

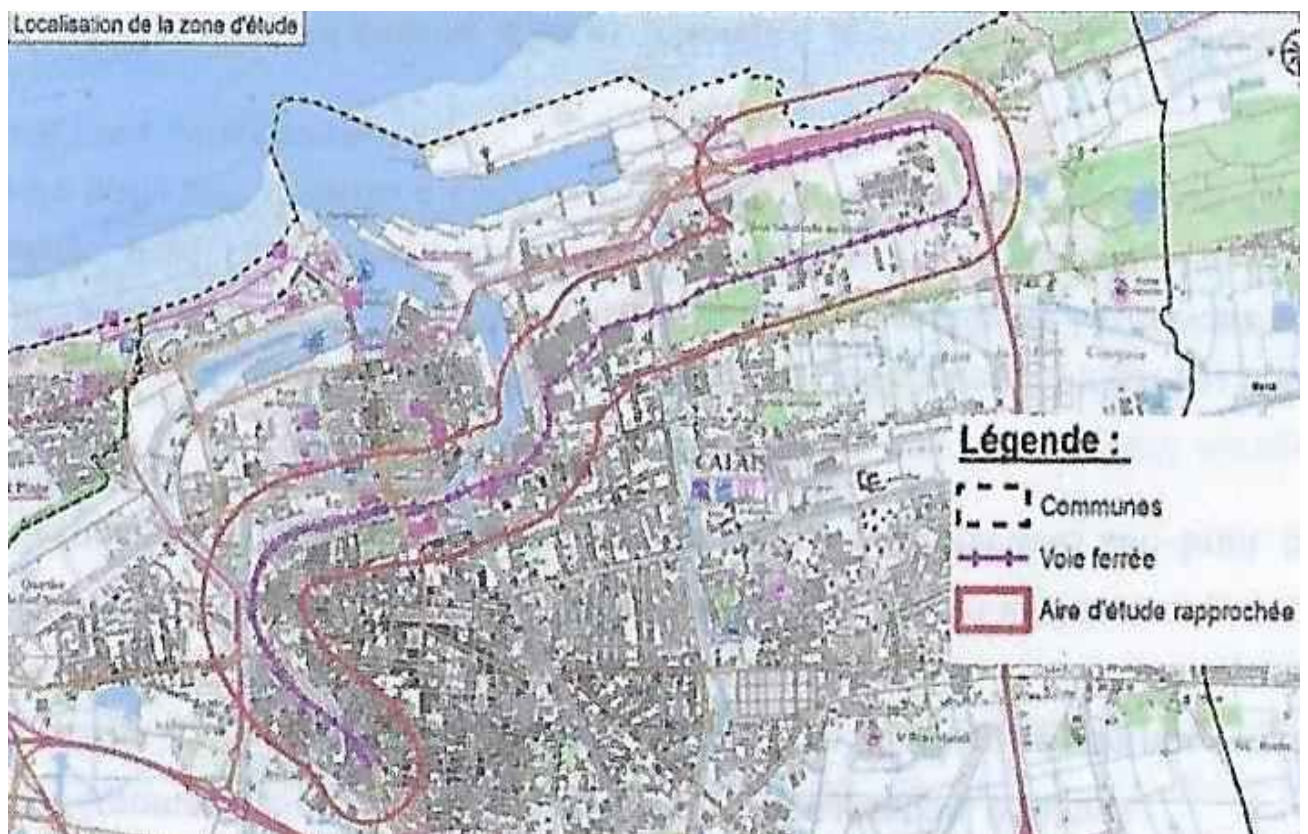
