

OPERATION DE MODERNISATION DE LA VOIE MERE DU PORT DE CALAIS

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET

PIECE A : NOTICE EXPLICATIVE

OCTOBRE 2021



DIFFUSION LIMITEE

Reproduction limitée. Ce document ne doit être communiqué qu'aux personnes définies par le rédacteur.

SNCF RESEAU / DIRECTION TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE

TITRE : MODERNISATION DE LA VOIE MERE DU PORT DE CALAIS

ENQUETE PUBLIQUE

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	4
1.1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR	4
1.2. CONTEXTE DU PROJET	4
1.3. PRESENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET	5
1.3.1. Plan général des travaux	5
1.3.2. Présentation du projet	6
1.4. OBJET DE L'ENQUETE	7
2. NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR	7
3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS	8
3.1. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE	8
3.2. CHAMP D'APPLICATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE	8
3.3. AUTORITE COMPETENTE POUR ORGANISER L'ENQUETE	8
4. INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE AU PROJET	8
4.1. CONCERTATION DU PUBLIC	8
4.2. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	8

4.3. CONSULTATION INTER-SERVICES (CIS)	8
4.4. LA PHASE DE DIALOGUE ET D'INFORMATION DE 2021	9
4.5. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU CGEDD	9

5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE 9

5.1. DEMARRAGE DE L'ENQUETE PUBLIQUE	9
5.2. RECUEIL DES OBSERVATIONS ET DES PROPOSITIONS DU PUBLIC	10
5.3. CLOTURE DE L'ENQUETE	10
5.4. RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	10
5.5. DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES AU TERME DE L'ENQUETE	10

6. AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE 11

7. AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET 12

7.1. AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	12
7.1.1. Déclaration Loi sur l'eau	12
7.1.2. Autorisation de dérogation à la destruction d'espèces protégées	12
7.2. AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME ET DU CODE DU PATRIMOINE	12

8. APPRECIATION SOMMAIRE DU COUT DU PROJET 12

9. MAITRISE FONCIERE 12

Glossaire du dossier d'enquête publique

AE : Autorité Environnementale

A/R : Aller / Retour

APPB Arrêté Préfectoraux de Protection Biotope

AVP : Etudes en phase Avant Projet

DICRIM Document d'Information Communale sur les Risques Majeurs

DOO : Document d'Orientation et d'Obejctif

DRAC : Direction Régional des Affaires Culturelles

DREAL : Direction Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

ERC : Eviter Réduire Compenser

GES : Gaz à Effets de Serre

ICPE : installation Classée pour la Protection de l'Environnement

IGN : Institut national de l'information géographique et forestière (anciennement Institut Géographique National)

INSEE : Institut National de Statistiques et des Etudes Economiques

ITC : Interruption Temporaire de Circulation

ITE Installation Terminale Embranchée

PADD : Plan d'Aménagement de Développement Durable

PCET Plan Climat Energie Territoriale

PK : Point Kilométrique

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PN : Passage à Niveau

PNR : Parc Naturel Régional

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PPI : Plan Particulier d'Intervention

PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels

PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

PRO : Etudes en phase Projet

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'Aménagment et de Gestion des Eaux

SIC : Site d'Intérêt Communautaire

SRCAE : Schéma Régional Climat Air et Energie

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Teq CO2 : Tonne Equivalent CO2

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 Naturel d'Interêt Ecologique, Faunistique et Floristique

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

ZPS : Zone de Protection Spéciale

ZSC : Zone Spéciale de Conservation

DIFFUSION LIMITEE

Reproduction limitée. Ce document ne doit être communiqué qu'aux personnes définies par le rédacteur.

SNCF RESEAU / DIRECTION TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE

TITRE : MODERNISATION DE LA VOIE MERE DU PORT DE CALAIS

ENQUETE PUBLIQUE

1. INTRODUCTION

1.1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Le projet de modernisation de la voie mère de Calais est sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.



Tour de Lille - 17eme étage
100 Boulevard de Turin
59777 Eurallille

1.2. CONTEXTE DU PROJET

Le projet de modernisation de la voie mère du port de Calais (ligne ferroviaire 314 611) s'inscrit dans le prolongement de l'opération de modernisation de la ligne Calais Dunkerque récemment achevée et a pour objectif d'accompagner le développement du port de Calais dans le cadre de l'intensification des échanges transmanche (projet Calais Port 2015).

Le projet Calais Port 2015 a pour ambition de doubler les capacités actuelles du port grâce à la réalisation 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 RFN 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 aller-retour hebdomadaire.

