Préfecture du Pas de Calais au démarrage de la démarche de concertation inter-services. Cette concertation a donné lieu à 14 retours pour avis. Le tableau ci-après recense les avis reçus et les réponses du maître d'ouvrage.

Service	Nature et détail de l'avis	Réponse du M.O.
Agglomération Grand Calais Terre et Mer	Avis avec demande de compléments techniques sur l'impact acoustique et l'impact vibratoire	Les mesures acoustiques sont définies sur une la base d'une étude menée en 2016 : soit les murs acoustiques, soit les renforcements d'huisseries répondent aux normes

		réglementaires. L'analyse des effets vibratoires réalisée également en 2016 ne met pas en évidence un risque pour la structure des bâtiments.
Ville de Calais	Avis avec demande de compléments techniques sur l'impact acoustique, l'impact vibratoire et la gestion du carrefour. Avis favorable pour les PN 161 et 84.	La gestion du carrefour sera réalisée en concertation avec le CEREMA. Pour les autres impacts voir réponse ci-dessus.
TRAPIL ODC	Avis favorable sans remarque	
Direction Générale de l'aviation civil	Avis avec recommandations concernant la servitude de dégagement de l'aéroport de Marck. La création de nouveaux champs magnétiques ne semble pas interférer avec les éléments de radionavigation	Sera étudié précisément lors de la phase 2 du projet.
Direction Régionale des Affaires Culturelles	Avis favorable sans remarque	
Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports et de la Cohésion Sociale	Avis avec demande de compléments techniques sur la circulation et accès	Les accès seront maintenus et si cela n'était pas possible en période de travaux, des itinéraires bis seront proposés.
Agence Régionale de Santé	Avis avec demande de compléments techniques notamment sur le suivi des mesures anti-bruit et anti-vibratiles	Des vérifications de l'efficacité des mesures acoustiques et vibratoires sont bien prévues.
Agence de l'eau	Avis favorable sans remarque	
Direction Départementale de la Sécurité Publique	Avis avec demande de compléments techniques sur le problème migratoire	Limiter les PN : n'est pas à l'ordre du jour ; Eclairage : a été mis en place dans la rue Duguay Trouin ; Protection : techniquement difficile de sécuriser l'accès aux convois entre la gare et le port. En conclusion il est essentiel de se positionner en amont sur la répartition des zones et des responsabilités.
Direction Départementale des Territoires et de la Mer	Avis avec demande de compléments : -environnement et biodiversité	L'étude d'impact sera complétée pour la zone « Goélands »

	-bruits et vibrations dans les zones qui seront peut-être construites à l'avenir -Installations terminales embranchées	La loi prévoit que l'aménageur d'un bâtiment à proximité d'une voie, doit prendre en compte le bruit de la voie dans sa conception. Les ITE sont des installations privées dont le maintien ou non est au choix du propriétaire.
Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement	Avis avec demande de compléments : -bruits et vibrations : ajouter un tableau quantitatif sur les niveaux vibratoires et acoustiques -socio-économie : à mettre à jour	Un effort de pédagogie supplémentaire a été fait dans l'étude d'impact pour décrire les mesures acoustiques. Une mise à jour sera réalisée dans le cadre de la phase 2
ONF	Avis favorable sans remarque	
SDIS	Avis avec demande de compléments : -en phase chantier : information pour garantir l'accès des secours -en phase d'exploitation : nature du fret transporté, matières dangereuses, impacts lors d'un incident / accident	Le GGD62 et le SDIS62 seront consultés et tenus informés tout au long de la phase travaux. La nature du fret est à la discrétion de l'exploitant. La servitude SEVESO a été intégrée aux études. La conception de la voie est conforme au règlement du PPRI.
Voies Navigables de France	Avis avec demande de compléments concernant l'arrêt éventuel de la navigation	Cet aspect a été intégré dans le cadre des travaux du Pont Mollien. Des échanges ont lieu entre SNCF Réseau et VNF pour cadrer les modalités de ce chantier

172 – Bilan de la phase de dialogue 2021

Comme annoncé en 2018, une nouvelle étape de dialogue territorial a été organisée de mi-décembre 2020 à début février 2021 sur trois secteurs identifiés : le secteur dit « Mollien », le secteur du Technicentre et le secteur dit « Duguay-Trouin ».

L'information du public a été relayée au travers de différents supports de communication : presse locale (2 articles), brochures d'information dans les boîtes aux lettres, flyers, site internet.

Trois rencontres dédiées aux riverains du projet, ont été organisées :

- pour le secteur dit « Mollien », le 19 janvier 2021 à 18 h 30 ;
- pour le secteur du Technicentre, le 20 janvier 2021 à 18 h 30 ;
- et pour le secteur dit « Duguay-Trouin, le 21 janvier 2021 à 18 h 30.

Et une réunion publique de synthèse tenue le 1er février 2021, afin de présenter les principaux points ayant émergé lors de la nouvelle phase de dialogue.

93 contributions ont été enregistrées : 54 lors des réunions sectorielles, 16 au moyen des cartes jointes aux bulletins d'information, 1 contribution en ligne, 2 par courriel, 5 lors de rendez-vous spécifiques et 15 lors de la réunion de synthèse

Six thématiques principales ont été abordées : opportunité du projet (13), contenu du projet/calendrier (15), tracés alternatifs (13), nuisances acoustiques et vibratoires (55), concertation (7) et autres sujets (9).

173 – Réunion publique du 16 septembre 2021

Une nouvelle réunion publique d'échange s'est tenue le 16 septembre 2021 au cours de la quelle SNCF Réseau a fait le point sur l'état d'avancement du dossier. Il s'en est suivi un échange avec la salle au cours duquel il est ressorti que les principales craintes des riverains sont les problèmes acoustiques et vibratoires.

174 – Délibérations des collectivités

Délibération du conseil municipal de la ville de Calais du 29 juin 2021

Avis favorable sous réserve que les mesures proposées par la Ville soient retenues, à savoir :

- étude de bruit après la réalisation des travaux ;
- remplacement de l'ensemble des portes et fenêtres des habitations des riverains concernés ;
- mur anti-bruit au niveau des rues Hoche et Cambronne ;
- installation de plateaux anti-vibratiles dans le secteur du technicentre à l'occasion de la rénovation des voies ;
- utilisation de la voie de service pour les trains de fret dans le secteur du technicentre ;
- remplacement des rails rue Duguay-Trouin par des rails soudés.

Délibération du conseil communautaire du 30 juin 2021

Avis favorable sous réserve que les mesures proposées par la Ville de Calais soient retenues.

175 – Avis de la DRAC

« …Les travaux, constructions ou aménagements cités en objet, dont vous m'avez adressé le dossier conformément aux textes visés, ne sont pas susceptibles, selon les informations dont nous disposons actuellement, d'affecter des éléments du patrimoine archéologique….

…Cependant et conformément au code du Patrimoine, j'attire votre attention dur l'obligation de déclaration immédiate en cas de découverte de vestiges archéologiques faites au cours des travaux… »

18 – Composition du dossier d'enquête

Le dossier soumis à enquête publique se présente sous deux formats :

- format papier de forme A3 de 798 pages soit 1596 pages de format A4;
- format dématérialisé (https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-voie-mere-calais).

Ils sont composés des mêmes pièces Ils comprennent :

Registre d'enquête
Registre format papier, signé et paraphé par le commissaire enquêteur.

Copie de la décision du 28 octobre 2021 portant ouverture de l'enquête publique, prise par Madame la Directrice territoriale des Hauts de France de SNCF Réseau

Pièce guide de lecture…….1 page

Pièce A : Notice explicative……12 pages

Chapitre 1 : Introduction
Chapitre 2 : Nom et adresse du demandeur
Chapitre 3 : Eléments juridiques et administratifs
Chapitre 4 : Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative au projet
Chapitre 5 : Organisation et déroulement de l'enquête
Chapitre 6 : Au-delà de l'enquête publique environnementale
Chapitre 7 : Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
Chapitre 8 : Appréciation sommaire du coût du projet
Chapitre 9 : Maîtrise foncière

Piéce B : Etude d'impact et ses annexes……588 pages

Pièce B1 : Dossier d'étude d'impact environnemental

Chapitre 1 : Introduction
Chapitre 2 : Résumé non technique
Chapitre 3 : Description du projet
Chapitre 4 : Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet
Chapitre 5 : Définition du scénario de référence et évolution
Chapitre 6 : Analyse des effets du projets et mesures prévues

Chapitre 7 : Mesures compensatoires
Chapitre 8 : Effets cumulés avec les projets connus
Chapitre 9 : Esquisse des principales solutions de substitution et raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu
Chapitre 10 : Compatibilité du projet avec les plans, schémas, programmes et documents d'urbanisme
Chapitre 11 : Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation
Chapitre 12 : Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet
Chapitre 13 : Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits par la collectivité
Chapitre 14 : Présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et l'évaluation des effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré
Chapitre 15 : Difficultés rencontrées et limites
Chapitre 16 : Auteur des études
Chapitre 17 : Historique des modifications

Pièce B2 : Résumé non technique

Pièce B1 : Annexes

Annexe 1 : Diagnostic écologique
Annexe 2 : Diagnostic écologique – atlas cartographique
Annexe 3 : Etude vibrations
Annexe 4 et 4 bis : Etude acoustique
Annexe 5 : Etude des points noirs de bruit
Annexe 6 : Charte d'engagement relative à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques
Annexe 7 : Bilan socio-économique
Annexe 8 : Bilan carbone

Pièce C : Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse du maître d'ouvrage…….29 pages

Chapitre 1 : Avis de l'autorité environnementale
Chapitre 2 : Complément du maître d'ouvrage suite à l'avis délibéré de l'autorité environnementale

Pièce D : Autres avis émis sur le projet……168 pages

1. Bilan de la concertation 2018
2. Déclaration d'intention
3. Bilan de la concertation inter services
4. Bilan de la phase de dialogue de 2021
5. Compte-rendu de la réunion publique d'information du 16 septembre 2021
6. Délibérations des collectivités
7. Avis de la DRAC

Chapitre 2 – ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

20 – Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n°E 21000085/59 du 07 octobre 2021, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique demandé par Madame la Directrice Territoriale Hauts-de-France de SNCF Réseau ayant pour objet la déclaration de projet de la phase 1 de l'opération de modernisation de la Voie Mère entre le port et la gare de Calais.

21 – Arrêté d'organisation de l'enquête

Par décision du 28 octobre 2021 Madame la Directrice Territoriale Hauts-de-France de SNCF Réseau a notamment fixé :

- la durée de l'enquête du 22 novembre 2021 à 9 h 00 au 23 décembre 2021 à 17 h 00 inclus soit 32 jours consécutifs ;
- le siège de l'enquête est fixé en Mairie de Calais, Service de l'Urbanisme, 9 rue Paul Bert, 62100 CALAIS ;
- les permanences du commissaire enquêteur seront tenues en Mairie de Calais, Service de l'Urbanisme, 9 rue Paul Bert, 62100 CALAIS :
    - le lundi 22 novembre 2021 de 9 h à 12 h ;
    - le jeudi 02 décembre 2021 de 14 h à 17 h ;
    - le mercredi 08 décembre 2021 de 14 h à 17 h ;
    - le vendredi 17 décembre 2021 de 14 h 30 à 17 h 30 ;
    - le jeudi 23 décembre 2021 de 14 h à 17 h.
- les modalités de la publication et de l'affichage de l'enquête ;
- les modalités de dépôt des observations et propositions par le public :
    - soit sur le registre papier disponible sur le lieu de l'enquête publique aux heures d'ouverture du service ;
    - soit à partir du poste informatique dédié à l'enquête publique et mis à la disposition du public sur le lieu de l'enquête ;

- soit par courrier adressé à Mr Marc LEROY, commissaire enquêteur, Projet de modernisation de la voie mère de Calais, Mairie de Calais, Service de l'urbanisme, 9 rue Paul Bert, 62100 CALAIS ;
- soit sur le registre en ligne disponible sur le site internet suivant : https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-voie-mere-calais ;
- soit par courriel à l'adresse suivante : enquete-publique-voie-mere-calais@mail.registre-numérique.fr

22 – Rencontre avec le maître d'ouvrage et autres réunions préparatoires

Le 18 octobre 2021, je me suis rendu à la direction territoriale de SNCF Réseau, Tour de Lille, 17ème étage, 100 Boulevard de Turin, 59777 EURALILLE de la CAGCTM où j'ai rencontré Monsieur Frédéric LECONTE, Directeur de projet, Monsieur Jean-Philippe PICHET, Directeur du Pôle maîtrise d'ouvrage et environnement durable, Monsieur Bernard COMBLE, responsable environnement, Madame Anne-Sophie DEMOLINS , responsable communication, Monsieur Charles TAFFIN , assistant au directeur d'exploitation et Madame Hélène GOSSET, assistante du responsable d'exploitation. Le projet et toute la procédure pour y parvenir, y compris celle de la concertation préalable, m'ont été présentés. Nous avons ensuite défini les modalités d'organisation de l'enquête publique en vue de l'établissement de l'arrêté d'enquête. Cet arrêté m'a par la suite été transmis en projet en vue de l'obtention de mon accord.

Le 26 octobre 2021, je me suis rendu en mairie de Calais où j'ai rencontré Messieurs LECONTE et TAFFIN, ainsi que Madame Lucie LANNOY, responsable Urbanisme à la Mairie de Calais. Dans un premier temps nous avons mis au point les dernières modalités et organisation de l'enquête, puis je me suis rendu avec Messieurs LECONTE et TAFFIN sur les lieux du projet. L'intégralité du projet et des travaux m'ont été présentés et expliqués.

Le 10 novembre 2021 avec Messieurs LECONTE et TAFFIN, nous avons eu une visioconférence dirigée par Monsieur SIMPLOT, responsable à CDV Événements Publics, société retenue par SNCF Réseau, pour la mise en place d'un registre numérique, en vue d'être formés à l'utilisation de ce registre.

Le 19 novembre 2021 je me suis rendu en Marie de Calais où j'ai rencontré Madame LANNOY à qui j'ai remis le dossier visé par mes soins ainsi que le registre coté et paraphé. Elle m'a présenté la borne informatique destinée au public, que nous avons pu tester avec succès, et nous avons mis au point les dernières modalités d'accueil du public.

23 –Publicité de l'enquête

230 – Publicité légale

Conformément aux textes en vigueur, l'enquête a fait l'objet des publications suivantes :

- Premières parutions :
  - La Voix du Nord du vendredi 05 novembre 2021 ;
  - Nord Littoral du vendredi 05 novembre 2021 ;
- Secondes parutions :
  - La Voix du Nord du 23 novembre 2021 ;

- Nord Littoral du 23 novembre 2021.

231 – Affichage

L'affichage réglementaire prescrivant la mise à l'enquête publique ayant pour objet la déclaration de projet de la phase 1 de l'opération de modernisation de la Voie Mère entre le port et la gare de Calais a été effectué dans la mairie de Calais, à l'annexe urbanisme de la mairie et sur le terrain à 30 endroits différents à proximité du projet. Cet affichage a été fait dans le délai légal des 15 jours précédents le début de l'enquête. Il a fait l'objet d'un procès-verbal de constat avec photos, dressé par Maître Vincent TAHON, huissier de justice à Bapaume, le 04 novembre 2021. Un second procès-verbal de constat avec photos a été dressé par Me TAHON, huissier de justice sus-nommé, le 08 décembre 2021.
Cet affichage est resté en place jusqu'à la fin de l'enquête ainsi que j'ai pu le constater.

232 – Autres publicités

Le dossier de l'enquête était également disponible sur le site internet https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-voie-mere-calais.

Des plaquettes d'information ont également été mises à la disposition du public en Mairie de Calais.

L'enquête publique a été annoncée, notamment le 22 novembre 2021, lors des bulletins d'informations sur RFM Nord.

24 – Modalités de l'enquête

Elle s'est déroulée du 22 novembre 2021 à 9 h 00 au 23 décembre à 17 h 00 inclus.

Outre sur le registre d'enquête disponible à la Mairie de Calais, Annexe Urbanisme, les observations pouvaient aussi être transmises soit par courrier postal, soit par courriel ou être déposé sur le registre numérique ainsi que le prévoyait l'arrêté d'enquête ci-dessus relaté.

Dans le lieu de permanence, le commissaire enquêteur a pu recevoir le public dans une salle au rez-de-chaussée, accessible aux personnes à mobilité réduite et où la confidentialité était assurée. J'ai pu constater qu'à chaque permanence, l'affichage était en place, le dossier papier et le registre papier étaient à la disposition du public et la tablette numérique était également accessible au public et en fonction.

25 – Déroulement des permanences

Ces permanences se sont tenues les :

- lundi 22 novembre 2021 de 9 h à 12 h :
    - Mr Claude DEMASSIEUX va déposer ultérieurement un document ;
    - Mr MATTE, représentant l'Association Citoyens et Citoyennes du Calaisis pour le Climat, va déposer ultérieurement un document ;
    - visite d'un journaliste de Nord Littoral qui a demandé quelques renseignements sur le déroulement de l'enquête ; aucune autre visite.

- jeudi 02 décembre 2021 de 14 h à 17 h :
    - Mr PLÉ a demandé des renseignements.
- mercredi 08 décembre 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 :
    - Mr et Mme Jean-Marc COLIN ont demandé des renseignements ;
    - Mr Jean-Benoît PROBST a demandé des renseignements ;
    - Mr Bruno DIEFFENBACH favorable au projet mais demande des aménagements (mur anti-bruit transparent, création d'un rond-point, etc…) ;
    - Messieurs FAUQUET, LAPOTRE et RENAUT, dockers pour confirmer l'observation qu'ils ont déjà faite ;
    - Mr et Mme VAN TITTELBOOM : grandes nuisances dues aux vibrations et non-respect de la vitesse.
- vendredi 17 décembre 2021 de 14 h 30 à 17 h 30 :
    - Mr Jean-René HOCHART constate qu'il n'a vu personne pour les mesures et demande le remplacement des menuiseries ;
    - Mme DUQUENE a remis un courrier de Mr Claude DEMASSIEUX ;
    - Mme Valérie SABLONS demande un mur anti-bruit transparent et que toutes ses menuiseries soient changées et déplore l'absence de visite pour les mesures.
- jeudi 23 décembre 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 :
    - Mme PAVIE, Messieurs LEUSSIER et MATTE sont passés pour vérifier la bonne réception de leur contribution sur le registre numérique ;
    - J'ai annexé au registre un courrier de Monsieur Jean-Pierre GOUVERNEUR parvenu au siège de l'enquête.

26 – Déroulement de l'enquête

Cette enquête s'est déroulée sans incident. Les permanences ont été effectuées aux dates et heures prévues. Au cours de l'enquête aucune anomalie n'a été constatée tant sur le registre que dans le dossier.

27 – Clôture du dossier et notification du procès-verbal de synthèse

Cette enquête a été clôturée le 23 décembre 2021 à 17 heures. Le registre d'enquête a été clôturé et emporté par le commissaire enquêteur le même jour.

Le procès-verbal de synthèse, annexé aux présentes, a été remis à SNCF Réseau le 29 décembre2021. L'accusé de réception de cette remise est daté du même jour.

Par courrier du 11janvier 2022, SNCF Réseau a transmis au commissaire enquêteur son mémoire en réponse dont l'original demeurera joint et annexé aux présentes.

Chapitre 3 – LA CONTRIBUTION PUBLIQUE

30 – La relation comptable des observations

Au cours de cette enquête, 32 contributions ont été enregistrées : 10 courriels, 9 sur le registre numérique et 13 sur le registre papier dont 2 courriers. Un seul doublon a été noté : les contributions E 23 et R 32. Si le contact physique avec un commissaire enquêteur à l'occasion d'une permanence est toujours apprécié, on constate que l'utilisation d'internet devient significative tant au niveau de l'information du public qu'au niveau de son expression. Il y a eu 131 visites du site internet pour 73 visiteurs, 115 visualisations de documents et 59 téléchargements. On remarquera également que certaines contributions reprennent le même courrier soit intégralement, soit complétés de remarques personnelles : E 7, E 11, E 12, @ 13, E 22, et E 23.

Malgré la publicité faite pour l'enquête et le nombre de visiteurs du site internet, le nombre de contributions est relativement peu élevé. On aurait pu penser le contraire compte-tenu de la bonne participation du public lors des réunions préalables.

31 – Analyse des observations

Les principaux thèmes qui ressortent de ces contributions sont :

- les vibrations et les conséquences qui en découlent (dégâts, fissures, valeur de la maison….) : E2, E3, @6, E7, @8, E11, E12, @13, R18, E22, E23, E26, R29 ;
- le bruit avec des demandes d'extension des mesures d'isolation avec notamment le remplacement plus conséquent des huisseries : E2, E3, @6, E7, @8, E11, E12, @13, E22, E23, @24, E26, R28, R29, R30 ;
- et des interrogations sur les études d'impact sur le bruit et les vibrations qui ont été faites (« *on n'a jamais vu personne, comment peut-on indiquer des mesures sans entrer dans les maisons ?.....)* : @6, E7, E11, E12, @13, E22, E23, R28, R29, R30 ;
- les divers autres sujets abordés par les contributeurs sont :
    - observations concernant la phase 2 du projet (hors sujet) : @4, E5, R16, @20 ;
    - demandes pour un mur anti-bruit transparent : R16, R30 ;
    - demandes pour un passage au centre du réseau au niveau u technicentre : E7, E11, E12, @13, E22, E23, R29 ;
    - divers : @21 (réaménagement stratégique, préservation de la qualité de vie et préservation écologique), R29 (tracé par l'Est) ;
    - favorables au projet présenté : @19 et @25.

Chapitre 4 – CLOTURE DU RAPPORT

Sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté en fixant les modalités.

Les conditions d'accueil du commissaire enquêteur dans les lieux des permanences étaient satisfaisantes.

La coopération de SNCF Réseau et de la Mairie de Calais ont été très satisfaisantes.

La mise à disposition au public des dossiers d'enquête (papier et numérique) n'a soulevé aucune difficulté particulière.

L'avis et les conclusions du commissaire enquêteur relatifs à la déclaration de projet portant sur la phase 1 de l'opération de modernisation de la Voie mère entre le port et la gare de Calais sont rapportés dans un document distinct des présentes mais joint à ces dernières.

ANNEXES :

Annexes principales :

- récépissé de remise du procès-verbal de synthèse ;
- mémoire en réponse.

Autres annexes :

- copie des insertions légales ;
- copie du procès-verbal de constat d'affichage du 04 novembre 2021 ;
- copie du procès-verbal de constat d'affichage du 08 décembre 2021 ;
- courrier d'envoi du mémoire en réponse du 11 janvier 2022 ;

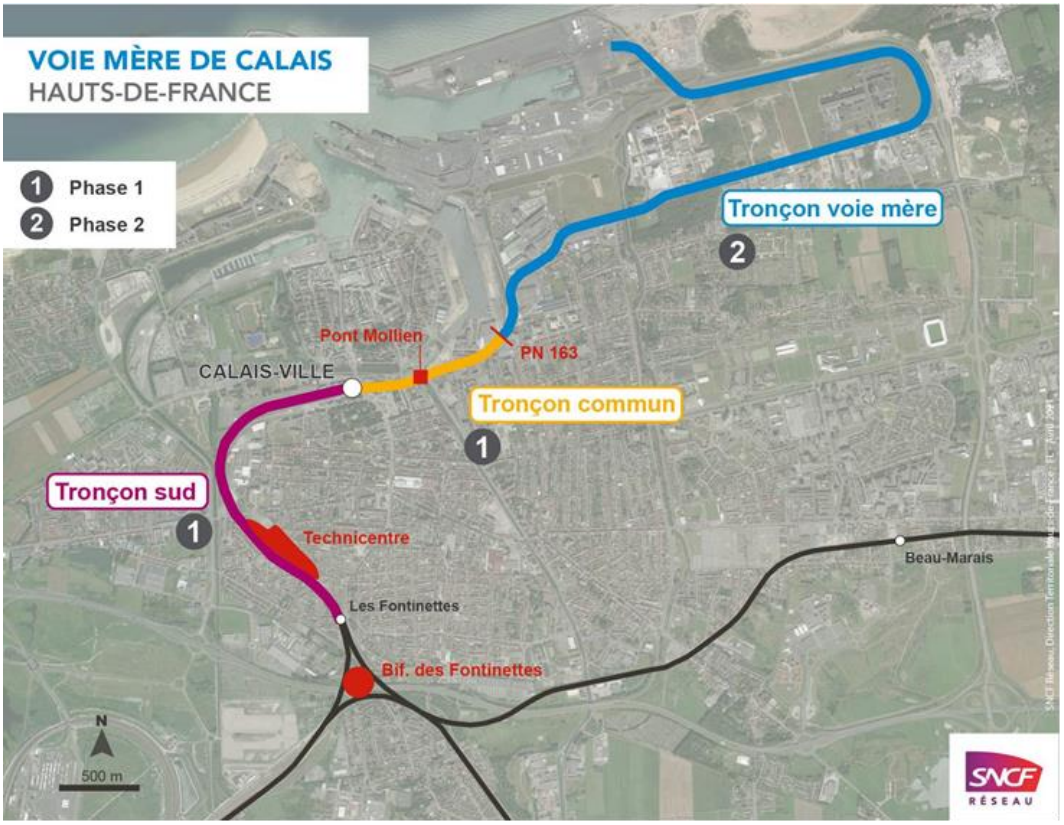
Fait à Delettes le 20 janvier 2022
Le commissaire enquêteur
Marc LEROY

ENQUETE PUBLIQUE

RELATIVE A LA PHASE 1 DU PROJET DE MODERNISATION DE LA VOIE MERE DU PORT DE CALAIS

Enquête publique conduite du 22 novembre 2021 au 23 décembre 2021

MEMOIRE EN REPONSE DE SNCF RESEAU AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE



PRESENTATION DU MEMOIRE EN REPONSE

L'enquête publique relative à la phase 1 de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais s'est tenue du 22 novembre 2021 au 23 décembre 2021 en application de l'article L.123-1 du Code de l'Environnement en vue de la prise par SNCF Réseau d'une déclaration de projet telle que prévue à l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

L'ensemble des contributions formulées par le public pendant l'enquête publique a été transmis par le commissaire enquêteur dans son Procès Verbal de synthèse en date du 29 décembre 2021.

32 contributions différentes ont été recueillies sur les registres papier, le registre numérique et le courriel de l'enquête :

- 13 contributions ont été reçues sur le registre papier, dont 2 courriers.
- 10 contributions ont été reçues sur le courriel de l'enquête ;
- 9 contribution ont été reçues sur le registre numérique ;

Le présent mémoire apporte une réponse aux différentes remarques et observations recueillies par le commissaire enquêteur (réponse de SNCF Réseau en caractères italiques de couleur rouge).

Il se base sur le procès verbal du commissaire enquêteur remis à SNCF Réseau d'une part en version papier et d'autre part en version informatique « Word ». Conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du Code de l'environnement, ce mémoire en réponse est transmis par SNCF Réseau dans un délai de 15 jours.

SOMMAIRE DU MEMOIRE EN REPONSE

Les différentes contributions et leur réponse sont listées dans le sommaire suivant :

1. @1 - JOYE CAROLINE - CALAIS 4
2. E2 - JEROME PLE 5
3. E3 – JULES MOREAU 8
4. @4 - RENAUT DAVID - CALAIS 11
5. E5 – SYNDICAT DOCKERS CGT 12
6. @6 - BARBIER LAURENT - CALAIS 13
7. E7 - PROBST, JEAN-BENOIT 15
8. @8 - EVELYNE & CHRISTIAN YVES - CALAIS 24
9. R9 – CLAUDE DEMASSIEUX 28
10. R10 – MESSIEURS LEUSSIER ET MATTE 29
11. E11 - DIDIER GUIGNARD 30
12. E12 - LAPOTRE.CHRISTIAN@FREE.FR 40
13. @13 - COLIN JEAN-MARC - CALAIS 49
14. R14 – JEAN-MARC COLIN 54
15. R15 – JEAN-BENOIT PROBST 55
16. R16 – BRUNO DIEFFENBACH 56
17. R17 – FAUQUET, LAPOTRE ET RENAUT 57
18. R18 – VAN TITTELEBOOM 58
19. @19 - STELLBRINK FRANCK 60
20. @20 – COPPITTERS JEAN-PIERRE - CALAIS 62
21. @21 - ASSOCIATION LES 4 C ASSOCIATION LES 4 C - CALAIS 64
22. E22 - PROBST GAELE 88
23. E23 - JEANPIERRE GOUVERNEUR 97
24. @24 - CHRISTY LOLLITA - CALAIS 106
25. @25 - PETILLON ANTHONY 108
26. E26 - GARBECAROLE@LAPOSTE.NET 112
27. E27 - ANTHONY PETILLON 114
28. R 28 – HOCHART JEAN-RENE 115
29. R 29 – DEMASSIEUX CLAUDE 116
30. R 30 – SABLONS VALERIE, RUE DE CAMBRONNE 128
31. R 31 – MME PAVIE ET MESSIEURS LEUSSIER ET MATTE 130
32. R 32 – GOUVERNEUR JEAN-PIERRE 131
33. QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR 132

1. @1 - JOYE CAROLINE - CALAIS

Date de dépôt : Le 22/11/2021 à 19:37:15
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Avis sur tracé alternatif
Contribution :
Bonjour,

J habite au 350 rue duguay trouin à Calais en face des maisons où passe actuellement la voie mère. Les informations ici données sont beaucoup plus claires et je vous en remercie. A mon avis le tracé alternatif Nord serait le mieux. Etant éloigné d un maximum d habitation et le plus direct vers le petit port et le port ferry cela serait le plus pratique. De plus cette voie ferrée laissée à l abandon au niveau du quai de la Loire est un vrai dépotoir, au niveau pratique et esthétique est dévalorisant pour la ville alors que les touristes sont amenés à y passer. Cela lui redonnerai de l attrait tout en facilitant le calme des riverains proches. Merci d avoir pris en compte mon avis. Bonne journée à vous.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Les tracés alternatifs font partie de la deuxième phase de l'opération et feront l'objet d'une nouvelle enquête publique. Ces nouveaux tracés sont actuellement en phase d'étude préliminaire dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

Les étapes à venir tiendront compte des avis des riverains, notamment à travers les futures concertations et procédures de participation du publique.Une enquête publique dédiée sera nécessaire pour cette deuxième phase du projet.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

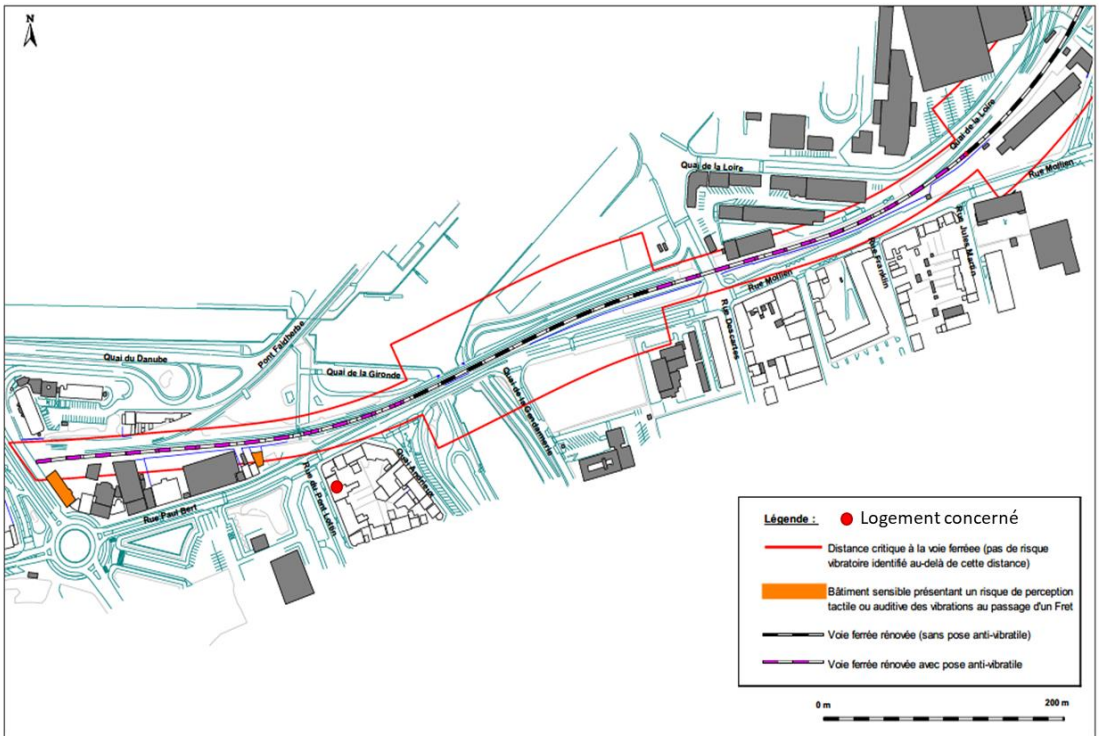
2. E2 - JEROME PLE

Date de dépôt : Le 03/12/2021 à 12:11:36
Lieu de dépôt : Par email
Objet : Avis et requête sur l enquête publique
Contribution :
Bonjour Suite à mon entretien avec M Leroy ce jeudi 2 décembre 2021, je vous adresse ce courrier. Mr Plé Jérôme , habitant 74 rue du pont lottin à calais depuis 2007 . Mon habitation se trouve à une vingtaine de mètre de la voie mère. Il se trouve que depuis plusieurs mois le passage des trains qui n'était qu'au début un simple passage d'une locomotive, est devenu un vrai cauchemar. En effet depuis ces passages incessant , je retrouve des fissures au plafond des différentes pièces de la maison aussi bien aux étages qu'au rez-de-chaussée de chaussée. Pour preuve après dégâts des eaux , un plafond a été refait entièrement par un professionnel fin septembre de cette année et depuis mi novembre soit a peine un mois et demi après la fin des travaux j'ai constaté une nouvelle fissure sur ce plafond refait à neuf. Je mentionne également la gène sonore occasionnée par le passage des multiples convois ferroviaires et le Klaxon de la locomotive car la maison se trouve en face d une traversée piétonne de la voie mère; Je passe outre les vibrations ressenties jusqu'au différents cadres accrochés dans la maison , au lit , aux barres de la rallonge de table qui claquent bruyamment à chaque passage de convois aux murs et fenêtres ….la liste est longue bref toute la maison les occupants y compris . Voilà que dire de plus que cette même maison que nous devions vendre d'ici deux ans se trouve bien fort décotée. Nous comptons sur les travaux (murs antibruit et plateaux anti vibratiles) pour réduire considérablement les gènes occasionnées. Je vais me renseigner pour la prise en charges des diffèrents travaux des dégâts occasionnés dans ma maison
Cordialement Mr Plé
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

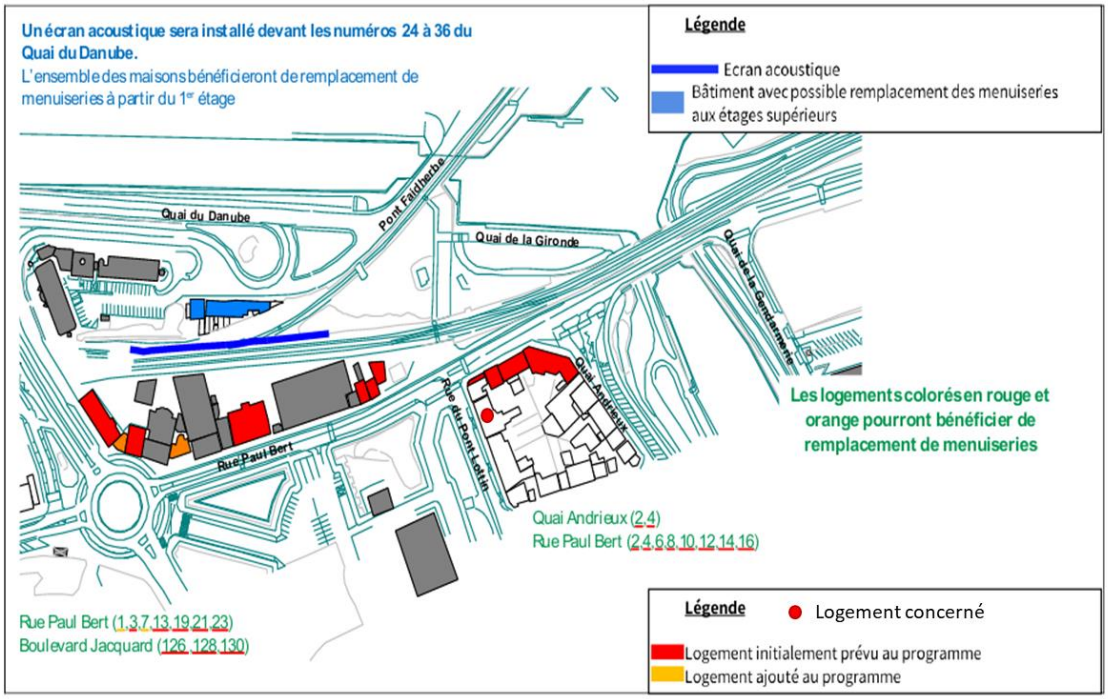
Dès la première phase de l'opération, les travaux de renouvellement complet de la voie intègrent la pose de tapis antivibratiles au niveau de la voie ferrée située en face de la rue du Pont Lottin. La mise en œuvre du traitement antivibratile, qui n'existe pas dans la situation actuelle, permet de réduire significativement les zones d'impacts vibratoires potentiels.

Le schéma suivant, présent dans l'étude d'impact, l'illustre :



En outre, les études acoustiques indiquent que le niveau sonore généré par le projet au niveau de l'habitation localisée au 74 rue du pont Lotin ne présente pas de dépassement des seuils acoustiques en vigueur.

C'est pourquoi cette habitation n'est pas retenue dans le programme de protections acoustiques mis en place dans le cadre du projet (voir figure ci-après).



Enfin, afin de supprimer la gêne occasionnée par les klaxons au niveau du passage à niveau piéton, des avertisseurs lumineux vont être mis en place au cours du 1er semestre 2022. Ils permettront aux conducteurs de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Avis du commissaire enquêteur : La pose d'un tapis antivibratile est bien prévu dans ce secteur et devrait normalement atténuer les effets des passages des convois. En ce qui concerne le bruit cela sera à vérifier après les travaux.En ce qui concerne la décote de la maison, je pense que lors de l'acquisition cet immeuble n'a pas été faite à la valeur du marché compte tenu de sa situation et par conséquent la décote ne doit pas être importante mais cela dépend également de la fluctuation du marché immobilier.