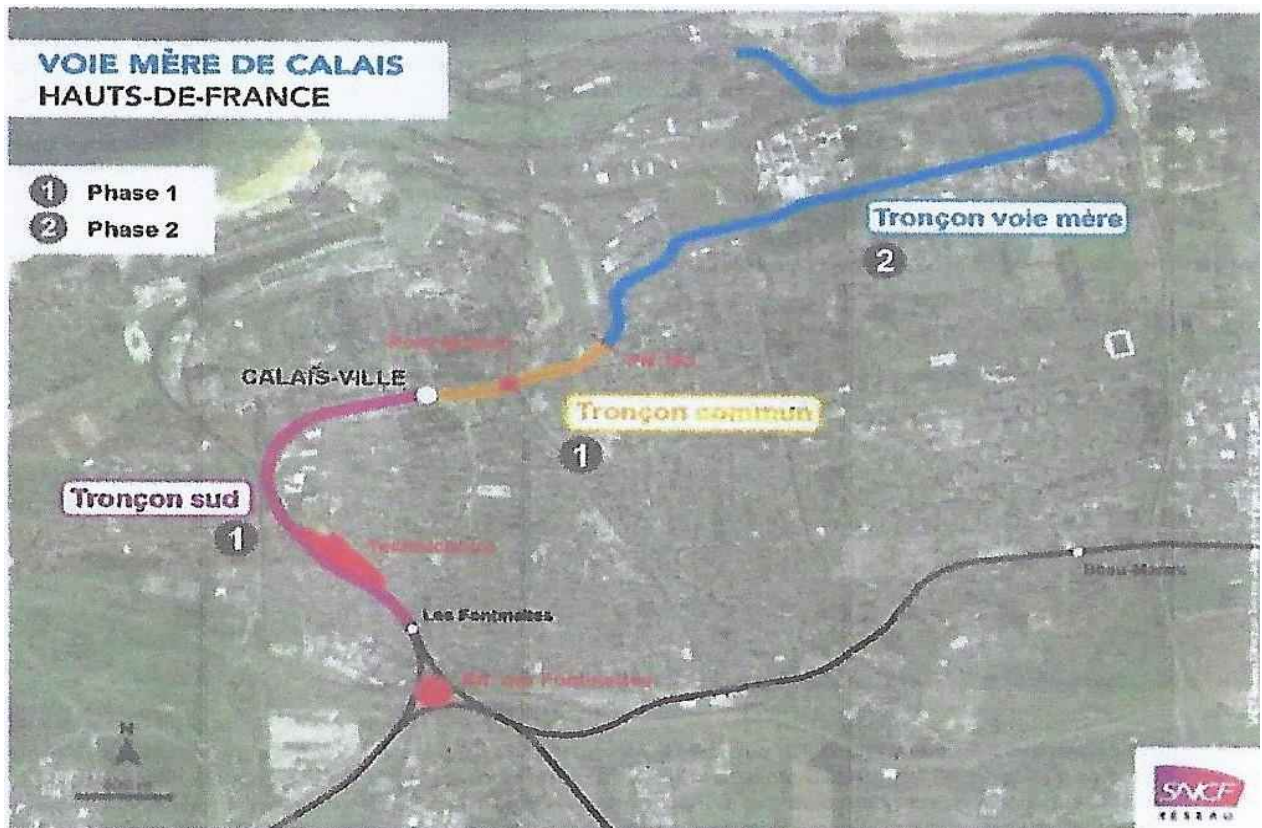
Département du PAS DE CALAIS