3. E3 – JULES MOREAU

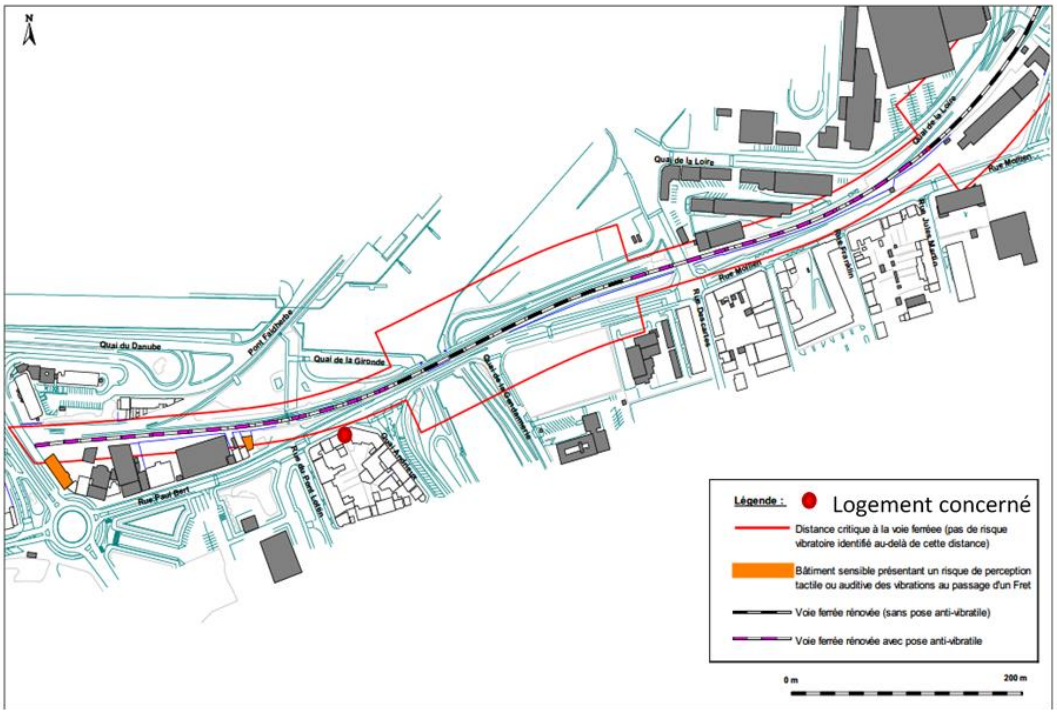
Date de dépôt : Le 02/12/2021 à 21:52:39
Lieu de dépôt : Par email
Objet : Enquête publique voie mère
Contribution :
Petit retour d'avis sur les travaux prévus sur la voie mère , habitant 12 rue paul bert nous sommes impacté ; Déçus par les mesures prises , remplacement de fenêtre uniquement (qui n'ont pas lieu d'être chez nous du fait qu'elles sont récentes) , aucune mesures contre les vibrations et le bruit. Quid de la dévalorisation de la valeur de notre maison mitoyenne ? Délais anormalement longs des travaux prévus Il serait intéressant que les responsables et décideurs se rendent sur place lors des passages de convoi pour constater les nuisances que ce soit les vibrations et le bruit (en pleine nuit notamment) Cordialement Jules Moreau Envoyé à partir de Courrier pour Windows
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Des protections contre les vibrations et les nuisances sonores sont bien prévues au 12, rue Paul Bert.

En effet, dès la première phase de l'opération, les travaux de renouvellement complet de la voie intègrent la pose de tapis antivibratiles au niveau de la voie ferrée. La mise en œuvre du traitement antivibratile, qui n'existe pas dans la situation actuelle, permet de réduire significativement les zones d'impacts vibratoires potentiels.

Le schéma suivant, présent dans l'étude d'impact, l'illustre :



Concernant les protections acoustiques, l'habitation localisée au 12 rue Paul Bert bénificiera d'un remplacement de menuiseries sur son second étage.

De manière plus générale, le choix des remplacements de menuiseries s'est fait à cet endroit en fonction des possibilités techniques qui ne permettaient pas la mise en place d'un écran acoustique. Cette solution a été présentée durant les différentes phases de concertations et de dialogue territorial.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Avis du commissaire enquêteur : Pour Monsieur MOREAU, le remplacement des boiseries à l'étage ne sera peut-être pas nécessaire compte tenu, d'après ses déclarations, qu'elles sont récentes (sauf si les matériaux proposés sont plus performants).Il souhaite seulement que les mesures de protection soient réalisées le plus rapidement passible compte tenu des nuisances qu'il subit actuellement. Quant à la décote de la maison voir la réponse E2.

4. @4 - RENAUT DAVID - CALAIS

Date de dépôt : Le 03/12/2021 à 14:41:39
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Voie mere Calais
Contribution :
Bonjour,

Nous faisons part de l'enquête publique, concernant les travaux de modernisation de la voie mère.
Pour nous la meilleur des solutions serait la phase 2 tracé Unicore, nous ne pouvons pas nous permettre un arrêt d'activité, le temps des travaux de cette voie.
Car effectivement si il y a un arrêt d'activité, il y aura impérativement des conséquences dramatiques pour des familles Calaisiennes en précarité, ainsi qu'une hausse du chômage.
Sans oublier le temps de remise en route des sillons, des transporteurs, qui apprêt chaque arrêts met un temps considérable avant une reprise de rotation correcte.
Veuillez agréer Monsieur Leroy L 'expression de nos salutations distingués,
Cordialement.
Syndicat C.G.T Dockers de Calais
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Concernant le tracé alternatif par Umicore, cela fait partie de la deuxième phase de l'opération qui fera l'objet d'une nouvelle enquête publique. Les nouveaux tracés alternatifs, dont le tracé par Umicore, sont actuellement en phase d'étude préliminaire dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

Quel que soit le tracé retenu, des solutions seront mises en place pour garantir la continuité de l'activité ferroviaire, y compris pendant la phase de travaux.

C'est d'ailleurs ce qui a déjà été fait dans le cadre des travaux de la phase 1 de l'opération puisque des négociations ont été menées avec l'exploitant ferroviaire afin de minimiser les impacts du chantier sur ses circulations ferroviaires.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

5. E5 – SYNDICAT DOCKERS CGT

Date de dépôt : Le 03/12/2021 à 16:03:54
Lieu de dépôt : Par email
Objet :enquête publique voie mère du port de Calais
Contribution :
Bonjour,
Nous faisons part de l'enquête publique, concernant les travaux de modernisation de la voie mère.Pour nous la meilleur des solutions serait la phase 2 Unicore, nous ne pouvons pas nous permettre un arrêt d'activité, le temps des travaux de cette voie.Car effectivement si il y a un arrêt d'activité, il y aura impérativement des conséquences dramatiques pour des familles Calaisiennes, ainsi qu'une hausse de chômage.Sans oublier le temps de remise en route des sillons, des transporteurs, qui après chaque arrêt met un temps considérable avant une reprise de rotation correcte.
Veuillez agréer Monsieur Leroy l'expression de nos salutations distingués, Cordialement.
Fauquet René Secrétaire général Dockers de Calais
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Concernant le tracé alternatif par Umicore, cela fait partie de la deuxième phase de l'opération qui fera l'objet d'une nouvelle enquête publique. Les nouveaux tracés alternatifs, dont le tracé par Umicore, sont actuellement en phase d'étude préliminaire dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

Quel que soit le tracé retenu, des solutions seront mises en place pour garantir la continuité de l'activité ferroviaire, y compris pendant la phase de travaux.

C'est d'ailleurs ce qui a déjà été fait dans le cadre des travaux de la phase 1 de l'opération puisque des négociations ont été menées avec l'exploitant ferroviaire afin de minimiser les impacts du chantier sur ses circulations ferroviaires.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

6. @6 - BARBIER LAURENT - CALAIS

Date de dépôt : Le 07/12/2021 à 00:26:24
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Rue Colbert ???
Contribution :
Bonjour, je viens d'acheter au mois d'octobre une maison rue Colbert qui se trouve a 10 mètres à vol d'oiseaux du technicentre. J'ai étais mis au courant de cette extension par un tract édité par l'association "défense des riverains de la voie Mère" et depuis j'essaye de m'informer sur les avancées de ce dossier.
Aussi j'ai appris que la rue Colbert ne serait pas retenue du tout dans le projet de remplacement de menuiserie ni par le mur antibruit, pourtant personne n'est venu à ma rencontre effectué le relevé acoustique de mon habitation et je dois dire qu'avec un trafic de 30 passages quotidiens, j'ai peur en l'avenir.
Enfin, j'ai pu noter dans le compte rendu d'une réunion publique que le directeur du technicentre affirmait que la rue Colbert était surtout impactées par l'activité du Technicentre que par le trafic ferroviaire; c'est peut être le cas aujourd'hui avec le trafic actuel, quand sera t'il demain? De qui plus est, qui dit plus de trafic journalier dit plus d'activités pour le technicentre et personnellement certain trains qui circulent plus vite que d'autres, je les entends et je ressens les vibrations.
Pour toutes ces raisons et vu la proximité de la rue Colbert avec la voie ferré, je ne comprend pas pourquoi nous sommes laissés pour compte dans ce dossier. Au final nous serons autant impactés que nos voisins des rues Stephenson, des Fontinettes, du Cheval Gris et Cambronne et diligenter une étude de mesure de bruit rue Colbert serait quand même un minimum.
En espérant que vous prendrez en compte mon ressenti personnel et ma frustration.
Cordialement.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Des relevés et des modélisations acoustiques ont été effectués rue Colbert dans le cadre de ce dossier. Ces données sont indiquées dans l'étude d'impact au niveau du chapitre 6.3.6 sur les impacts acoustiques (voir les points de modélisation 75 et 76).

Ces simulations montrent que, malgré l'augmentation de trafic attendue, les augmentations de bruit restent inférieures aux seuils réglementaires.

De plus, le bruit ferroviaire enregistré rue Colbert correspond à l'activité du technicentre. Cette activité étant indépendante du transport fret, elle n'est donc pas liée au projet de la voie mère et à l'augmentation du trafic fret attendue.

Ainsi, il n'est donc pas envisagé de protections au niveau de la rue Colbert dans le cadre de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais.

SNCF Réseau précise qu'il est possible de s'informer sur le projet en consultant régulièrement le site internet du projet à l'adresse suivante : www.sncf-reseau.com/voie-mere-calais ou en écrivant à l'adresse mail du projet : projet-calais@reseau.sncf.fr

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

7. E7 - PROBST, JEAN-BENOIT

Date de dépôt : Le 08/12/2021 à 18:23:49
Lieu de dépôt : Par email
Objet : Contribution Jean-Benoit PROBST
Contribution :
Monsieur le commissaire enquêteur, Vous trouverez ci-joint ma contribution à l'enquête publique. Cordialement, Jean-Benoit PROBST Jean-Benoit ProbstFrance Human Resources & HSEP MGRGrafTech France S.N.C.Rue des GarennesCalais, Calais France 62100Phone: +33 3 21 19 14 43Mobile: 0603979392Jean-Benoit.Probst@graftech.comlogo2.png
Pièce(s) jointes(s) :

Télécharger la pièce jointe originale (Contribution JB PROBST enquete publique 12 2021.pdf)
Document : Contribution JB PROBST enquete publique 12 2021.pdf, page 1 sur 4

Contribution de Mr Jean-Benoit PROBST résidant 24, Quai du Danube à Calais et Président de l'association des riverains de la voie mère, à l'enquête publique « Modernisation de la voie ferrée entre le port de Calais et la gare de Calais Ville » ayant lieu du 22/11 au 23/12/2021

Monsieur le commissaire enquêteur,

La justification économique du projet d'extension Calais Port 2015, reposait sur le développement du trafic de fret, notamment ferroviaire, avec le développement du ferroutage et du transport de remorques non accompagnées.
C'est pourquoi, la construction d'une nouvelle voie ferrée de contournement par l'Est était prévue (enquête publique de 2012). Mais ce projet n'a pas été porté par les décideurs politiques de l'époque (Etat et Conseil régional).
Le projet d'embranchement ferroviaire vers l'Est, pourtant repris parmi les priorités dans le bilan du débat public, n'était plus qu'une option dans l'enquête publique qui parlait de ce raccordement au conditionnel, peut-être vers 2030.
Aucun représentant n'ose dire ouvertement aujourd'hui que le ferroutage ne passera jamais par le tracé originel par l'Est, mais les études sont au point mort, les emprises foncières nécessaires au projet n'ont pas été bloquées et le projet ne se fera certainement jamais.

De ce fait, sans aucune concertation préalable, ni mesure d'impact sur l'environnement, ni travaux d'aménagement conséquents, le trafic a été reporté sur une ancienne voie ferrée urbaine désaffectée, vétuste et mal entretenue (plusieurs déraillements ont eu lieu ces dernières années dont le dernier le 6 mars 2021).
Le trafic fret a commencé sur cette voie en 2011 avec le transport de voitures GEFCO (trafic arrêté en 2014 en raison des nombreux désordres sur la voie et reporté vers Zeebrugge en Belgique).
La première autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou a été lancée en 2016 en présence du ministre des transports de l'époque.
Mais pourquoi aucune mesure d'impact n'a été réalisée avant le lancement de cette autoroute ferroviaire alors que le code de l'environnement le prévoit expressément (voir annexe) ?

Les riverains de la voie mère sont depuis confrontés quotidiennement aux nuisances liées aux passages de ces convois de fret très longs et très lourds, très proche des habitations (vibrations, bruit, klaxons de trains, poussières, fissuration des maisons, baisse de la valeur patrimoniale de leur bien) et ne comprennent toujours pas comment de telles décisions d'ouvertures d'autoroutes ferroviaires urbaines (Calais/Le Boulou, Calais/Orbassano, Calais/Macon, Calais/Sète, projet de Calais/Poznan) peuvent être prises, sans en mesurer les conséquences pour l'environnement.

A la suite de nombreuses plaintes des riverains, SNCF réseau a mené une concertation publique du 7 au 31 mai 2018, soit plus de 7 ans après le lancement du fret ferroviaire sur cette voie et plus de 2 ans après le lancement de la première autoroute ferroviaire.

Les riverains ont exprimé leurs vives inquiétudes, lors des réunions de concertation publique et s'attendaient à ce que les pouvoirs publics agissent activement, à leurs côtés, pour préserver leur cadre de vie, leur bienêtre et leur santé.
Malheureusement, depuis 2018, c'est l'inertie sur l'avancement des travaux, tandis que le trafic et les nuisances associées se développent.
Le trafic a en effet plus que doublé par rapport au trafic prévisionnel annoncé par Monsieur le Sous-Préfet en décembre 2018 (environ 15 trains par semaine).

On constate actuellement une quarantaine de passages de trains par semaine (y compris les mouvements de matériel roulant). Ceux-ci circulent en majorité la nuit.

Suite à ces réunions publiques de 2018, les riverains ont créé une association de défense et ont proposé des solutions concrètes pour réduire certaines nuisances.

Malheureusement, les 15 réunions auxquelles a participé l'association n'ont abouti qu'à très peu d'avancement. Les propositions initiales de 2018 refont surface, sans aucune modification substantielle. A part les délais de réalisation des travaux qui sont sans cesse allongés.

Tout le monde feint de croire à l'efficacité des travaux d'aménagement promis par la SNCF, mais les riverains calaisiens sont beaucoup plus sceptiques.
Que fera-t-on si les résultats obtenus ne sont pas ceux espérés par les Calaisiens et requis par les normes environnementales ?
Comment seront mesurés les résultats obtenus par les aménagements mis en place ?

La traversée de Calais a été divisée en 3 zones :

- Zone 1 : Technicentre.
Pour cette zone, les riverains veulent que les convois passent plus en retrait des habitations, sur l'une des 18 voies disponibles et particulièrement sur la voie de service aujourd'hui empruntée, avec la mise en place d'un tapis anti vibratile et des murs antibruit placés au plus près de la voie dédiée. Cette proposition est refusée par SNCF sous prétexte du coût élevé, du soi-disant risque de ralentissement du trafic et d'un impact non démontré sur le fonctionnement du technicentre. Par ailleurs, toutes les maisons du secteur ne sont pas éligibles à l'isolation phonique.
Nous demandons expressément l'amélioration du projet dans cette zone.

- Zone 2 : Gare SNCF-Quai de la Loire. Les aménagements proposés sur cette zone (démontage des anciens appareils de voie, remplacement du ballast, mise en place de tapis antibratile, mise en place de nouveaux rails sans raccords, mur anti bruit, isolation phonique des maisons par remplacement de certaines huisseries) semblent satisfaisants.
La partie supérieure des habitations à étages ne sera toutefois pas mise à l'abri du bruit par les murs anti bruit proposés et le remplacement des huisseries ne concerne que « les pièces de vie situées côté voies », ce qui ne garantit pas une bonne isolation phonique de la maison. Si les objectifs acoustiques annoncés ne sont pas atteints, les riverains souhaitent également le remplacement des autres fenêtres de leur habitation situées côté voies. La mairie de Calais s'est engagée verbalement dans ce sens lors d'une réunion avec les représentants de l'association qui a eu lieu en mairie le 1er juin 2021 à 18h, mais cela n'a pas fait l'objet d'écrits de sa part. Ce point est valable pour les 3 zones.

Selon Mr PEPY, ancien PDG de l SNCF qu'a rencontré l'association le 9 juillet 2019, des feux de signalisation devaient être mis en place, dans un délai de 12 à 18 mois pour éviter le klaxon d'avertissement des trains sur 2 passages piétons et notamment le PN rue Paul BERT. Ceux-ci ne sont toujours pas installés. Nous demandons leur mise en service effective rapide.

Nous demandons la réalisation rapide des travaux dans cette zone. Le planning a déjà été décalé plusieurs fois par SNCF, sans aucune justification.

- Zone 3 : Appelée zone Duguay-Trouin :

Le tracé proposé par SNCF lors de la concertation publique de 2018 empruntait la rue Duguay-Trouin, où la voie ferrée est colée aux maisons. Pour réaliser l'électrification de la voie prévue par le projet de modernisation, cela nécessitait l'achat de terrain par la SNCF aux riverains.
C'est pourquoi, les riverains ont proposé 2 tracés alternatifs dits UMICORE et tracé Nord.
Le tracé UMICORE réduit l'impact à 4 habitations situées au bout de la rue de BITCHE.
Le tracé Nord permet de relier directement le port, sans contourner la zone Industrielle des Dunes et réduit l'impact pour tous les riverains et entreprises situées le long du parcours, mais nécessite la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber une route. Ce tracé permettra également de supprimer l'entretien de la voie sur la zone industrielle (plusieurs passages à niveau mal entretenus par SNCF à l'entrée des usines).
Le surcout de ce tracé compense largement les couts d'aménagement de la voie actuelle ainsi que le coût d'expropriation des riverains qui seraient nécessaires pour pouvoir installer les caténaires).
SNCF en est toujours aux pré études de ces tracés alternatifs. Il faut pousser SNCF à avancer plus vite. A ce rythme, ces aménagements ne seront pas réalisés avant au moins 10 ans, ce qui n'est pas acceptable, la nuisance existant déjà.

De manière plus générale, les riverains souhaitent être rassurés quant au financement de ce projet de rénovation de la voie mère.
Les travaux de modernisation sont repris au contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2020 pour un montant estimé à 53 M€.
Le financement est assuré par l'Etat à hauteur de 80 % et par la région Hauts de France à hauteur de 20 %.
Cette convention étant dépassée, ce projet sera-t-il inscrit pour le même montant dans le nouveau budget ?
Le budget prévu avant 2015 était d'un montant de 53 M€. Sera-t-il suffisant, notamment compte tenu de l'augmentation du coût des matières premières, de la réfection totale du Pont Mollien et du carrefour Mollien dont les couts viennent s'ajouter.

Le projet ne prévoit aucun dédommagement des riverains pour les nuisances subies depuis des années et la baisse de la valeur immobilière de leur bien pourtant réelle et constatée. Des indemnisations doivent être versées par l'Etat.

A la lecture de son rapport, il nous semble que l'autorité environnementale se préoccupe davantage de la protection de la nidification des goélands que de la santé des riverains. C'est consternant.

Par la mise en place de cette enquête publique, l'Etat et la SNCF constatent l'augmentation du trafic et la gêne pour les riverains. Toutefois, aucune disposition n'est prise pour limiter l'accroissement du trafic et les passages de train la nuit, tant que les travaux de protection des riverains ne sont pas réalisés. Les riverains souhaitent que de telles mesures conservatoires soient prises. Ils demandent également une nouvelle fois des locomotives moins bruyantes, le passage des convois à vitesse modérée et la limitation des manœuvres à vide des locomotives.

Nous constatons des fissures sur nos maison. Pourquoi les riverains doivent-ils faire intervenir leur assureur, alors que ce devrait être à la SNCF d'envoyer ses assureurs sur demande des riverains ?

Pour conclure, les riverains souhaitent que l'Etat, la région et la mairie de Calais s'investissent plus dans l'avancement de ce projet, poussent énergiquement la SNCF à accélérer la réalisation des études et la réalisation effective des travaux.

En espérant que ces remarques soient prises en compte,
Cordialement,

Jean-Benoit PROBST

Mise en œuvre des dispositions du code de l'environnement **:**

L'arrêté du 30 Mai 1996 précise les règles et détermine les niveaux sonores d'insonorisation pour les habitations proches des voies existantes, en fonction de leur distance par rapport à la voie.
La largeur étant de moins de 10 m entre les habitations et la voie, l'infrastructure est classée en classe 5.
Le niveau sonore de référence LAee (6 h-22 h) en dB (A) doit être compris entre 60<L<=65.
Le niveau sonore de référence LAee (22 h-6 h) en dB (A) doit être compris entre 55<L<=60.
Dans les rues en U, ce qui est le cas l'isolement minimal DnAT des logements classés en catégorie 5 est de 30 dB(A).
Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :
- pour les façades latérales, en effectuant un décalage d'une classe d'isolement.
- pour les façades arrière, en effectuant un décalage de deux classes d'isolement.

Les points noirs :
Ce sont des secteurs particulièrement touchés par le bruit ou le niveau sonore est supérieur à 65 Db(A) le jour et 70 Db(A) la nuit.
Les préfets sont chargés de répertorier ces points noirs. Les conclusions du Grenelle de *l'environnement prévoit que dès la fin 2008, l'inventaire des points noirs du bruit devra avoir été* révisé.
Le décret n° 2002-*867 du 3 Mai 2002 indique que les propriétaires de locaux d'habitation pourront bénéficier de subventions pour les travaux nécessaires à l'isolation.*
Le montant maximum des subventions est de 80 % des dépenses subventionnables, c'est-à-dire les o*pérations de maitrise d'œuvre et de contrôle acoustique. Ce pourcentage peut être porté à 90% pour les faibles revenus et à 100% pour les bénéficiaires du RMI ou d'allocations* équivalentes.

Réponse de SNCF Réseau :

***Le projet "Calais port 2015"** est un projet qui a été porté par la Région Hauts-de-France. Le projet de la voie mère de Calais, financé dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, a été engagé par les partenaires afin de répondre à plus court terme aux objectifs attendus du projet "Calais port 2015". SNCF Réseau a donc été sollicité en tant que maître d'ouvrage pour porter ce projet sur son périmètre de compétence, c'est à dire sur le réseau ferré national. De même, le projet de contournement ferré par l'Est est un projet à long terme, porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France. La décision de le mettre en place ou non ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau.*

*Concernant l'**avancement de l'opération**, SNCF Réseau rappelle les modifications importantes qui ont été réalisées sur le programme et le phasage de l'opération afin de répondre aux préoccupations majeures exprimées par le public lors de la concertation réglementaire de 2018.*

Ainsi, les modifications et compléments au projet ci-dessous ont été mis en oeuvre par SNCF Réseau et les partenaires financiers de l'opération :

- *le projet a été découpé en 2 phases distinctes dès 2019 ;*
- *une étude complémentaire a été menée en 2019 sur la possibilité de déplacer les circulations fret dans le technicentre ;*
- *une étude préliminaire des tracés alternatifs a été financée et engagée en janvier 2021 ;*
- *des études et travaux ont été financés et engagés sur les passages à niveau piétons n°84 et n°161 ;*
- *l'ensemble du programme de protection acoustique a été modifié et complété entre 2019 et 2021 ;*
- *l'ensemble des dossiers réglementaires a été modifié dès 2019 au regard du nouveau phasage de l'opération et les procédures réglementaires adhoc engagées dès 2020.*

L'ensemble de ces adaptations et modifications de programme a donc nécessité des reprises d'études techniques, des échanges avec les partenaires financiers mais également une reprise de l'ensemble des dossiers réglementaires environnementaux et administratifs et un dialogue avec les riverains. Ces études et procédures nécessaires et impératives d'un point de vue réglementaire expliquent le temps qui a été nécessaire entre la prise en considération des demandes du territoire et leurs mises en œuvre.

*Selon les **études acoustiques** menées depuis 2016, l'ambiance acoustique actuelle sur la voie mère ne nécessite pas de protections acoustiques spécifiques. Aucun point noir de bruit n'y est repéré (cf. chapitre 4.7 de l'étude d'impact).*

En revanche, des mesures de protections (murs antibruits et/ou remplacement de menuiseries en fonction des secteurs) sont bien prévues dans le cadre des augmentations de trafic induites par le projet. Ces mesures ont été plusieurs fois partagées avec les riverains et l'Association des riverains de la voie mère lors de réunions techniques et publiques.

A l'issue des travaux de protections acoustiques qui auront été réalisés, des mesures de contrôle seront réalisées pour vérifier leur efficacité.

***Sur le secteur du technicentre**, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.*

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Les impacts acoustiques du projet ont été évalués et ont été partagés avec les riverains lors des étapes de concertation et de dialogue territorial menées en 2020 et 2021. Cette démarche a débouché sur la proposition de mise en place d'écrans acoustiques sur ce secteur.

Il faut d'ailleurs noter que les réunions publiques de 2021 ont permis à certains riverains habitants rue Cambronne, non intégrés au périmètre initial, de pouvoir exprimer leur volonté d'être ajoutés au programme de protection. Dans ce sens, et afin d'homogénéiser ce traitement sur l'ensemble du secteur, les habitations du n°124 au n°168 ont été ajoutées au programme de protections acoustiques individuelles (remplacement de menuiseries) de l'opération.

Toujours dans ce but d'homogénéisation, et au regard de la complexité technique et foncière de réalisation d'un écran acoustique, SNCF Réseau a décidé d'ajouter au programme de protections acoustiques indivuduelles (remplacement de menuiseries) les logements n°1 à n°29 sur Stephenson et n°156 à n°168 rue des Fontinettes.

Enfin, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

***Sur le secteur gare SNCF – Quai de Loire**, SNCF Réseau s'engage à respecter les obligations légales en termes de protections acoustiques. Celles-ci se traduisent par la mise en place de murs et/ou de remplacement de menuiseries.*

Enfin, afin de supprimer la gêne occasionnée par les klaxons au niveau du passage à niveau piéton, des avertisseurs lumineux vont être mis en place au cours du 1er semestre 2022. Ils permettront aux conducteurs de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores.

***Sur le secteur Duguay – Trouin**, le choix d'un tracé alternatif se fera dans le cadre de la phase 2 de l'opération dont l'horizon de réalisation est ultérieur et sera déterminé à l'issue des phases d'études. Les résultats de l'étude préliminaire des tracés alternatifs actuellement en cours sont prévus pour la fin de l'année 2022.*

Il est à noter que SNCF Réseau s'est engagée à réaliser les travaux de protection phonique sur ce secteur dès la phase 1 de l'opération afin de limiter au mieux les nuisances déjà existantes, sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2.

***Concernant le financement**, le projet de modernisation de la voie mère de Calais est inscrit pour un montant de 53 M€ au contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2015-2020 dont le volet Mobilité a été prolongé dans le cadre de son avenant 2021-2022. Au delà, un nouveau volet Mobilité au prochain contrat de plan État-Région Hauts-de-France sera négocié courant de l'année 2022, dans lequel le projet de modernisation de la voie mère de Calais sera naturellement inscrit.*

En complément, SNCF Réseau mène un échange régulier avec ses partenaires financiers, Etat et Région Hauts-de-France, afin d'informer des besoins budgétaires qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération.

Il est précisé également par SNCF Réseau que les investissements relatifs au remplacement du pont Mollien et du carrefour Mollien sont bien inscrits dans le cadre de l'opération et du financement estimé initialement à 53 M€. Par ailleurs, SNCF Réseau apporte également une contribution financière de 3,8 M€ nécessaire aux travaux de remplacement de l'ouvrage ferroviaire du pont Mollien.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs circulent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne ferait que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasionerait encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler de locomotives seules.

Avis du commissaire enquêteur : Le commissaire enquêteur souhaite apporter quelques précisions ou confirmations : effectivement les décideurs et les financeurs sont bien l'Etat et la Région et SNCF Réseau n'est que le maître d'ouvrage ; le tracé éventuel à l'Est de la zone ne relevait donc pas de sa compétence. Toutefois il est vrai que compte tenu de l'ancienneté du dossier "Calais Port 2015", il aurait été logique que ce projet de rénovation soit étudié en même temps afin qu'il soit opérationnel aujourd'hui. En ce qui concerne les autres observations, pas de remarque particulières sauf à assurer le suivi de l'efficacité des mesures prises pour atténuer les nuisances. Attention également de veiller au respect de la vitesse car plusieurs riverains semblent remarquer qu'elle n'est pas respectée.

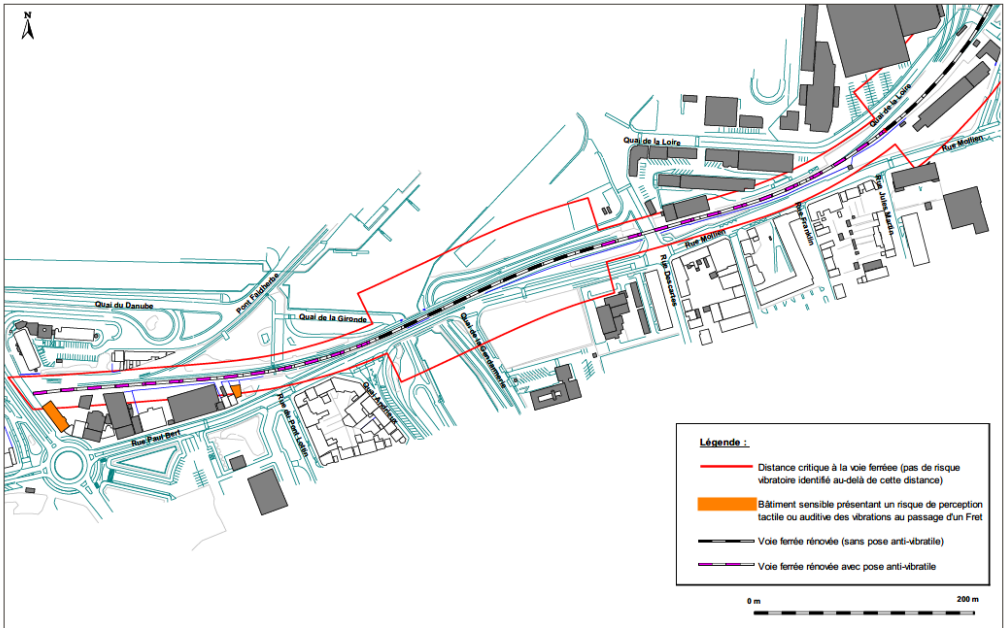
8. @8 - EVELYNE & CHRISTIAN YVES - CALAIS

Organisme : locations saisonnières Gîtes Margaux & Léonie
Date de dépôt : Le 09/12/2021 à 12:02:25
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Voie mère Rue Paul Bert
Contribution :
Monsieur ,
Suite a l'enquête publique au sujet des désagrément causés par les trains de frets circulants sur la voie mère ,
Depuis 2015 ! une réunion publique depuis cette date (6ans) sur une voie hors norme , pas entretenue.
J'ai un immeuble Rue Paul Bert en face des dites rails , il est en locations saisonnières 2 appartements, sur des sites de locations j'ai eu droit a des remarques en pleine face concernant ces convois très très long , qui jour et nuit font vibrer l'immeuble ! pas très agréable alors que nous donnons toutes notre énergie pour que les locataires se sentent bien (tout est gâché) .
nous avons fait venir un expert de notre assurance juridique , celui -ci a bien constaté les vibrations .
Les fissures qui ont apparues SNCF réseau parle de tapis antivibrations dans certains endroits , nous aimerions avoir la certitude que devant notre immeuble au 4 de la Rue Paul Bert il y aura un tapis antivibration également .(ÉCRIT)
Des conclusions de l'expert ont été remis au responsable d'SNCF réseau .
Parlons de l'impact sur la circulation de la Rue Mollien et Paul Bert , une catastrophe nous n'avons jamais vu autant de circulation il faut reconnaitre que les tains de frets sont très très long ! impacts sur les personnes partant au travail , les collégiens etc , du fait de la fermeture des barrières trop longue , toutes cette circulation est obligé de se détourné par la rue Paul Bert , mairie etc . La nuit ma foi ! sans bruit de crissement et de vibrations ! passe encore .
SNCF réseau ne change pas les portes donnant sur les rails , SAUF ceux donnant directement dans la pièce d'habitation ! certes notre porte ne donne pas directement dans une pièce a vivre , mais étant donné le bruit et les vibrassions la caméra du halle d'entrée se déclenche la nuit a chaque passage du train , le jour ceci est un souci mineur .
Il fut un moment une réunion public était programmée en février 2022 , nous entendons des échos Mars , Avril ! depuis 2015 SNCF réseau se joue de nous .
J'espère que madame le maire sera a la prochaine réunion FEVRIER et peut être Monsieur Bertrand qui sait , les Calaisiens ont besoin de soutiens venant dans haut nous ne comprenons pas le silence , ou le peu de réaction . Franchement SNCF réseau nous prends pour des ignares .
Bien que je vais me présenter directement Rue Paul Bert .
Madame et Monsieur Lapotre
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

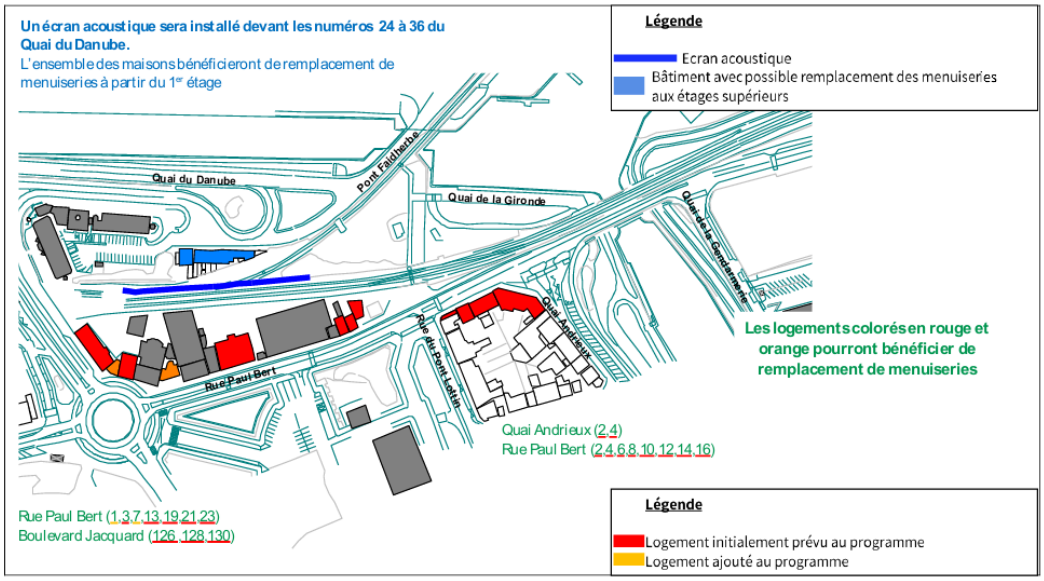
Réponse de SNCF Réseau :

Dès la première phase de l'opération, les travaux de renouvellement complet de la voie intègrent la pose de tapis antivibratiles au niveau de la voie ferrée située en face du 4, rue Paul Bert. La mise en œuvre du traitement antivibratile, qui n'existe pas dans la situation actuelle, permet de réduire significativement les zones d'impacts vibratoires potentiels.

Le schéma suivant, présent dans l'étude d'impact, l'illustre :



Le logement fait également bien parti du programme de remplacement des huisseries (voir figure ci-après).



Les pièces éligibles au programme sont les pièces de vie : salon, séjour, salle à manger, cuisine, chambre, bureau. Les autres pièces ne sont pas éligibles : salle de bain, WC, couloir, grenier, buanderie, espace de stockage, garage… Une véranda n'est pas considérée comme une pièce de vie.

Afin de supprimer la gêne occasionnée par la traversée du passage à niveau piéton situé rue Paul Bert, des avertisseurs lumineux,mis en place au cours du 1er semestre 2022, permettront de sécuriser la traversée et également d'éviter au convoi fret d'avoir à émettre un signal sonore pour avertir de son passage.

Par ailleurs, le passage à niveau ne sera pas modifié et donc le temps de parcours des piétons ne sera pas impacté.

SNCF Réseau a également mené une étude des impacts routiers en zone hyper urbaine concernant les passages à niveau n°162 et n°163. C'est pour cela que des aménagements sont prévus dans le cadre de la phase 1 pour le passage à niveau 162 pour permettre la circulation de 15 AR / jour car ce n'est qu'à ce nombre de circulation atteint que la configuration actuelle du carrefour ne sera plus adaptée. En effet, l'étude démontre que les capacités actuelles du carrefour pour permettre les circulations routières sont satisfaisantes (voir chapitre 6.3.5 – Infrastructures et déplacements de l'étude d'impact).