Arrondissement de CALAIS

VILLE DE CALAIS

Conclusions et avis du commissaire enquêteur	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





SOMMAIRE

I – PRÉSENTATION – CADRE DE L’ENQUÊTE.....	4
Contexte général	
Objet de l’enquête	
Nature et caractéristiques du projet	
II – MODALITÉS DE L’ENQUÊTE.....	7
Procédure et déroulement	
Contribution publique	
III – CONCLUSION.....	10
Concernant le projet et ses enjeux	
Concernant la procédure	
Concernant le dossier	
Concernant la consultation préalable	
Concernant les consultations officielles	
Concernant le résumé non technique	
Concernant le mémoire en réponse	
Concernant l’avis de l’Autorité environnementale	
Concernant les observations du public	
IV – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	21

Chapitre 1 – GÉNÉRALITÉS-OBJET

Contexte général

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.

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.

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'huissierie et/ou murs acoustiques. Les protections par modification d'huissierie 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'huissierie et/ou murs acoustiques. Les protections par modification d'huissierie seront effectuées avant les travaux ferroviaires pour anticiper les nuisances liées au bruit.

- **Travaux complémentaires sur le secteur de la voie mère :**

- Bien que situé sur le secteur concerné par la phase 2 de l'opération, des protections acoustiques de type modifications d'huissieries 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 impactant 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.

Nature et caractéristiques du projet

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 waterings », 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 à distance variant entre 1200 m à 4900 m et une zone à 50 m du projet. 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.

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 caténares ;
- 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.

Les matériaux nécessaires au projet sont principalement le ballast, les rails, les traverses, les caténares, le béton et les remblais.

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 €

Déclaration de projet pour la phase 1 du projet de modernisation de la Voie mère du Port de Calais
Enquête n° E21000085/59

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 %.

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.

II - MODALITES DE L'ENQUETE

Procédure et déroulement

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.

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

Déclaration de projet pour la phase 1 du projet de modernisation de la Voie mère du Port de Calais
Enquête n° E21000085/59

- 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-numerique.fr

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.

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 a été dressé par Maître TAHON, huissier de justice sus-nommé, le 8 décembre 2021, constatant que toutes les affiches étaient restées en place.

Cet affichage est resté en place jusqu'à la fin de l'enquête ainsi que j'ai pu le constater. Déclaration de projet pour la phase 1 du projet de modernisation de la Voie mère du Port de Calais
Enquête n° E21000085/59

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.

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.

Le premier jour de l'enquête le commissaire enquêteur a ouvert et paraphé le registre d'enquête. Le dossier proposé au public a été revérifié, il comprenait :

Registre d'enquête

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

Pièce B : Etude d'impact et ses annexes.....588 pages

- Pièce B1 : Dossier d'étude d'impact environnemental

- Pièce B2 : Résumé non technique

- Pièce B3 : Annexes

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

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

Cette enquête s'est déroulée sans incident notable. Les permanences se sont déroulées aux dates et heures prévues. Au cours de cette enquête aucune anomalie n'a été constatée tant sur le registre d'enquête que dans le dossier.

Au cours des permanences, 13 observations ont été portées au registre papier, 9 observations ont été portées sur le registre numérique et le commissaire enquêteur a reçu 2 courriers, 10 courriels. Toutes les observations faites sur le registre papier, les courriers et courriels ont été reportées sur le registre numérique.

Cette enquête et les registres y annexés ont été clôturés le 23 décembre 2021 à 17 heures et le registre papier et le dossier d'enquête ont été emportés par le commissaire enquêteur le même jour.

Le procès-verbal de fin d'enquête a été remis à la Direction territoriale Hauts de France de SNCF Réseau le 29 décembre 2021. L'accusé de réception de cette remise est daté du même jour.

Le mémoire en réponse, annexé au rapport d'enquête est daté du 11 janvier 2022.

Contribution publique

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 mesures 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 du 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.

III - CONCLUSIONS

CONCERNANT LE PROJET ET SES ENJEUX

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. La voie mère connecte ce port avec le réseau ferré national au niveau de la gare de Calais-Ville.

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.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

La ville de Calais s'est dotée d'un nouveau bassin afin de doubler la capacité du port ; il est donc logique que la logistique pour alimenter ce port soit elle-même augmentée. Il serait

anormal que tout le poids de cette logistique repose uniquement sur le trafic routier. Il est donc nécessaire que le transport des marchandises se fasse également par le rail, d'où la nécessité de rénover la voie mère de Calais en vue de l'augmentation du trafic de fret. Cela est d'autant plus nécessaire car il permettra d'éviter un engorgement du trafic routier, un allègement dudit trafic et par conséquent une pollution routière moins importante et une meilleure qualité de l'air.