Depuis 2015, la SNCF a tenu plusieurs réunions publiques avec notamment l'organisation d'une phase de concertation réglementaire en 2018, un dialogue territorial début 2021 avec la tenue de 4 réunions publiques entre le 19 janvier 2021 et le 1er février 2021. Conformément aux engagement pris lors de ces dernières réunions publiques, SNCF Réseau a tenu une nouvelle réunion publique en septembre 2021 et continuera à en tenir environ tous les 6 mois.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Avis du commissaire enquêteur : La présente observation comme celle de Monsieur MOREAU, montre à quel point il devient urgent d'effectuer les mesures de réduction des nuisances. Je pense que les boiseries des pièces annexes (WC, Buanderie, etc... à l'exception des verandas) devrait également faire l'objet de remplacement car par l'intermédiaire de ces ouvertures, le bruit se propage énormément dans les maisons.

9. R9 – CLAUDE DEMASSIEUX

Date de dépôt : Le 22/11/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
A demandé des renseignements.
Je déposerai une contribution directement à Monsieur le sommissaire enquêteur
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

La réponse par SNCF Réseau à l'avis de Monsieur Demassieux est présentée au paragraphe 29 du présent document.

10. R10 – MESSIEURS LEUSSIER ET MATTE

Date de dépôt : Le 22/11/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
Représentants l'Association Citoyens et Citoyennes du Calaisis pour le Climat ont demandé des renseignements.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Pas de réponse spécifique à apporter – La réponse par SNCF Réseau à l'avis de l'Association est disponible au paragraphe 21 du présent document.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

11. E11 - DIDIER GUIGNARD

Date de dépôt : Le 10/12/2021 à 12:10:53
Lieu de dépôt : Par email
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
Bonjour Monsieur .vous trouverez en pièce jointe mon courrier en ce qui concerne l'enquête publique pour la modernisation de la voie mère.Vous en souhaitant bonne reception.Cordialement.Didier Guignard
Pièce(s) jointes(s) :

Calais, le 10 decembre2021

M.Guignard Didier
6 impasse Suffren

Monsieur le commissaire enquêteur,

La justification économique du projet d'extension Calais Port 2015, reposait sur le développement du trafic de fret, notamment ferroviaire, avec le développement du ferroutage et du transport de remorques non accompagnées.
C'est pourquoi, la construction d'une nouvelle voie ferrée de contournement par l'Est était prévue (enquête publique de 2012). Mais ce projet n'a pas été porté par les décideurs politiques de l'époque (Etat et Conseil régional).
Le projet d'embranchement ferroviaire vers l'Est, pourtant repris parmi les priorités dans le bilan du débat public, n'était plus qu'une option dans l'enquête publique qui parlait de ce raccordement au conditionnel, peut-être vers 2030.
Aucun représentant n'ose dire ouvertement aujourd'hui que le ferroutage ne passera jamais par le tracé originel par l'Est, mais les études sont au point mort, les emprises foncières nécessaires au projet n'ont pas été bloquées et le projet ne se fera certainement jamais.

De ce fait, sans aucune concertation préalable, ni mesure d'impact sur l'environnement, ni travaux d'aménagement conséquents, le trafic a été reporté sur une ancienne voie ferrée urbaine désaffectée, vétuste et mal entretenue (plusieurs déraillements ont eu lieu ces dernières années dont le dernier le 6 mars 2021).
Le trafic fret a commencé sur cette voie en 2011 avec le transport de voitures GEFCO (trafic arrêté en 2014 en raison des nombreux désordres sur la voie et reporté vers Zeebrugge en Belgique).
La première autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou a été lancée en 2016 en présence du ministre des transports de l'époque.
Mais pourquoi aucune mesure d'impact n'a été réalisée avant le lancement de cette autoroute ferroviaire alors que le code de l'environnement le prévoit expressément (voir annexe) ?

Les riverains de la voie mère sont depuis confrontés quotidiennement aux nuisances liées aux passages de ces convois de fret très longs et très lourds, très proche des habitations (vibrations, bruit, klaxons de trains, poussières, fissuration des maisons, baisse de la valeur patrimoniale de leur bien) et ne comprennent toujours pas comment de telles décisions d'ouvertures d'autoroutes ferroviaires urbaines (Calais/Le Boulou, Calais/Orbassano, Calais/Macon, Calais/Sète, projet de Calais/Poznan) peuvent être prises, sans en mesurer les conséquences pour l'environnement.

A la suite de nombreuses plaintes des riverains, SNCF réseau a mené une concertation publique du 7 au 31 mai 2018, soit plus de 7 ans après le lancement du fret ferroviaire sur cette voie et plus de 2 ans après le lancement de la première autoroute ferroviaire.

Les riverains ont exprimé leurs vives inquiétudes, lors des réunions de concertation publique et s'attendaient à ce que les pouvoirs publics agissent activement, à leurs côtés, pour préserver leur cadre de vie, leur bienêtre et leur santé et surtout qu'ils répondent aux questions posées lors des réunions(sans réponse de leur part) .
Malheureusement, depuis 2018, c'est l'inertie sur l'avancement des travaux, tandis que le trafic et les nuisances associées se développent.

Le trafic a en effet plus que doublé par rapport au trafic prévisionnel annoncé par Monsieur le Sous-Préfet en décembre 2018 (environ 15 trains par semaine).
On constate actuellement une quarantaine de passages de trains par semaine (y compris les mouvements de matériel roulant et de temps en temps la locomotive électrique en prime). Ceux-ci circulent en majorité la nuit.

Suite à ces réunions publiques de 2018, les riverains ont créé une association de défense et ont proposé des solutions concrètes pour réduire certaines nuisances.

Malheureusement, les 15 réunions auxquelles a participé l'association n'ont abouti qu'à très peu d'avancement. Les propositions initiales de 2018 refont surface, sans aucune modification substantielle. A part les délais de réalisation des travaux qui sont sans cesse allongés.

Tout le monde feint de croire à l'efficacité des travaux d'aménagement promis par la SNCF, mais les riverains calaisiens sont beaucoup plus sceptiques.
Que fera-t-on si les résultats obtenus ne sont pas ceux espérés par les Calaisiens et requis par les normes environnementales ?
Comment seront mesurés les résultats obtenus par les aménagements mis en place ?

La traversée de Calais a été divisée en 3 zones :

- Zone 1 : Technicentre.
Pour cette zone, les riverains veulent que les convois passent plus en retrait des habitations, sur l'une des 18 voies disponibles et particulièrement sur la voie de service aujourd'hui empruntée, avec la mise en place d'un tapis anti vibratile et des murs antibruit placés au plus près de la voie dédiée. Cette proposition est refusée par SNCF sous prétexte du coût élevé, du soi-disant risque de ralentissement du trafic et d'un impact non démontré sur le fonctionnement du technicentre. Par ailleurs, toutes les maisons du secteur ne sont pas éligibles à l'isolation phonique.
Nous demandons expressément l'amélioration du projet dans cette zone.

- Zone 2 : Gare SNCF-Quai de la Loire. Les aménagements proposés sur cette zone (démontage des anciens appareils de voie, remplacement du ballast, mise en place de tapis antibratile, mise en place de nouveaux rails sans raccords, mur anti bruit, isolation phonique des maisons par remplacement de certaines huisseries)semblent satisfaisants.
La partie supérieure des habitations à étages ne sera toutefois pas mise à l'abri du bruit par les murs anti bruit proposés et le remplacement des huisseries ne concerne que « les pièces de vie situées côté voies », ce qui ne garantit pas une bonne isolation phonique de la maison.
Si les objectifs acoustiques annoncés ne sont pas atteints, les riverains souhaitent également le remplacement des autres fenêtres de leur habitation situées côté voies. La mairie de Calais s'est engagée verbalement dans ce sens lors d'une réunion avec les représentants de l'association qui a eu lieu en mairie le 1er juin 2021 à 18h, mais cela n'a pas fait l'objet d'écrits de sa part. Ce point est valable pour les 3 zones.

Selon Mr PEPY, ancien PDG de l SNCF qu'a rencontré l'association le 9 juillet 2019, des feux de signalisation devaient être mis en place, dans un délai de 12 à 18 mois pour éviter le klaxon d'avertissement des trains sur 2 passages piétons et notamment le PN rue Paul BERT. Ceux-ci ne sont toujours pas installés. Nous demandons leur mise en service effective rapide.

Nous demandons la réalisation rapide des travaux dans cette zone. Le planning a déjà été décalé plusieurs fois par SNCF, sans aucune justification.

- Zone 3 : Appelée zone Duguay-Trouin :
Le tracé proposé par SNCF lors de la concertation publique de 2018 empruntait la rue Duguay-Trouin, où la voie ferrée est collée aux maisons. Pour réaliser l'électrification de la voie prévue par le projet de modernisation, cela nécessitait l'achat de terrain par la SNCF aux riverains.
C'est pourquoi, les riverains ont proposé 2 tracés alternatifs dits UMICORE et tracé Nord.
Le tracé UMICORE réduit l'impact à 4 habitations situées au bout de la rue de BITCHE.
Le tracé Nord permet de relier directement le port, sans contourner la zone Industrielle des Dunes et réduit l'impact pour tous les riverains et entreprises situées le long du parcours, mais nécessite la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber une route. Ce tracé permettra également de supprimer l'entretien de la voie sur la zone industrielle(plusieurs passages à niveau mal entretenus par SNCF à l'entrée des usines).
Le surcout de ce tracé compense largement les couts d'aménagement de la voie actuelle ainsi que le coût d'expropriation des riverains qui seraient nécessaires pour pouvoir installer les caténaires).
SNCF en est toujours aux pré études de ces tracés alternatifs. Il faut pousser SNCF à avancer plus vite. A ce rythme, ces aménagements ne seront pas réalisés avant au moins 10 ans, ce qui n'est pas acceptable, la nuisance existant déjà.

De manière plus générale, les riverains souhaitent être rassurés quant au financement de ce projet de rénovation de la voie mère.
Les travaux de modernisation sont repris au contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2020 pour un montant estimé à 53 M€.
Le financement est assuré par l'Etat à hauteur de 80 % et par la région Hauts de France à hauteur de 20 %.
Cette convention étant dépassée, ce projet sera-t-il inscrit pour le même montant dans le nouveau budget ?
Le budget prévu avant 2015 était d'un montant de 53 M€. Sera-t-il suffisant, notamment compte tenu de l'augmentation du coût des matières premières qui ont flambé depuis l'apparition du COVID, de la réfection totale du Pont Mollien et du carrefour Mollien dont les couts viennent s'ajouter.

Le projet ne prévoit aucun dédommagement des riverains pour les nuisances subies depuis des années et la baisse de la valeur immobilière de leur bien pourtant réelle et constatée. Des indemnisations doivent être versées par l'Etat.

A la lecture de son rapport, il nous semble que l'autorité environnementale se préoccupe davantage de la protection de la nidification des goélands que de la santé des riverains. De plus l'accessibilité PMR n'est pas respecté au niveau du carrefour rue du Gay Trouin et quai de la Loire, la signalétique et les barrières ne laissent pas le passage nécessaire a la circulation d'une personne à mobilité réduite et ne sont pas conforme à loi en vigueur. C'est consternant.

Par la mise en place de cette enquête publique, l'Etat et la SNCF constatent l'augmentation du trafic et la gêne pour les riverains. Toutefois, aucune disposition n'est prise pour limiter l'accroissement du trafic et les passages de train la nuit, tant que les travaux de protection des riverains ne sont pas réalisés. Les riverains souhaitent que de telles mesures

conservatoires soient prises. Ils demandent également une nouvelle fois des locomotives moins bruyantes, le passage des convois à vitesse modérée et la limitation des manœuvres à vide des locomotives.

Nous constatons des fissures sur nos maisons. Pourquoi les riverains doivent-ils faire intervenir leur assureur, alors que ce devrait être à la SNCF d'envoyer ses assureurs de constater les dégradations.

A trois reprises cette année j'ai eu mon déflecteur de flamme de mon poêle à bois qui est tombé sans cette pièce lors de l'utilisation de mon poêle je peux avoir un feu de cheminée.
Je suis inquiet lorsque le feu fonctionne encore lorsque je vais me coucher.

Lors du passage du bureau de contrôle, il m'a été signalé que ma porte d'entrée ne sera pas changée vu que j'ai une porte intermédiaire entre ma pièce principale et la porte d'entrée mais je n'ai qu'un seul moyen de chauffage qui se situe dans ma salle à manger au rez de chaussée et cette porte le fait de la fermer pour éviter les nuisances, je ne pourrais pas chauffer mon premier étage. La SNCF, va-t-elle me mettre du chauffage dans mes pièces de l'étage ou changer ma porte afin que je puisse vivre correctement
Je pense que la SNCF n'est plus à quelques euros pour me la changer.

De plus, pourquoi le contrôle se base que sur les menuiseries alors que la loi dit que tout doit être pris en compte sur l'habitation. Comment un bureau de contrôle peut-il faire une analyse acoustique sans aucune référence et analyse chaque cas est particulier.

Lors de réunion, la SNCF nous fait part de leur projet, (un seul projet), je pensais que toute grande entreprise venait avec plusieurs simulations et cout, je me suis vite aperçu que devant moi j'avais des personnes qui ne souciaient guère de notre liberté et santé si cette voie est retenue pour ce projet, nous ne pourrons plus avoir le plaisir de rester dans nos jardins et nous seront dans l'obligation de nous cloitrer chez nous. Où est la liberté ?

J'ai posé une question sur les tapis anti vibration sur leur durée de vie et de leur efficacité, j'attends toujours une réponse malgré la présence de 5 élites de la SNCF.
Je reste dans le doute sur leur longévité et si nous devons repasser par une case travaux je ne vois pas l'intérêt. (Vive le gaspillage)

Si le projet de la voie mère est retenu, nous allons avoir la double peine les travaux ainsi que le passage des trains alors que si un autre projet est mis en place la SNCF peut effectuer les travaux et continuer à faire circuler ces trains sur la voie mère et je pense que le trajet du boyau de la voie mère nous met en danger si un déraillement aurait lieu.

En ce qui concerne la nuisance électromagnétique par la pose de caténaire.
En 2002, le CIRC a classé les CEBF dans la catégorie 2B (« peut-être cancérogène pour l'homme »), du fait qu'il existe des preuves limitées en faveur de leur cancérogénicité chez l'homme, dans le cas des leucémies de l'enfant. Cette conclusion est toujours d'actualité aujourd'hui.
Que va faire la SNCF!

La SNCF va certainement passer une convention avec la société de ferroutage qui va effectuer la maintenance de cette voie et des catenaires.

Pour conclure, les riverains souhaitent que l'Etat, la région et la mairie de Calais s'investissent plus dans l'avancement de ce projet, poussent énergiquement la SNCF à accélérer la réalisation des études et la réalisation effective des travaux.

Nous espérons que nos observations seront prises avec sérieux

Cordialement,

Didier Guignard

Mise en œuvre des dispositions du code de l'environnement :

L'arrêté du 30 Mai 1996 précise les règles et détermine les niveaux sonores d'insonorisation pour les habitations proches des voies existantes, en fonction de leur distance par rapport à la voie.
La largeur étant de moins de 10 m entre les habitations et la voie, l'infrastructure est classée en classe 5.
Le niveau sonore de référence LAee (6 h-22 h) en dB (A) doit être compris entre 60<L<=65.
Le niveau sonore de référence LAee (22 h-6 h) en dB (A) doit être compris entre 55<L<=60.
Dans les rues en U, ce qui est le cas l'isolement minimal DnAT des logements classés en catégorie 5 est de 30 dB(A).
Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :
- pour les façades latérales, en effectuant un décalage d'une classe d'isolement.
- pour les façades arrière, en effectuant un décalage de deux classes d'isolement.

Les points noirs :
Ce sont des secteurs particulièrement touchés par le bruit ou le niveau sonore est supérieur à 65 Db(A) le jour et 70 Db(A) la nuit.
Les préfets sont chargés de répertorier ces points noirs. Les conclusions du Grenelle de l'environnement prévoit que dès la fin 2008, l'inventaire des points noirs du bruit devra avoir été révisé.
Le décret n° 2002-867 du 3 Mai 2002 indique que les propriétaires de locaux d'habitation pourront bénéficier de subventions pour les travaux nécessaires à l'isolation.
Le montant maximum des subventions est de 80 % des dépenses subventionnables, c'est-à-dire les opérations de maitrise d'œuvre et de contrôle acoustique. Ce pourcentage peut être porté à 90% pour les faibles revenus et à 100% pour les bénéficiaires du RMI ou d'allocations équivalentes.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet "Calais port 2015" *est un projet qui a été porté par la Région Hauts-de-France. Le projet de la voie mère de Calais, financé dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, a été engagé par les partenaires afin de répondre à plus court terme aux objectifs attendus du projet "Calais port 2015". SNCF Réseau a donc été sollicité en tant que maître d'ouvrage pour porter ce projet sur son périmètre de compétence, c'est à dire sur le réseau ferré national. De même, le projet de contournement ferré par l'Est est un projet à long terme, porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France. La décision de le mettre en place ou non ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau.*

*Concernant l'**avancement de l'opération**, SNCF Réseau rappelle les modifications importantes qui ont été réalisées sur le programme et le phasage de l'opération afin de répondre aux préoccupations majeures exprimées par le public lors de la concertation réglementaire de 2018.*

Ainsi, les modifications et compléments au projet ci-dessous ont été mis en oeuvre par SNCF Réseau et les partenaires financiers de l'opération :

- *le projet a été découpé en 2 phases distinctes dès 2019 ;*
- *une étude complémentaire a été menée en 2019 sur la possibilité de déplacer les circulations fret dans le technicentre ;*
- *une étude préliminaire des tracés alternatifs a été financée et engagée en janvier 2021 ;*
- *des études et travaux ont été financés et engagés sur les passages à niveau piétons n°84 et n°161 ;*
- *l'ensemble du programme de protection acoustique a été modifié et complété entre 2019 et 2021 ;*
- *l'ensemble des dossiers réglementaires a été modifié dès 2019 au regard du nouveau phasage de l'opération et les procédures réglementaires adhoc engagées dès 2020.*

L'ensemble de ces adaptations et modifications de programme a donc nécessité des reprises d'études techniques, des échanges avec les partenaires financiers mais également une reprise de l'ensemble des dossiers réglementaires environnementaux et administratifs et un dialogue avec les riverains. Ces études et procédures nécessaires et impératives d'un point de vue réglementaire expliquent le temps qui a été nécessaire entre la prise en considération des demandes du territoire et leurs mises en œuvre.

*Selon les **études acoustiques** menées depuis 2016, l'ambiance acoustique actuelle sur la voie mère ne nécessite pas de protections acoustiques spécifiques. Aucun point noir de bruit n'y est repéré (cf. chapitre 4.7 de l'étude d'impact).*

En revanche, des mesures de protections (murs antibruits et/ou remplacement de menuiseries en fonction des secteurs) sont bien prévues dans le cadre des augmentations de trafic induites par le le projet. Ces mesures ont été plusieurs fois partagées avec les riverains et l'Association des riverains de la voie mère lors de réunions techniques et publiques.

A l'issue des travaux de protections acoustiques qui auront été réalisés, des mesures de contrôle seront réalisées pour vérifier leur efficacité.

***Sur le secteur du technicentre**, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.*

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Les impacts acoustiques du projet ont été évalués et ont été partagés avec les riverains lors des étapes de concertation et de dialogue territorial menées en 2020 et 2021. Cette démarche a débouché sur la proposition de mise en place d'écrans acoustiques sur ce secteur.

Il faut d'ailleurs noter que les réunions publiques de 2021 ont permis à certains riverains habitants rue Cambronne, non intégrés au périmètre initial, de pouvoir exprimer leur volonté d'être ajoutés au programme de protection. Dans ce sens, et afin d'homogénéiser ce traitement sur l'ensemble du secteur, les habitations du n°124 au n°168 ont été ajoutées au programme de protections acoustiques individuelles (remplacement de menuiseries) de l'opération.

Toujours dans ce but d'homogénéisation, et au regard de la complexité technique et foncière de réalisation d'un écran acoustique, SNCF Réseau a décidé d'ajouter au programme de protections acoustiques indivuduelles (remplacement de menuiseries) les logements n°1 à n°29 sur Stephenson et n°156 à n°168 rue des Fontinettes.

Pour rappel, pour une maison, si un étage est en dépassement de seuil, l'ensemble de la façade est pris en compte. Pour les immeubles : seuls les étages en dépassement de seuil sont éligibles. Les pièces éligibles au programme sont les pièces de vie : salon, séjour, salle à manger, cuisine, chambre, bureau. Les autres pièces ne sont pas éligibles : salle de bain, WC, couloir, grenier, buanderie, espace de stockage, garage… Une véranda n'est pas considérée comme une pièce de vie.

Enfin, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

La durée de vie moyenne d'une infrastructure ferroviaire équipée de tapis antivibratiles est d'environ 40 ans, contre 50 ans environ pour une infrastructure sans tapis.

***Sur le secteur gare SNCF – Quai de Loire**, SNCF Réseau s'engage à respecter les obligations légales en termes de protections acoustiques. Celles-ci se traduisent par la mise en place de murs et/ou de remplacement de menuiseries.*

Enfin, afin de supprimer la gêne occasionnée par les klaxons au niveau du passage à niveau piéton, des avertisseurs lumineux vont être mis en place au cours du 1er semestre2022. Ils permettront aux conducteurs de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores.

***Sur le secteur Duguay – Trouin**, le choix d'un tracé alternatif se fera dans le cadre de la phase 2 de l'opération dont l'horizon de réalisation est ultérieur et sera déterminé à l'issue des phases d'études.. Les résultats de l'étude préliminaire des tracés alternatifs actuellement en cours sont prévus pour la fin de l'année 2022.*

Il est à noter que SNCF Réseau s'est engagée à réaliser les travaux de protection phonique sur ce secteur dès la phase 1 de l'opération afin de limiter au mieux les nuisances déjà existantes, sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2.

***Concernant le financement**, le projet de modernisation de la voie mère de Calais est inscrit pour un montant de 53 M€ au contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2015-2020 dont le volet Mobilité a été prolongé dans le cadre de son avenant 2021-2022. Au delà, un nouveau volet Mobilité au prochain contrat de plan État-Région Hauts-de-France sera négocié courant de l'année 2022, dans lequel le projet de modernisation de la voie mère de Calais sera naturellement inscrit.*

En complément, SNCF Réseau mène un échange régulier avec ses partenaires financiers, Etat et Région Hauts-de-France, afin d'informer des besoins budgétaires qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération.

Il est précisé également par SNCF Réseau que les investissements relatifs au remplacement du pont Mollien et du carrefour Mollien sont bien inscrits dans le cadre de l'opération et du financement estimé initialement à 53 M€. Par ailleurs, SNCF Réseau apporte également une contribution financière de 3,8 M€ nécessaire aux travaux de remplacement de l'ouvrage ferroviaire du pont Mollien.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs circulent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne ferait que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasionerait encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler de locomotives seules.

La circulation des trains et l'éléctrification de la ligne n'auront pas d'impact sur les champs électromagnétiques existants (cf. chapitre 6.3.8 – Impacts vibratoires de l'étude d'impact).

Avis du commissaire enquêteur : Voir réponse E 7.

12. E12 - LAPOTRE.CHRISTIAN@FREE.FR

Date de dépôt : Le 10/12/2021 à 13:46:31
Lieu de dépôt : Par email
Objet :travaux rue Paul Bert VOIE MÉRE
Contribution :
Bonjour Monsieur ,Vous trouverez un courrier concernant les travaux de la voie mère .sujet fissures dans mon immeuble , humidité , perte de valeur du bien .mauvaise impression sur mes locations saisonnières quant aux vibrassions Bien a vous

Madame & Monsieur Lapotre
Pièce(s) jointes(s) :

Télécharger la pièce jointe originale (VOIE MÈRE .pdf)
Document : VOIE MÈRE .pdf, page 1 sur 4

Calais, le 10/12/2021

M. (ou Mme) Lapostre Evelyne et Courtain Jean
(Adresse complète)
10, Rue Lisiné Calais 62100
Pour le 04 Rue Paul-Bert
Calais 62100

Monsieur le commissaire enquêteur,

La justification économique du projet d'extension Calais Port 2015, reposait sur le développement du trafic de fret, notamment ferroviaire, avec le développement du ferroutage et du transport de remorques non accompagnées.
C'est pourquoi, la construction d'une nouvelle voie ferrée de contournement par l'Est était prévue (enquête publique de 2012). Mais ce projet n'a pas été porté par les décideurs politiques de l'époque (Etat et Conseil régional).
Le projet d'embranchement ferroviaire vers l'Est, pourtant repris parmi les priorités dans le bilan du débat public, n'était plus qu'une option dans l'enquête publique qui parlait de ce raccordement au conditionnel, peut-être vers 2030.
Aucun représentant n'ose dire ouvertement aujourd'hui que le ferroutage ne passera jamais par le tracé originel par l'Est, mais les études sont au point mort, les emprises foncières nécessaires au projet n'ont pas été bloquées et le projet ne se fera certainement jamais.

De ce fait, sans aucune concertation préalable, ni mesure d'impact sur l'environnement, ni travaux d'aménagement conséquents,le trafic a été reporté sur une ancienne voie ferrée urbaine désaffectée, vétuste et mal entretenue (plusieurs déraillements ont eu lieu ces dernières années dont le dernier le 6 mars 2021).
Le trafic fret a commencé sur cette voie en 2011 avec le transport de voitures GEFCO (trafic arrêté en 2014 en raison des nombreux désordres sur la voie et reporté vers Zeebrugge en Belgique).
La première autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou a été lancée en 2016 en présence du ministre des transports de l'époque.
Mais pourquoi aucune mesure d'impact n'a été réalisée avant le lancement de cette autoroute ferroviaire alors que le code de l'environnement le prévoit expressément (voir annexe) ?

Les riverains de la voie mère sont depuis confrontés quotidiennement aux nuisances liées aux passages de ces convois de fret très longs et très lourds, très proche des habitations (vibrations, bruit, klaxons de trains, poussières, fissuration des maisons, baisse de la valeur patrimoniale de leur bien) et ne comprennent toujours pas comment de telles décisions d'ouvertures d'autoroutes ferroviaires urbaines (Calais/Le Boulou, Calais/Orbassano, Calais/Macon, Calais/Sète, projet de Calais/Poznan) peuvent être prises, sans en mesurer les conséquences pour l'environnement.

A la suite de nombreuses plaintes des riverains, SNCF réseau a mené une concertation publique du 7 au 31 mai 2018, soit plus de 7 ans après le lancement du fret ferroviaire sur cette voie et plus de 2 ans après le lancement de la première autoroute ferroviaire.

Les riverains ont exprimé leurs vives inquiétudes, lors des réunions de concertation publique et s'attendaient à ce que les pouvoirs publics agissent activement, à leurs côtés, pour préserver leur cadre de vie, leur bienêtre et leur santé.
Malheureusement, depuis 2018, c'est l'inertie sur l'avancement des travaux, tandis que le trafic et les nuisances associées se développent.
Le trafic a en effet plus que doublé par rapport au trafic prévisionnel annoncé par Monsieur le Sous-Préfet en décembre 2018 (environ 15 trains par semaine).
On constate actuellement une quarantaine de passages de trains par semaine (y compris les mouvements de matériel roulant). Ceux-ci circulent en majorité la nuit.

Suite à ces réunions publiques de 2018, les riverains ont créé une association de défenseet ont proposé des solutions concrètes pour réduire certaines nuisances.

Malheureusement, les 15 réunions auxquelles a participé l'association n'ont abouti qu'à très peu d'avancement. Les propositions initiales de 2018 refont surface, sans aucune modification substantielle. A part les délais de réalisation des travaux qui sont sans cesse allongés.

Tout le monde feint de croire à l'efficacité des travaux d'aménagement promis par la SNCF, mais les riverains calaisiens sont beaucoup plus sceptiques.
Que fera-t-on si les résultats obtenus ne sont pas ceux espérés par les Calaisiens et requis par les normes environnementales ?
Comment seront mesurés les résultats obtenus par les aménagements mis en place ?

La traversée de Calais a été divisée en 3 zones :

- Zone 1 : Technicentre.
Pour cette zone, les riverains veulent que les convois passent plus en retrait des habitations, sur l'une des 18 voies disponibles et particulièrement sur la voie de service aujourd'hui empruntée, avec la mise en place d'un tapis anti vibratile et des murs antibruit placés au plus près de la voie dédiée. Cette proposition est refusée par SNCF sous prétexte du coût élevé, du soi-disant risque de ralentissement du trafic et d'un impact non démontré sur le fonctionnement du technicentre.Par ailleurs, toutes les maisons du secteur ne sont pas éligibles à l'isolation phonique.
Nous demandons expressément l'amélioration du projet dans cette zone.

- Zone 2 : Gare SNCF-Quai de la Loire. Les aménagements proposés sur cette zone (démontage des anciens appareils de voie, remplacement du ballast, mise en place de tapis antibratile, mise en place de nouveaux rails sans raccords, mur anti bruit, isolation phonique des maisons par remplacement de certaines huisseries)semblent satisfaisants.
La partie supérieure des habitations à étages ne sera toutefois pas mise à l'abri du bruit par les murs anti bruit proposés et le remplacement des huisseries ne concerne que « les pièces de vie situées côté voies », ce qui ne garantit pas une bonne isolation phonique de la maison.
Si les objectifs acoustiques annoncés ne sont pas atteints, les riverains souhaitent également le remplacement des autres fenêtres de leur habitation situées côté voies. La mairie de Calais s'est engagée verbalement dans ce sens lors d'une réunion avec les représentants de l'association qui a eu lieu en mairie le 1er juin 2021 à 18h, mais cela n'a pas fait l'objet d'écrits de sa part. Ce point est valable pour les 3 zones.

Selon Mr PEPY, ancien PDG de l SNCF qu'a rencontré l'association le 9 juillet 2019, des feux de signalisation devaient être mis en place, dans un délai de 12 à 18 mois pour éviter le klaxon d'avertissement des trains sur 2 passages piétons et notamment le PN rue Paul BERT. Ceux-ci ne sont toujours pas installés. Nous demandons leur mise en service effective rapide.

Nous demandons la réalisation rapide des travaux dans cette zone. Le planning a déjà été décalé plusieurs fois par SNCF, sans aucune justification.

- Zone 3 : Appelée zone Duguay-Trouin :
Le tracé proposé par SNCF lors de la concertation publique de 2018 empruntait la rue Duguay-Trouin, où la voie ferrée est colée aux maisons. Pour réaliser l'électrification de la voie prévue par le projet de modernisation, cela nécessitait l'achat de terrain par la SNCF aux riverains.
C'est pourquoi, les riverains ont proposé 2 tracés alternatifs dits UMICORE et tracé Nord.
Le tracé UMICORE réduit l'impact à 4 habitations situées au bout de la rue de BITCHE.
Le tracé Nord permet de relier directement le port, sans contourner la zone Industrielle des Dunes et réduit l'impact pour tous les riverains et entreprises situées le long du parcours, mais nécessite la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber une route. Ce tracé permettra également de supprimer l'entretien de la voie sur la zone industrielle(plusieurs passages à niveau mal entretenus par SNCF à l'entrée des usines).
Le surcout de ce tracé compense largement les couts d'aménagement de la voie actuelle ainsi que le coût d'expropriation des riverains qui seraient nécessairespour pouvoir installer les caténaires).
SNCF en est toujours aux pré études de ces tracés alternatifs. Il faut pousser SNCF à avancer plus vite. A ce rythme, ces aménagements ne seront pas réalisés avant au moins 10 ans, ce qui n'est pas acceptable, la nuisance existant déjà.

De manière plus générale, les riverains souhaitent être rassurés quant au financement de ce projet de rénovation de la voie mère.
Les travaux de modernisation sont repris au contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2020 pour un montant estimé à 53 M€.
Le financement est assuré par l'Etat à hauteur de 80 % et par la région Hauts de France à

hauteur de 20 %.
Cette convention étant dépassée, ce projet sera-t-il inscrit pour le même montant dans le nouveau budget ?
Le budget prévu avant 2015 était d'un montant de 53 M€. Sera-t-il suffisant, notamment compte tenu de l'augmentation du coût des matières premières, de la réfection totale du Pont Mollien et du carrefour Mollien dont les couts viennent s'ajouter.

Le projet ne prévoit aucun dédommagement des riverains pour les nuisances subies depuis des années et la baisse de la valeur immobilière de leur bien pourtant réelle et constatée. Des indemnisations doivent être versées par l'Etat.

A la lecture de son rapport, il nous semble que l'autorité environnementale se préoccupe davantage de la protection de la nidification des goélands que dela santé des riverains. C'est consternant.

Par la mise en place de cette enquête publique, l'Etat et la SNCF constatent l'augmentation du trafic et la gêne pour les riverains. Toutefois, aucune disposition n'est prise pour limiter l'accroissement du trafic et les passages de train la nuit, tant que les travaux de protection des riverains ne sont pas réalisés. Les riverains souhaitent que de telles mesures conservatoires soient prises. Ils demandent également une nouvelle fois des locomotives moins bruyantes, le passage des convois à vitesse modérée et la limitation des manœuvres à vide des locomotives.

Nous constatons des fissures sur nos maison. Pourquoi les riverains doivent-ils faire intervenir leur assureur, alors que ce devrait être à la SNCF d'envoyer ses assureurs sur demande des riverains ?

Pour conclure, les riverains souhaitent que l'Etat, la région et la mairie de Calais s'investissent plus dans l'avancement de ce projet, poussent énergiquement la SNCF à accélérer la réalisation des études et la réalisation effective des travaux.

Nous espérons que nos observations seront

Cordialement,

Signature

Mise en œuvre des dispositions du code de l'environnement :
L'arrêté du 30 Mai 1996 précise les règles et détermine les niveaux sonores d'insonorisation pour les habitations proches des voies existantes, en fonction de leur distance par rapport à la voie.
La largeur étant de moins de 10 m entre les habitations et la voie, l'infrastructure est classée en classe 5.
Le niveau sonore de référence LAeq (6 h-22 h) en dB (A) doit être compris entre 60<L<=65.
Le niveau sonore de référence LAeq (22 h-6 h) en dB (A) doit être compris entre 55<L<=60.
Dans les rues en U, ce qui est le cas l'isolement minimal DnAT des logements classés en catégorie 5 est de 30 dB(A).
Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :
- pour les façades latérales, en effectuant un décalage d'une classe d'isolement.
- pour les façades arrière, en effectuant un décalage de deux classes d'isolement.

Les points noirs :
Ce sont des secteurs particulièrement touchés par le bruit ou le niveau sonore est supérieur à 65 Db(A) le jour et 70 Db(A) la nuit.
Les préfets sont chargés de répertorier ces points noirs. Les conclusions du Grenelle de l'environnement prévoit que dès la fin 2008, l'inventaire des points noirs du bruit devra avoir été révisé.

Le décret n° 2002-867 du 3 Mai 2002 indique que les propriétaires de locaux d'habitation pourront bénéficier de subventions pour les travaux nécessaires à l'isolation.
Le montant maximum des subventions est de 80 % des dépenses subventionnables, c'est-à-dire les opérations de maîtrise d'œuvre et de contrôle acoustique. Ce pourcentage peut être porté à 90% pour les faibles revenus et à 100% pour les bénéficiaires du RMI ou d'allocations équivalentes.

Réponse de SNCF Réseau :

***Le projet "Calais port 2015"** est un projet qui a été porté par la Région Hauts-de-France. Le projet de la voie mère de Calais, financé dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, a été engagé par les partenaires afin de répondre à plus court terme aux objectifs attendus du projet "Calais port 2015". SNCF Réseau a donc été sollicité en tant que maître d'ouvrage pour porter ce projet sur son périmètre de compétence, c'est à dire sur le réseau ferré national. De même, le projet de contournement ferré par l'Est est un projet à long terme, porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France. La décision de le mettre en place ou non ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau.*

*Concernant l'**avancement de l'opération**, SNCF Réseau rappelle les modifications importantes qui ont été réalisées sur le programme et le phasage de l'opération afin de répondre aux préoccupations majeures exprimées par le public lors de la concertation réglementaire de 2018.*

Ainsi, les modifications et compléments au projet ci-dessous ont été mis en oeuvre par SNCF Réseau et les partenaires financiers de l'opération :

- *le projet a été découpé en 2 phases distinctes dès 2019 ;*
- *une étude complémentaire a été menée en 2019 sur la possibilité de déplacer les circulations fret dans le technicentre ;*
- *une étude préliminaire des tracés alternatifs a été financée et engagée en janvier 2021 ;*
- *des études et travaux ont été financés et engagés sur les passages à niveau piétons n°84 et n°161 ;*
- *l'ensemble du programme de protection acoustique a été modifié et complété entre 2019 et 2021 ;*
- *l'ensemble des dossiers réglementaires a été modifié dès 2019 au regard du nouveau phasage de l'opération et les procédures réglementaires adhoc engagées dès 2020.*

L'ensemble de ces adaptations et modifications de programme a donc nécessité des reprises d'études techniques, des échanges avec les partenaires financiers mais également une reprise de l'ensemble des dossiers réglementaires environnementaux et administratifs et un dialogue avec les riverains. Ces études et procédures nécessaires et impératives d'un point de vue réglementaire expliquent le temps qui a été nécessaire entre la prise en considération des demandes du territoire et leurs mises en œuvre.

*Selon les **études acoustiques** menées depuis 2016, l'ambiance acoustique actuelle sur la voie mère ne nécessite pas de protections acoustiques spécifiques. Aucun point noir de bruit n'y est repéré (cf. chapitre 4.7 de l'étude d'impact).*

En revanche, des mesures de protections (murs antibruits et/ou remplacement de menuiseries en fonction des secteurs) sont bien prévues dans le cadre des augmentations de trafic induites par le le projet. Ces mesures ont été plusieurs fois partagées avec les riverains et l'Association des riverains de la voie mère lors de réunions techniques et publiques.

A l'issue des travaux de protections acoustiques qui auront été réalisés, des mesures de contrôle seront réalisées pour vérifier leur efficacité.

***Sur le secteur du technicentre**, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.*

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Les impacts acoustiques du projet ont été évalués et ont été partagés avec les riverains lors des étapes de concertation et de dialogue territorial menées en 2020 et 2021. Cette démarche a débouché sur la proposition de mise en place d'écrans acoustiques sur ce secteur.