CONCERNANT LA PROCÉDURE

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux prescriptions de la décision Madame la Directrice Territoriale Hauts-de-France de SNCF Réseau en date du 28 octobre 2021.

Du lundi 28 novembre 2021 à 9 h 00 au jeudi 23 décembre 2021 17 h 00, soit pendant une durée de 32 jours consécutifs, chacun a pu développer ses observations et propositions sur le projet grâce aux moyens de dépôt mis à sa disposition (registre numérique, registre papier, courrier et courriel).

Le dossier d'enquête était consultable :

- en mairie de Calais, au siège de l'enquête publique ;
- sur le registre numérique à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-voie-mere-calais> ;

Le public avait le choix de s'exprimer sur le dossier :

- soit sur le registre papier disponible sur le lieu de l'enquête publique aux heures d'ouverture du service ou lors des permanences du commissaire enquêteur qui se sont tenues les 22 novembre, 02, 08, 17 et 23 décembre 2021 ;
- 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-numerique.fr

La mise à disposition du public du dossier d'enquête n'a soulevé aucune difficulté particulière et aucun incident notable n'a été constaté.

Les mesures légales de publicité de l'enquête publique ont respecté strictement la réglementation en vigueur et ont été assorties de nombreuses mesures complémentaires. Elles sont détaillées dans le rapport d'enquête et ses annexes.

L'ensemble des prescriptions réglementaires relatives à la dématérialisation de l'enquête publique ont été respectées.

Les observations déposées sur les registres papier, par courriel et par courrier ont été retranscrites dans le registre numérique et ont été normalement acheminées à ce registre.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Toutes les procédures réglementaires ont été respectées pour la préparation de l'enquête, sa mise en œuvre et son déroulement.

La durée de cette enquête a été suffisante pour permettre la libre expression du public sur le projet.

Les conditions matérielles de travail du commissaire enquêteur ont été très satisfaisantes. Il a pu disposer de la part de SNCF Réseau, de toutes les informations nécessaires pour une bonne compréhension du dossier. Il n'a jamais ressenti une rétention d'information susceptible d'être préjudiciable à son analyse du projet.

L'information du public a été suffisante (affichage, plaquettes, flyers, articles dans la presse locale, annonces dans les radios locales). On peut toutefois regretter que l'affichage, qui était dense (30 points d'affichage), aurait pu être mieux réparti sur le terrain.

CONCERNANT LE DOSSIER

Ce dossier comportait tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension du public sur le projet et ses conséquences. La liste détaillée des pièces le composant est reprise au paragraphe 18 du chapitre I du rapport ; il comprenait notamment :

- la décision Madame la Directrice Territoriale Hauts-de-France de SNCF Réseau en date du 28 octobre 2021.
- Pièce A : notice explicative ;
- Pièce B : étude d'impact et ses annexes :
 - Pièce B1 : dossier d'étude d'impact environnemental ;
 - Pièce B2 : résumé non technique ;
 - Pièce B3 : annexes ;
- Pièce C : avis de l'autorité environnementale ;
- Pièce D : autres avis émis sur le projet.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Les documents présentés étaient rédigés de manière très complète et explicite. Aucune pièce ne manquait. Une feuille de plan représentant le projet dans sa globalité aurait été la bienvenue ainsi qu'un schéma explicitant les travaux de rénovation du pont Mollien et du carrefour Mollien/Descartes. Un plan de l'impact vibratoire représentant la distance critique du risque vibratoire pour les rues du Hoche, de Cambronne et du Cheval Gris aurait été souhaité.

CONCERNANT LA CONSULTATION PRÉALABLE

Elle s'est déroulée en deux temps :

- Une première phase de concertation du 7 au 31 mai 2018 qui s'est traduite par :

- 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.

- Une seconde phase de mi-décembre 2020 à début février 2021, qui s'est traduite par trois rencontres dédiées aux riverains du projet, 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 1^{er} 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.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le nombre et la teneur des réunions ont permis d'assurer une bonne information du public sur les travaux qui doivent être réalisés. La participation du public a été dense et a fait ressortir deux grandes inquiétudes notamment sur le bruit et les vibrations. Les réponses apportées par SNCF Réseau n'ont pas rassuré complètement les riverains concernés.

Dans son ensemble, l'information du public a été bien assurée.

CONCERNANT LES CONSULTATIONS OFFICIELLES

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.

Service	Nature et détail de l'avis
Agglomération Grand Calais Terre et Mer	Avis avec demande de compléments techniques sur l'impact acoustique et l'impact vibratoire
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.
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
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
Agence Régionale de Santé	Avis avec demande de compléments techniques notamment sur le suivi des mesures anti-bruit et anti-vibratiles
Agence de l'eau	Avis favorable sans remarque
Direction Départementale de la Sécurité Publique	Avis avec demande de compléments techniques sur le problème migratoire
Direction Départementale des Territoires et de la Mer	Avis avec demande de compléments : -environnement et biodiversité -bruits et vibrations dans les zones qui seront peut-être construites à l'avenir -Installations terminales embranchées
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
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
Voies Navigables de France	Avis avec demande de compléments concernant l'arrêt éventuel de la navigation

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.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Il est à noter qu'un tiers environ des personnes publiques informées du projet, a répondu. Dans l'ensemble elles ont favorables au projet avec soit des réserves, ou des demandes d'informations ou de précisions. Des réserves plus contraignantes ont été émises par la ville de Calais et la Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers.

CONCERNANT LE RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Le résumé non technique reprend d'une manière claire et précise l'historique du projet et son évolution, sa description, l'analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être impactés, l'analyse de ses effets et les mesures associées et sa compatibilité avec tous documents d'urbanisme.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le résumé non technique est conforme quant à sa composition et à sa vocation. Il permet d'avoir une vue précise de ce projet et de ses effets sans trop entrer dans les détails ni en utilisant des termes techniques rébarbatifs.

CONCERNANT LE MÉMOIRE EN RÉPONSE

Les observations du public et questions ont été consignées dans un procès-verbal qui a été remis et commenté à Monsieur Jean-Philippe BEDU, Directeur adjoint pôle maîtrise d'ouvrage, le 29 décembre 2021 dans les locaux de SNCF Réseau à Lille.

Par courrier du 11 janvier 2022 SNCF Réseau a transmis le mémoire en réponse signé par Madame la Directrice territoriale.

La SNCF Réseau a répondu avec précision et argumentation à toutes les questions posées. Elle a répondu également aux questions posées par le commissaire enquêteur ainsi qu'aux réserves faites par le Conseil Municipal de la ville de Calais et la Communauté d'Agglomérations.

Le commissaire enquêteur a ensuite apporté des commentaires et un avis à la suite des réponses faites par SNCF Réseau.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Les réponses de la SNCF Réseau sont détaillées et argumentées. Elles sont également personnalisées à chaque contributeur.

Les précisions attendues formulées en réponse aux observations ont permis au commissaire enquêteur d'en tenir compte dans l'élaboration de son avis.

CONCERNANT L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'autorité environnementale a rendu le 22 septembre 2021 suivant délibéré n° 2021-55, ses analyses, observations et recommandations sur le projet.

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.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur n’a pas de commentaire à ajouter à l’avis de l’Autorité environnementale.

CONCERNANT LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les observations du public font références à des mêmes thèmes qui peuvent se décomposer de la manière suivante :

- le bruit et les mesures prises pour y remédier ;
- les vibrations et les conséquences qui en découlent (fissures, ...) ;
- l’interrogation sur les études d’impact qui ont été faites ;
- divers autres observations.