Il faut d'ailleurs noter que les réunions publiques de 2021 ont permis à certains riverains habitants rue Cambronne, non intégrés au périmètre initial, de pouvoir exprimer leur volonté d'être ajoutés au programme de protection. Dans ce sens, et afin d'homogénéiser ce traitement sur l'ensemble du secteur, les habitations du n°124 au n°168 ont été ajoutées au programme de protections acoustiques individuelles (remplacement de menuiseries) de l'opération.

Toujours dans ce but d'homogénéisation, et au regard de la complexité technique et foncière de réalisation d'un écran acoustique, SNCF Réseau a décidé d'ajouter au programme de protections acoustiques indivuduelles (remplacement de menuiseries) les logements n°1 à n°29 sur Stephenson et n°156 à n°168 rue des Fontinettes.

Enfin, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

***Sur le secteur gare SNCF – Quai de Loire**, SNCF Réseau s'engage à respecter ses obligations légales en termes de protections acoustiques. Celles-ci se traduisent par la mise en place de murs et/ou de remplacement de menuiseries.*

Enfin, afin de supprimer la gêne occasionnée par les klaxons au niveau du passage à niveau piéton, des avertisseurs lumineux vont être mis en place au cours du 1er semestre 20222022. Ils permettront aux conducteurs de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores.

***Sur le secteur Duguay – Trouin**, le choix d'un tracé alternatif se fera dans le cadre de la phase 2 de l'opération dont l'horizon de réalisation est ultérieur et sera déterminé à l'issue des phases d'études.. Les résultats de l'étude préliminaire des tracés alternatifs actuellement en cours sont prévus pour la fin de l'année 2022.*

Il est à noter que SNCF Réseau s'est engagée à réaliser les travaux de protection phonique sur ce secteur dès la phase 1 de l'opération afin de limiter au mieux les nuisances déjà existantes, sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2.

***Concernant le financement**, le projet de modernisation de la voie mère de Calais est inscrit pour un montant de 53 M€ au contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2015-2020 dont le volet Mobilité a été prolongé dans le cadre de son avenant 2021-2022. Au delà, un nouveau volet Mobilité au prochain contrat de plan État-Région Hauts-de-France sera négocié courant de l'année 2022, dans lequel le projet de modernisation de la voie mère de Calais sera naturellement inscrit.*

En complément, SNCF Réseau mène un échange régulier avec ses partenaires financiers, Etat et Région Hauts-de-France, afin d'informer des besoins budgétaires qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération.

Il est précisé également par SNCF Réseau que les investissements relatifs au remplacement du pont Mollien et du carrefour Mollien sont bien inscrits dans le cadre de l'opération et du financement estimé initialement à 53 M€. Par ailleurs, SNCF Réseau apporte également une contribution financière de 3,8 M€ nécessaire aux travaux de remplacement de l'ouvrage ferroviaire du pont Mollien.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs circulent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne ferait que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasionerait encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler de locomotives seules.

Avis du commissaire enquêteur : Voir réponse E 7

13. @13 - COLIN JEAN-MARC - CALAIS

Date de dépôt : Le 16/12/2021 à 20:40:40
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Enquête publique « Modernisation de la voie ferrée entre le port de Calais et la gare de Calais Ville » du 22/11 au 23/12/2021
Contribution :
Enquête publique « Modernisation de la voie ferrée entre le port de Calais et la gare de Calais Ville » du 22/11 au 23/12/2021
Calais, le 17/12/2021
M.et Mme Colin Jean-Marc 181 rue Duguay -Trouin 62100 Calais
Monsieur le commissaire enquêteur, La justification économique du projet d'extension Calais Port 2015, reposait sur le développement du trafic de fret, notamment ferroviaire, avec le développement du ferroutage transport de remorques non accompagnées. C'est pourquoi, la construction d'une nouvelle voie ferrée de contournement par l'Est était prévue (enquête publique de 2012). Mais ce projet n'a pas retenu l' attention des décideurs politiques de l'époque (Etat et Conseil régional). Le projet d'embranchement ferroviaire vers l'Est, pourtant repris parmi les priorités dans le bilan du débat public, n'était plus qu'une option dans l'enquête publique qui parlait de ce raccordement au conditionnel, peut-être vers 2030. Aucun représentant n'aura le courage de dire ouvertement aujourd'hui que le ferroutage ne passera jamais par le tracé originel par l'Est, les études sont au point mort, les emprises foncières nécessaires au projet n'ont pas été bloquées et le projet ne se fera certainement jamais. De ce fait, sans aucune concertation préalable, ni mesure d'impact sur l'environnement, ni travaux d'aménagement conséquents, le trafic a été reporté sur une ancienne voie ferrée urbaine désaffectée, vétuste,et mal entretenue (plusieurs déraillements ont eu lieu ces dernières années dont le dernier le 6 mars 2021). Le trafic fret a commencé sur cette voie en 2011 avec le transport de voitures GEFCO (trafic arrêté en 2014 en raison des nombreux désordres sur la voie et reporté vers Zeebrugge en Belgique). La première autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou a été lancée en 2016 en présence du ministre des transports de l'époque.!!!!! Mais pourquoi aucune mesure d'impact n'a été réalisée avant le lancement de cette autoroute ferroviaire alors que le code de l'environnement le prévoit expressément? Les riverains de la voie mère sont depuis confrontés quotidiennement aux nuisances liées aux passages de ces convois de fret très longs et très lourds, très proche des habitations (vibrations, bruit, klaxons de trains, poussières, fissuration des maisons, baisse de la valeur patrimoniale de leur bien) et ne comprennent toujours pas comment de telles décisions d'ouvertures d'autoroutes ferroviaires urbaines (Calais/Le Boulou, Calais/Orbassano, Calais/Macon, Calais/Sète, projet de Calais/Poznan) peuvent être prises, sans en mesurer les conséquences pour l'environnement. A la suite de nombreuses plaintes des riverains, SNCF réseau a mené une concertation publique du 7 au 31 mai 2018, soit plus de 7 ans après le lancement du fret ferroviaire sur cette voie et plus de 2 ans après le lancement de la première autoroute ferroviaire. Les riverains ont exprimé leurs vives inquiétudes, lors des réunions de concertation publique et s'attendaient à ce que les pouvoirs publics agissent activement, à leurs côtés !!!!!!, pour préserver leur cadre de vie, leur bien

être et leur santé. Malheureusement, depuis 2018, c'est l'inertie sur l'avancement des travaux, tandis que le trafic et les nuisances associées se développent. Le trafic a en effet plus que doublé par rapport au trafic prévisionnel annoncé par Monsieur le Sous-préfet en décembre 2018 (environ 15 trains par semaines) lOn constate actuellement une quarantaine de passages de trains par semaine (y compris les mouvements de matériel roulant). Ceux-ci circulent en majorité la nuit. Suite à ces réunions publiques de 2018, les riverains ont créé une association de défense et ont proposé des solutions concrètes pour réduire certaines nuisances. Malheureusement, les 15 réunions auxquelles a participé l'association n'ont abouti qu'à très peu d'avancement. Les propositions initiales de 2018 refont surface, sans aucune modification substantielle. A part les délais de réalisation des travaux qui sont sans cesse allongés. Tout le monde feint de croire à l'efficacité des travaux d'aménagement promis par la SNCF, mais les riverains calaisiens sont beaucoup plus sceptiques. Que fera-t-on si les résultats obtenus ne sont pas ceux espérés par les Calaisiens et requis par les normes environnementales ? Comment seront mesurés les résultats obtenus par les aménagements mis en place ?

Le tracé proposé par SNCF lors de la concertation publique de 2018 empruntait la rue Duguay-Trouin, où la voie ferrée est colée aux habitations . Pour réaliser l'électrification de la voie prévue par le projet de modernisation, cela nécessitait l'achat de terrain par la SNCF aux riverains. C'est pourquoi, les riverains ont proposé 2 tracés alternatifs dits UMICORE et tracé Nord. Le tracé UMICORE réduit l'impact à 4 habitations situées au bout de la rue de BITCHE. Le tracé Nord permet de relier directement le port, sans contourner la zone Industrielle des Dunes et réduit l'impact pour tous les riverains et entreprises situées le long du parcours, mais nécessite la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber une route(peut -être plus onéreux pour la construction mais certainement plus facile pour la maintenance) . Ce tracé permettra de supprimer l'entretien de la voie sur la zone industrielle(plusieurs passages à niveau mal entretenus par SNCF à l'entrée des usines). Le surcout de ce tracé compense largement les couts d'aménagement de la voie actuelle ainsi que le coût d'expropriation des riverains qui seraient nécessaires pour pouvoir installer les caténaires). SNCF en est toujours aux pré études de ces tracés alternatifs. Il faut pousser SNCF à avancer plus vite. A ce rythme, ces aménagements ne seront pas réalisés avant au moins 10 ans, ce qui n'est pas acceptable, la nuisance existant déjà.

De manière plus générale, les riverains souhaitent être rassurés quant au financement de ce projet de rénovation de la voie mère. Ainsi que la confirmation officielle que le projet à l Est n est pas entériné et que les premières études concrètes sont en cours ou vont débuter !!!!

Par la mise en place de cette enquête publique, l'Etat et la SNCF constatent l'augmentation du trafic et la gêne pour les riverains. Toutefois, aucune disposition n'est prise pour limiter l'accroissement du trafic et les passages de train la nuit, tant que les travaux de protection des riverains ne sont pas réalisés. Les riverains souhaitent que de telles mesures conservatoires soient prises. Ils demandent également une nouvelle fois des locomotives moins bruyantes, le passage des convois à vitesse modérée et la limitation des manœuvres à vide des locomotives. Nous constatons des fissures sur nos maison. Pourquoi les riverains doivent-ils faire intervenir leur assureur, alors que ce devrait être à la SNCF d'envoyer ses assureurs sur demande des riverains ? Pour conclure, les riverains souhaitent que l'Etat, la région et la mairie de Calais s'investissent plus dans l'avancement de ce projet, poussent énergiquement la SNCF à accélérer la réalisation des études et la réalisation effective des travaux.

Nous espérons que nos observations seront prises en comptes

Cordialement, Jean-Marc Colin

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet "Calais port 2015" *est un projet qui a été porté par la Région Hauts-de-France. Le projet de la voie mère de Calais, financé dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, a été engagé par les partenaires afin de répondre à plus court terme aux objectifs attendus du projet "Calais port 2015". SNCF Réseau a donc été sollicité en tant que maître d'ouvrage pour porter ce projet sur son périmètre de compétence, c'est à dire sur le réseau ferré national. De même, le projet de contournement ferré par l'Est est un projet à long terme, porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France. La décision de le mettre en place ou non ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau.*

*Concernant l'**avancement de l'opération**, SNCF Réseau rappelle les modifications importantes qui ont été réalisées sur le programme et le phasage de l'opération afin de répondre aux préoccupations majeures exprimées par le public lors de la concertation réglementaire de 2018.*

Ainsi, les modifications et compléments au projet ci-dessous ont été mis en oeuvre par SNCF Réseau et les partenaires financiers de l'opération :

- *le projet a été découpé en 2 phases distinctes dès 2019 ;*
- *une étude complémentaire a été menée en 2019 sur la possibilité de déplacer les circulations fret dans le technicentre ;*
- *une étude préliminaire des tracés alternatifs a été financée et engagée en janvier 2021 ;*
- *des études et travaux ont été financés et engagés sur les passages à niveau piétons n°84 et n°161 ;*
- *l'ensemble du programme de protection acoustique a été modifié et complété entre 2019 et 2021 ;*
- *l'ensemble des dossiers réglementaires a été modifié dès 2019 au regard du nouveau phasage de l'opération et les procédures réglementaires adhoc engagées dès 2020.*

L'ensemble de ces adaptations et modifications de programme a donc nécessité des reprises d'études techniques, des échanges avec les partenaires financiers mais également une reprise de l'ensemble des dossiers réglementaires environnementaux et administratifs et un dialogue avec les riverains. Ces études et procédures nécessaires et impératives d'un point de vue réglementaire expliquent le temps qui a été nécessaire entre la prise en considération des demandes du territoire et leurs mises en œuvre.

*Selon les **études acoustiques** menées depuis 2016, l'ambiance acoustique actuelle sur la voie mère ne nécessite pas de protections acoustiques spécifiques. Aucun point noir de bruit n'y est repéré (cf. chapitre 4.7 de l'étude d'impact).*

En revanche, des mesures de protections (murs antibruits et/ou remplacement de menuiseries en fonction des secteurs) sont bien prévues dans le cadre des augmentations de trafic induites par le le projet. Ces mesures ont été plusieurs fois partagées avec les riverains et l'Association des riverains de la voie mère lors de réunions techniques et publiques.

A l'issue des travaux de protections acoustiques qui auront été réalisés, des mesures de contrôle seront réalisées pour vérifier leur efficacité.

***Sur le secteur Duguay – Trouin**, le choix d'un tracé alternatif se fera dans le cadre de la phase 2 de l'opération dont l'horizon de réalisation est ultérieur et sera déterminé à l'issue des phases d'études.. Les résultats de l'étude préliminaire des tracés alternatifs actuellement en cours sont prévus pour la fin de l'année 2022.*

Il est à noter que SNCF Réseau s'est engagée à réaliser les travaux de protection phonique sur ce secteur dès la phase 1 de l'opération afin de limiter au mieux les nuisances déjà existantes, sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2.

***Concernant le financement**, le projet de modernisation de la voie mère de Calais est inscrit pour un montant de 53 M€ au contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2015-2020 dont le volet Mobilité a été prolongé dans le cadre de son avenant 2021-2022. Au delà, un nouveau volet Mobilité au prochain contrat de plan État-Région Hauts-de-France sera négocié courant de l'année 2022, dans lequel le projet de modernisation de la voie mère de Calais sera naturellement inscrit.*

En complément, SNCF Réseau mène un échange régulier avec ses partenaires financiers, Etat et Région Hauts-de-France, afin d'informer des besoins budgétaires qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération.

Il est précisé également par SNCF Réseau que les investissements relatifs au remplacement du pont Mollien et du carrefour Mollien sont bien inscrits dans le cadre de l'opération et du financement estimé initialement à 53 M€. Par ailleurs, SNCF Réseau apporte également une contribution financière de 3,8 M€ nécessaire aux travaux de remplacement de l'ouvrage ferroviaire du pont Mollien.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs cirulent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne ferait que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasionerait encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler de locomotives seules.

Avis du commissaire enquêteur : Voir réponse E 7.

14. R14 – JEAN-MARC COLIN

Date de dépôt : Le 08/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
A demandé des renseignements.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Pas de réponse spécifique à apporter - – La réponse par SNCF Réseau à l'avis de Monsieur Jean-Marc Colin est disponible au paragraphe 13 du présent document.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

15. R15 – JEAN-BENOIT PROBST

Date de dépôt : Le 08/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
A demandé des renseignements.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Pas de réponse spécifique à apporter - – La réponse par SNCF Réseau à l'avis de Monsieur Jean-Benoit Probst est disponible au paragraphe 7 du présent document.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

16. R16 – BRUNO DIEFFENBACH

Date de dépôt : Le 08/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
Pour le mur anti-bruit, je le verrai transparent pour que les habitants puissant encore voir les trains, aussi du côté du port, je suis pour le trace par le nord, je verrai aussi d'un bon oeil le contournement par l'est associant cargobeamer et la SNCF pour une question de coût et enfin trouver un accord ville de Calais, département et SNCF pour créer un rond point en haut de la rampe tout dans le but de fludifier la circulation automobile surtout aux heures de pointe, je vous remercie de votre attention à mes propositions.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Les murs antibruits doivent répondre à des normes constructives spécifiques pour garantir leur effet. SNCF Réseau travaille à l'intégration paysagère et architecturale de ces murs dans le domaine public. L'avis des riverains sera consulté lors de réunions de quartier spécifiques sur ce sujet qui seront organisées à la fin du 1er trimestre 2022. Des propositions seront faites à partir du travail d'un architecte qui travaille également avec les services de la ville de Calais et l'architecte des bâtiments de France.

Les tracés alternatifs font partie de la deuxième phase de l'opération et feront l'objet d'une nouvelle enquête publique. Ces nouveaux tracés sont actuellement en phase d'étude préliminaire dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

Les étapes à venir tiendront compte des avis des riverains, notamment à travers les futures concertations et procédures de participation du publique. Une enquête publique dédiée sera nécessaire pour cette deuxième phase du projet.

La création d'un rond point pour fluidifier la circulation routière ne peut pas faire partie des objectifs du projet. Le projet concerne en effet uniquement la modernisation de la voie mère de Calais, et non ses abords.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

17. R17 – FAUQUET, LAPOTRE ET RENAUT

Date de dépôt : Le 08/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
Ont confirmé le dépôt de l'observation faite précédemment sur le register électronique.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Voir la réponse apportée à l'avis E12 disponible au paragraphe 12 du présent document.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

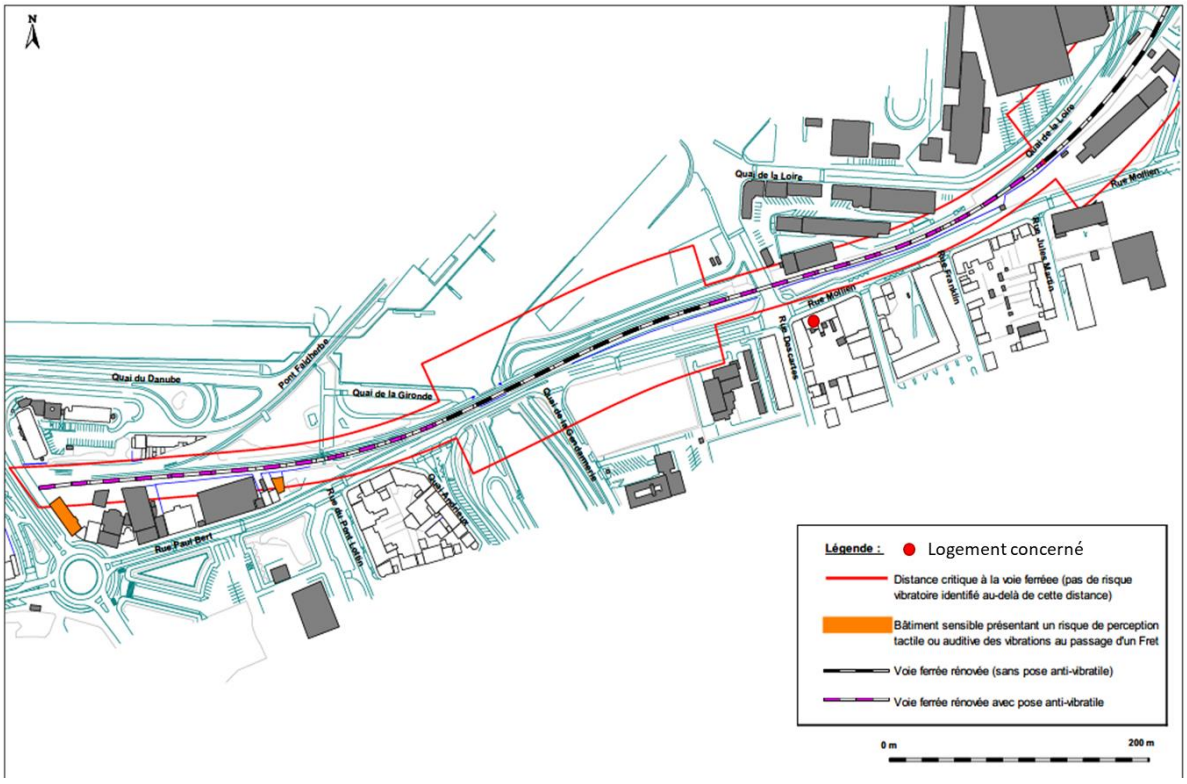
18. R18 – VAN TITTELEBOOM

Date de dépôt : Le 08/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
Grandes nuisances dues aux vibrations de plus en plus fortes, jour comme nuit avec, semble-t-il une augmentation de la Vitesse des passages.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

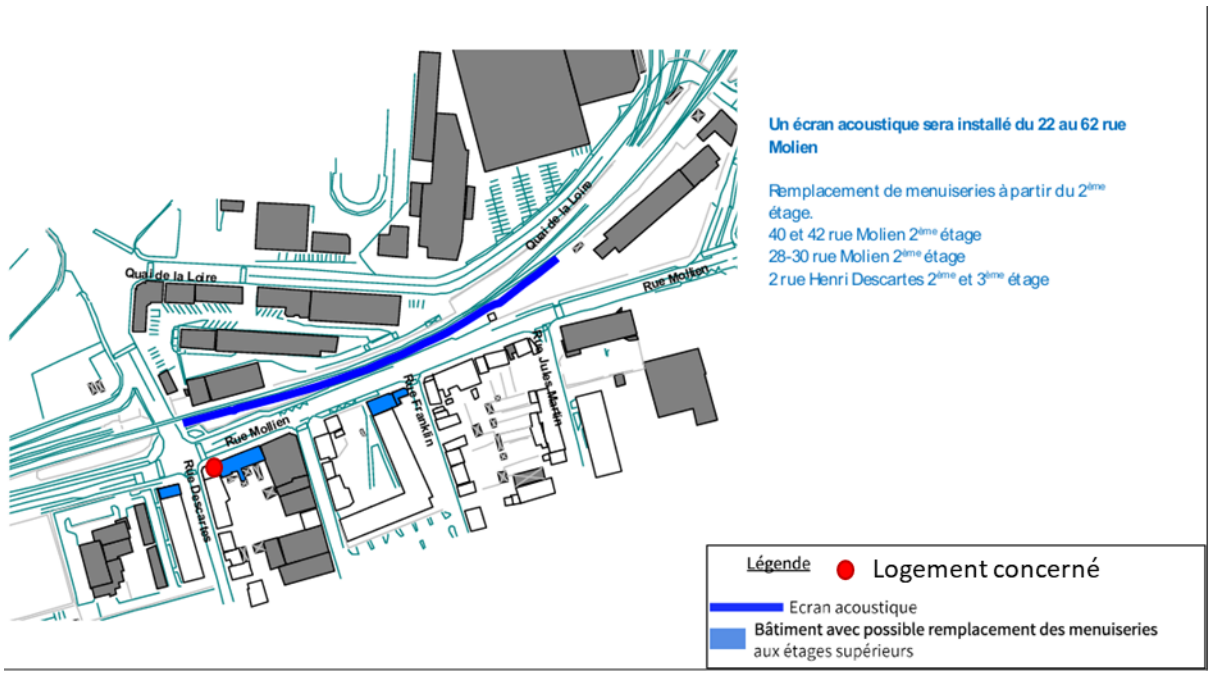
Réponse de SNCF Réseau :

Dès la première phase de l'opération, les travaux de renouvellement complet de la voie intègrent la pose de tapis antivibratiles au niveau de la voie ferrée située en face du 26 bis rue Mollien. La mise en œuvre du traitement antivibratile, qui n'existe pas dans la situation actuelle, permet de réduire significativement les zones d'impacts vibratoires potentiels.

Le schéma suivant, présent dans l'étude d'impact, l'illustre :



De même, certaines habitations du secteur sont éligibles aux remplacements des menuiseries de leurs étages supérieurs comme le montre le schéma suivant :



Ces logements éligibles sont les habitations au 28, 30, 40 et 42 de la rue Mollien, l'habitation au 26 bis ne fait donc pas partie de ces logements éligibles.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs avancent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne feraient que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasioneraient encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler des locomotives seules.

Avis du commissaire enquêteur : Il conviendra toutefois de vérifier l'efficacité des effets du tapis antivibratile et si la vitesse des convois est bien respectée.

19. @19 - STELLBRINK FRANCK

Date de dépôt : Le 17/12/2021 à 14:40:55
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Utilité de la modernisation de la voie mère
Contribution :
Dans le contexte actuel de développement du ferroutage, qui répond aussi bien à la demande des transporteurs qu'à la volonté collective d'atteindre la neutralité carbone, VIIA, par ses autoroutes ferroviaires, s'inscrit parfaitement dans cette démarche, soutenue par l'état. Le terminal multimodal d'autoroute ferroviaires, situé dans e port de Calais, est un enjeu stratégique dans les échanges avec le royaume uni, et contribue au développement du port de Calais La liaison avec le réseau ferré national se fait par la voie mère du port de Calais.
Cette voie mère est aujourd'hui dans un état critique qui nécessite une modernisations urgente. Pour preuve deux déraillements ont eu lieu cette année en raison de la vétusté de l'infrastructure ferroviaire. Il convient également de noter que la circulation sur la voie mère emprunte une quinzaine de passages à niveau, ce qui est autant de vecteurs accidentogènes. Il convient donc de moderniser la voie Mère au plus tôt.
VIIA est favorable à un projet qui permettra d'éviter les nuisances sonores aux riverains, de présenter le plus de fiabilité possible, de minimiser le facteur risque, et qui permette de maintenir pleinement l'exploitation et son développement pendant toute la durée des travaux.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de modernisation permettra une desserte plus fiable et plus efficace du port de Calais, en accord avec les objectifs de développement attendus de l'autoroute ferroviaire desservant les ports du littoral dont celui de Calais.

Le tracé final qui sera choisi dans le cadre de la phase 2 de l'opération s'inscrira dans ces mêmes impératifs d'un projet qui doit répondre à un besoin de développement économique fort exprimé notamment par VIIA ainsi que par l'ensemble des acteurs économiques, institutionnels et partenaires financiers.

Ce projet doit également intégrer les différents dispositifs nécessaires à la prise en considération des nuisances subies par les riverains du fait de l'accroissement du trafic fret, ce qui a amené SNCF Réseau à modifier de façon significative le programme et le phasage de l'opération depuis la concertation réglementaire menée en 2018. Les nuisances sonores et vibratoires sont notamment traitées via la mise en place de mesures spécifiques (écrans acoustiques, remplacements d'huisseries et tapis antivibratiles).

Enfin, concernant les impacts sur l'activité ferroviaire du port, SNCF Réseau a mené, dès cette phase 1 de l'opération, des négociations avec l'exploitant ferroviaire afin de minimiser les impacts du chantier sur ses circulations ferroviaires. En complément, quelque soit le tracé final qui sera retenu dans le cadre de la phase 2 de l'opération, des solutions seront recherchées pour garantir la continuité de l'activité ferroviaire, y compris pendant la phase de travaux.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

20. @20 – COPPITTERS JEAN-PIERRE - CALAIS

Date de dépôt : Le 20/12/2021 à 10:00:35
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : GrafTech France S.N.C Calais favorable au tracé alternatif par le Nord de la voie mère.
Contribution :
Bonjour,
Notre société est favorable au tracé alternatif par le Nord de la voie mère afin d'éviter aux trains d'emprunter la rue des Garennes et d'amplifier les perturbations suivantes:
- l'entrée du site dispose de 2 passages à niveau à chacune de ses entrées: l'un avec barrières, l'autre sans. Celui avec barrières est mal entretenu et tombe régulièrement en panne, ce qui bloque l'entrée de l'usine le temps de la réparation. Pour éviter de devoir créer un 2éme passage à niveau, la S.N.C.F avait envisagé de modifier la voie d'accès au bâtiment administratif du site pour ne garder à l'avenir qu'un seul passage à niveau, il n'y aurait donc plus qu'une seule entrée usine, ce qui génèrerait un accroissement du flux de voitures et de camions.
- par définition une usine est en flux constant d'entrées et de sorties de camions de matières premières, de produits finis et de véhicules des intervenants. A chaque passage de train de l'autoroute ferroviaire (trains de 800m de long), les barrières du passage à niveau sont fermées environ 8 minutes, ce qui crée des embouteillages à la fois dans l'usine pour la sortie, et en externe le long de la rue des Garennes en entrée: en cas d'accident / incendie au moment du passage d'un train, cela pourrait retarder les secours.
- le passage des convois par le tracé Nord nous supprimerait une contrainte d'espace à l'Est de notre propriété pour de futurs investissements.
- le passage des trains génère par ailleurs du bruit et des vibrations.
Merci de prendre en compte ces éléments très importants pour la sécurité et la pérennité du site GrafTech.
Cordialement
Le responsable environnement
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Les tracés alternatifs (dont la variante Nord) font partie de la deuxième phase de l'opération et feront l'objet d'une nouvelle enquête publique. Ces nouveaux tracés sont actuellement en phase d'étude préliminaire dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022 Les contraintes d'exploitation évoquées ici seront prises en compte afin d'aider les partenaires de l'opération dans le choix final du tracé à retenir.

Dans le cas où le tracé initial ou le tracé Umicore serait retenu, le passage à niveaux n°13 va effectivement être supprimé dans le cadre des travaux. Le passage à niveaux n°14 va pour sa part être équipé de demi-barrières automatiques en remplacement des barrières existantes défectueuses. La nuisance sera ainsi supprimée (voir le chapitre 3.4 – Caractéristiques de l'aménagement de l'étude d'impact).

Les risques afférents à la circulation des trains sur la voie mère (collision, renversement, fuite …) ont été pris en compte dans l'étude d'impact (cf. chapitre 6.3.11 – Risques). En particulier, le projet est compatible avec les Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) en vigueur sur la zone d'étude. C'est notamment le cas de celui de l'usine INTEROR – SYNTHEXIM, voisine de l'usine Graftech.

Les nuisances liées au bruit et aux vibrations sont traitées selon la réglementation en vigueur. Il n'y a pas de dépassement constatés au niveau de l'usine Graftech. Ainsi, il n'y aura pas de mesures spécifiques mises en place au droit de l'usine.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte, la présente observation ne concerne pas le dossier en cours.

21. @21 - ASSOCIATION LES 4 C ASSOCIATION LES 4 C - CALAIS

Date de dépôt : Le 21/12/2021 à 09:46:26
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Avis de l'association Citoyennes et Citoyens du Calaisis pour le Climat sur le projet de modernisation de voie ferrée dite « voie mère » à Cal
Contribution :
Veuillez trouver en pièces jointes l'avis de l'association Citoyennes et Citoyens du Calaisis pour le Climat sur le projet de modernisation du tronçon voie ferrée dite « voie mère » à Calais (Avis 4C + Avis autorité environnementale sur le projet de Port 2015)
Pièce(s) jointes(s) :

Télécharger la pièce jointe originale (avis ae-port 2015.pdf)
Document : avis ae-port 2015.pdf, page 1 sur 14

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le 19 SEP. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet « Port 2015 » à Calais
Réf : DAT TA2011-07-20-132bis (DAT 11-0907)
Copie : Préfecture du Pas-de-Calais ; ARS ; DDTM 62

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'extension du port de Calais « Port Calais 2015 » est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juin 2011 de l'étude d'impact, transmise le 20 juillet 2011.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais et de l'Agence Régionale de Santé du Nord, après consultation de la préfecture maritime Manche – mer du Nord et de celle du Pas-de-Calais.

1. Présentation du projet :

Le conseil régional du Nord-Pas de Calais, propriétaire des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, pilote le projet de développement économique et d'extension du port de Calais, qui prévoit au nord du port actuel la réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer. Ce projet doit permettre d'accroître progressivement les capacités du port, notamment pour les liaisons transmanche et le cabotage européen (aménagement de quais et terre-pleins), et de diversifier les trafics (acheminements ferroviaires, trafic roulier non accompagné).

Le projet « Calais Port 2015 » constitue un enjeu fondamental du développement économique et social du port, mais aussi du Calaisis. Plus généralement, il s'inscrit dans les objectifs du schéma régional des transports pour que le Nord - Pas-de-Calais soit à la fois une grande région maritime et une plate-forme logistique majeure.

Il doit permettre de :

- participer au développement économique et social du territoire et de la région ;
- contribuer au développement des activités logistiques du territoire ;
- accroître les retombées indirectes liées aux flux de passagers et de marchandises ;
- améliorer l'interface ville-port et consolider les activités de tourisme.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

L'objectif premier du projet est d'assurer les conditions du développement du port de Calais à l'horizon 2050. Il doit donc offrir une grande adaptabilité pour gérer le plus efficacement le potentiel de croissance des échanges entre le Royaume-Uni et le continent européen, mais aussi pour élargir le champ des partenaires par de nouveaux trafics :

- répondre en termes de capacité aux besoins liés à l'évolution prévisible des trafics ;
- anticiper les évolutions modales de transport intra-européen : cabotage maritime, acheminement ferroviaire, etc. ;
- répondre aux innovations techniques, à l'évolution de la taille des navires ;
- garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port ;
- être modulable sur le long terme et même à très long terme, afin de pouvoir s'adapter à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

Le projet d'un coût prévisionnel de 633 millions d'euros concerne une emprise d'environ 233 hectares.

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Notion de programme** ***(§ II de l'article L.122-1 du code de l'environnement)***

Le dossier d'étude d'impact indique que l'analyse des impacts du projet « Calais Port 2015 » porte sur :

- les opérations de construction des infrastructures (bassin, terre-pleins, jetée) ;
- l'immersion du sable excédentaire issu du creusement du bassin (clapage en mer) ;
- la construction des superstructures ;
- le déplacement de la conduite Tioxide ;
- les dragages d'entretien du futur port ;
- la modernisation de la voie ferroviaire dite « voie mère».

Il est précisé que ces opérations seront réalisées par différents maîtres d'ouvrage.

Le dossier d'étude d'impact indique que le projet s'intègre dans un programme plus global d'aménagement du territoire, dont les impacts sont également étudiés, qui comprend :

- la réorganisation interne du port ;
- l'amélioration du service ferroviaire (nouvelle desserte du port par l'est) ;
- l'aménagement de zones logistiques.

Un chapitre relatif à l'appréciation des incidences du programme est intégré à l'étude d'impact. Le détail des opérations n'étant connu que partiellement, il est précisé que l'analyse porte sur les grands principes d'aménagement. Une synthèse de l'ensemble des effets cumulés du projet et du programme en phase de travaux et d'exploitation est présentée sous forme de tableaux (§ 5.3-1 et 5.3-2).

Bien que les informations relatives au programme soient succinctes, le lien fonctionnel entre l'extension du port, l'aménagement d'une nouvelle desserte ferroviaire à l'est et l'aménagement de zones d'activités et logistiques (extension de la zone d'activités des Dunes) est établi et la notion de programme bien appréhendée. L'extension du port de Calais, par son ampleur et sa localisation, conditionnera l'ensemble des aménagements connexes constituant le programme. Les opérations du programme induiront aussi des incidences cumulées sur l'environnement qu'il convient d'évaluer dès à présent et en détail.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

Il apparaît donc nécessaire que le demandeur puisse intégrer une présentation plus précise et globale, certains éléments étant évoqués par ailleurs notamment dans le cadre du SCOT du Calaisis, de l'ensemble des composantes du programme (tracé de la voie ferrée, surfaces concernées et cumulées de l'ensemble des zones logistiques, localisation des projets, modalités de gestion des déblais et des sables issus des dragages d'entretien).

Ces compléments permettraient de mieux appréhender les effets indirects et cumulés induits par le projet, ce qui n'est pas possible en l'état.

- **Résumé non technique** ***(§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)***

Le résumé non technique reprend l'ensemble des chapitres réglementaires de l'étude d'impact. Complet et de bonne qualité, il permet ainsi d'appréhender :

- la justification du projet ;
- les raisons qui ont conduit au choix de la variante retenue ;
- l'état initial de l'environnement ;
- les incidences du projet et plus partiellement du programme ;
- les mesures d'évitement, de réduction d'impact, compensatoires, d'accompagnement et de suivi envisagées.

Le résumé non technique est fidèle au contenu de l'étude d'impact du projet et permet une bonne prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude. Une synthèse de ce résumé en quelques pages aurait donné au public une vision d'ensemble.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

S'agissant de la prise en compte des ressources naturelles et des espaces agricoles, prévue à l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'état initial du site a été réalisé sur la base des inventaires et protections réglementaires, ainsi que sur des expertises de terrain réalisées sur plusieurs années et sur l'ensemble des composantes biologiques. L'autorité environnementale relève la grande qualité des inventaires réalisés par les différents prestataires du maître d'ouvrage.

Habitats

Les éléments d'expertise indiquent que la diversité des habitats littoraux et marins à l'est de Calais représente un enjeu majeur pour lequel les impacts directs et indirects du projet doivent être limités, réduits et compensés autant que possible. Les habitats les plus remarquables sont le massif dunaire de l'hoverport, l'enracinement des Ridens de la rade, le banc du phare de Walde, les estrans et vasières.

L'emprise de la jetée n'impacte pas directement le massif dunaire de l'hoverport, situé immédiatement à l'est de l'ouvrage. La modification de la version initiale du projet, qui permet de préserver 12 hectares de milieux naturels, constitue l'une des mesures d'évitement du projet et témoigne de la volonté du maître d'ouvrage de limiter les incidences de cet aménagement. Cet effort de conception permet de préserver de nombreuses espèces protégées ou patrimoniales (flore, amphibiens, reptiles, oiseaux).

Il est souhaitable que cette mesure puisse être effectivement confortée par des dispositions foncières et de gestion adaptées dans le cadre du développement futur du port (réorganisation interne du port) et des aménagements connexes (desserte ferroviaire est et zones logistiques).

Les impacts sur le milieu marin sont difficiles à appréhender. Ils sont présentés comme très

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.hdf.gouv.fr

importants. Le parti d'aménagement retenu réduirait le volume de la fosse et les phénomènes d'engraissement à l'est du port. Le volume de dragage d'entretien est estimé inférieur de 15 % par rapport aux autres variantes. La construction de la plate-forme portuaire recouvre une surface de 120 ha d'habitat marin et en modifie 118 ha.

Espèces

Des impacts sur les espèces protégées subsistent. Le résumé non technique de l'étude d'impact les décrit. Les espèces protégées les plus directement concernées par le projet sont l'Elyme des sables, dont le dossier prévoit qu'elle sera déplacée, le Grand Gravelot, le Cochevis huppé et le Traquet motteux, touchés en effectifs restreints.

Le dossier indique qu'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de plusieurs espèces sera sollicitée. Cette mesure exceptionnelle doit répondre aux trois conditions réglementaires suivantes : absence d'autre solution satisfaisante évitant les destructions considérées, non remise en cause du maintien des espèces et justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur, y compris de nature économique.

Les éléments du dossier indiquent que le projet cherche à maintenir ou à créer des habitats potentiels de reproduction pour ces oiseaux, en compensation des habitats détruits.

Le déplacement, le suivi et la gestion des Arroches laciniée et de Babington, espèces non protégées mais très rares et menacées d'extinction en région, sont aussi prévus. Cependant, la pérennisation de ces espèces sera moins aisée que la conservation de l'Elyme des sables ; en effet, les habitats vers lesquels seront transférées ces espèces doivent répondre parfaitement à leurs écologies respectives.

S'agissant des **mesures compensatoires**, le maître d'ouvrage propose l'acquisition et la conservation d'un site arrière-littoral d'environ 20 hectares, appartenant à la ville de Calais et qui présente un potentiel écologique très intéressant. Les mesures de restauration de l'habitat et de gestion proposées offrent des perspectives tout à fait pertinentes. L'acquisition de ce site reste à réaliser et la rétrocession de cet espace au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL), envisagée dans le dossier, devrait garantir la pérennité et l'effectivité de ces mesures. Dans le cadre de la demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées, la mise en œuvre effective de ces mesures sera déterminante.

A ce stade, les éléments du dossier relatifs à l'appréciation des incidences du programme ne permettent pas de garantir cette pérennité sur le long terme. Les informations et projets d'aménagement issus du SCOT du Calaisis pourraient remettre en cause une partie des efforts d'évitement engagés par le Conseil régional. Ainsi, le projet d'extension de la zone d'activité des dunes est envisagé sur les mêmes espaces remarquables et inventoriés en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF de type I) que ceux de l'extension du port. Ceci renforce la nécessité d'intégrer une réflexion globale autour de l'aménagement des zones littorales du Calaisis.

Les Phoques gris, veaux marins et l'avifaune des estrans, également protégés, sont exposés aux perturbations en phase chantier et sont dépendants de l'évolution hydro-sédimentaire des habitats qu'ils occupent sur l'estran (banc aux phoques et vasières). La préservation des bonnes conditions de stationnement des phoques au banc du Phare de Walde est un enjeu majeur puisque le site est une zone de regroupement pour le Phoque gris en période de mue et que des reproductions y ont été constatées. La présence du Marsouin commun étant liée au bon état général actuel du milieu marin, les incidences locales du projet sur la pérennité de cette présence restent à examiner.

Diverses mesures sont proposées pour réduire les impacts et les compenser. Ainsi, le commencement des travaux est prévu de manière à éviter les périodes de reproduction de l'avifaune et de sensibilité maximale des phoques. Toutefois, la réalisation des travaux sur plusieurs années ne permettra pas d'éviter les pertes d'habitats et les perturbations aux saisons suivantes de reproduction ou de mue.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

Afin de cerner les effets du projet sur les habitats de ces espèces, le dossier présente des modélisations comparées de l'évolution de la houle, du courant de flot et de la bathymétrie. Les effets des apports éoliens, bien présents sur ces vastes estrans, sont moins détaillés.

La localisation des principaux habitats à enjeux (banc du Phare de Walde, petits fonds à l'Est de Calais, Ridens) aurait facilité la compréhension des interprétations proposées. Les grandes tendances des modèles semblent pertinents, néanmoins les effets très localisés sont plus complexes et peuvent avoir des incidences directes sur les espèces, qui nécessitent d'être précisées.

Sur ce volet, le dossier d'étude d'impact présente des conclusions assez favorables sur les effets de la création du port : ralentissement du phénomène naturel de rattachement du banc du Phare de Walde à la côte, qui expose les Phoques à davantage de dérangements en raison des activités exercées sur l'estran, absence d'effet significatif sur les vasières à Limicoles des Hemmes de Marck, et accentuation possible de l'envasement dans l'anse de hoverport.

Concernant les divers *espèces et habitats*, une série de suivis scientifiques est proposée afin de mieux évaluer et corriger les impacts, éventuellement mis en évidence, par des mesures en faveur de la biodiversité. Les possibilités d'intervention sur ce point resteront cependant limitées pour les incidences les plus globales et fonctionnelles.

Le projet mérite d'être placé dans la perspective plus large du programme d'aménagement. En effet, les aménagements associés ou induits se placeront dans un contexte foncier contraint par plusieurs projets et par la nécessité de préservation des habitats littoraux et arrière-littoraux. En particulier, la desserte ferroviaire envisagée à l'est du port et les zones d'aménagement concerté destinées à la logistique doivent prendre en compte la conservation des espèces et habitats de la dune de l'hoverport, et de la ZNIEFF.

Le projet de desserte ferroviaire par l'est est abordé dans le dossier mais aucune cartographie des fuseaux envisageables pour le tracé de la desserte ferroviaire n'est présentée. Dans la perspective d'une réalisation de cette desserte à l'horizon 2030, il serait nécessaire de prévoir ce projet plus en amont et d'en connaître le tracé possible. Le principe de non remise en cause des efforts consentis pour la biodiversité doit d'ores et déjà être confirmé, ce qui peut d'ailleurs influer sur le choix d'un tracé plutôt qu'un autre.

Zonages Natura 2000

Conformément aux dispositions de l'article R414-19 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une étude d'incidences sur les sites Natura 2000. Elle est jointe au dossier d'étude d'impact et s'avère très complète.

S'agissant des sites d'intérêt remarquable, la présence à 10 km du site-projet de deux sites Natura 2000 (FR 3102002 Bancs des Flandres et FR 3102003 Récifs Gris-Nez Blanc-Nez) est indiquée, et un recensement exhaustif des habitats et espèces justifiant la désignation au titre Natura 2000 est présenté.

Sur les habitats :

Considérant l'éloignement du site d'importance communautaire "Ridens et dunes hydrauliques du détroit du Pas-de-Calais", l'étude conclut à un impact nul sur cet habitat. Le banc du phare de Walde ainsi que les zones envasées à limicoles, considérés comme des habitats remarquables, ont été pris en compte dans l'étude d'incidences bien que situés en dehors des espaces du réseau Natura 2000.

L'étude conclut à un impact nul des travaux de dragage et d'immersion sur les habitats, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation, et à un impact faible sur les sites Natura 2000, voire positif sur le banc aux phoques et les zones envasées à limicoles.

Pendant les phases de chantier et d'exploitation, l'étude mentionne des incidences prévisibles

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 62 - www.nord.gouv.fr

s

sur les espèces et habitats d'espèces, qui concernent notamment une perte de territoire, un dérangement visuel et sonore, une dégradation de l'habitat et une diminution des ressources halieutiques.

S'agissant de la protection des espèces présentes sur ces sites Natura 2000, le dossier indique les mesures tendant à réduire les impacts seront intégrées au calendrier du projet, tout en soulignant que le caractère pluriannuel des travaux peut en limiter le bénéfice.

En raison de la mobilité de certaines espèces et du manque de connaissance des milieux marins, la difficulté de mettre en oeuvre des mesures en faveur de la conservation des espèces marines est à souligner.

L'étude prévoit une série de suivis scientifiques concernant les espèces protégées notamment oiseaux et mammifères marins.

Par ailleurs, l'avancée sur la mer de ce nouveau port aura des impacts importants, prévisibles notamment sur le trait de côte et les bancs de sable remarquables localisés en particulier à l'est du port. Il est donc nécessaire d'étudier de manière approfondie et sur le long terme l'évolution hydro-dynamique et sédimentaire des habitats qu'occupent les espèces remarquables, notamment le banc du Phare de Walde et les vasières. Un suivi scientifique de l'évolution morphologique du trait de côte, des dunes et du stock sableux permettra de valider les modèles hydro-dynamique et de transport sédimentaire développés par les partenaires du projet.

Concernant les Zones de Protection Spéciales (Directive Oiseaux) :

S'agissant des zones de protection spéciale, les trois sites Natura 2000 suivants sont concernés par le projet : FR3112006 ZPS Bancs des Flandres ; FR3110085 ZPS du Cap Gris-Nez ; FR3110039 ZPS du Platier d'Oye.

Les incidences sur les espèces d'oiseaux concernées sont clairement identifiées et semblent effectivement limitées en phases de travaux et d'exploitation. Des mesures seront mises en œuvre : balisage et préservation des zones sensibles, limitation des risques de pollution dans le milieu naturel proche et établissement d'un plan visant à limiter l'impact des pollutions lumineuses sur l'avifaune.

Paysage et patrimoine :

Le volet « paysage et patrimoine » du projet aurait mérité une approche plus approfondie dans le dossier d'étude d'impact.

Le paysage et l'urbanisme sont évoqués dans une même sous-section du résumé non technique (page 31) autour de généralités sans réelle application au projet « Calais Port 2015 ». Une confusion apparaît entre les sites protégés, les monuments historiques et les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AMVAP), récemment créées, ne sont pas évoquées.

La synthèse sur le paysage et les sites est succincte et ne contient aucune proposition liée au projet port calais 2015.

Malgré les importants travaux de modification du paysage prévus, le dossier indique en page 305 de l'étude d'impact, que les incidences du projet sur le cadre paysager sont négligeables. Dans ce chapitre, la perception du projet depuis le grand site de France n'est pas mentionnée. Or, les aménagements futurs sur le domaine maritime seront visibles depuis les monts arrières-littoraux et les plages du grand site (cf chapitre 2.2.2.). Enfin, la nature des matériaux et le projet architectural ne sont pas précisés, en particulier en ce qui concerne la nouvelle digue maritime qui sera très perceptible dans le paysage.

Un approfondissement de l'analyse des effets sur le paysage des transformations induites par le projet autant dans la partie maritime que terrestre apparaît à ce stade nécessaire. L'impact particulier du projet sur le Grand Site de France des Deux Caps devrait notamment être évalué.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

Eau et risques

Le territoire du Pays du Calaisis est concerné par les masses d'eau suivantes :

- deux masses d'eaux souterraines constituées des aquifères de la craie au sud-ouest du territoire, et des sables tertiaires, s'étendant sur la plaine maritime et sur le reste du territoire ;
- deux principales masses d'eaux de surface continentales formées par les ensembles hydrographiques du bassin versant de la Hem au sud-ouest, et de la plaine maritime, correspondant à une partie du Delta de l'Aa sur le reste du territoire (plaine des wateringues) ;
- une masse d'eaux côtières longeant les falaises crayeuses du Cap Blanc-Nez d'Escalles jusqu'à la partie ouest de Sangatte, et les cordons littoraux dunaires de Sangatte jusqu'à Oye-Plage.

La qualité des **eaux souterraines**, des eaux de surface et des eaux littorales est décrite dans le dossier d'étude d'impact. Les résultats d'analyse de la qualité des eaux de surface à proximité du port témoignent du rôle de réceptacle des ports. Les eaux portuaires concentrent en effet les composés issus de différentes sources, et notamment des effluents domestiques et urbains via les réseaux d'assainissement, des effluents industriels et des effluents agricoles provenant de tout le bassin versant.

L'ensemble des captages d'eau potable est situé au sud de l'agglomération de Calais. Le volume d'eau capté en 2003 était de 17 154 220 m^3. Le port de Calais étant en aval du bassin versant où sont localisées les stations de pompage, il est indiqué dans le dossier que le projet ne peut avoir d'influence sur ces captages.

Les éléments du dossier indiquent que le projet est conduit conformément aux dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Artois-Picardie (SDAGE) approuvé en novembre 2009, et conclut à sa compatibilité projet avec les orientations fondamentales de ce document.

Le projet se situe sur le périmètre couvert SAGE Delta de l'Aa, approuvé en 2010. Les objectifs des orientations stratégiques du SAGE sont évoqués dans l'étude d'impact comme constituant un enjeu pour le projet en termes de compatibilité.

En phase chantier, il est indiqué que l'objectif de rejet "zéro" sera recherché concernant les eaux usées par l'utilisation de circuit fermé ou le pompage des eaux. Les eaux pluviales ruisselant sur l'aire de stockage et stationnement des engins seront potentiellement polluées aux hydrocarbures et donc collectées et traitées (unité mobile).

En phase d'exploitation, le projet impliquera des besoins en eau supérieurs à ceux actuels en raison de l'augmentation du nombre de personnes travaillant sur le site et du nombre de passagers du trafic transmanche.

Le projet n'implique pas d'implantations industrielles et sera dédié aux activités de logistique, de fret et de transport de personnes en relation avec le trafic maritime. Les impacts sur la qualité des eaux souterraines en phase d'exploitation se limiteront donc au ruissellement des eaux pluviales (éventuellement d'épandage accidentel) pouvant potentiellement contenir des matières en suspension (MES), des hydrocarbures ou des substances dangereuses. Lors de la construction du nouveau bassin, des systèmes de traitement seront mis en place pour réduire les rejets de MES dans le milieu marin.

Sur la zone du nouveau bassin, toutes les surfaces seront imperméabilisées et permettront le ruissellement des eaux pluviales potentiellement polluées par les hydrocarbures ou par des substances dangereuses stockées sur les terre-pleins et libérées lors d'épandage accidentel. Indépendamment des orientations techniques prises pour la gestion des eaux, le traitement

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

principal des eaux pluviales sera basé sur une décantation de ces eaux permettant de piéger les matières en suspension, support d'une fraction très importante des polluants présents, hormis les éléments hydrophobes.

Le nouveau bassin générera une augmentation du trafic, et aussi une présence accrue de personnes sur les zones d'attente et d'embarquement. Cela impliquera une augmentation des rejets d'eaux usées par rapport à la situation sur le port actuel, qui seront collectées par le système d'assainissement de la Communauté d'Agglomération du Calaisis.

Le stockage de matières dangereuses pourra être effectué sur les terre-pleins du nouveau bassin selon une localisation et une procédure qui seront spécifiées dans un « plan matières dangereuses du port ». Un tel plan existe d'ores et déjà pour le port actuel. Il sera révisé afin de prendre en considération les nouvelles zones de stockage temporaire.

La problématique du changement climatique est mentionnée. Les premiers éléments des études actuellement menées par les services de l'Etat ne sont pas pris en compte dans le dossier s'agissant notamment d'éventuelles mesures de précautions particulières ou de dimensionnement des ouvrages de protection.

Ainsi, en ce qui concerne le risque de submersion marine, la cote de niveau centennal à Calais mentionnée dans l'étude d'impact est inférieure à la valeur de référence de l'étude d'aléa de submersion marine menée par la DREAL (8.25 cm contre 8.5 cm). Les études menées par la DREAL montrent que le risque de submersion marine de part et d'autre du port (Blériot et dunes du Fort Vert – Fort Mahon) est réel et semble en l'espèce insuffisamment pris en compte. L'étude devra donc être revue sur ce point important et prendre en compte les prévisions d'élévation du niveau de la mer et des surcôtes marines liées au changement climatique.

Les effets potentiels liés aux matières dangereuses qui transitent par le port ne sont pas définis. L'absence d'analyse, prévue au titre de l'article R551-4 du code de l'environnement, rend l'étude d'impact incomplète sur ce point. L'étude de danger globale concernant les nœuds d'infrastructure qui devait être fournie en 2010 n'a d'ailleurs pas été produite par le Conseil Régional.

Déplacements :

Routes

Le port de Calais enregistre un trafic annuel de 10 millions de passagers (2 millions de voitures et des passagers non motorisés) et 38 millions de tonnes de fret (1,6 millions de poids-lourds et du fret maritime conventionnel). Le projet « Calais 2015 » vise à accroître ces trafics avec une capacité attendue à l'horizon 2050 de 18,5 millions de passagers annuels, soit une croissance de 85% des capacités voyageurs, et de 2,9 millions de poids lourds, soit 81% d'augmentation des capacités fret par rapport à 2010. Ces données sont réalistes.

Les impacts potentiels sont de deux ordres : impacts sur l'espace, liés à la construction des infrastructures, et ceux consécutifs à l'accroissement des trafics.

L'intensification des **trafics routiers** induite par les pré- et post-acheminements est susceptible d'augmenter ces nuisances en proportion. Les prévisions postérieures à 2015 sont de 1600 voitures et 3000 poids-lourds supplémentaires par jour.

En termes de volume, les chiffres de trafic actuel et les capacités théoriques indiqués par la DIR montrent que les fréquentations maximales des infrastructures locales (A16, A26 et RN 216 reliant le port au réseau autoroutier) ne devraient pas être atteintes. Le fonctionnement global restera à priori satisfaisant avec toutefois des ralentissements plus fréquents aux heures de pointe.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

En termes de **bruit**, la hausse, estimée à +0,7 dB, reste inférieure au seuil de +2 dB et n'impose pas de traitement particulier. Néanmoins, le porteur de projet prévoit de demander au gestionnaire de voirie l'installation de glissières en béton en bordure de la RN 216 pour absorber la hausse du niveau de bruit.

En termes de **sécurité**, le trafic supplémentaire et l'accroissement de la part des poids-lourds sont susceptibles d'induire un risque supplémentaire que le port propose d'atténuer par une réduction locale de la vitesse maximale de 110 à 90 km/h sur la RN 216.

Ferroviaire

Le chiffre de 3000 poids-lourds journaliers supplémentaires ne prend pas en compte l'hypothèse d'un possible report modal sur le mode ferroviaire. Les prévisions de trafic ferroviaire sont de 15 à 17 trains par jour en moyenne à l'horizon 2030 et peuvent aller jusqu'à 35 trains par jour, ce qui représenterait entre le quart et la moitié des poids-lourds supplémentaires qui pourraient être remplacés par des trains réduisant ainsi les impacts évoqués ci-dessus.

Actuellement, le port est desservi par une voie ferrée, dite « voie mère », traversant le centre-ville de Calais. Si elle n'est plus utilisée aujourd'hui (elle l'était précédemment à raison de quelques trains par semaine) des travaux de modernisation sont prévus pour améliorer son niveau de service et son attractivité pour des services ferroviaires. Techniquement, elle pourrait alors supporter jusqu'à 40 trains/jour après modernisation.

Les impacts potentiels suivants doivent être soulignés :

En termes de **bruit**, la hausse du niveau sonore moyen est de 7,6 dBA pour l'hypothèse moyenne de trafic (15-17 trains/jour en 2030). Ce chiffre, bien plus élevé que pour le bruit routier, s'explique par une situation de référence prise au cours d'une période sans bruit ferroviaire (arrêt des trafics en période de crise économique). Des traitements contre le bruit sont donc nécessaires : installation d'un mur anti-bruit dans la zone la plus impactée.

Les nombreux passages à niveaux sont également susceptibles de poser des problèmes de **sécurité** et de congestion routière en cas d'augmentation importante du trafic par voie ferrée : risque de collision entre trains et voitures et augmentation des durées d'attente cumulées aux passages à niveau.

Le caractère urbain de cette voie ferrée - indispensable pour la desserte du port - soulève la question de l'acceptabilité d'une évolution significative des trafics ferroviaires et de la fixation d'un seuil d'acceptabilité.

Le maître d'ouvrage propose donc deux solutions : soit une reprise lourde de la voie mère avec passages souterrains, soit la création d'une nouvelle voie de desserte par l'est contournant les zones d'urbanisation dense.

Le coût de la reprise de la voie mère, avec des passages en souterrain, n'a pas fait l'objet d'un chiffrage financier mais pourrait s'avérer élevé. De même les impacts sur le trafic en phase de travaux puis d'exploitation ne sont pas estimés.

Les solutions de **desserte ferroviaire alternative** sont présentées dans le contenu du programme bien que développées. Si elles apparaissent nécessaires à terme, des éléments d'analyse complémentaires sur le volet « bruit », la faisabilité technique et financière ainsi que l'acceptabilité environnementale des deux propositions sont à ce stade d'ores et déjà nécessaires.

Une étude est en cours pour déterminer les conditions de réalisation de cette desserte, laquelle suscite à ce stade les interrogations suivantes :

- le tracé impacte une ZNIEFF de type 1 et l'est de Calais ;
- le tracé passerait dans le périmètre de protection rapproché d'une installation Seveso.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

Bien qu'un trafic fret soit compatible avec cette contrainte, il convient de veiller à ne pas induire de risque supplémentaire, ce qui pose la question de la compatibilité de trafics de matières dangereuses sur cette voie.

- il manque enfin une estimation de ses impacts potentiels en termes de bruit, notamment, dans une zone relativement préservée jusque là à cet égard.

S'agissant des nuisances potentiellement induites par l'augmentation des trafics routiers et ferroviaires, la mise en oeuvre de mesures compensatoires (mur anti-bruit, réduction de vitesse maximale), à la charge des gestionnaires des infrastructures concernées, doit être envisagée. Or, en l'absence d'engagement de leur part et de montage financier, les impacts ne peuvent être finement quantifiés. Il est donc souhaitable que les gestionnaires soient sollicités rapidement pour préciser le niveau de leur engagement sur ces mesures compensatoires, afin de stabiliser les plans de financement et d'avoir la certitude que les aménagements nécessaires seront réalisés.

Santé et cadre de vie :

Bruit

Les campagnes de mesures réalisées en 2010 pour actualiser les mesures du bruit routier et du à proximité du port (total de 15 points de mesures sur 24 heures chacun) montrent des niveaux variant de 52 à 65 dBA de jour et de 46 à 55 dBA de nuit. Certains points présentent des niveaux sonores très importants et non réglementaires (plus de 65 dBA au droit de l'avenue St Exupéry le long de la RN 216). L'étude d'impact met en évidence une faible augmentation des niveaux sonores entre la situation en 2040 sans projet et avec projet (+ 0,7 dBA) au droit de la RN216.

Les augmentations de bruit lié au trafic ferroviaire seraient en revanche nettement plus importantes : jusqu'à plus 7,6 dBA pour un scénario, déjà considéré comme une fourchette haute, à hauteur de 15 trains par jour.

Le conseil régional souhaite la réalisation de mesures de réduction pour respecter un niveau de 63 dBA de jour et de 58 dBA de nuit. Dans ce contexte, un report modal sur le ferroviaire plus important (40 mouvements/jour, tel que prévu dans le projet) impliquerait la réalisation d'une autre desserte par l'Est à l'horizon 2030, comme évoqué au paragraphe précédent.

L'intégration de ce projet et des modifications des trafics routier et ferroviaire associés, au cadre plus général de la prévention du bruit dans l'environnement (articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement) serait pertinente.

L'agglomération calaisienne doit être pourvue d'une cartographie du bruit à l'échéance du 30 juin 2012 et d'un plan de prévention du bruit à l'échéance du 18 juillet 2013. Ces échéances semblent compatibles avec l'intégration du projet à la réflexion d'ensemble sur le thème de la prévention du bruit.

Air

S'agissant du volet « **qualité de l'air** », les limites réglementaires sont respectées mais certains paramètres méritent une attention particulière. Ainsi les particules PM_{10} et $PM_{2,5}$ présentent un état initial non conforme au regard des limites réglementaires. L'absence d'évaluation de l'impact du port dans les différentes études citées (ARIA, ATMO) ne permet donc pas de conclure sur l'impact du projet sur ce polluant.

Bien que respectant les valeurs réglementaires, les oxydes d'azote sont également à surveiller. En effet, les émissions des ferries peuvent être responsables d'une concentration équivalente à près de 73 % de l'objectif de qualité, d'autant que la zone de Calais a été identifiée dans les travaux préparatoires à l'élaboration du Schéma Régional Climat Air Energie comme une zone de sur-émissions d'oxydes d'azote par rapport à la moyenne nationale.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - WWW.PORD.GOUV.FR

L'impact est présenté comme nul voire positif par rapport à la situation actuelle car le projet tient compte d'une réduction des ratios émissions/tonnage marchandises. Il reste difficile de conclure en l'absence d'un bilan permettant de comparer les émissions polluantes du projet aux différentes échéances et de démontrer l'amélioration de la qualité de l'air. De plus, la question des particules qui avait été mise en évidence dans le diagnostic (*« la qualité de l'air est donc insatisfaisante à Calais pour les PM_{10} »)*, est insuffisamment traitée. L'analyse de ce sujet devrait être approfondie.

L'analyse de l'impact du chantier sur le trafic routier est qualifié de relativement faible (2 % de trafic supplémentaire pour le trafic poids lourds et 3,4 % pour le trafic véhicules légers – jusqu'à 1000 véhicules/jour). Si l'augmentation du trafic lié au chantier semble faible par rapport au trafic global actuel, cette augmentation, appliquée de manière non uniforme sur la journée, pourrait avoir un impact plus important, notamment aux périodes de pointe. En phase d'exploitation, le trafic lié au projet (17 420 véhicules/jour) deviendra aussi important que le trafic local (16 684 véhicules/jour), soit un doublement du trafic total. La répartition de ce trafic sur la journée aura également son importance.

Considérant les augmentations du trafic routier sur ce secteur et son impact sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote, un approfondissement de l'étude d'impact sur ces deux polluants apparaît nécessaire.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement** ***(§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)***

Le dossier d'étude d'impact contient une présentation très détaillée et argumentée des raisons d'ordre économique (maintien voire développement des activités du port, développement économique du Calaisis), stratégique (évolution prévisible des trafics, extension du port de Douvres, évolution de la taille des navires) et social (maintien et développement de l'emploi) qui ont conduit le maître d'ouvrage à développer ce projet.

La présentation de l'historique du projet, des différentes séquences de concertation (Commission nationale du débat public) et réflexions menées par le maître d'ouvrage en permet une bonne appréhension.

Le choix des variantes ayant fait l'objet d'études est présenté ; Ils portent sur les conditions d'entretien des ouvrages, l'optimisation de la navigation, la disponibilité en terre-pleins, la modularité de l'aménagement, la maîtrise du déséquilibre entre déblais et remblais, la préservation des zones écologiquement intéressantes et l'évitement de la destruction d'espèces protégées et patrimoniales et de leurs habitats.

Les trois partis d'aménagement, retenus suite au débat public, sont présentés et comparés dans une analyse multi-critères. Cette analyse fait ressortir le parti d'aménagement qui a fait l'objet d'ajustements successifs pour optimiser les caractéristiques des terre-pleins, du bassin et de la forme de la jetée, et ainsi réduire au maximum les impacts sur l'environnement. La solution retenue est celle qui répond le mieux à cette exigence en proposant :

- une emprise minimale sur les habitats et espèces terrestres ;
- des perturbations hydrosédimentaires d'ampleur plus faible que les autres variantes et donc une moindre perturbation des habitats terrestres (estran et dune) et marins (petits fonds) ;
- une réduction des volumes de dragages d'entretien de 15 % qui permettra de limiter les effets sur les eaux marines (augmentation de la turbidité) et les habitats (recouvrement de la faune benthique) ;
- un équilibre délais-remblais qui permet de limiter d'une part les apports des matériaux sur site (impacts sur le cadre de vie) et d'autre part les volumes clapés en mer.

Les caractéristiques de cette configuration semblent représenter un optimum qui intègre la limite basse du dimensionnement des terre-pleins au regard des enjeux environnementaux, conditionnée par :

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

- la capacité des terre-pleins à l'accueil des différents trafics, dont le trafic lié au report modal, plus consommateur d'espace ;
- l'emprise des terre-pleins qui doit être suffisante pour accueillir les déblais issus du dragage du futur bassin ou ne pas avoir à immerger de trop importants volumes de sable excédentaire (perturbations potentielles des habitats et activités marines) ;
- la superficie de l'entrée du port doit être suffisante pour accueillir les véhicules dans les meilleures conditions de fluidité, de sécurité et ainsi contribuer à réduire les gênes potentielles (remontée de files de véhicules sur la RN 216, qualité de l'air).

Cette configuration correspond également à la taille minimale de bassin requise pour maintenir de bonnes conditions d'accessibilité aux futures générations de navires, en offrant des zones suffisamment vastes pour permettre l'arrêt et l'évitement en toute sécurité.

Certains éléments de présentation du projet soulignent la volonté du maître d'ouvrage de concilier les objectifs économiques, les contraintes techniques et les préoccupations d'environnement.

La prise en compte des enjeux environnementaux apparaît cependant partielle et limitée aux impacts directs du projet. Elle devrait être complétée par une analyse des incidences indirectes (incidences du programme) portant sur les effets du trafic routier (émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air, nuisances sonores), de la desserte ferroviaire (milieux et espèces à enjeu, cadre de vie) et de l'aménagement de zones logistiques (consommation d'espace, émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air, nuisances sonores, milieux et espèces à enjeu, cadre de vie).

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet *(§ II-4° et II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)***

Ce chapitre est très complet s'agissant de l'analyse des incidences du projet sur la biodiversité et les évolutions hydro-sédimentaires, mais moins pour les autres enjeux limités à la présentation des seules méthodologies détaillée méthodologies détaillées pour établir l'état initial.

Le dossier contient une estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement (cf. page 384). Cette estimation détaillée se limite aux mesures en faveur de la biodiversité. Il semble que d'autres mesures sont prévues ou nécessaires, comme la protection contre le bruit. On peut citer à titre d'exemple la réalisation de l'écran anti-bruit au niveau de l'avenue de Saint-Exupéry et de rue du Beau Marais, évaluée à 74 700 €, dont l'estimation paraît sous-évaluée.

3. **Prise en compte effective de l'environnement (lois Grenelle) :**

- **Aménagement du territoire**

Le projet d'aménagement prévoit l'extension du port de Calais sur la mer sur une surface d'environ 233 hectares comprenant le bassin et les terre-pleins. La variante retenue se révèle la moins consommatrice d'espace et permet de satisfaire aux exigences techniques requises. Le projet n'induit pas de consommation d'espaces agricoles et présente en outre une emprise réduite sur les espaces remarquables.

Le projet aura une influence significative en termes d'aménagement du territoire et de développement économique du Calaisis. Les incidences indirectes du projet devraient être évaluées avec davantage de précision (desserte ferroviaire alternative, créations de zones logistiques).

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

- **Transports et déplacements**

Le projet doit permettre d'intensifier les flux de marchandises par la mer, principalement en provenance et à destination de la Grande-Bretagne.

Elle contribuera, en l'absence d'une desserte par fer à la hauteur des besoins et d'une desserte par la voie d'eau du port de Calais, à l'augmentation des trafics routiers au départ de Calais. L'absence de développement du mode fluvial par le projet « Calais 2015 » est justifiée par des contraintes techniques.

La question de la capacité de la desserte ferroviaire existante du port est essentielle, celle existant devant s'avérer insuffisante à terme pour répondre à l'accroissement attendu du trafic. Une nouvelle desserte ferroviaire à l'est du port est donc envisagée,mais l'échéance de réalisation n'est pas précisée.

La réalisation de cette dernière est subordonnée à des facteurs techniques, financiers, stratégiques et environnementaux, qu'il convient d'ores et déjà de préciser de même que ses impacts potentiels.

En termes de part modale, le ferroviaire représenterait 9%, dans une hypothèse moyenne et 21% dans une 'hypothèse haute. Cela reste inférieur aux 25% visés par l'engagement national pour le fret ferroviaire pour 2020 mais satisfaisant si l'on tient compte des types de marchandises traitées à Calais.

- **Biodiversité**

Les éléments de justification de la variante retenue, les réflexions menées pour ajuster la variante et les mesures d'évitement, de réduction d'impacts, compensatoires, d'accompagnement et de suivi envisagées par le maître d'ouvrage témoignent d'une volonté réelle de limiter au maximum les incidences sur l'environnement tout en répondant aux objectifs et contraintes du projet. **La pérennité et la mise en œuvre effective de ces mesures, non garantie à ce jour, devront être préalablement confirmées et constituent un préalable incontournable.**

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Les éléments relatifs aux performances énergétiques des bâtiments, nécessaires au bon fonctionnement du port, vont dans le sens d'une limitation des émissions des gaz à effet de serre. L'objectif d'équilibrer les déblais/rembiais, qui était un critère de sélection de la variante, illustre également la prise en compte de cette préoccupation par le maître d'ouvrage dans le cadre du projet.

Néanmoins, le projet créera une augmentation substantielle du trafic de poids lourds sur les axes majeurs de transport et une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Cet impact pourrait être partiellement compensé par le recours au transport ferroviaire, dans le cadre d'une potentielle desserte ferroviaire complémentaire.

- **Environnement et santé**

L'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air mérite d'être complétée à la lumière notamment des orientations du futur schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en cours d'élaboration. La proposition du Conseil régional de mettre en œuvre un suivi environnemental de la qualité de l'air et du bruit sur le long terme doit être soulignée.

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - www.nord.gouv.fr

- **Gestion de l'eau**

Le dossier précise les mesures qui seront mises en oeuvre pour éviter toute pollution des milieux par fuite accidentelle (stockage des produits sur les zones non imperméabilisées du chantier pendant les travaux et à proximité sur des zones imperméabilisées réduisant ainsi fortement le risque d'infiltration dans les eaux souterraines). Celles-ci semblent adaptées.

4. Conclusion :

Le résumé non technique de l'étude d'impact est de nature à permettre une bonne prise de connaissance du projet et de ses effets sur l'environnement.

L'étude d'impact du projet est de bonne qualité et permet en grande partie d'appréhender les enjeux du territoire, les effets du projet et les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les incidences directes du projet. Les éléments justifiant la variante retenue illustrent la démarche itérative menée par le maître d'ouvrage pour prendre en compte les principaux enjeux environnementaux du territoire.

Les mesures proposées pour prendre en compte les enjeux environnementaux sont pertinentes en particulier l'acquisition d'un site arrière-littoral au potentiel écologique très intéressant et sa rétrocession au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres

Les points suivants méritent toutefois d'être approfondis :

La question du risque de submersion marine demeure à ce stade insuffisamment prise en compte. L'analyse des effets des augmentations de trafics attendues sur la qualité de l'air mérite également d'être complétée.

Des précisions relatives aux mesures d'atténuation de l'impact sonore créé par le projet (desserte ferroviaire notamment) sont également attendues.

Le volet paysager devrait être complété en raison de la proximité du Grand Site des Deux Caps.

La question des incidences directes et indirectes du programme global d'aménagement, notamment le choix de la future desserte ferroviaire du port et les éventuelles ZAC associées, devrait être davantage étudiée.

Enfin il est essentiel que la pérennité des mesures compensatoires soit effectivement garantie d'autant que le respect de cet engagement constituera un point essentiel dans le cadre de la procédure de demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées.

Dominique BUR

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02 - WWW.nord.gouv.fr

Télécharger la pièce jointe originale (4C VM avis enquette publique décembre 2021.pdf)
Document : 4C VM avis enquette publique décembre 2021.pdf, page 1 sur 6

Citoyennes et Citoyens du Calaisis pour le Climat

Calais le 10 décembre 2021

115 Rue Bossuet 62100 Calais
mail : association@calaispourleclimat.fr
https://calaispourleclimat.fr/

à

Monsieur Marc LEROY
Commissaire enquêteur
Service de l'urbanisme
9, Rue Paul Bert 62100 Calais
62101 Calais Cedex

Voie-mere-calais-enquete-publique@mail.registre-numerique.fr

Objet : Projet de modernisation de la voie ferrée dite « voie mère » à Calais
Liens : Enquête publique port 2015, Avis autorité environnementale Port 2015, SCOT du Calaisis, PLU de Calais

Monsieur le commissaire enquêteur,

Vous êtes chargé de l'enquête publique, préalable à la déclaration de projet définie à l'article L.126-1 du code de l'environnement, portant sur la phase 1 du projet de modernisation de la « voie mère », tronçon de voie ferrée reliant le Port de Calais au réseau SNCF.

Cette déclaration de projet appelle de la part de notre association (Les 4C) les remarques suivantes que nous vous demandons de prendre en compte dans votre avis :

Un réaménagement stratégique pour la ville qui ne doit pas être fait au rabais, au détriment de la qualité de vie des habitants, de la valorisation et du développement des quartiers !

Considérant l'impact important du maintien de cette voie ferrée et du développement de son exploitation pour le transport de marchandises, qui perpétueront et accentueront à moyen et long terme les nuisances et la fragmentation importante du territoire, qui agiront donc directement sur l'environnement des Citoyennes et Citoyens de Calais, il est tout à fait justifié et nécessaire que ce projet, soumis au cas par cas, fasse l'objet d'une évaluation environnementale.

Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, précise que son objectif est de moderniser ce tronçon de voie ferrée entre le port et la gare des Fontinettes, dans l'optique d'améliorer la circulation des trains de marchandises vers le port de Calais pour atteindre 15 allers-retours par jour à l'horizon 2040. A la suite de la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque, ce projet s'inscrit dans la volonté commune de l'État et de la Région Hauts-de-France de développer l'activité économique

des ports de Boulogne, Calais et Dunkerque.

Tout d'abord il faut noter qu'en aucun cas, comme stipulé en objet de la présente enquête (page 7 pièce B1 du dossier étude d'impact) , ce renforcement ne peut être considéré comme une «suite» de la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque qui concerne à la fois le fret et le trafic passager. En effet, aucune ligne passager n'est prévue jusqu'au port de Calais. Si c'est le cas la SNCF doit alors le préciser et s'engager à mettre en œuvre les dispositifs nécessaires à ce prolongement de la ligne passagers jusqu'au terminal ferries.

Comme le rappelle l'autorité environnementale dans son avis sur ce projet de renforcement de la voie mère, **il aurait dû être intégré ou compléter le dossier de modernisation de port 2015** , dont il constitue une composante importante.

Le porteur de projet estime que le renouvellement de la voie existante n'entraînera pas de fragmentation supplémentaire hormis l'électrification qui pourrait apporter quelques perturbations : cette affirmation de la SNCF ne doit en aucun cas conduire à l'inaction en matière de rétablissements des continuités écologiques et urbaines … Ce projet impactera considérablement le devenir de la ville, de ses quartiers, la vie des habitants en sanctuarisant la vocation de ce tracé pour le transport de marchandises. Ces emprises auraient pu être utilisées par exemple, comme prévu dans le plan local d'urbanisme de Calais, pour le développement des déplacements alternatifs à la voiture (Vélo, piétons, transports en commun en site propre, tram/train, etc …)

Dans son avis du 19 septembre 2011 relatif au projet de Port 2015, l'autorité environnementale notait pour une prévision de trafic de 15 à 17 trains par jour en moyenne à l'horizon 2030, pouvant aller jusqu'à 35 trains par jour, que la voie mère pourrait supporter jusqu'à 40 trains par jour après modernisation . Elle soulignait pour cela la nécessité de murs anti-bruit ainsi que les risques liés aux passages à niveau (collision, augmentation de l'attente) comme la question de l'acceptabilité d'une évolution significative des trafics ferroviaires au regard des nuisances induites.