SUR LE BRUIT

Quinze observations ont été faites sur le bruit fait par le passage des convois qui se fait surtout la nuit. Certains réclament un doublement des mesures anti-bruit (à la fois un mur anti-bruit et le changement des huisseries), d’autres demandent un changement complet des huisseries sans les limiter aux seules pièces principales ou seulement à l’étage, d’autres enfin font remarquer que la vitesse des trains n’est pas toujours respectée et font allusion à des coups de klaxons intempestifs.

Pour SNCF Réseau, les mesures d’isolation acoustique ont été décidées en fonction des l’étude des impacts acoustiques qui a été réalisée et de leur modélisation. En ce qui concerne la vitesse des trains est actuellement fixée entre 20 et 30 kms/h et SNCF Réseau veillera à son respect. Pour les coups de klaxon, la pose de signaux lumineux permettra de sécuriser les traversées de voies l’arrêt des coups de klaxon.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur pense que pour les immeubles où il y a un changement d'huisserie, celui-ci devrait être total et s'appliquer à toutes les ouvertures donnant sur la voie ferrée, car les pièces non concernées par le changement, ne sont pas isolées du reste de la maison et par conséquent le bruit pénétrera par ces ouvertures, certes atténué mais bien présent. Les autres mesures (poses de signaux lumineux, respect de la vitesse) devraient être efficace.

RECOMMANDATION 01 :

Le commissaire enquêteur recommande un suivi des mesures anti-bruit qui auront été réalisées afin de vérifier leur efficacité et, en cas de dépassement des normes, de les renforcer par tous les moyens possibles ; il recommande également, pour les immeubles qui font l'objet de cette mesure, de changer toutes les huisseries et non pas seulement celles des pièces principales mais en y incluant aussi les pièces secondaires : salles de bains, buanderies, WC, etc.... Il recommande à SNCF Réseau de veiller au respect de la vitesse des convois et de la non utilisation du klaxon quand cela est possible.

SUR LES VIBRATIONS

Treize observations ont relaté des désordres sur la structure de leur maison notamment des fissures, et craignent de voir leur maison subir une décote importante.

SNCF Réseau a rappelé que l'infrastructure qui va être rénovée, est présente depuis le XIX éme siècle et qu'elle a suivi dans le temps l'évolution normale de ce type de structure. Les nuisances liées à l'évolution du trafic vers le port ont pour raison d'être le développement ferroviaire de ce port. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en œuvre afin d'atténuer ces nuisances. Il n'y a donc pas lieu pour SNCF Réseau de considérer et de compenser une décote supposée de la valeur des habitations.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur pense que la pose d'un tapis anti vibratile dans certains secteurs va atténuer les risques. Si l'infrastructure ferroviaire date du XIX èmes siècle, les maisons riveraines ont, pour la plupart le même âge et que leur infrastructure n'a pas été adaptée à une telle situation. Il est à craindre que la répétition des passages de convois entraîne des dommages aux constructions. En ce qui concerne la décote des biens, je pense que les prix d'acquisitions de ces biens ont été fixés en tenant compte de cette proximité de la voie ferrée et que cette décote n'apparaîtra pas sauf si le bien subi des dommages importants.

RECOMMANDATION 02 :

Le commissaire enquêteur recommande comme ci-avant un suivi particulier des travaux anti vibratoires qui auront été prises et dans le secteur où le tapis anti vibratile n'existe pas de reprendre les mesures afin de vérifier qu'il n'y a pas eu augmentation ou aggravation du phénomène. Au niveau du technicentre, il recommande la pose d'un tapis anti vibratile soit dans Déclaration de projet pour la phase 1 du projet de modernisation de la Voie mère du Port de Calais
Enquête n° E21000085/59

le cadre des travaux qui vont être réalisés, soit lors de la rénovation de la voie ferrée dans ce secteur.

SUR LES ÉTUDES D'IMPACT RÉALISÉES

Dix contributeurs se sont inquiétés de la manière dont les mesures ont été faites pour étudier à la fois l'impact acoustique sur les habitations et l'impact des vibrations.