Pour répondre à ces enjeux, le maître d'ouvrage de Port 2015 proposait alors deux solutions : **soit une reprise lourde de la voie mère <u>avec passages souterrains</u>, soit la création d'une nouvelle voie de desserte par l'Est contournant les zones d'urbanisation dense**. (Cf. pièce jointe avis autorité environnementale projet Port 2015 page 9)

Le coût de la reprise de la voie mère avec passages souterrains n'ayant pas fait l'objet de chiffrage car pouvant s'avérer élevé, des solutions de dessertes alternatives avaient donc été présentées alors qu'une étude était en cours pour déterminer les conditions de cette desserte alternative.

Aujourd'hui, la présentation de ce projet comme la suite de la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque et non comme un élément du dossier de modernisation du port, permet au porteur de projet comme à la région d'éluder et de se dispenser de leurs promesses soit de desserte alternative du port soit de reprise lourde de la voie mère avec passages souterrains.

Ce manque d'informations et de justifications contrarie fondamentalement le souci de démocratie participative au projet. Il devrait conduire à une réelle clarification par le maître d'ouvrage et la Région de la qualité et la fonctionnalité de ce tronçon de réseau ferré.

S'il constitue la suite de la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque le transport passager doit être assuré jusqu'au port et les infrastructures adaptées. S'il constitue un élément du dossier de modernisation du port une desserte alternative ou **<u>un renforcement avec passages souterrains</u>** doivent êtres évalués, choisis et financés clairement à travers l'évaluation environnementale.

Comme le demandait l'autorité environnementale dans son avis sur le projet de port 2015 la stabilisation et le montage du plan de financement de ce projet devraient permettre des mesures compensatoires indispensables de cette desserte du port qui impactera pour longtemps le devenir de la ville.

Le choix de la réutilisation de la voie mère est très opportun. Il va dans le sens de la préservation de l'environnement, des zones humides du polder notamment, de la limitation de l'étalement urbain, des consommations d'espaces agricoles et naturels.

Il ne doit cependant pas aboutir à une restructuration de ce tronçon de voie ferrée au rabais, conduisant à moyen et long terme au maintien du fractionnement de la ville, de ses quartiers , de leur environnement et donc au maintien d'une qualité de vie dégradée pour les habitants (Bruits, vibrations, déplacements, environnement, coupures urbaines, écologiques, limitation de la valorisation et du développement des quartiers, etc ..)

Pour leur bien être, leur qualité de vie, leur sécurité, conformément au engagements de la région lors de l'enquête port 2015 en 2011, a minima la réflexion devrait aboutir a une reprise lourde comprenant notamment la suppression le plus rapidement possible de toutes les nuisances induites par le traitement du bruit, des vibrations, par des reprises efficaces du tracé y compris sur la zone du technicentre, par des couvertures partielles de cette voie et/ou des créations et réaménagements de passerelles sur des secteurs stratégiques (Cailloux, Coubertin, centre ville, petit cougain, zone portuaire..), afin de reconstituer ou créer des continuités écologiques et urbaines. Les abords, délaissés et continuités autour de cette voie devraient quant à eux être traités à l'aune de ce que prévoient les orientations du plan local d'urbanisme (PLU) de Calais et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Calaisis. Les financements et les équipements pour ce faire devraient être présentés, assurés et programmés.

Le dossier expose la compatibilité du projet au regard du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) et du plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme de Calais.
Ni la compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) du Calaisis, ni celle avec le projet d'aménagement durable du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Calais ne sont évaluées.

Les dispositions du SCOT auxquelles devrait être compatible ce projet sont notamment :

Projet d'aménagement et de développement durable :

Objectif 2 hiérarchiser et rationaliser le développement des zones économiques : ***privilégier le développement des sites dotés d'intermodalité et impactant le moins sur l'environnement (par exemple les connexions entre le réseau ferré et port 2015 pour le fret et les voyageurs .....)****.*

Objectif 6 (déplacements) accroître la performance des infrastructures
.Développer les connexions entre les infrastructures majeures et le territoire :
- ***le lien Port*** *et le tunnel via la ville de Calais (pour alléger l'A16 et l'A216)* ***en transport collectif,***
- ***la liaison entre le Port et Dunkerque en transport collectif (fret et voyageur)****,*
- ***la liaison du port de Calais avec la voie ferrée Calais-Dunkerque pour le fret et pour les voyageurs avec des arrêts sur les communes traversées****,*

Objectif 5 (déplacements) articuler développement urbain et desserte en transports alternatifs à la voiture
• ***Prévoir le développement de transports en commun entre le port de passagers, le projet de valorisation du front maritime et portuaire, le centre-ville*** *et la gare TGV.*

Document d'orientations et d'objectifs (DOO)

Intégrer l'approche paysagère dans chacune des opérations d'aménagement*.*
• Chaque aménagement ou réhabilitation de zone devra s'inscrire dans l'entité paysagère correspondante, et/ou dans chaque corridor écologique correspondant. Il s'agira alors, dans les documents d'urbanisme et ***dans les études opérationnelles de mentionner de quelle manière ont été prises en compte les orientations de la Trame Verte et Bleue du Pays du Calaisis***

Les entités suivantes prennent en compte ***les "fiches transversales" de la Trame Verte et Bleue du Pays du Calaisis*** *énumérées:*
Pour l'ensemble des entités:
– "Les corridors locaux" - "L'écologie urbaine" - "Les plantations", pour lesquelles, dans les opérations d'aménagement, 80 % d'entre elles devront être des essences locales, - "Les villages et leur ceinture bocagère" - "Trame Verte et Bleue et opérations d'aménagement" • Pour "la plaine maritime, la frange littorale Est, les marais, l'agglomération calaisienne, l'amorce du grand site des deux caps" :
– "Le renforcement des corridors dans la plaine des Wateringues"

A titre d'exemple, a minima cette analyse de compatibilité avec le SCOT aurait dû conduire le porteur de projet à s'interroger sur ces fiches transversales opposables de la trame verte et bleue du SCOT et plus particulièrement :

La fiche « écologie urbaine » : *sur la* ***place de la végétalisation et de l'accueil de la faune en ville - murs végétalisés , mise en place de nichoirs et refuges pour la faune, application de la gestion différenciée aux espaces verts, création, restauration et entretien des plantations et gestion de haies, accueil d'espèces auxiliaires du jardinier....***

La fiche « Corridors locaux » *: sur* ***les abords et délaissés de cette ligne SNCF****. Ils jouent un rôle écologique important en tant que refuge pour la faune et la flore. Ces derniers sont à conserver en y assurant cependant* ***une gestion qui permet de conserver leur rôle de corridors écologiques.*** *En l'absence de toute gestion, l'évolution naturelle va voir s'implanter des fourrés arbustifs parfois très denses qui ne sont favorables qu'à un petit nombre d'espèces. Il est préférable de tendre vers le maintien d'une mosaïque de milieux, en préservant des zones prairiales (par une fauche annuelle), en permettant le développement des ligneux (arbustes ou arbres) et en assurant leur entretien (recépage des arbustes notamment)...*

La fiche « gestion différenciée » *: sur les actions sur les accotements de cette voie ferrée - fauche exportatrice ou tonte (selon nécessité) - utilisation de paillage biodégradable (pailles, écorces, matériaux à base de fibres végétales...) - mise en place des prairies fleuries, creusement de mares et valorisations des bassins d'eaux pluviales- plantations et gestion de haies - gestion du bois mort*

Les incompatibilités du projet avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Calais devraient être évaluées et justifiées également :

Axe 5 : adapter les déplacements aux enjeux du territoire
Améliorer l'accessibilité et la mobilité
Exploiter la ligne de transport ferroviaire existante comme axe de transport en commun
La desserte en transport en commun du terminal maritime pourrait être assurée sur le tracé de la voie ferrée. Cet axe peut être le support d'un lien direct entre le centre ville (gare ferroviaire) et le terminal trans-manche.

Conforter et valoriser l'utilisation des transports alternatifs
Conforter le pole de la gare dans une logique de recomposition urbaine
*… **les infrastructures ferroviaires occupent des emprises foncières importantes (environ 15 ha) et génèrent des coupures. Il est important de porter la réflexion sur leur utilisation et sur la valorisation des espaces sous-utilisés.***

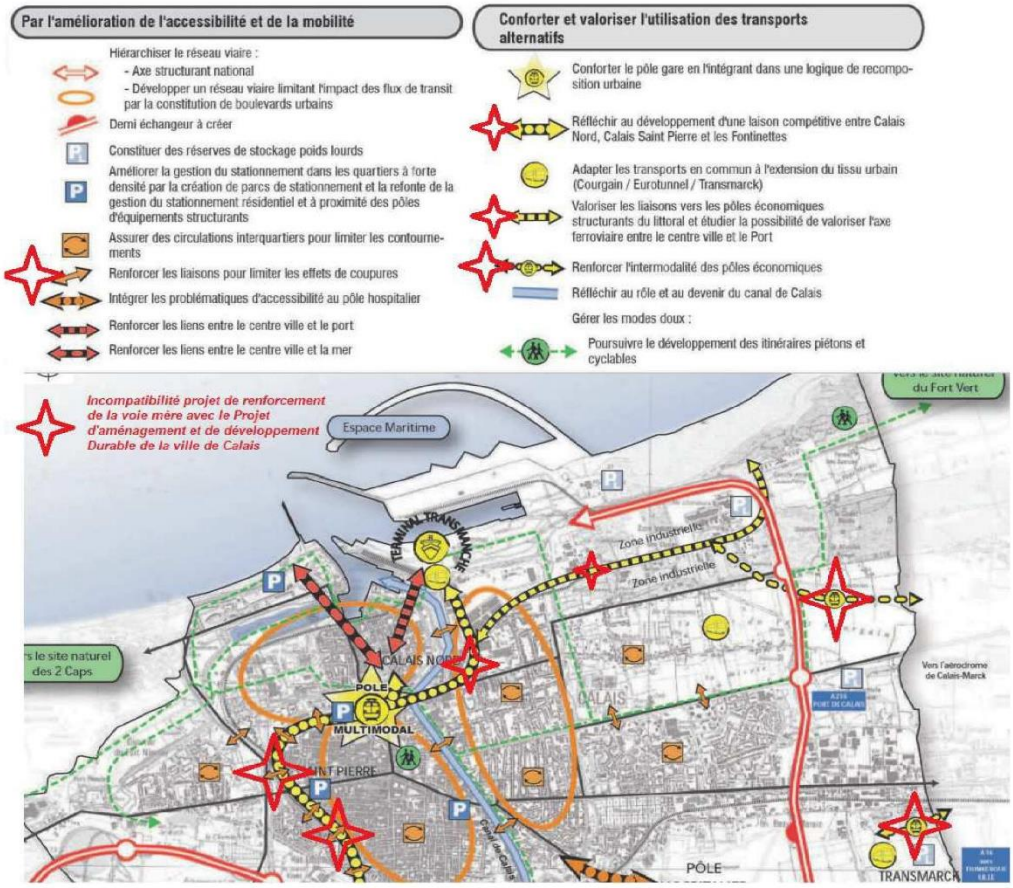
Valoriser les liaisons vers les pôles économiques structurant du littoral
Afin de valoriser l'exploitation de la façade littorale, les liens en transports collectifs doivent être confortés voir renforcés. Cette orientation est essentielle notamment dans le cas du

développement de la façade portuaire Est. ***L'exploitation de l'ancienne ligne de chemin de fer à des fin de TCSP peut constituer une piste de réflexion ; de plus elle peut également répondre à la desserte des pôles d'emplois contigus.***

Sur ce point spécifique aucune évaluation n'est faite sur les potentialités de développement d'une offre de tram/train sur cet axe ferré majeur reliant le port de Calais à la gare TGV par exemple. Les questions de l'utilisation et du devenir des autres voies ferrées liées traversant Calais Nord ne sont ni abordées ni traitées …

Renforcer la desserte ferroviaire des pôles économiques
Afin d'améliorer l'attractivité es pôles logistiques plusieurs projets visant à offrir une desserte ferroviaire sont à l'étude. ***Ils concernent le pôle transmarck et le lien entre l'arrière pays et le projet d'extension Port 2015***

Carte des incompatibilités potentielles avec projet d'aménagement et de développement durable du Plan Local d'Urbanisme de Calais



Globalement à travers les fractures urbaines et écologiques qu'il sanctuarise pour longtemps ce projet ne répond absolument pas aux enjeux environnementaux, de qualité de vie, de valorisation de la ville et des quartiers qu'il traverse.

Considérant l'ensemble de ces éléments, conformément aux dispositions des codes de l'environnement et de l'urbanisme, avant que la SNCF, établissement publics d'État, se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de cette opération d'aménagement, les Citoyennes et Citoyens du Calaisis pour le Climat vous demandent Monsieur le commissaire enquêteur d'émettre sur ce projet un avis requérant d'une part une clarification et un renforcement de son évaluation environnementale et d'autre part une meilleure intégration urbaine et environnementale au regard notamment :

- Des engagements pris par l'Etat et la Région lors de l'enquête publique concernant le projet « Port 2015 »
- De la vocation de ce renforcement soit de modernisation du port, soit de modernisation de la ligne Calais-Dunkerque
- Des montants d'investissement qui doivent permettre le plus rapidement possible la suppression des nuisances subies par les riverains, et intégrer notamment le rétablissements et la créations de continuités urbaines et écologiques à travers la réalisation de passages souterrains et/ou la création et la modernisation de passerelles.
- De la compatibilité de ce projet avec les dispositions du PLU de Calais, du SCOT du Calaisis, de sa trame verte et bleu opposable qui devraient conduire à des traitements environnementaux et urbains nettement plus conséquents.

Pour l'association **C**itoyennes et **C**itoyens du **C**alaisis pour le **C**limat :
La commission administrative :

Jean-Marc Demiautte

Manon Hagnéré

Kader Haddouche

Martin Leussier

Christian Louchez

José Matte

Gaëlle Pavie

Pour toute correspondance merci de privilégier la réponse par mail : association@calaispourleclimat.fr

Liens utiles :

Enquête publique port 2015
https://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-calais-port2015/DOCS/COMPTE-RENDU-ET-BILAN/compte-rendu-calais.pdf

Avis autorité environnementale Port 2015 :
https://www.pas-de-calais.gouv.fr/content/download/6189/34103/file/avis%20ae-10022012113948.pdf

SCOT du Calaisis
https://www.pays-du-calaisis.fr/urbanisme/documents-applicables

PLU de Calais
https://wxs-gpu.mongeoportail.ign.fr/externe/documents/DU_62193/75ddbb5fc44e9f4099e11a56a29d4d2d/62193_padd_20190924.pdf

Réponse de SNCF Réseau :

Comme souligné par l'association, SNCF Réseau a fait le choix volontaire de conduire une étude d'impact de la modernisation de la voie mère de Calais afin d'en présenter dans le détail les contours, les objectifs, les incidences et les mesures prises pour Eviter Réduire et Compenser les impacts évalués.

La modernisation de la ligne Calais – Dunkerque a consisté en une électrification de la voie pour un trafic mixte voyageurs et fret permettant ainsi l'électrification du dernier barreau ferroviaire important du secteur qui ne l'était pas. Les travaux de modernisation de la voie mère s'inscrivent dans une continuité technique qui, par l'électrification de la voie, permettront une continuité des trafics fret, quelque soit leur origine. Actuellement, il est nécessaire d'opérer un changement de machines de traction sur le faisceau local de Calais Frethun (une locomotive thermique substituant une locomotive électrique) pour conduire les trafics fret jusqu'au port. L'électrification aura donc un impact bénéfique sur la qualité de l'air et sur l'efficacité du transport de bout en bout.

Le projet de modernisation de la voie mère s'inscrit bien dans l'accompagnement du développement de Calais Port 2015. SNCF Réseau ne peut se substituer à la maitrise d'ouvrage des ports et aux hypothèses prises historiquement pour répondre aux enjeux soulevés à l'époque. Néanmoins la création d'une voie en tunnel (évoquée avec les « passages souterrains ») apparait comme une solution peu réaliste au vu des contraintes locales (espaces urbains, qualité des sols, coût, délai de réalisation). Pour le tracé par l'Est, il n'appartient pas à SNCF Réseau de se positionner sur des aspects d'aménagement du territoire qui ne sont pas de sa compétence.

La solution de rénovation et d'électrification de la voie mère est la solution la plus viable techniquement et financièrement. Elle réutilise les emprises ferroviaires existantes, et limite donc l'artificialisation des sols en accord avec la stratégie gouvernementale du « zéro artificialisation nette ».

Les tracés alternatifs font partie de la deuxième phase de l'opération et feront l'objet d'une nouvelle enquête publique. Ces nouveaux tracés sont actuellement en phase d'étude préliminaire dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

La gestion des abords de la voie rénovée se fera en accord avec la stratégie nationale de maîtrise de la végétation mise en place par la SNCF depuis plusieurs années. Cette stratégie vise à préserver la sécurité des voyageurs, des collaborateurs et des riverains d'une part, sans perturber les circulations ferroviaires d'autre part. SNCF Réseau réduit d'année en année l'usage des produits phytosanitaires de synthèse et a notamment pris la décision de supprimer totalement l'utilisation du glyphosate dès 2022.

Pour cela, des recensements réguliers sont effectués pour évaluer l'état de la végétation sur les bandes de proximité et les abords et déterminer les travaux à engager. La stratégie de retour à une végétation mixte maintenue dans le temps se déroule en plusieurs étapes de « remise à niveau » :

- *après des coupes mécaniques, une série rapprochée d'interventions sur 2 à 3 ans vise à contrôler les repousses d'arbres, parfois avec des débroussaillants (herbicides sélectifs) utilisés en dévitalisation de souches ou de repousses, et pour contrôler les espèces exotiques envahissantes, hormis dans les zones protégées où ces produits sont interdits.*
- *afin d'éviter les recolonisations, des fauchages ou débroussaillages réguliers sont menés, ce qui permet de limiter l'usage de produits phytosanitaires. Ils ne sont employés que très occasionnellement, par exemple contre des espèces exotiques envahissantes ou les végétaux frappés d'arrêtés de lutte obligatoire (chardon,ambroisie…).*

Cette stratégie globale permet de maintenir un enherbement maîtrisé et de retrouver une végétation mixte, prairiale et arbustive le long des voies, quand la largeur des emprises le permet. Cet aspect permet le déploiement de mosaïques prairiales qui permet la préservation d'une biodiversité en déclin à l'échelle nationale.

Sur la voie mère de Calais, les inventaires ont montré la présence spécifique d'espèces pionnères (linaire couchée, panicaut champètre) dont la présence a bien été prise en compte.

Les nuisances dues aux bruits et aux vibrations sont traitées selon la législation en vigueur. Les riverains ont été impliqués dans les réflexions au cours des différentes étapes de la concertation et du dialogue territorial, ce qui a notamment conduit à l'élargissement du programme de protection sur les différents secteurs.

Enfin, pour réduire dès maintenant les nuisances et sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2, les mesures de protections acoustiques sur le secteur de la rue Duguay-Trouin seront mises en place dès la phase 1.

Le projet de modernisation de la voie mère est bien compatible avec les objectifs 2 et 6 du SCoT. L'objectif 5 concerne les transports de voyageurs, ce qui n'est pas l'objectif du projet Voie Mère de Calais. Néanmoins, par sa consistance et son programme, le projet de la Voie Mère ne s'oppose pas à d'hypothètiques orientations d'aménagements du territoire, à la charge de l'Etat, de la Région et/ou des collectivités territoriales, qui consiteraient à recréer une desserte ferroviaire du terminal transmanche.

Le projet est également compatible avec les fiches transversales de la TVB du Pays du Calaisis. En effet, un traitement paysager spécifique est mis en place pour l'intégration des murs antibruits, et le traitement des abords selon la stratégie SNCF permet une amélioration de la qualité écologique et environnementale (voir plus haut).

Sur le secteur du technicentre, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Enfin, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs sur ce secteur en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte. Le réaménagement stratégique de la ville n'est effectivement pas à la charge de la SNCF mais bien de la collectivité locale. En ce qui concerne la qualité de vie des habitants, la SNCF mets en place des mesures afin de la préserver et de réduire au maximum les nuisances et est bien obligée d'opter pour les solutions les plus réalisables. En ce qui concerne le volet écologique, la présentation qui en est faite dans le dossier, montre qu'il a bien ét pris en compte et que le monde végétal ou animal sera bien préservé.

22. E22 - PROBST GAELE

Date de dépôt : Le 21/12/2021 à 11:18:07
Lieu de dépôt : Par email
Objet : Pour transfert réponse enquête publique Voie mère
Contribution :
Bonjour M. Marc Leroy ? Pour réponse à l'enquête publique, voici mon courrier. Bonne réception, Bien cordialement Je regarde mes mails tôt le matin et en fin d'après-midi Gaële PROBST
Appui Affaires RH - QVST - Diversité - Risques Professionnels
EDF – DNPT - CNPE GRAVELINES
SRH
rue de la digue Level
BP149
59820 GRAVELINES
gaele.probst@edf.fr
Tél. : travail à distance Mobile : 0634844578 Un geste simple pour l'environnement, n'imprimez ce message que si vous en avez l'utilité.
Ce message et toutes les pièces jointes (ci-après le 'Message') sont établis à l'intention exclusive des destinataires et les informations qui y figurent sont strictement confidentielles. Toute utilisation de ce Message non conforme à sa destination, toute diffusion ou toute publication totale ou partielle, est interdite sauf autorisation expresse. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce Message, il vous est interdit de le copier, de le faire suivre, de le divulguer ou d'en utiliser tout ou partie. Si vous avez reçu ce Message par erreur, merci de le supprimer de votre système, ainsi que toutes ses copies, et de n'en garder aucune trace sur quelque support que ce soit. Nous vous remercions également d'en avertir immédiatement l'expéditeur par retour du message. Il est impossible de garantir que les communications par messagerie électronique arrivent en temps utile, sont sécurisées ou dénuées de toute erreur ou virus.
Pièce(s) jointes(s) :

Calais, le 21/12/2021

M. (ou Mme) Probst Gaële, 24 quai du Danube
62100 Calais

Monsieur le commissaire enquêteur,

La justification économique du projet d'extension Calais Port 2015, reposait sur le développement du trafic de fret, notamment ferroviaire, avec le développement du ferroutage et du transport de remorques non accompagnées.
C'est pourquoi, la construction d'une nouvelle voie ferrée de contournement par l'Est était prévue (enquête publique de 2012). Mais ce projet n'a pas été porté par les décideurs politiques de l'époque (Etat et Conseil régional).
Le projet d'embranchement ferroviaire vers l'Est, pourtant repris parmi les priorités dans le bilan du débat public, n'était plus qu'une option dans l'enquête publique qui parlait de ce raccordement au conditionnel, peut-être vers 2030.
Aucun représentant n'ose dire ouvertement aujourd'hui que le ferroutage ne passera jamais par le tracé originel par l'Est, mais les études sont au point mort, les emprises foncières nécessaires au projet n'ont pas été bloquées et le projet ne se fera certainement jamais.

De ce fait, sans aucune concertation préalable, ni mesure d'impact sur l'environnement, ni travaux d'aménagement conséquents,le trafic a été reporté sur une ancienne voie ferrée urbaine désaffectée, vétuste et mal entretenue (plusieurs déraillements ont eu lieu ces dernières années dont le dernier le 6 mars 2021).
Le trafic fret a commencé sur cette voie en 2011 avec le transport de voitures GEFCO (trafic arrêté en 2014 en raison des nombreux désordres sur la voie et reporté vers Zeebrugge en Belgique).
La première autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou a été lancée en 2016 en présence du ministre des transports de l'époque.
Mais pourquoi aucune mesure d'impact n'a été réalisée avant le lancement de cette autoroute ferroviaire alors que le code de l'environnement le prévoit expressément (voir annexe) ?

Les riverains de la voie mère sont depuis confrontés quotidiennement aux nuisances liées aux passages de ces convois de fret très longs et très lourds, très proche des habitations (vibrations, bruit, klaxons de trains, poussières, fissuration des maisons, baisse de la valeur patrimoniale de leur bien) et ne comprennent toujours pas comment de telles décisions d'ouvertures d'autoroutes ferroviaires urbaines (Calais/Le Boulou, Calais/Orbassano, Calais/Macon, Calais/Sète, projet de Calais/Poznan) peuvent être prises, sans en mesurer les conséquences pour l'environnement.

A la suite de nombreuses plaintes des riverains, SNCF réseau a mené une concertation publique du 7 au 31 mai 2018, soit plus de 7 ans après le lancement du fret ferroviaire sur cette voie et plus de 2 ans après le lancement de la première autoroute ferroviaire.

Les riverains ont exprimé leurs vives inquiétudes, lors des réunions de concertation publique et s'attendaient à ce que les pouvoirs publics agissent activement, à leurs côtés, pour préserver leur cadre de vie, leur bienêtre et leur santé.
Malheureusement, depuis 2018, c'est l'inertie sur l'avancement des travaux, tandis que le trafic et les nuisances associées se développent.
Le trafic a en effet plus que doublé par rapport au trafic prévisionnel annoncé par Monsieur le Sous-Préfet en décembre 2018 (environ 15 trains par semaine).

On constate actuellement une quarantaine de passages de trains par semaine (y compris les mouvements de matériel roulant). Ceux-ci circulent en majorité la nuit.

Suite à ces réunions publiques de 2018, les riverains ont créé une association de défenseet ont proposé des solutions concrètes pour réduire certaines nuisances.

Malheureusement, les 15 réunions auxquelles a participé l'association n'ont abouti qu'à très peu d'avancement. Les propositions initiales de 2018 refont surface, sans aucune modification substantielle. A part les délais de réalisation des travaux qui sont sans cesse allongés.

Tout le monde feint de croire à l'efficacité des travaux d'aménagement promis par la SNCF, mais les riverains calaisiens sont beaucoup plus sceptiques.
Que fera-t-on si les résultats obtenus ne sont pas ceux espérés par les Calaisiens et requis par les normes environnementales ?
Comment seront mesurés les résultats obtenus par les aménagements mis en place ?

La traversée de Calais a été divisée en 3 zones :

- Zone 1 : Technicentre.
Pour cette zone, les riverains veulent que les convois passent plus en retrait des habitations, sur l'une des 18 voies disponibles et particulièrement sur la voie de service aujourd'hui empruntée, avec la mise en place d'un tapis anti vibratile et des murs antibruit placés au plus près de la voie dédiée. Cette proposition est refusée par SNCF sous prétexte du coût élevé, du soi-disant risque de ralentissement du trafic et d'un impact non démontré sur le fonctionnement du technicentre.Par ailleurs, toutes les maisons du secteur ne sont pas éligibles à l'isolation phonique.
Nous demandons expressément l'amélioration du projet dans cette zone.

- Zone 2 : Gare SNCF-Quai de la Loire. Les aménagements proposés sur cette zone (démontage des anciens appareils de voie, remplacement du ballast, mise en place de tapis antibratile, mise en place de nouveaux rails sans raccords, mur anti bruit, isolation phonique des maisons par remplacement de certaines huisseries)semblent satisfaisants.
La partie supérieure des habitations à étages ne sera toutefois pas mise à l'abri du bruit par les murs anti bruit proposés et le remplacement des huisseries ne concerne que « les pièces de vie situées côté voies », ce qui ne garantit pas une bonne isolation phonique de la maison.
Si les objectifs acoustiques annoncés ne sont pas atteints, les riverains souhaitent également le remplacement des autres fenêtres de leur habitation situées côté voies. La mairie de Calais s'est engagée verbalement dans ce sens lors d'une réunion avec les représentants de l'association qui a eu lieu en mairie le 1er juin 2021 à 18h, mais cela n'a pas fait l'objet d'écrits de sa part. Ce point est valable pour les 3 zones.

Selon Mr PEPY, ancien PDG de l SNCF qu'a rencontré l'association le 9 juillet 2019, des feux de signalisation devaient être mis en place, dans un délai de 12 à 18 mois pour éviter le klaxon d'avertissement des trains sur 2 passages piétons et notamment le PN rue Paul BERT. Ceux-ci ne sont toujours pas installés. Nous demandons leur mise en service effective rapide.

Nous demandons la réalisation rapide des travaux dans cette zone. Le planning a déjà été décalé plusieurs fois par SNCF, sans aucune justification.

- Zone 3 : Appelée zone Duguay-Trouin :
Le tracé proposé par SNCF lors de la concertation publique de 2018 empruntait la rue Duguay-Trouin, où la voie ferrée est colée aux maisons. Pour réaliser l'électrification de la voie prévue par le projet de modernisation, cela nécessitait l'achat de terrain par la SNCF aux riverains.
C'est pourquoi, les riverains ont proposé 2 tracés alternatifs dits UMICORE et tracé Nord.
Le tracé UMICORE réduit l'impact à 4 habitations situées au bout de la rue de BITCHE.
Le tracé Nord permet de relier directement le port, sans contourner la zone Industrielle des Dunes et réduit l'impact pour tous les riverains et entreprises situées le long du parcours, mais nécessite la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber une route. Ce tracé permettra également de supprimer l'entretien de la voie sur la zone industrielle(plusieurs passages à niveau mal entretenus par SNCF à l'entrée des usines).
Le surcout de ce tracé compense largement les couts d'aménagement de la voie actuelle ainsi que le coût d'expropriation des riverains qui seraient nécessairespour pouvoir installer les caténaires).
SNCF en est toujours aux pré études de ces tracés alternatifs. Il faut pousser SNCF à avancer plus vite. A ce rythme, ces aménagements ne seront pas réalisés avant au moins 10 ans, ce qui n'est pas acceptable, la nuisance existant déjà.

De manière plus générale, les riverains souhaitent être rassurés quant au financement de ce projet de rénovation de la voie mère.
Les travaux de modernisation sont repris au contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2020 pour un montant estimé à 53 M€.
Le financement est assuré par l'Etat à hauteur de 80 % et par la région Hauts de France à hauteur de 20 %.
Cette convention étant dépassée, ce projet sera-t-il inscrit pour le même montant dans le nouveau budget ?
Le budget prévu avant 2015 était d'un montant de 53 M€. Sera-t-il suffisant, notamment compte tenu de l'augmentation du coût des matières premières, de la réfection totale du Pont Mollien et du carrefour Mollien dont les couts viennent s'ajouter.

Le projet ne prévoit aucun dédommagement des riverains pour les nuisances subies depuis des années et la baisse de la valeur immobilière de leur bien pourtant réelle et constatée. Des indemnisations doivent être versées par l'Etat.

A la lecture de son rapport, il nous semble que l'autorité environnementale se préoccupe davantage de la protection de la nidification des goélands que dela santé des riverains. C'est consternant.

Par la mise en place de cette enquête publique, l'Etat et la SNCF constatent l'augmentation du trafic et la gêne pour les riverains. Toutefois, aucune disposition n'est prise pour limiter l'accroissement du trafic et les passages de train la nuit, tant que les travaux de protection des riverains ne sont pas réalisés. Les riverains souhaitent que de telles mesures conservatoires soient prises. Ils demandent également une nouvelle fois des locomotives moins bruyantes, le passage des convois à vitesse modérée et la limitation des manœuvres à vide des locomotives.

Nous constatons des fissures sur nos maison. Pourquoi les riverains doivent-ils faire intervenir leur assureur, alors que ce devrait être à la SNCF d'envoyer ses assureurs sur demande des riverains ?

Pour conclure, les riverains souhaitent que l'Etat, la région et la mairie de Calais s'investissent plus dans l'avancement de ce projet, poussent énergiquement la SNCF à accélérer la réalisation des études et la réalisation effective des travaux.

Nous espérons que nos observations seront

Cordialement,

Gaële Probst

Mise en œuvre des dispositions du code de l'environnement :

L'arrêté du 30 Mai 1996 précise les règles et détermine les niveaux sonores d'insonorisation pour les habitations proches des voies existantes, en fonction de leur distance par rapport à la voie.
La largeur étant de moins de 10 m entre les habitations et la voie, l'infrastructure est classée en classe 5.
Le niveau sonore de référence LAee (6 h-22 h) en dB (A) doit être compris entre 60<L<=65.
Le niveau sonore de référence LAee (22 h-6 h) en dB (A) doit être compris entre 55<L<=60.
Dans les rues en U, ce qui est le cas l'isolement minimal DnAT des logements classés en catégorie 5 est de 30 dB(A).
Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :
- pour les façades latérales, en effectuant un décalage d'une classe d'isolement.
- pour les façades arrière, en effectuant un décalage de deux classes d'isolement.

Les points noirs :
Ce sont des secteurs particulièrement touchés par le bruit ou le niveau sonore est supérieur à 65 Db(A) le jour et 70 Db(A) la nuit.
Les préfets sont chargés de répertorier ces points noirs. Les conclusions du Grenelle de l'environnement prévoit que dès la fin 2008, l'inventaire des points noirs du bruit devra avoir été révisé.
Le décret n° 2002-867 du 3 Mai 2002 indique que les propriétaires de locaux d'habitation pourront bénéficier de subventions pour les travaux nécessaires à l'isolation.
Le montant maximum des subventions est de 80 % des dépenses subventionnables, c'est-à-dire les opérations de maitrise d'œuvre et de contrôle acoustique. Ce pourcentage peut être porté à 90% pour les faibles revenus et à 100% pour les bénéficiaires du RMI ou d'allocations équivalentes.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet "Calais port 2015" *est un projet qui a été porté par la Région Hauts-de-France. Le projet de la voie mère de Calais, financé dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, a été engagé par les partenaires afin de répondre à plus court terme aux objectifs attendus du projet "Calais port 2015". SNCF Réseau a donc été sollicité en tant que maître d'ouvrage pour porter ce projet sur son périmètre de compétence, c'est à dire sur le réseau ferré national. De même, le projet de contournement ferré par l'Est est un projet à long terme, porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France. La décision de le mettre en place ou non ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau.*

*Concernant l'**avancement de l'opération**, SNCF Réseau rappelle les modifications importantes qui ont été réalisées sur le programme et le phasage de l'opération afin de répondre aux préoccupations majeures exprimées par le public lors de la concertation réglementaire de 2018.*

Ainsi, les modifications et compléments au projet ci-dessous ont été mis en oeuvre par SNCF Réseau et les partenaires financiers de l'opération :

- *le projet a été découpé en 2 phases distinctes dès 2019 ;*
- *une étude complémentaire a été menée en 2019 sur la possibilité de déplacer les circulations fret dans le technicentre ;*
- *une étude préliminaire des tracés alternatifs a été financée et engagée en janvier 2021 ;*
- *des études et travaux ont été financés et engagés sur les passages à niveau piétons n°84 et n°161 ;*
- *l'ensemble du programme de protection acoustique a été modifié et complété entre 2019 et 2021 ;*
- *l'ensemble des dossiers réglementaires ont été modifiés dès 2019 au regard du nouveau phasage de l'opération et les procédures réglementaires adhoc engagées dès 2020.*

L'ensemble de ces adaptations et modifications de programme a donc nécessité des reprises d'études techniques, des échanges avec les partenaires financiers mais également une reprise de l'ensemble des dossiers réglementaires environnementaux et administratifs et un dialogue avec les riverains. Ces études et procédures nécessaires et impératives d'un point de vue réglementaire expliquent le temps qui a été nécessaire entre la prise en considération des demandes du territoire et leurs mises en œuvre.

*Selon les **études acoustiques** menées depuis 2016, l'ambiance acoustique actuelle sur la voie mère ne nécessite pas de protections acoustiques spécifiques. Aucun point noir de bruit n'y est repéré (cf. chapitre 4.7 de l'étude d'impact).*

En revanche, des mesures de protections (pose de tapis anti vibratiles, murs antibruits et/ou remplacement de menuiseries en fonction des secteurs) sont bien prévues dans le cadre des augmentations de trafic induites par le projet. Ces mesures ont été plusieurs fois partagées avec les riverains et l'Association des riverains de la voie mère lors de réunions techniques et publiques.

A l'issue des travaux de protections acoustiques qui auront été réalisés, des mesures de contrôle seront réalisées pour vérifier leur efficacité.

***Sur le secteur du technicentre**, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.*

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Les impacts acoustiques du projet ont été évalués et ont été partagés avec les riverains lors des étapes de concertation et de dialogue territorial menées en 2020 et 2021. Cette démarche a débouché sur la proposition de mise en place d'écrans acoustiques sur ce secteur.

Il faut d'ailleurs noter que les réunions publiques de 2021 ont permis à certains riverains habitants rue Cambronne, non intégrés au périmètre initial, de pouvoir exprimer leur volonté d'être ajoutés au programme de protection. Dans ce sens, et afin d'homogénéiser ce traitement sur l'ensemble du secteur, les habitations du n°124 au n°168 ont été ajoutées au programme de protections acoustiques individuelles (remplacement de menuiseries) de l'opération.

Toujours dans ce but d'homogénéisation, et au regard de la complexité technique et foncière de réalisation d'un écran acoustique, SNCF Réseau a décidé d'ajouter au programme de protections acoustiques indivuduelles (remplacement de menuiseries) les logements n°1 à n°29 sur Stephenson et n°156 à n°168 rue des Fontinettes.

Enfin, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

***Sur le secteur gare SNCF – Quai de Loire**, SNCF Réseau s'engage à respecter ses obligations légales en termes de protections acoustiques. Celles-ci se traduisent par la mise en place de murs et/ou de remplacement de menuiseries.*

Enfin, afin de supprimer la gêne occasionnée par les klaxons au niveau du passage à niveau piéton, des avertisseurs lumineux vont être mis en place au cours du 1er semestre 2022. Ils permettront aux conducteurs de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores.

***Sur le secteur Duguay – Trouin**, le choix d'un tracé alternatif se fera dans le cadre de la phase 2 de l'opération dont l'horizon de réalisation est ultérieur et sera déterminé à l'issue des phases d'études.. Les résultats de l'étude préliminaire des tracés alternatifs actuellement en cours sont prévus pour la fin de l'année 2022.*

Il est à noter que SNCF Réseau s'est engagée à réaliser les travaux de protection phonique sur ce secteur dès la phase 1 de l'opération afin de limiter au mieux les nuisances déjà existantes, sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2.

***Concernant le financement**, le projet de modernisation de la voie mère de Calais est inscrit pour un montant de 53 M€ au contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2015-2020 dont le volet Mobilité a été prolongé dans le cadre de son avenant 2021-2022. Au delà, un nouveau volet Mobilité au prochain contrat de plan État-Région Hauts-de-France sera négocié courant de l'année 2022, dans lequel le projet de modernisation de la voie mère de Calais sera naturellement inscrit.*

En complément, SNCF Réseau mène un échange régulier avec ses partenaires financiers, Etat et Région Hauts-de-France, afin d'informer des besoins budgétaires qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération.

Il est précisé également par SNCF Réseau que les investissements relatifs au remplacement du pont Mollien et du carrefour Mollien sont bien inscrits dans le cadre de l'opération et du financement estimé initialement à 53 M€. Par ailleurs, SNCF Réseau apporte également une contribution financière de 3,8 M€ nécessaire aux travaux de remplacement de l'ouvrage ferroviaire du pont Mollien.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs circulent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne ferait que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasionerait encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler de locomotives seules.

Avis du commissaire enquêteur : Voir réponse E7

23. E23 - JEANPIERRE GOUVERNEUR

Date de dépôt : Le 21/12/2021 à 12:29:36
Lieu de dépôt : Par email
Objet : Ma réponse à l'enquête
Contribution :
Bonjour M. LEROY,
Ci-joint ma réponse à l'enquête publique "Modernisation de la voie mère de Calais"
Bonne réception
J-Pierre GOUVERNEUR
Pièce(s) jointes(s) :

Télécharger la pièce jointe originale (Courrier de JP Gouverneur Enquête publique.pdf)

REPONSE A L'ENQUETE PUBLIQUE
MODERNISATION DE LA VOIE MERE

Calais, le 19 décembre 2021 .

M. GOUVERNEUR J-Pierre
155 rue Duguay-Trouin
62100 CALAIS

Monsieur le commissaire enquêteur,

Il est vrai que le développement du trafic de fret dans le Calaisis est un évènement économique intéressant pour Calais. Seulement ce projet, mal géré, ne s'inquiète pas des conséquences pour les riverains sur les sujets nuisances, bruit, vibrations, fissurations et dévaluation des habitations. Il est vraiment regrettable que ce projet a été choisi au travers de Calais pour des raisons pécuniaires.
Le tracé par l'Est était la solution idéale, simplement il fallait, pour les nouveaux dirigeants, s'engager et avoir la volonté de contrarier les décisions malencontreuses de la Région et de l'Etat de l'époque.
Alors quelles sont les raisons, pourquoi cette attitude.

Le tracé par l'Est a été volontairement oublié, et oui cette politique !! Personne n'a relancé le ferroutage par l'Est, personne ne veut contrarier les mauvaises décisions de l'époque, avant 2015.

L'étude de l'époque sur le tracé décidé n'a pas été à la hauteur d'une étude de Qualité.
Les conséquences sur l'environnement, les nuisances, les travaux nécessaires n'ont pas retenues l'attention des décideurs. Le choix d'utiliser ce tracé au travers de Calais, et d'utiliser une vieille voie SNCF désaffectée, usagée et très mal entretenue, sur laquelle nous avons constaté plusieurs déraillements (3), dont le dernier en 2021, a été un choix de méconnaisseurs qui ne se soucient pas des habitants.

On constate que le trafic a commencé bien avant la concertation publique qui a eu lieu au 1er semestre 2018. C'est à la suite de cette concertation que les riverains calaisiens se sont aperçus des problèmes qu'allait apporter ce ferroutage, et par la suite du manque d'implication de tous les intervenants. Encore maintenant, on constate un manque de volontariat dans les domaines perturbants.

Il est incroyable de constater la lenteur des actions SNCF et de la Région.

Les convois de ce ferroutage sont très nuisant, parce que très longs et très lourds.

Pourquoi continue-t-on à augmenter les trafics sans accélérer les travaux de protection ? Il faut absolument stopper l'augmentation du trafic, et attendre que les travaux de protection des riverains soient réalisés.

Une Association a été créée en 2018, pour défendre les riverains, et pouvoir rassembler les avis, les observations, les attentes, de manière constructive.

Il faut que la SNCF accélère la mise en œuvre des protections. On constate qu'un convoi qui déraille, provoque des interventions immédiates. Alors pourquoi la lenteur des actions concernant les travaux de la voie mère.

- Il aura fallu 3 ans pour mettre en place 4 lampes clignotantes sur 2 passages à niveau piétons, c'est absolument incroyable, mais c'est bien français.
- Il faut maintenant 2 ans d'étude pour envisager les tracés par le Nord.

- Après l'étude de pose éventuelle de menuiseries acoustiques en Juin 2021, il faut attendre fin 2022 pour commencer les travaux, malgré nos observations. Ces travaux rassemblés dans un laps de temps court vont surcharger les fournisseurs. Il est nécessaire que ces changements de menuiseries commencent très rapidement, de manière à étaler dans le temps ces travaux. Pourquoi retarder ??
Tout, tout est très long. C'est absolument incroyable. Pourquoi n'y a-t-il de raisonnement normal ?

Voilà 3 ans, pendant lesquels les réunions n'ont pas servi à avancer, mais à nous informer.

Beaucoup de doute sur l'efficacité des travaux d'aménagement promis par la SNCF, les riverains calaisiens sont très sceptiques. Et si les résultats obtenus ne sont pas à la satisfaction des riverains ?
Y aura-t-il des mesures pour vérifier l'efficacité des aménagements mis en place ?
Après les travaux, il faut des mesures de vérification pour déterminer si les protections sont suffisantes, et dans le cas contraire, il faudra parfaire les améliorations. Les intervenants, SNCF, Etat et Région doivent prendre partie pour parfaire les travaux.

- Technicentre :
Cette zone est très perturbée par ces convois. Il est nécessaire que le ferroutage passe par le centre du Technicentre, mais hélas toutes les excuses sont bonnes pour dire non. Il faut envisager cette solution, avec tapis anti vibratile, murs anti bruit, menuiseries acoustiques (pas pour tous), même si cela engage des frais non prévus, que les intervenants doivent régler.

- Zone Gare / Quai de la Loire
Tapis anti vibratile, mur antibruit, rails sans joint, suppression appareils de voie, isolation acoustique de certaines menuiseries (pas toute) devraient satisfaire en grande partie les riverains.

- Zone Duguay-Trouin :
Le tracé initial proposé par SNCF lors de la concertation publique de 2018 était la voie très usagée derrière la rue Duguay-Trouin, où la voie ferrée est juxtaposée aux maisons et leurs terrains. Pour réaliser l'augmentation du rayon de courbure, l'électrification de la voie et la pose du mur anti bruit prévues, il était nécessaire de réaliser le rachat de terrain par la SNCF aux riverains et usine de proximité.
C'est pourquoi, les riverains ont proposé 2 tracés alternatifs dits UMICORE et tracé Nord.
Le tracé Umicore alternatif réduit l'impact à 4 habitations (bruit) situées quai de la Loire et 1 expropriation ?? (au bout de la rue de Bitche).
Le tracé Nord réduit l'impact à 4 habitations (bruit), permet de relier directement le port, sans contourner la zone Industrielle des Dunes et réduit l'impact pour tous les riverains et entreprises situées le long du parcours, mais nécessite la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber une route. Ce tracé permettra également de supprimer l'entretien de la voie sur la zone industrielle (plusieurs passages à niveau mal entretenus par SNCF à l'entrée des usines). Le coût supplémentaire de ce tracé avec ouvrage devrait être compensé par les couts d'aménagement qui seraient supprimés (travaux – terrain à acheter – tapis anti vibratile – mur antibruit – entretien des voies).
Les études concernant ces tracés alternatifs doivent aboutir fin 2022. La SNCF doit accélérer ses pré-études. Compte tenu de la lenteur de la SNCF, il va falloir 8 à 10 ans pour la fin des travaux.

Actuellement, 70% du bruit provient des joints entre rails. Nous avons proposé de faire souder ces rails, et avec une rectitude correcte, le bruit serait très, très atténué. Mais malheureusement, la SNCF ne sait pas techniquement résoudre ce problème, ou n'a pas voulu s'engager.
Dans cette zone, les travaux contre le bruit vont avoir un effet pour l'intérieur des habitations. Seulement les habitants utilisent leurs dépendances le printemps et l'été, et dans ce cas les riverains subiront les nuisances pendant des années, puisqu'il n'y a pas de mur anti bruit.

Un constat, nous assistons à une augmentation croissante du trafic, donc des nuisances. Et actuellement personne ne s'en occupe, il faut que l'Etat et la Région réagissent rapidement et en permanence auprès de la SNCF pour faire accélérer les travaux.

FINANCEMENT :
De manière plus générale, les riverains souhaitent être rassurés quant au financement de ce projet de rénovation de la voie mère.
Les travaux de modernisation sont repris au contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2020 pour un montant estimé à 53 M€.
Le financement est assuré par l'Etat à hauteur de 80% et par la région Hauts de France à hauteur de 20%
Cette convention étant dépassée, ce projet sera-t-il inscrit pour le même montant dans le nouveau budget ?
Le budget prévu avant 2015 était d'un montant de 53 M€. Sera-t-il suffisant, notamment compte tenu de l'augmentation du coût des matières premières, de la réfection totale du Pont Mollien et du carrefour Mollien dont les couts viennent s'ajouter.
Le projet ne prévoit aucun dédommagement des riverains pour les nuisances subies depuis des années et la baisse de la valeur immobilière de leur bien pourtant réelle et constatée. Des indemnisations doivent être versées par l'Etat.

CONCLUSIONS :
Après travaux et sur toute la zone, il faut vérifier que les objectifs (bruit – vibrations) sont atteints, et dans le cas contraire, il faudra envisager d'améliorer les protections. La mairie de Calais s'est engagée verbalement dans ce sens lors d'une réunion avec les représentants de l'association qui a eu lieu en mairie le 1er juin 2021 à 18h, mais cela n'a pas fait l'objet d'écrits de sa part. Ce point est valable pour les 3 zones.

Au Technicentre, nous demandons expressément l'amélioration du projet dans cette zone, même si cela coûte plus cher.

Pour la zone Duguay-Trouin, il est impératif que l'Etat et la Région mettent beaucoup plus d'ardeur pour l'achat du terrain Umicore, et de se pencher sur le surcoût éventuel que va découler de la lenteur des travaux et de l'inflation depuis 10 ans. Par exemple, la dernière proposition d'achat du terrain Umicore date d'Avril 2021 (si nous avons été complètement informés) ; depuis aucune nouvelle, y a-t-il nouvelle négociation ? Y a-t-il eu relance ? → pas de nouvelle.
Si Umicore refuse de vendre, une DUP sera nécessaire, et dans ce cas il y a eu 3 ans de perdu, malgré nos relances permanentes.

Les décideurs sont trop immobiles.

Parmi les conclusions de la réunion de l'Autorité environnementale, un souci la préoccupe : il faut protéger la nidification des goélands, par contre les nuisances pour les riverains, c'est secondaire. De qui se moque-t-on.

Peut être y a-t-il une décision à prendre, celle de bloquer totalement le trafic ou de bloquer l'augmentation du trafic, s'il n'y a pas d'avancement dans les actions de la Région et l'Etat.

Les riverains demandent également une nouvelle fois des locomotives moins bruyantes, le passage des convois à vitesse modérée et la limitation des manœuvres à vide des locomotives, et la suppression de certains joints de rails, rue Duguay-Trouin.

Dégâts dans les habitations (fissures par exemple). Pourquoi est-ce aux riverains de faire intervenir leur assureur, alors que ce devrait être à la SNCF d'envoyer ses assureurs sur demande des riverains ?

Pour conclure, les riverains souhaitent que l'Etat, la région et la mairie de Calais s'investissent plus dans l'avancement de ce projet, poussent énergiquement la SNCF à accélérer la réalisation des études et la réalisation effective des travaux.

Pourquoi autant d'inactions de la part des intervenants ? Pourquoi la SNCF est aussi inactive ? Peut être faut-il des ateliers de metteurs en œuvre plus importants ? La France est-elle à la pointe de la modernisation ?

A l'exception de l'intervention de l'ancien Président de la SNCF M. PEPY qui a proposé 2 modifications :

- Isolement acoustique des habitations rue Duguay-Trouin, puisque les décisions et travaux vont durer un certain nombre d'années (environ 6/8 ans au moins)
- Utilisation de locomotives rails/route,

Il n'y a pas d'amélioration par rapport à 2018

Avec l'espoir que nos observations soient prises en compte

Cordialement

Signature

En accord avec Extrait du document de M. J-B PROBST

Mise en œuvre des dispositions du code de l'environnement :

L'arrêté du 30 Mai 1996 précise les règles et détermine les niveaux sonores d'insonorisation pour les habitations proches des voies existantes, en fonction de leur distance par rapport à la voie.
La largeur étant de moins de 10 m entre les habitations et la voie, l'infrastructure est classée en classe 5.
Le niveau sonore de référence LAee (6 h-22 h) en dB (A) doit être compris entre 60<L<=65.
Le niveau sonore de référence LAee (22 h-6 h) en dB (A) doit être compris entre 55<L<=60.
Dans les rues en U, ce qui est le cas l'isolement minimal DnAT des logements classés en catégorie 5 est de 30 dB(A).
Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :
- pour les façades latérales, en effectuant un décalage d'une classe d'isolement.
- pour les façades arrière, en effectuant un décalage de deux classes d'isolement.

Les points noirs :
Ce sont des secteurs particulièrement touchés par le bruit ou le niveau sonore est supérieur à 65 Db(A) le jour et 70 Db(A) la nuit.
Les préfets sont chargés de répertorier ces points noirs. Les conclusions du Grenelle de l'environnement prévoit que dès la fin 2008, l'inventaire des points noirs du bruit devra avoir été révisé.
Le décret n° 2002-867 du 3 Mai 2002 indique que les propriétaires de locaux d'habitation pourront bénéficier de subventions pour les travaux nécessaires à l'isolation.
Le montant maximum des subventions est de 80 % des dépenses subventionnables, c'est-à-dire les opérations de maitrise d'œuvre et de contrôle acoustique. Ce pourcentage peut être porté à 90% pour les faibles revenus et à 100% pour les bénéficiaires du RMI ou d'allocations équivalentes.

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet "Calais port 2015" *est un projet qui a été porté par la Région Hauts-de-France. Le projet de la voie mère de Calais, financé dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, a été engagé par les partenaires afin de répondre à plus court terme aux objectifs attendus du projet "Calais port 2015". SNCF Réseau a donc été sollicité en tant que maître d'ouvrage pour porter ce projet sur son périmètre de compétence, c'est à dire sur le réseau ferré national. De même, le projet de contournement ferré par l'Est est un projet à long terme, porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France. La décision de le mettre en place ou non ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau.*

*Concernant l'**avancement de l'opération**, SNCF Réseau rappelle les modifications importantes qui ont été réalisées sur le programme et le phasage de l'opération afin de répondre aux préoccupations majeures exprimées par le public lors de la concertation réglementaire de 2018.*

Ainsi, les modifications et compléments au projet ci-dessous ont été mis en oeuvre par SNCF Réseau et les partenaires financiers de l'opération :

- *le projet a été découpé en 2 phases distinctes dès 2019 ;*
- *une étude complémentaire a été menée en 2019 sur la possibilité de déplacer les circulations fret dans le technicentre ;*
- *une étude préliminaire des tracés alternatifs a été financée et engagée en janvier 2021 ;*
- *des études et travaux ont été financés et engagés sur les passages à niveau piétons n°84 et n°161 ;*
- *l'ensemble du programme de protection acoustique a été modifié et complété entre 2019 et 2021 ;*
- *l'ensemble des dossiers réglementaires a été modifié dès 2019 au regard du nouveau phasage de l'opération et les procédures réglementaires adhoc engagées dès 2020.*

L'ensemble de ces adaptations et modifications de programme a donc nécessité des reprises d'études techniques, des échanges avec les partenaires financiers mais également une reprise de l'ensemble des dossiers réglementaires environnementaux et administratifs et un dialogue avec les riverains. Ces études et procédures nécessaires et impératives d'un point de vue réglementaire expliquent le temps qui a été nécessaire entre la prise en considération des demandes du territoire et leurs mises en œuvre.

*Selon les **études acoustiques** menées depuis 2016, l'ambiance acoustique actuelle sur la voie mère ne nécessite pas de protections acoustiques spécifiques. Aucun point noir de bruit n'y est repéré (cf. chapitre 4.7 de l'étude d'impact).*

En revanche, des mesures de protections (murs antibruits et/ou remplacement de menuiseries en fonction des secteurs) sont bien prévues dans le cadre des augmentations de trafic induites par le le projet. Ces mesures ont été plusieurs fois partagées avec les riverains et l'Association des riverains de la voie mère lors de réunions techniques et publiques.

A l'issue des travaux de protections acoustiques qui auront été réalisés, des mesures de contrôle seront réalisées pour vérifier leur efficacité.

***Sur le secteur du technicentre**, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.*

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Les impacts acoustiques du projet ont été évalués et ont été partagés avec les riverains lors des étapes de concertation et de dialogue territorial menées en 2020 et 2021. Cette démarche a débouché sur la proposition de mise en place d'écrans acoustiques sur ce secteur.

Il faut d'ailleurs noter que les réunions publiques de 2021 ont permis à certains riverains habitants rue Cambronne, non intégrés au périmètre initial, de pouvoir exprimer leur volonté d'être ajoutés au programme de protection. Dans ce sens, et afin d'homogénéiser ce traitement sur l'ensemble du secteur, les habitations du n°124 au n°168 ont été ajoutées au programme de protections acoustiques individuelles (remplacement de menuiseries) de l'opération.

Toujours dans ce but d'homogénéisation, et au regard de la complexité technique et foncière de réalisation d'un écran acoustique, SNCF Réseau a décidé d'ajouter au programme de protections acoustiques indivuduelles (remplacement de menuiseries) les logements n°1 à n°29 sur Stephenson et n°156 à n°168 rue des Fontinettes.

Enfin, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

***Sur le secteur gare SNCF – Quai de Loire**, SNCF Réseau s'engage à respecter ses obligations légales en termes de protections acoustiques. Celles-ci se traduisent par la mise en place de murs et/ou de remplacement de menuiseries.*

Enfin, afin de supprimer la gêne occasionnée par les klaxons au niveau du passage à niveau piéton, des avertisseurs lumineux vont être mis en place au cours du 1er semestre 2022. Ils permettront aux conducteurs de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores.

***Sur le secteur Duguay – Trouin**, le choix d'un tracé alternatif se fera dans le cadre de la phase 2 de l'opération dont l'horizon de réalisation est ultérieur et sera déterminé à l'issue des phases d'études.. Les résultats de l'étude préliminaire des tracés alternatifs actuellement en cours sont prévues pour la fin de l'année 2022.*

Il est à noter que SNCF Réseau s'est engagée à réaliser les travaux de protection phonique sur ce secteur dès la phase 1 de l'opération afin de limiter au mieux les nuisances déjà existantes, sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2.

***Concernant le financement**, le projet de modernisation de la voie mère de Calais est inscrit pour un montant de 53 M€ au contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2015-2020 dont le volet Mobilité a été prolongé dans le cadre de son avenant 2021-2022. Au delà, un nouveau volet Mobilité au prochain contrat de plan État-Région Hauts-de-France sera négocié courant de l'année 2022, dans lequel le projet de modernisation de la voie mère de Calais sera naturellement inscrit.*

En complément, SNCF Réseau mène un échange régulier avec ses partenaires financiers, Etat et Région Hauts-de-France, afin d'informer des besoins budgétaires qui seraient nécessaires à la réalisation de l'opération.

Il est précisé également par SNCF Réseau que les investissements relatifs au remplacement du pont Mollien et du carrefour Mollien sont bien inscrits dans le cadre de l'opération et du financement estimé initialement à 53 M€. Par ailleurs, SNCF Réseau apporte également une contribution financière de 3,8 M€ nécessaire aux travaux de remplacement de l'ouvrage ferroviaire du pont Mollien.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

Sa modernisation répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région, et a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe ainsi à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs circulent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne ferait que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasionerait encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler de locomotives seules.

Avis du commissaire enquêteur : Voir réponse E7

24. @24 - CHRISTY LOLLITA - CALAIS

Date de dépôt : Le 21/12/2021 à 21:19:20
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Avis M et Mme CHRISTY-VAN HOLDERBEKE
Contribution :
Monsieur,
Habitants rue Colbert, nous nous inquiétons de l'impact que pourrait avoir ce projet sur notre quotidien (nuisances sonores notamment la nuit ? Fissures à moyen, long terme ?).
La rue Colbert ne semble pas avoir été ciblée comme voie dont les habitations nécessiteraient des travaux de protection contre le bruit et les fibrations.
Cela signifie-t-il que nous ne seront pas impactés par ce projet ?
Nous éprouvons beaucoup de difficultés à évaluer les conséquences de ce dernier sur notre vie.
Des informations plus précises sur notre rue nous permettraient d'évaluer l'impact et de nous prononcer de manière plus éclairée sur le projet.
Lollita CHRISTY et Marc Antoine Van Holderbeke
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

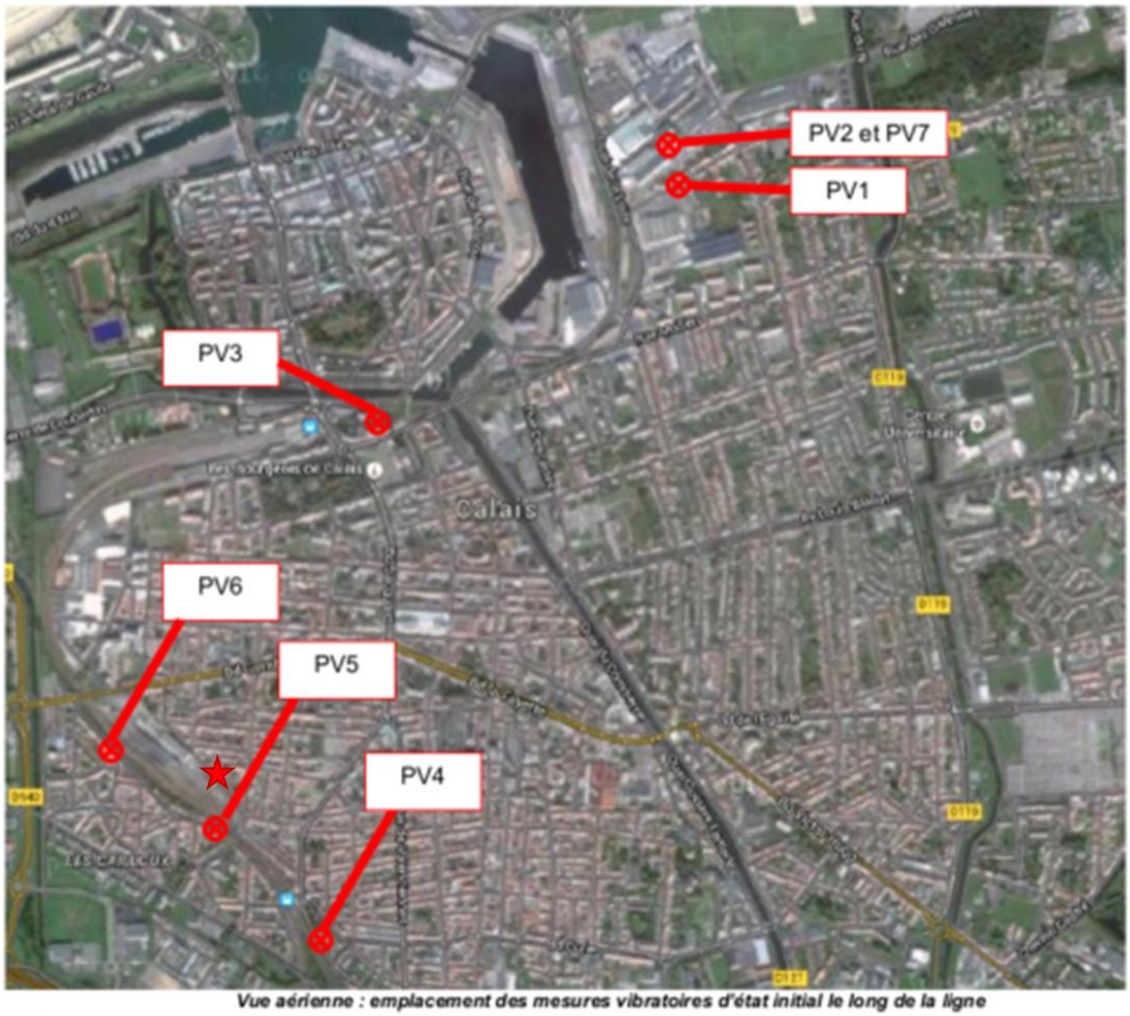
Des relevés et des modélisations ont été effectués rue Colbert dans le cadre de ce dossier (voir le chapitre 6.3.6 sur les impacts acoustiques dans l'étude d'impact).

Les simulations montrent que malgré l'augmentation de trafic fret attendue, les augmentations de bruit restent inférieures aux seuils réglementaires.

De plus, le bruit ferroviaire enregistré rue Colbert correspond à l'activité du technicentre. Cette activité étant indépendante du transport fret, elle n'est donc pas liée au projet de la voie mère et à l'augmentation du trafic fret attendue.

Ainsi, il n'est pas envisagé de protections particulières au niveau de la rue Colbert dans le cadre de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais

Une étude vibratoire a également été effectuée au niveau du technicentre. Les points de mesures sont indiqués dans la figure ci-après :



Vue aérienne : emplacement des mesures vibratoires d'état initial le long de la ligne

★ Logement concerné

Les mesures ont été réalisées au plus proche de la voie circulée par les trains de fret (côté rue Hoche et rue Cambronne) afin de rendre au compte au mieux de l'impact du projet. Ces points de mesures sont positionnés à une distance comprise entre 17 et 25 mètres de la voie. Le logement concerné par cette demande est environ situé à 90 mètres de la voie circulée par les trains de fret.

L'étude a montré que les vibrations n'entraineront pas des dommages sur les structures. En effet, les résultats pour les points de mesure 4, 5 et 6 présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret. C'est donc a fortiori le cas également pour le logement concerné, situé plus loin de la voie que les points de mesure.

Les mesures montrent qu'il peut exister des perceptions tactiles des vibrations (non dommageables pour les structures) à des distances inférieures à 25 mètres de la voie. Ce logement étant situé à 90 mètres de la voie, les niveaux vibratoires ressentis se trouvent donc en dessous des seuils de perception tactile.

Avis du commissaire enquêteur : Lorsque les travaux seront réalisés et que le trafic sera accru, il convendra de revoir certainement les mesures.

25. @25 - PETILLON ANTHONY

Date de dépôt : Le 22/12/2021 à 17:55:39
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Objet : Contribution de la SEPD
Contribution :
Bonjour,

Je vous prie de bien vouloir trouver en pièce-jointe la contribution du port Boulogne Calais à ce sujet stratégique.

Vous en souhitant bonne lecture.

Cordialement,

JM Puissesseau. PDG de la SEPD
Pièce(s) jointes(s) :

Télécharger la pièce jointe originale (Contribution SEPD VMC.pdf)
Document : Contribution SEPD VMC.pdf, page 1 sur 2

Contribution de la SEPD à l'enquête publique de la voie mère du port de Calais

Calais, le 23 décembre 2021

Jean-Marc Puissesseau
Président Directeur Général
Société d'Exploitation des Ports du Détroit
24, bd des alliés
62100 Calais

A l'attention de M. le Commissaire enquêteur,

Le port de Calais est un poumon économique majeur du territoire. L'activité portuaire génère 5700 emplois liés au transport de fret. Le ferroviaire est constitutif de l'activité de plusieurs entreprises, génératrices d'emploi local. Les emplois sont directement ou indirectement liés à l'activité ferroviaire. Des métiers aussi divers que dockers, tractionnaires portuaires, ou marins sont concernés, mais aussi des fonctions support et administratives. Le développement du segment ferroviaire au port de Calais a permis de maintenir des emplois, des familles et des entreprises, mais a aussi permis d'en créer de nouveaux, liés au territoire. Le port y voit un succès partagé avec son bassin d'emploi.

Le déploiement d'une offre ferroviaire est nécessaire pour que le port de Calais maintienne sa position concurrentielle. Bien que le port de Calais ait construit son activité autour du mode camionné au cours des 3 dernières décennies, les études réalisées par les experts illustrent la dynamique du transfert modal vers les modes massifiés sur les longs trajets. Cette tendance est déjà observable.

Le métier de chauffeur routier n'attire plus. Les coûts du transport routier augmentent, les contraintes environnementales ou liées au passage des frontières viennent réduire l'attractivité de ce mode de transport, pourtant au cœur de l'activité portuaire. La généralisation du principe de pollueur payeur, le verdissement des activités économiques et l'intégration des externalités négatives du transport routier conduisent les chaînes logistiques à chercher des solutions alternatives au transport camionné.

Le Brexit rebat les cartes du transport vers le Royaume-Uni. Les opérateurs économiques s'adaptent au renchérissement des coûts de passage frontalier. Ils sont à la recherche de solutions existantes, efficaces, déployables rapidement et pérennes.

Le port de Calais est obligé de proposer des alternatives au tout routier sous peine d'être exclu des solutions étudiées par le marché. Il doit mettre en valeur les services existants qui ne peuvent en aucun cas être interrompus, au risque de voir leur clientèle se volatiliser vers un autre point de passage ou vers un autre mode de transport.

.../...

.../...

Le port de Calais ne peut aujourd'hui se passer du mode ferroviaire qui est un pivot de sa diversification stratégique. Sans ferroviaire performant, le port de Calais ne pourra développer de nouvelles lignes maritimes. Cette diversité des services portuaires doit permettre à Calais de fixer et de structurer les services de transport et de logistique indispensables au maintien et au renforcement des activités industrielles du territoire.

La stratégie du port de Calais est bâtie dans un cadre politique défini aux niveaux international, européen et national. Les Accords de Paris – COP 21, les initiatives de l'OMI, le Green deal européen décliné dans le paquet réglementaire Fit for 55 et leurs déclinaisons nationales conduisent les entreprises à privilégier des modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre. Il ne s'agit pas d'incitations, mais de réelles obligations de lutte contre le changement climatique dont tous les citoyens savent l'importance et connaissent les enjeux.

La contrainte réglementaire et la demande du marché nous indiquent que le transport ferroviaire est amené à se développer. La voie mère du port de Calais ne permet pas de répondre aux besoins et encore moins aux enjeux, en l'état. Une modernisation de l'outil est nécessaire pour améliorer la performance opérationnelle des services ferroviaires et pour permettre le développement de cette activité cruciale.

Des concurrents performants sont présents sur le marché des transbordements ferroviaires et maritimes. Les ports du Benelux affirment depuis longtemps leurs positions dominantes sur ce marché. Une performance logistique insuffisante à Calais se paiera par un transfert de l'activité vers Zeebrugge ou Rotterdam. C'est ce qui a déjà été observé avec le marché des voitures neuves transportées vers le terminal portuaire par Gefco en mode ferroviaire jusqu'en 2012. Le port de Calais ne peut envisager une telle menace sur son cœur de métier.

Les bouleversements que le monde de la logistique connaît (Brexit, COVID, réchauffement climatique, etc.) ne nous permettent plus d'attendre une amélioration de la desserte optimale, certes (desserte par l'est), mais dont l'horizon s'éloigne à mesure que les coûts augmentent. Les solutions ferroviaires pour nos clients sont requises à très court terme ! Les échéances présentées (démarrage en 2028) semblent déjà bien éloignées.

Le port de Calais est convaincu qu'une solution permettant d'assurer une desserte efficace, réduisant les nuisances pour les riverains peut émerger. Elle ne peut être reportée.

Cordialement,

Jean-Marc Puissesseau
Président Directeur Général

Société d'Exploitation des Ports du Détroit
www.portboulognecalais.fr

Société Anonyme au capital de 15 000 000 euros
Siège social : 24 boulevard des Alliés - CS 90283 - 62105 CALAIS Cedex
RCS BOULOGNE-SUR-MER B 804 834 711 - contact@portboulognecalais.fr

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de modernisation de la voie mère de Calais répond bien au besoin du port de Calais de diversifier ses modes d'approvisionnement en proposant un accroissement de sa desserte ferroviaire tout en la fiabilisant et la sécurisant.

Conscient de l'importance primordiale d'une infrastructure ferroviaire modernisée permettant de répondre aux objectifs de développement attendus par le port, SNCF Réseau veille à mener ce projet dans un délai de réalisation aussi court que possible, tout en prenant en compte les temps incoutournables et nécessaires d'études, de concertation, de respect de la règlementation.

Ce projet doit également intégrer les différents dispositifs nécessaires à la prise en considération des nuisances subies par les riverains du fait de l'accroissement du trafic fret, ce qui a amené SNCF Réseau à modifier de façon significative le programme et le phasage de l'opération depuis la concertation réglementaire menée en 2018.

Afin de répondre à ce besoin infrastructurel ferroviaire nécessaire pour le port tout en intégrant les mesures de protection des riverains de Calais au regard des nuisances subies, SNCF Réseau mène actuellement l'étude préliminaire de tracés alternatifs à la voie mère actuelle, dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022. Ceux-ci relèvent de la phase 2 du projet, qui fera l'objet d'une enquête publique spécifique.

Enfin, concernant les impacts sur l'activité ferroviaire du port, SNCF Réseau a mené, dès cette phase 1 de l'opération, des négociations avec l'exploitant ferroviaire afin de minimiser les impacts du chantier sur ses circulations ferroviaires. En complément, quelque soit le tracé final qui sera retenu dans le cadre de la phase 2 de l'opération, des solutions seront recherchées pour garantir la continuité de l'activité ferroviaire, y compris pendant la phase de travaux.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

26. E26 - GARBECAROLE@LAPOSTE.NET

Date de dépôt : Le 23/12/2021 à 11:03:22
Lieu de dépôt : Par email
Objet :enquête publique sur la voie mère
Contribution :
Madame, Monsieur,
Je vous envoie ce courrier pour exprimer ma position par rapport à l'enquête qui est menée auprès des riverains. Nous avons emménagé en septembre 2021 au 50 rue Hoche. Les anciens propriétaires nous avaient parlé de travaux acoustiques notamment qui allaient être menés pour diminuer le bruit qu'occasionnent les passages des trains et les vibrations ressenties parfois. Malgré ma réticence première, on a acheté la maison. Il est vrai, malgré un double-vitrage (plus tout neuf) que l'on entend beaucoup les trains et cela, même la nuit, pendant leur maintenance. Je pense sincèrement que des travaux dans un futur proche sont vraiment nécessaires pour notre santé et pour notre bien-être au quotidien.
Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon courrier et vous souhaite de belles fêtes de fin d'année.
Cordialement.
Carole Garbe
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Des protections acoustiques sont prévues au 50, rue Hoche. Il s'agit d'écrans acoustiques présentés dans l'étude d'impact (voir le chapitre 6.3.6 sur les impacts et mesures acoustiques) et reportés sur la carte ci-après.

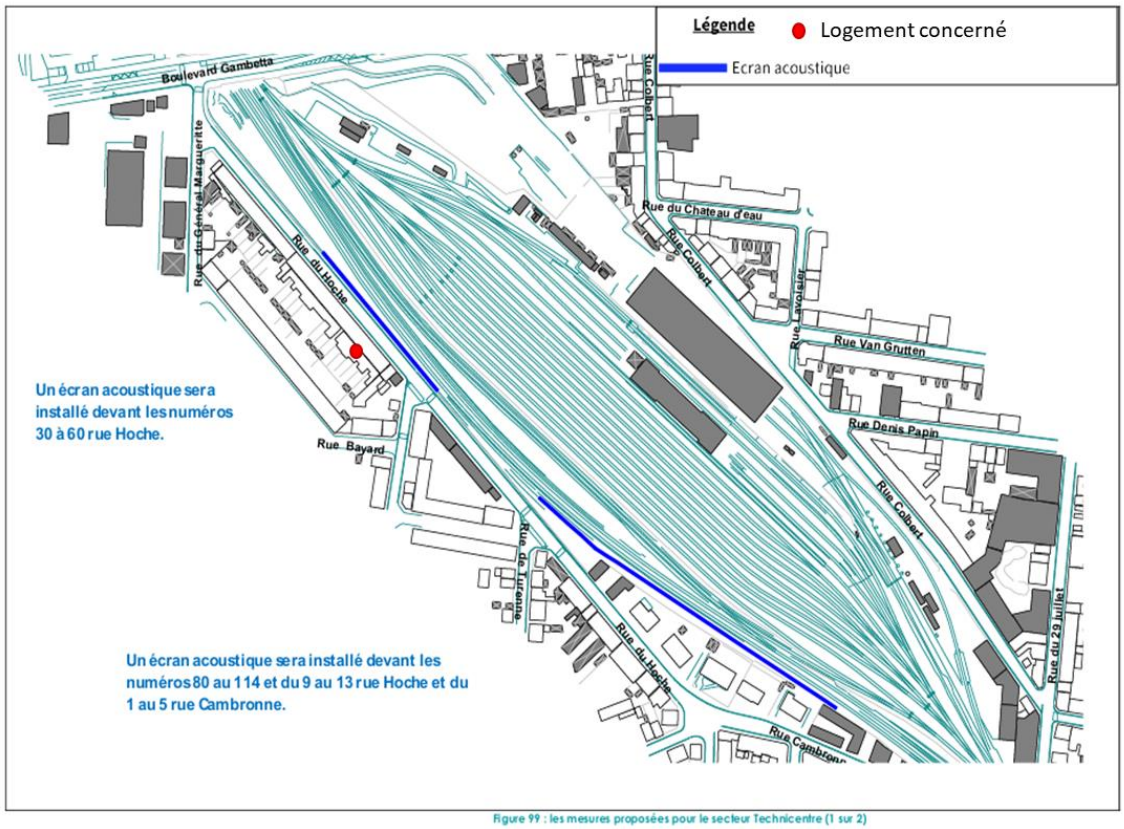


Figure 99 : les mesures proposées pour le secteur Technicentre (1 sur 2)

Ces écrans permettront de réduire significativement les nuisances sonores, de jour comme de nuit. Des mesures acoustiques seront réalisées a posteriori pour vérifier leur bonne efficacité.