SNCF Réseau a fait appel à la société ACOUPHEN pour réaliser cette étude. Plusieurs points de contrôle ont été fait dans les différents secteurs du projet et ont été modélisés afin de calculer l'impact sur et dans les habitations. Les travaux prévus ont été décidés en fonction du résultat de ces études.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

La société ACOUPHEN semble avoir effectué une étude très sérieuse avec plusieurs points de contrôle, de jour comme de nuit et à des heures différentes. Les riverains s'inquiètent du fait qu'ils n'ont vu personne chez eux pour effectuer ces mesures et ne font pas trop confiance à la modélisation de ces mesures. Lors du suivi des mesures, il serait intéressant que certains points de contrôle soient effectués à l'intérieur des habitations.

SUR LA PHASE 2 DU PROJET

Quatre observations ont été faite concernant la phase 2 du projet sur le tracé alternatif.

SNCF Réseau a répondu que ces tracés sont actuellement en phase d'étude et que les résultats sont attendus pour la fin 2022.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur n'a pas de commentaire, la phase 2 devant faire l'objet d'une nouvelle enquête publique.

SUR LA POSE D'UN MUR ANTI-BRUIT TRANSPARENT

Deux observations ont mentionné une demande de pose d'un mur anti-bruit transparent.

SNCF Réseau a précisé que ces murs 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 en fin du premier trimestre 2022. Des propositions seront faites à partir du travail d'un architecte, en accord avec les services de la ville et l'architecte des bâtiments de France.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur considère cette demande bien fondée, car l'édification d'un mur anti-bruit opaque donnerait aux riverains les plus proches (+/- 10 mètres) d'être enfermés, cloisonnés ou oppressés. La consultation avec les riverains sera importante.

SUR LE PASSAGE AU CENTRE DU TECHNICENTRE

Sept observations ont été faites pour demander le passage des convois au centre de la zone du technicentre.

SNCF Réseau a fait réaliser une étude en 2019 par le bureau d'étude Léonkaimus pour envisager de faire passer les trains au cœur du faisceau ou sur la voie de service au niveau du technicentre. Les résultats de cette étude ont démontré que les différentes options possibles provoqueraient des impacts très forts en termes d'exploitation pour l'activité du technicentre et également pour l'activité de trains voyageurs. De plus elles apporteraient peu de bénéfices au niveau acoustique, voire un déplacement de nuisances aux extrémités du secteur. De plus, les solutions, complexes à mettre en place techniquement, auraient un coût non négligeable dans le cadre de l'opération.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur pense que, même si cette solution est réalisable, le fait de mêler les trois activités (technicentre, trafic voyageurs et trafic fret) constitue une augmentation des risques d'accident ou de perturbation. De plus il n'est pas certain que le mur antibruit joue encore son rôle du fait de son éloignement et je pense qu'il n'y aurait pas de gain à ce niveau. Le seul bénéfice qui pourrait en être retiré est la légère diminution des vibrations.

SUR LES REMARQUES DIVERSES

- sur le réaménagement stratégique de la ville

SNCF Réseau ne s'oppose pas à d'hypothétiques orientations d'aménagements du territoire à la charge de l'Etat, de la Région ou des Collectivités territoriales, mais ce n'est pas l'objectif du projet de la Voie Mère de Calais.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur est d'accord avec SNCF Réseau car ce volet de réaménagement ne la concerne absolument pas sauf dans le cas où des aménagements particuliers lui seraient demandés.

- sur la préservation de la qualité de vie

SNCF Réseau rappelle que l'électrification de la voie mère et donc l'utilisation d'une locomotive électrique aura un impact bénéfique sur la qualité de l'air et sur l'efficacité du transport. 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 ce qui a amené à l'élargissement du programme initial de protection sur les différents secteurs.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur pense qu'effectivement l'utilisation de locomotives électriques ne qu'avoir un effet bénéfique sur la qualité de l'air ; d'autre part l'augmentation du trafic ferroviaire devrait engendrer une baisse du trafic routier et par conséquent moins de pollution. En ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires, les mesures effectuées démontrent qu'elles sont sous les seuils réglementaires. Toutefois, l'augmentation des passages de convois et des structures bâties non adaptées aux phénomènes pourront peut-être faire évoluer la situation, malgré la modélisation qui a pu être faite des mesures effectuées.

RECOMMANDATION 03 :

Le commissaire enquêteur recommande de respecter l'engagement que SNCF Réseau a pris tant dans le dossier d'enquête que lors des réponses faites notamment aux contributions @8 et R29, de tenir des réunions publiques tant pour l'information des riverains de l'état d'avancement des travaux, que pour recueillir leurs doléances sur les nuisances subies afin d'y apporter une solution pérenne.

- sur la préservation écologique

SNCF Réseau indique que 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. SNCF Réseau réduit d'année en année l'usage de produits phytosanitaires et a pris la décision de supprimer totalement l'utilisation du glyphosate à partir de 2022. Elle procède à des coupes mécaniques, des fauchages ou des débroussaillages réguliers. Cette stratégie globale permet de maintenir un enherbement maîtrisé et de retrouver une végétation mixte, prairial et arbustive le long des voies. Cela permet donc la préservation de la biodiversité. Le projet est également compatible avec les fiches transversales de la TVB du Pays du Calais et permet une amélioration de la qualité écologique et environnementale.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur pense que SNCF Réseau a fait, pour ce projet, une bonne analyse de la situation écologique. Elle a pris les mesures nécessaires pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts évalués. La faune et la flore seront ainsi préservées et les nuisances de ce projet minimisées.

- sur le tracé par l'Est

SNCF Réseau rappelle qu'elle a été sollicitée pour ce projet en tant que maître d'ouvrage. La décision soit de moderniser la voie mère de Calais ou de faire un contournement par l'Est relève des prérogatives de l'Etat et de la Région Hauts de France qui ont pris leur

décision en fonction de l'aspect financier mais aussi de l'aspect économique que génère le développement du port.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Ce projet de contournement ne fait pas l'objet de la présente enquête, toutefois on peut noter que la solution retenue est conforme aux objectifs attendus c'est-à-dire le développement économique du port. D'autre part ce projet réutilise l'emprise ferroviaire existante et limite ainsi une artificialisation des sols qui serait certainement conséquente avec un contournement par l'Est.

IV – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté de Madame la Directrice Territoriale Hauts de France de SNCF Réseau du 28 octobre 2021.

Le dossier d'enquête était complet et suffisamment lisible et compréhensible pour le public. Il a été mis à la disposition du public, avec le registre d'enquête, dans le lieu de permanence en Mairie de Calais aux heures normales d'ouverture au public ainsi que sur support informatique. Les textes légaux et réglementaires ont été respectés.

L'information du public, par voie de presse et d'affichage et autres, a été conforme à la réglementation et aux prescriptions de l'arrêté d'enquête.

J'ai pu assurer normalement les permanences telles qu'elles étaient fixées par l'arrêté.

Le public a pu s'exprimer pleinement.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été rendu dans les délais et il a apporté toutes les réponses aux observations du public ;

Il n'a été relevé aucun incident notable lors de cette enquête.

Sans méconnaître les conséquences qu'implique un tel projet, j'ai examiné les arguments invoqués pour justifier l'opération de modernisation de la Voie Mère de Calais et dont la vocation première est le développement économique du port de Calais, et j'ai fait ci-dessus l'analyse de tous les aspects de ce dossier.

Pour toutes ces raisons, j'émet un AVIS FAVORABLE à la déclaration de projet portant sur la phase 1 de l'opération de modernisation de la Voie Mère de Calais.

Cet avis est assorti de **TROIS RECOMMANDATIONS** explicitées dans ce document.

Delettes le 20 janvier 2022

Marc LEROY

Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marc Leroy', is written over a faint, light-colored rectangular stamp or watermark.