Ces travaux seront réalisés dès la phase 1 de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

27. E27 - ANTHONY PETILLON

Date de dépôt : Le 23/12/2021 à 13:00:13
Lieu de dépôt : Par email
Objet : Demande de modification de contribution à l'enquête publique pour la voie mère du port de Calais
Contribution :
Bonjour, La SEPD a déposé sa contribution sous forme de fichier pdf. Nous souhaiterions faire évoluer notre document. Avez-vous possibilité de le supprimer pour que je puisse en déposer un nouveau en remplacement svp ? Cordialement, [LogoPBC_signature.jpg] Anthony PETILLON Stratégie et Développement +33 (0)3 21 46 29 88 +33 (0)6 71 01 84 97 24 boulevard des Alliés, 62105 CALAIS CEDEX - France www.portboulognecalais.fr twittersignature.png facebooksignature.png linkedinsignature.png instagramsignature.png youtubesignature.png [organisationcertifieesignature.png] Ce message et toutes les pièces jointes (ci-après le « message ») sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. Si vous recevez ce message par erreur, merci de le détruire et d'en avertir immédiatement l'expéditeur. Toute utilisation de ce message non conforme à sa destination, toute diffusion ou toute publication, totale ou partielle, est interdite, sauf autorisation expresse. L'internet ne permettant pas d'assurer l'intégrité de ce message, SEPD (et ses filiales) décline(nt) toute responsabilité au titre de ce message, dans l'hypothèse où il aurait été modifié.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Répons de SNCF Réseau :

Pas de réponse spécifique.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

28. R 28 – HOCHART JEAN-RENE

Date de dépôt : Le 17/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
Dommage de n'avoir vu personne venir voir chaque maison concernée (état des menuiseries). Je demande le remplacement des menuiseries étant donné que les trains passent à 10 mètres des façades (rue Cambronne).
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.
Réponse de SNCF Réseau :

Différents modes de protections acoustiques sont prévus rue Cambronne. Ils sont présentés dans le chapitre 6.3.6 de l'étude d'impact et reportés sur la carte ci-après :

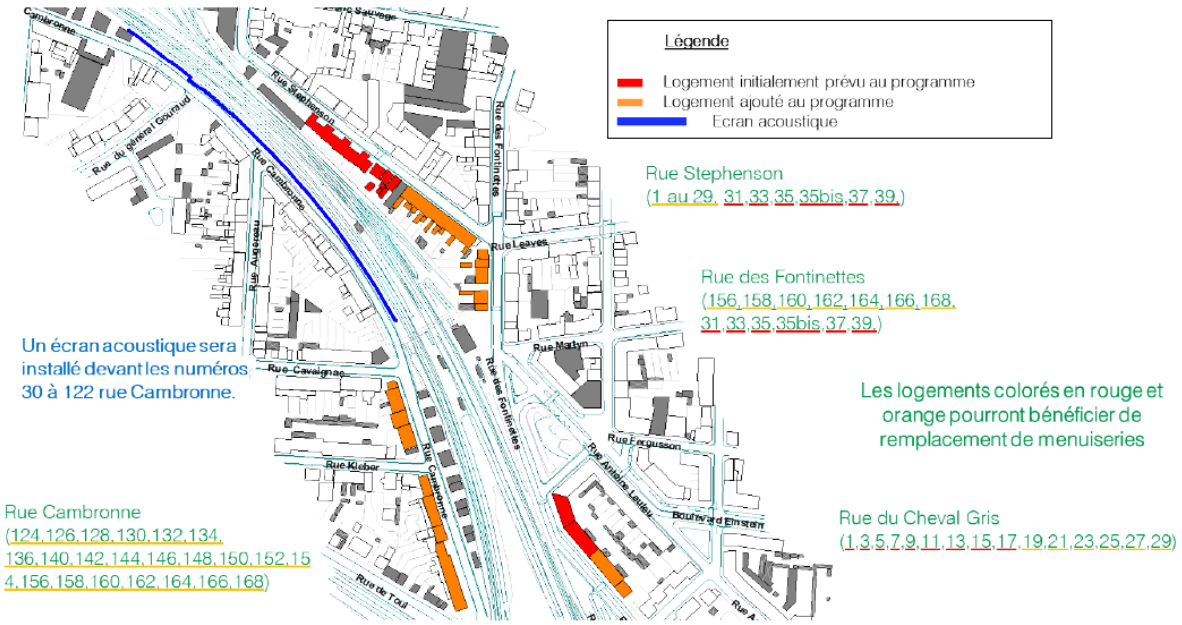


Figure 100 : les mesures proposées pour le secteur Technicentre (2/2)

Les logements colorés en rouge et orange pourront bénéficier de remplacement de menuiseries. Des visites ont d'ores et déjà été effectuées dans ces logements pour en déterminer l'éligibilité et définir les travaux à réaliser.
Un écran acoustique sera également réalisé sur une partie du secteur (ligne bleu sur le schéma ci-dessus), écran qui protégera les logements concernés contre les nuisances sonores de jour et de nuit. Des mesures seront réalisées après la mise en place des protections acoustiques pour vérifier leur efficacité.
Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

29. R 29 – DEMASSIEUX CLAUDE

Date de dépôt : Le 17/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
A remis par l'intermédiaire de Madame Tamara DUQUENE un courrier.
Pièce(s) jointes(s) : Il y a une de pièce jointe à cette contribution.

ENQUETE PUBLIQUE VOIE MERE 12 NOV 2021

Contribution de Claude Demassieux 60 rue Hoche 62100 Calais

Cette contribution a pour objet de préciser un certain nombre de points qui concernent le secteur du Technicentre et vient compléter les avis et remarques de l'association des riverains de la voie mère.

Je tiens tout d'abord à souligner que nous sommes victimes d'une impréparation coupable alors que les débats publics du 11 septembre au 24 novembre 2009 de la COMMISSION DU GRAND DEBAT : CALAIS PORT 2015 avaient très précisément fixé les enjeux et obligations

EXTRAITS DU RAPPORT DE LA COMMISSION DU GRAND DEBAT : CALAIS PORT 2015

« .. ...La desserte ferroviaire des ports, tout comme les développements d'autoroutes ferroviaires ou de transport combiné, fait partie des axes de développement mis en valeur par le Schéma Régional des Transports. Aujourd'hui, Calais est d'abord un port "routier", répondant à la demande des transporteurs terrestres et de leurs chargeurs. Demain, cette prédominance du routier pour le transport de marchandises en Europe est appelée à s'infléchir, en particulier pour maîtriser la dérive climatique. Dans cette optique, le projet Calais Port 2015 se veut un équipement portuaire performant pour accueillir les marchandises acheminées par la voie ferroviaire. La voie ferroviaire d'accès actuelle présente les qualités requises pour la mise en place de ces services ferroviaires, en veillant aux modalités d'accompagnement qui doivent garantir la préservation d'un cadre de vie urbain aux alentours (protections acoustiques, horaires de circulation...) et un fonctionnement harmonieux du réseau routier urbain. La montée en charge des acheminements ferroviaires pourrait ensuite conduire à la création d'une nouvelle desserte (voir chapitre 6), située à l'est et pouvant également concourir à la desserte des espaces logistiques de ce secteur.... En créant des terre-pleins, le projet Calais Port 2015 autorise des développements de pré et post acheminements ferroviaires* et adapte ainsi le port aux évolutions modales en France et en Europe.

.....des nouveaux trafics sont à prévoir dans une société post-Copenhague : le cabotage maritime et les autoroutes de la mer, le fret non accompagné et les autoroutes ferroviaires. Ces diversifications sont actuellement impossibles à cause de l'absencede desserte ferroviaire sur le port.....

Sur le plan national, la Région Nord-Pas de Calais a l'ambition d'être une grande région maritime et dans certains secteurs est correctement desservie en liens ferroviaires : Le faible trafic fret qui est acheminé par le rail passe par le centre ville de Calais. Pour l'instant 2 trains par jour passent par la ville de Calais (pour le transport

de voitures neuves) et dans l'hypothèse d'une diversification du trafic, le réseau pourrait supporter jusqu'à 22 trains par jour. Par contre, ceci paraît problématique pour les populations.

Les acteurs attendent de nouvelles liaisons ferroviaires mais les itinéraires restent parfois à définir. - D'une part, une liaison entre l'autoroute A16 et le port de Calais par l'Est. La décision n'est pas prise, et pour l'instant la desserte du port de Calais nécessite un passage à travers le centre ville en franchissant plusieurs passages à niveau. Si 10 % du trafic doit à terme transiter par le fer, ceci se traduit en au moins 15 passages aller-retour à travers la ville, un niveau inacceptable pour la population.

.... Le maître d'oeuvre s'engage à rechercher des modes alternatifs à la route surtout port-réseau ferroviaire. La Région envisage de diminuer le trafic des poids lourds par le report modal vers le fer. Ce sujet a toutefois été dénoncé comme étant insuffisamment étudié lors du débat

Ouvert sur la mer par définition, un port doit également être relié vers l'intérieur des terres pour fluidifier les trafics qui en proviennent ou qui y aboutissent. Les liens indispensables de Calais Port 2015 avec les réseaux routiers et ferrés existants ou à créer, rappelés ou exposés durant le débat, laissent un sentiment d'incertitude quant au phasage des opérations et à la volonté réelle de les entreprendre.

L'acceptation du projet Calais Port 2015 ne peut se contenter d'une approbation théorique convenue. Elle devrait aborder les conséquences pratiques, en termes de cohérence globale, qu'un tel accord implique. Le transfert souhaité entre les modalités fer et route, au-delà du discours tenu pendant le débat public, pourrait aborder les considérations de répartition des dépenses et de calendrier durant la phase envisagée des enquêtes publique et administrative. Ici aussi un effort d'intégration renforcée serait à entreprendre si l'on souhaite maintenir crédible et acceptable le projet envisagé. Si le ferroviaire doit prendre en charge ne serait ce que 10 % du trafic actuel - objectifjugé trop modeste par certains acteurs ceci correspond à 15 trains par jour (15 trains chargés vers les quais et 15 trains revenant à vide du port). Toute une logistique en découle : des voies ferrées qui ne traversent plus la ville

Le ferroviaire reste le point faible dans le projet Calais Port 2015. Le débat public a bien souligné la nécessité absolue de développer les liaisons ferroviaires (le non-accompagné et les autoroutes ferroviaires) dès la conception du projet. L'enjeu ferroviaire serait décisif dans le succès ou dans l'échec du projet Calais Port 2015 mais pour l'instant les objectifs restent modestes et aucune mention n'est faite par rapport au raccordement de Calais sur l'autoroute ferroviaire Atlantique. Pour l'instant le raccordement du port par l'Est serait opérationnel au plus tôt en 2017 si les études préalables et l'enquête publique aboutissent. Une analyse des transports (matières, volumes des charges, distances parcourues) pour déterminer ce qui peut

être acheminé par rail, pour un éventuel prise en charge par un Opérateur Ferroviaire de Proximité, pourrait avancer ces dossiers. D'autres précisions sur le financement des opérations annoncées augmenteraient la crédibilité de ces engagements et il faudrait attirer une partie des 7 milliards d'euros annoncés par le gouvernement pour le fret ferroviaire. »

Il y a donc 13 ans que les conditions d'exploitation du port sont fixées, dès lors que le contournement par l'Est préconisé de façon quasi unanime n'était pas étudié à temps ,il était inéluctable que le développement du port de Calais allait engendrer la création de lignes de fret qui emprunteraient la voie mère , ce qui nécessitait une étude et des travaux dans des délais compatibles avec la mise en service du nouveau port, pourtant rien n'a été fait ni prévu.

Conséquence directe de cette inconséquence : dans la précipitation on lance ces lignes sans prendre aucune mesure pour assurer la préservation de l'environnement humain.

Les perturbations sont aujourd'hui quotidiennes et montent en puissance de façon continue.

Une enquête publique est lancée alors que les décisions ont été prises au mépris des règlements en vigueur : les nuisances sont présentes. Elles ont précédé l'enquête publique, cette situation est scandaleuse et ubuesque.

LES RIVERAINS VICTIMES DE DECISIONS ARBITRAIRES ET PROBABLEMENT ILLEGALES

Tous les projets envisagés doivent impérativement obtenir des autorisations préalables, les exigences de la DREAL et de la DDTM sont lourdes et prégnantes quand il s'agit de protéger certaines espèces faunistiques et floristiques, le Calaisis comme ailleurs est impacté par ces décisions, les exemples sont nombreux dans le secteur

Il s'agit ici de protéger l'espèce humaine, des familles, des enfants qui peuvent être lourdement perturbés, pourtant les contrôles et mesures les plus élémentaires ont été ignorés ....

Consciente depuis de nombreuses années des nuisances attendues ainsi que du calendrier des travaux portuaires la SNCF a délibérément ignoré l'impact sur l'environnement humain de la création de lignes ferroviaires de fret par une de ses filiales.

ETUDES BACLEES

Pourtant des solutions alternatives pouvaient (et peuvent encore) être mises en place aucune d'entre elles n'avait été étudiée par les experts de la SNCF, ce qui démontre les négligences graves dans le suivi de ce dossier .
Alors que je suis totalement incompétent en la matière, j'ai, lors des réunions en 2018 salle Caron et dans les locaux de la CCI, avancé deux propositions qui n'avaient fait l'objet d'aucune étude, ce qui est consternant

La première : le passage par le terrain d'Umicor pour éviter de mettre en péril la tranquillité et la sante des riverains de la rue Duguay Trouin,

La seconde : le passage des trains de fret lourds par les voies centrales du technicentre, les éloignant ainsi des habitations, cette proposition permettant d'assurer la quiétude du quartier des Cailloux en réalisant des économies considérables, les mesures de protections devenant inutiles dans ce secteur.

MANQUE D'ANTICIPATION

Un exemple : il est actuellement refusé de poser un tapis anti vibration sur la voie longeant les rues Hoche et Cambronne parce que cette voie a été rénovée (sans tapis anti vibration bien sûr) il y a 4 ans alors que le projet Calais port 2015 était lancé, la SNCF a donc rénové cette voie en ignorant que des trains de fret passeraient 3 ans plus tard et que la montée en puissance du trafic était annoncée par la commission du grand débat

PRISE EN OTAGE DES RIVERAINS :
De façon implicite on fait passer les messages :

« si vous vous opposez aux passages des trains vous bloquez le développement du port »

« si vous demandez le passage par le technicentre, vous désorganisez la SNCF et vous portez préjudice aux conditions de travail du personnel... »

RIGIDITE ET COMPLEXITE DU DISPOSITIF DES INTERLOCUTEURS :
La lourdeur et la rigidité du fonctionnement de la SNCF s'ajoutent au problème de son organisation interne

Le technicentre ne relève pas de la même direction que celle qui assure le portage du projet

De même les interlocuteurs ont tendance à se refugier derrière les décisions des financeurs que sont l'Etat et la Région

LUTTE DU POT DE TERRE CONTRE LE POT DE FER :

Dans toutes les discutions nous ressentons le peu de cas qui est fait des remarques ou des demandes des riverains, la machine est inexorablement en route.

Cette enquête publique arrive beaucoup trop tard alors que les décisions sont prises, les enveloppes financières fixées, les trains lourds empruntent déjà cette voie mère depuis 2 ans, l'accroissement de la circulation de ces trains lourds sur une voie non conçue pour les porter se fait au détriment de la population riveraine, sans tenir compte des élémentaires précautions qui sont prises lors de tous les projets quels qu'ils soient en matière de préservation de la nature et de l'environnement

Récemment l'Autorité environnementale est venue confirmer nos analyses, en précisant que les mesures annoncées par la SNCF ne sont pas suffisantes et qu'elles doivent être fortement améliorées en concertation et en accord avec les riverains les plus impactés.

AVIS DELIBERE n ° 2021-55 adopté lors de la séance du 22 Septembre 2021 DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE sur l'opération de modernisation de la voie mère SNCF du port de Calais .

« . ...les principales recommandations de l'Ae portent sur la réduction des nuisances sonores ou vibratoires pour les riverains, notamment par la recherche de trajets alternatifs.....

Page 14

Nuisances sonores :

...l'augmentation de trafic entre 2020 et 2040 entrainera un dépassement des valeurs limites : le bruit allant jusqu'à.....près de 67 db(A) après mise en œuvre des protections prévues, voire plus de 71 db(A) en période nocturne, rue Hoche ou Stephenson, à peine atténué par les mesures de protection prévues...

Nuisances vibratoires .

La modélisation. .met en évidence des dépassements notables du seuil vibratoire pour les habitations situées à une distance inferieure ou égale à 25 m des voies lors des passages des convois de fret... »

De nombreuses habitations se situent à moins de 25 m des voies empruntées par les trains lourds rues Hoche et Cambronne (en ce qui me concerne 13 m)

« page 18

L'Ae recommande aussi de poursuivre la concertation et l'information des riverains tout au long de l'avancement du projet et de passer des conventions individuelles avec eux

Mesures anti vibrations :

Trois solutions de principe sont envisagées .

Mise en oeuvre d'un tapis anti-vibration sous la totalité de la surface du ballast

Mise en œuvre d'un chausson anti-vibration entre les traverses et le ballast

Superposition d'un traitement sous ballast et d'un traitement entre les traverses et le ballast.

La mise en oeuvre du traitement anti-vibration permet de réduire notablement les zones d'impact vibratoire potentiel. Il subsiste néanmoins quelques bâtiments sensibles pour lesquels le traitement anti-vibration ne devrait pas permettre d'éliminer complétement le risque de gène vibratoire.

L'Ae recommande de préciser les modalités retenues pour limiter les vibrations, de renforcer les mesures de réduction de niveaux vibratoires durant les passages du fret, de privilégier l'évitement des nuisances vibratoires par des tracés alternatifs »

En conclusion :

Il est indispensable de compléter les dispositions annoncées par la SNCF, en ce qui concerne le secteur du technicentre, deux solutions restent possibles :

I-Le technicentre ayant deux fonctions, la maintenance et le parking, il suffirait de déplacer la fonction parking à proximité de Calais pour dégager un espace suffisant pour permettre le passage des trains de fret par les voies centrales du faisceau de ce technicentre, ceci permettrait d'économiser la plupart des travaux prévus pour la protections des habitations.

2-la pose d'un tapis anti vibration sur le linéaire Hoche Cambronne liée à la limitation de vitesse est absolument nécessaire sans pour cela garantir d'éliminer le risque de gène vibratoire. En tout état de cause nous attendons comme le préconise l' Autorité environnementale :

L'Ae recommande aussi de poursuivre la concertation et l'information des riverains tout au long de l'avancement du projet et de passer des conventions individuelles avec eux

Le sujet de la dépréciation des biens n'a pas été non plus abordé et doit être l'objet de discussions dans le cadre de la passation des conventions individuelles.

Les préconisations de la commission du grand débat comme celles de l'Autorité environnementale ne peuvent être ignorées, sous peine de remettre en cause, la crédibilité de ces deux instances et donc leur existence.....

Fait à Calais le 6 décembre 2021

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet Calais 2015 est un projet qui a été porté par la Région Hauts-de-France. Le projet de la voie mère de Calais a été engagé par les partenaires afin de répondre à plus court terme aux objectifs attendus du projet "Calais port 2015". *SNCF Réseau a donc été sollicité en tant que maître d'ouvrage pour porter ce projet sur son périmètre de compétence, c'est à dire sur le réseau ferré national. De même, le projet de contournement ferré par l'Est est un projet à long terme, porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France. La décision de le mettre en place ou non ne relève pas des prérogatives de SNCF Réseau.*

Le projet de modernisation de la voie mère de Calais répond cependant aux objectifs attendus par les partenaires financiers et économiques d'un développement de la desserte du port en proposant une desserte ferroviaire plus importante, fiable et efficace.

*Concernant l'**avancement de l'opération**, SNCF Réseau rappelle les modifications importantes qui ont été réalisées sur le programme et le phasage de l'opération afin de répondre aux préoccupations majeures exprimées par le public lors de la concertation réglementaire de 2018.*

Ainsi, les modifications et compléments au projet ci-dessous ont été mis en oeuvre par SNCF Réseau et les partenaires financiers de l'opération :

- *le projet a été découpé en 2 phases distinctes dès 2019 ;*
- *une étude complémentaire a été menée en 2019 sur la possibilité de déplacer les circulations fret dans le technicentre ;*
- *une étude préliminaire des tracés alternatifs a été financée et engagée en janvier 2021 ;*
- *des études et travaux ont été financés et engagés sur les passages à niveau piétons n°84 et n°161 ;*
- *l'ensemble du programme de protection acoustique a été modifié et complété entre 2019 et 2021 ;*
- *l'ensemble des dossiers réglementaires a été modifié dès 2019 au regard du nouveau phasage de l'opération et les procédures réglementaires adhoc engagées dès 2020.*

L'ensemble de ces adaptations et modifications de programme a donc nécessité des reprises d'études techniques, des échanges avec les partenaires financiers mais également une reprise de l'ensemble des dossiers réglementaires environnementaux et administratifs et un dialogue avec les riverains. Ces études et procédures nécessaires et impératives d'un point de vue réglementaire expliquent le temps qui a été nécessaire entre la prise en considération des demandes du territoire et leurs mises en œuvre.

Le projet de modernisation de la voie mère prend en compte la préservation de l'environnement humain et répond à toutes ses obligations légales.

Des études acoustiques et vibratoires ont été conduites pour évaluer les impacts et proposer des mesures adaptées*. Ces mesures – qui respectent la réglementation en vigueur - ont été présentées et discutées à plusieurs reprises avec les riverains lors des concertations et réunions publiques successives. Ces discussions ont permis d'aller plus loin que la réglementation en élargissant le programme de protection initial afin d'adapter aux mieux le projet aux demandes des riverains. Deux types de protection seront ainsi mises en place (écrans acoustiques et remplacement de mensuiseries) en accord avec les attentes des riverains des secteurs concernés.*

Enfin, les protections acoustiques nécessaires au niveau de la rue Duguay-Trouin seront anticipés en phase 1, afin de réduire dès maintenant les nuisances acoustiques.

Les protections proposées sont en cohérence avec les recommandations de l'Autorité Environnementale *: dans les secteurs où les valeurs limites sont dépassées malgré la mise en place de protection à la source (écran acoustique) des changements de menuiseries seront ajoutés. C'est le cas notamment sur les secteurs du quai du Danube et de la rue Mollien où pour certains logements les valeurs limites sont dépassées au premier étage.*

Sur le secteur de la rue Stephenson, il a été décidé, après les phases de dialogue avec les riverains, d'abandonner le projet d'écran acoustique pour des raisons de besoins fonciers privés dans certains terrains. Des changements de menuiseries seront alors effectués à la place. Sur ce secteur, toutes les habitations sujettes au dépassement de seuils feront l'objet de travaux de changement de menuiseries préalablement aux travaux de modernisation de la voie mère.

Ces changements de menuiseries apportent une amélioration minimum de 30 dB(A) sur l'ambiance acoustique intérieure.

La rue Hoche bénéficie de la mise en place d'un écran acoustique qui permet de respecter les seuils réglementaires.

Des mesures post-travaux permettront de vérifier l'atteinte des résultats en termes d'atténuation du bruit. Des mesures correctives seront mises en place le cas échéant.

En complément, à la suite des différentes phases de concertation menées en 2018 et 2021 par SNCF Réseau, des secteurs pouvant faire l'objet de remplacement de menuiseries ont été ajoutés au programme de l'opération : sud de la rue Cambronne et des logements rue Stephenson et des Fontinettes.

Il est à noter que l'annexe 4 de l'étude d'impact qui est l'étude acoustique initiale, ne prend pas en compte les choix finaux de changements de menuiseries, après concertation avec les habitants. Cela est précisé dans le chapitre 6.3.6 de l'étude d'impact.

Concernant les vibrations, en accord avec l'Autorité Environnementale *et comme expliqué dans le mémoire en réponse, les études Avant-projet ont retenu la solution du tapis antivibratile. Pour respecter les règles de sécurité ferroviaire et de stabilité de la plateforme, les solutions sur dalle flottante sont écartées. La meilleure solution possible est donc celle du tapis antivibratile sous ballast qui bénéficie en outre de nombreux retours d'expérience de SNCF Réseau et qui est envisageable dans le cadre du renouvellement intégral de la plateforme ferroviaire.*

Comme précisé dans le chapitre 3.4.c de l'étude d'impact, les tapis antivibratiles sous ballast sont des systèmes permettant de réduire les vibrations au passage des trains et sont installés sur la sous-couche avant mise en place du ballast dans les zones concernées par le renouvellement intégral de la plateforme ferroviaire (ballast, traverses et rails).

Ces tapis seront donc posés sur les zones concernées suivantes où la voie ferrée est totalement renouvelée :

- *Quai du Danube/Rue Paul Bert : 325m ;*
- *Rue Mollien : 280m.*

Dans la poursuite des études sur les tracés alternatifs, objets de la phase 2 de l'opération, SNCF Réseau réalisera une nouvelle étude vibratoire sur le périmètre des tracés alternatifs.

Pour répondre à la remarque faite sur le manque d'anticipation, SNCF Réseau tient à préciser que les derniers travaux de renouvellement complet des voies principales situées le long du technicentre ont été réalisés entre 1989 et 1992, soit bien avant le lancement du projet "Calais Port 2015". Des travaux de maintenance courante ont été régulièrement réalisés depuis par SNCF Réseau mais n'ont pas permis d'y intégrer la mise en place de tapis antivibratiles puisque la structure de la plateforme ferroviaire n'était pas modifiée.

L'étude des tracés alternatifs *(variante dite « Umicore » et variante dite « Nord ») de phase 2 est actuellement en cours. Les résultats de l'étude préliminaire seront livrés en fin d'année 2022.*

Concernant la concertation*, une nouvelle phase de dialogue avec le territoire est prévue pour la phase 2, à l'avancement des études de conception qui analyseront la faisabilité des tracés alternatifs. Une nouvelle enquête publique propre à cette deuxième phase permettra également de recevoir l'avis des riverains.*

Par ailleurs, SNCF Réseau s'est engagée à tenir des réunions publiques d'information des riverains tous les 6 mois environ, réunions qui permettront de présenter l'avancement des différents études et travaux de l'opération et d'échanger avec le public.

***Sur le secteur du technicentre**, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.*

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Au niveau du technicentre, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure qui va être rénovée est présente depuis le XIXème siècle. Il ne peut donc être ignoré la présence historique de cette infrastructure. La voie mère de Calais, qui a toujours été attachée au domaine public ferroviaire et n'a pas eu d'autres usages, a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type d'infrastructure avec des variations d'exploitation, des arrêts et reprises de trafic ou encore des périodes de travaux de maintenance.

La modernisation de la voie mère répond à un engagement de politique publique, repris au Contrat de Plan Etat Région et qui a pour raison d'être le développement ferroviaire du port de Calais. Ce développement accompagne et participe à l'attractivité économique du territoire.

Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port auquel répond le projet ferroviaire mené par SNCF Réseau (sur les aspects acoustique, vibration, foncier, impacts urbains ou encore faune-flore) ont été prises en compte et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en oeuvre et décrites à l'étude d'impact.

Considérant ces éléments, il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur vénale des habitations.

Enfin, la vitesse des trains est aujourd'hui faible (autour de 20-30 km/h) puisque les conducteurs circulent « en marche à vue ». Ralentir les trains encore plus ne ferait que prolonger le temps de passage d'un convoi et par conséquent occasionerait encore plus de nuisances. Les locomotives qui circulent seules, c'est-à-dire sans wagon, vont ou viennent du faisceau ferré local de Calais Frethun où sont réalisés les changements entre les tractions électriques et thermiques. A l'issue de la mise en service de la phase 2 de l'opération, les voies ferroviaires seront totalement électrifiées jusqu'au port de Calais. Ainsi, les changements au faisceau de Calais Frethun ne seront plus nécessaires et il ne sera plus utile de faire circuler de locomotives seules.

Avis du commissaire enquêteur : L'avis du commissiare enquêteur rejoint ceux qu'il a déjà émis auparavant. Toutefois en ce qui concerne la pose d'un tapis antivibratile sous la voie mère au niveau du technicentre, s'il n'est pas prévu de le faire pour l'instant, le commissaire enquêteur pense que, compte tenu de la proximité des habitations, il sera urgent de le faire dans un avenir très proche.

30. R 30 – SABLONS VALERIE, RUE DE CAMBRONNE

Date de dépôt : Le 17/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
En ce qui concerne le mur anti-bruit prévu, j'aimerai un mur transparent pour ne pas assombrir les pieces de ma maison situées au rez-de-chaussée,de même mes chambres situées à l'étage possédent des fenêtres avec des volets incorporés dans des caissons en bois, donc quand le train de fret passe devant chez moi, cela fait beaucoup de bruits dans les chambres, en sachant que ce train passe à 8 mètres de ma façade, donc j'aimerai un changement de mes boiseries du haut. Certains propriétaires de la rue de Cambronne en bénéficient alors qu'ils sont beaucoup plus loin de la voie ferrée. Vous avez précisé que vous aviez fait une étude à ce sujet or vous n'êtes pas venu chez moi constater. Je me tiens à votre disposition afin de mesurer le bruit à l'intérieur de la maison.
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Les murs antibruits doivent répondre à des normes constructives spécifiques pour garantir leur effet. SNCF Réseau travaille à l'intégration paysagère et architecturale de ces murs dans le domaine public. L'avis des riverains sera par ailleurs consulté lors de réunions de quartier spécifiques sur ce sujet qui seront organisées à la fin du 1er trimestre 2022. Durant ces ateliers, des propositions seront faites à partir du travail d'un architecte qui travaille également avec les services de la ville de Calais et l'architecte des bâtiments de France.

Différents modes de protections acoustiques sont prévus rue Cambronne. Ils sont présentés dans le chapitre 6.3.6 de l'étude d'impact et reportés sur la carte ci-après :

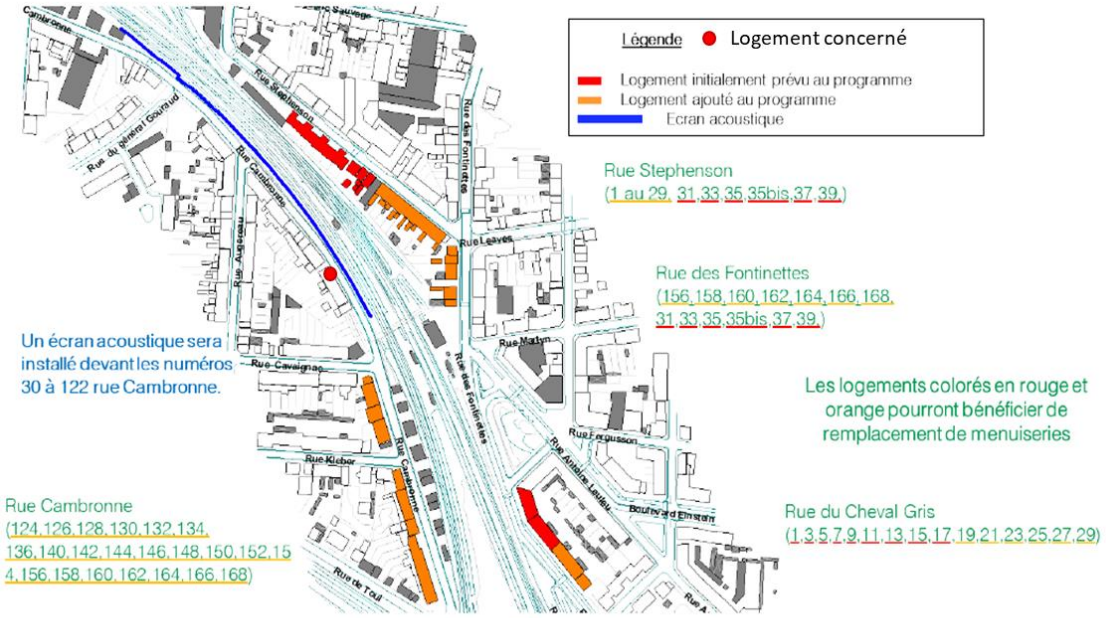


Figure 100 : les mesures proposées pour le secteur Technicentre (2/2)

Le logement est concerné par la mise en place des écrans acoustiques qui protégent l'ensemble des étages de l'habitation. Il n'y aura pas de doubles protections qui seront installées (écran acoustique et renforcement d'huisseries).

<u>Avis du commissaire enquêteur</u> : Comme il a été dit auparavant, il faudra veiller au suivi des mesures de protection prises et si elles ne s'avèrent pas assez efficace, les compléter par éventuellement des renforcement d'huisserie

31. R 31 – MME PAVIE ET MESSIEURS LEUSSIER ET MATTE

Date de dépôt : Le 23/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution :
Représentants l'Association 4 C, sont passés verifier la bonne reception de leur contribution sur le registre numérique..
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse de SNCF Réseau :

Voir la réponse à l'avis de l'Association 4C disponible au paragraphe 21 du présent document.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

32. R 32 – GOUVERNEUR JEAN-PIERRE

Date de dépôt : Le 23/12/2021
Lieu de dépôt : Registre papier
Objet :projet de modernisation de la voie mere
Contribution : Courrier ce jour en mairie de Calais et annexé au register papier.
Pièce(s) jointes(s) : Il y a une pièce jointe à cette contribution mais qui n'est pas reprise ici car c'est la copie de celle reprise sous la contribution E 23

Réponse de SNCF Réseau :

Voir la réponse faite à monsieur Gouverneur au paragraphe numéro 23 du présent document.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte.

33. QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La délibération du conseil municipal de la ville de Calais du 29 juin 2021 et celle de la Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers du 30 juin 2021 ont émis un avis favorable au projet sous les réserves suivantes :

- réalisation d'une étude de bruit par SNCF Réseau à l'issue des travaux de changements de menuiserie et de pose des murs anti-bruit chez l'ensemble des particuliers concernés ;
- remplacement de **l'ensemble** des portes et fenêtres des habitations des riverains concernés ;
- le changement des menuiseries de l'ensemble des habitations concernées au niveau des rue Hoche et Cambronne ;
- la prise en compte dans le cadre des travaux de rénovation des voies de l'installation de plateaux anti-vibratiles dans le secteur du tecnicentre ;
- l'utilisation de la voie de service pour les trains de fret dans le secteur du technicentre ;
- le remplacement des rails rue Duguay-Trouin par des rails soudés ;
- respect de l'engagement de SNCF Réseau à poursuivre le travail d'insertion du projet avec le recours à un paysagiste et un architecte, et à présenter un programme de protection acoustique renforcé, avec méthode de concertation adaptée à chaque riverain ;
- respect de l'engagement de concertation et de communication envers les riverains et acteurs concernés, tout au long du projet.

Le commissaire enquêteur souhaiterait connaître la position de SNCF Réseau à propos de ces reserves et notamment dans le cas de réponse positive à la pose de plateaux anti-vibratiles dans le secteur du technicentre, dans quel délai peut-on le prévoir ?

Réponse de SNCF Réseau :

***Les protections acoustiques** mises en place par SNCF Réseau sont celles présentées dans l'étude d'impact. Elles ne comprennent pas l'ensemble des portes et fenêtres des habitations des riverains concernés, mais un programme précis vis-à-vis des pièces de vie (conformément à la reglementation en vigueur) et défini suite aux études acoustiques et aux échanges avec les riverains (voir par ailleurs).*

Il en va de même pour les protections vibratoires *qui seront mises en place sur plusieurs secteurs. Ce n'est pas le cas du secteur du technicentre qui ne fait pas l'objet d'un renouvellement de le voie et du ballast, condition indispensable à la pose d'un tapis.*

En effet, la mise en place de tapis antivibratiles nécessitant une dépose complète de la voie ferrée, il n'est pas possible de mettre en place ces dispositifs sous les voies situées le long du technicentre car cette infrastructure ne nécessite aucun travaux de renouvellement afin de répondre à l'objectif attendu de l'opération.

Par ailleurs, les résultats de l'étude vibratoire menée dans le cadre du projet, et intégrée à l'étude d'impact, ont démontré des valeurs en dessous du seuil de dommages aux structures.

En effet, les résultats pour les points de mesure réalisés rue Hoche et rue Cambronne présentent des valeurs 10 fois inférieures au seuil pour les trains TER et 5 fois inférieures pour les trains fret.

Sur le secteur du technicentre*, la solution de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service, au plus loin des habitations, a été étudiée. Une étude particulière a été réalisée en 2019 par le bureau d'études indépendant Léonkaimus.*

Les principales conclusions de cette étude sont reportées dans l'étude d'impact dans le Chapitre 9 : les résultats de l'étude ont démontré que les options provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et/ou également pour l'activité de trains voyageurs en gare de Calais-Ville. De plus, elle apporterait peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur avec l'apparition possible de nouveaux crissements. Enfin, cette solution, complexe à mettre en place techniquement, aurait un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

Rue Duguay Trouin*, la rénovation de la voie conduira à la pose de rails de plus grande longueur en remplacement de ceux existants. Ces travaux seront réalisés dans le cadre de la phase 2 de l'opération si le tracé existant était finalement le tracé retenu pour la suite de l'opération.*

Sur ce secteur, un travail d'ajustement des rails a déjà été réalisé par les équipes de SNCF Réseau à l'été 2020 sur les joints de l'ensemble de la voie ferrée le long de rue Duguay-Trouin. Cette opération ne s'est pas avérée efficace et aucune action à minima et rapide ne saurait malheureusement répondre à l'attente, tant d'un point de vue du résultat que de leur pérennité. La seule solution pérenne et efficiente est celle prévue dans le cadre du programme initial de l'opération de modernisation de la voie mère, c'est-à-dire le remplacement de la structure de la voie ferrée.

SNCF Réseau s'engage a poursuivre le travail d'intégration paysagère et architecturale *des protections acoustiques définies dans son programme de protection, notamment en mandatant un architecte qui travaillera également avec les services de la ville de Calais et l'architecte des bâtiments de France.*

Concernant la concertation*, une nouvelle phase de dialogue avec le territoire est prévue pour la phase 2, à l'avancement des études de conception qui analyseront la faisabilité des tracés alternatifs. Une nouvelle enquête publique propre à cette deuxième phase permettra également de recevoir l'avis des riverains.*

La communication avec les riverains sera ouverte pendant toute la durée des travaux.

Par ailleurs, SNCF Réseau s'est engagée à tenir des réunions publiques d'information des riverains tous les 6 mois environ, réunions qui permettront de présenter l'avancement des différents études et travaux de l'opération et d'échanger avec les riverains et associations.

Avis du commissaire enquêteur : Le commissaire enquêteur maintient les remarques faites auparavant.