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, le projet de modernisation de la voie mère devra permettre la circulation de 30 trains de fret journalier (15 aller-retour) à échéance en 2040.

Le projet peut se décrire en 3 sous-secteurs :

- + Le tronçon sud : de la bifurcation des Fontinettes jusqu'à la gare de Calais-Ville
- + Le tronçon commun : de la gare de Calais Ville jusqu'au PN 163 ;
- + Le tronçon de la voie mère : du PN163 jusqu'au faisceau des Dunes.

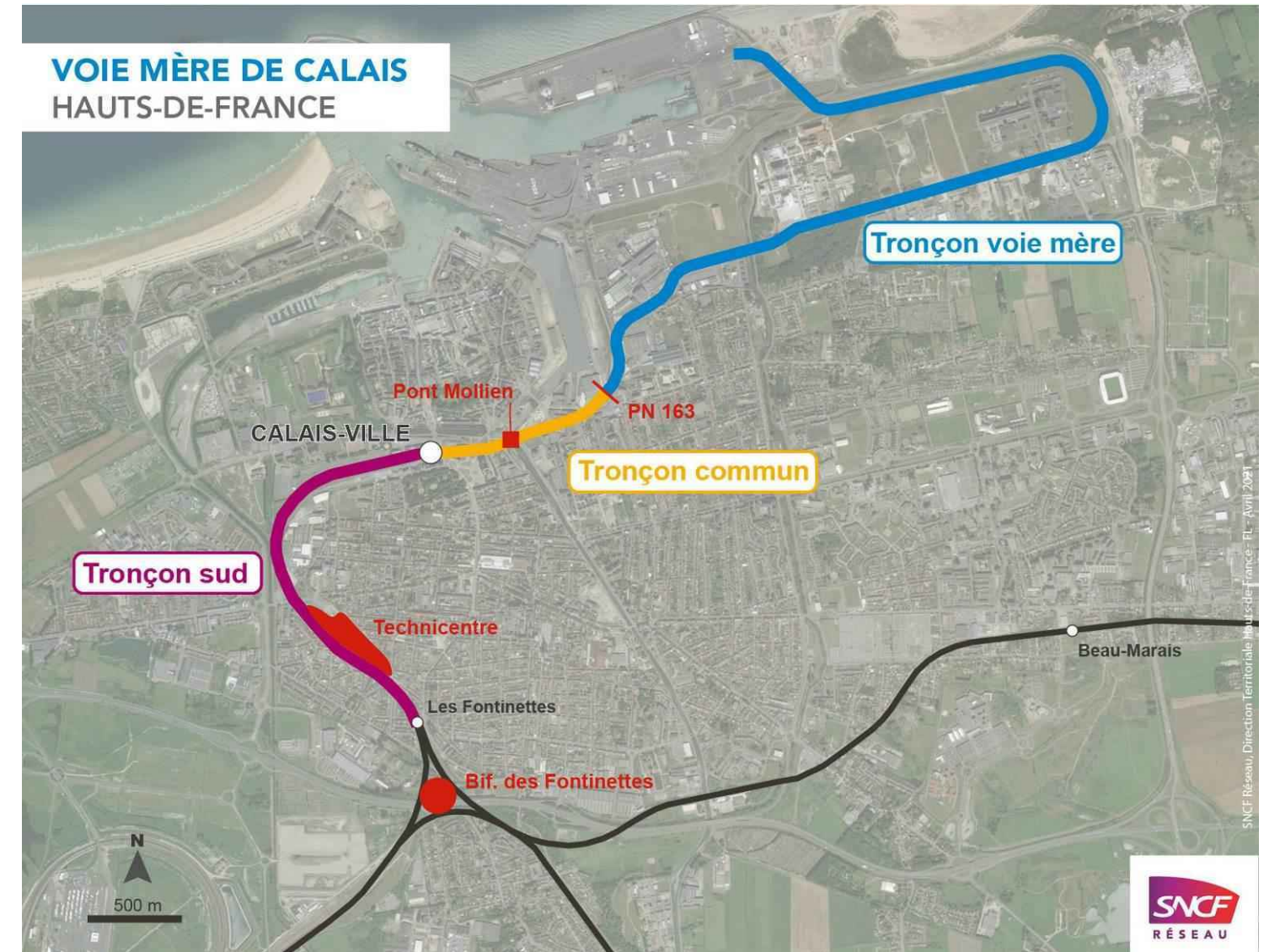
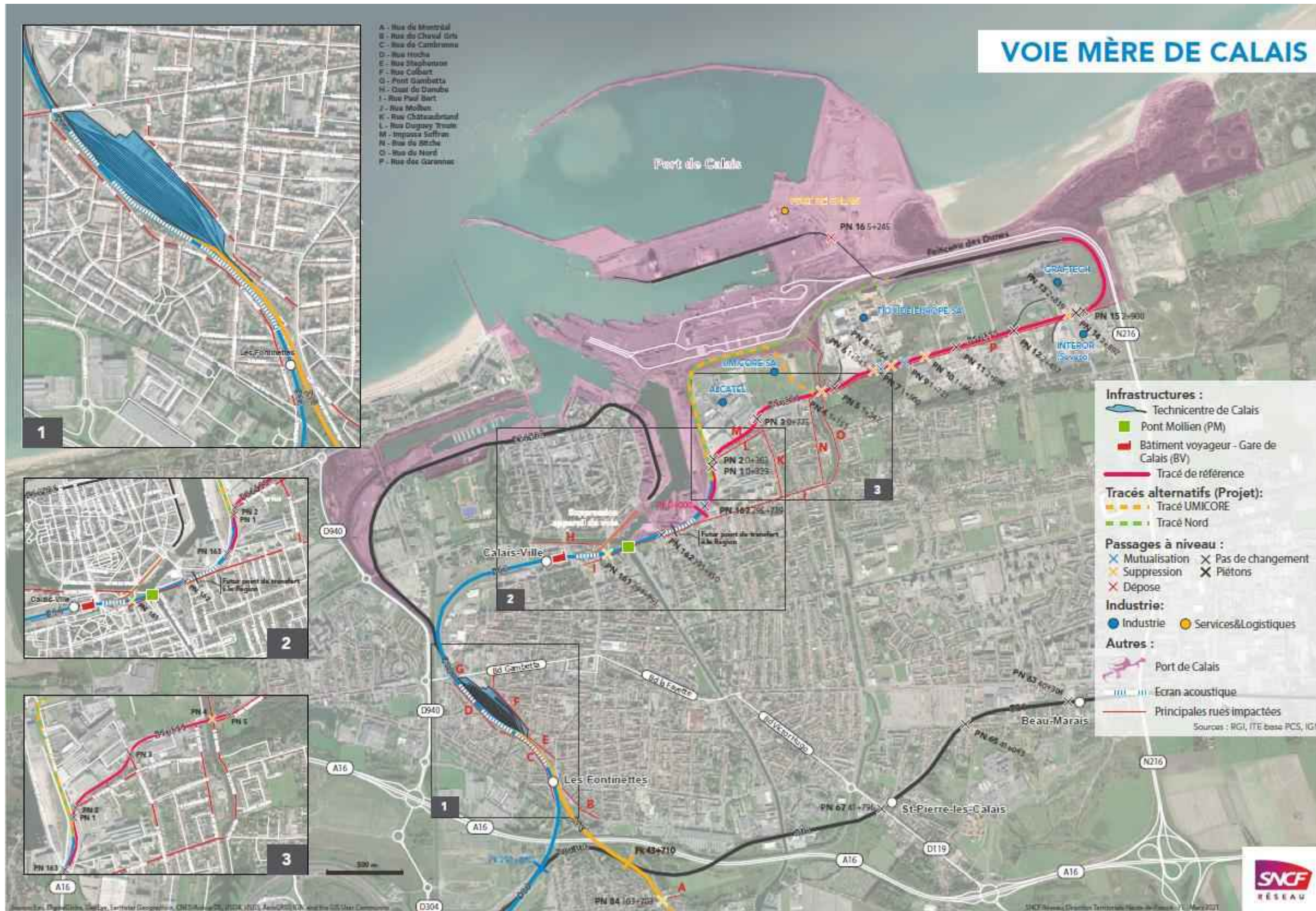


Figure 1 : Les trois sous-secteurs du projet

1.3. PRESENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET

1.3.1. Plan général des travaux



1.3.2. Présentation du projet

La présentation non technique du projet se trouve dans la pièce B – Evaluation environnementale (Chapitre « résumé non technique »).

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, barreau fret non électrifié d'environ 3 500 m de linéaire. La voie se situe dans un milieu contraint, et le tracé se révèle sinueux, avec plusieurs courbes de rayons compris entre 100 et 150 m qui limitent fortement la vitesse.

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 3 types :

- + 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 pk 0 jusqu'au port de Calais ;
- + Le secteur du tronçon commun : du bâtiment voyageur de Calais Ville jusqu'au km0 ;
- + Le tronçon sud : de la bifurcation des Fontinettes jusqu'au bâtiment voyageur.

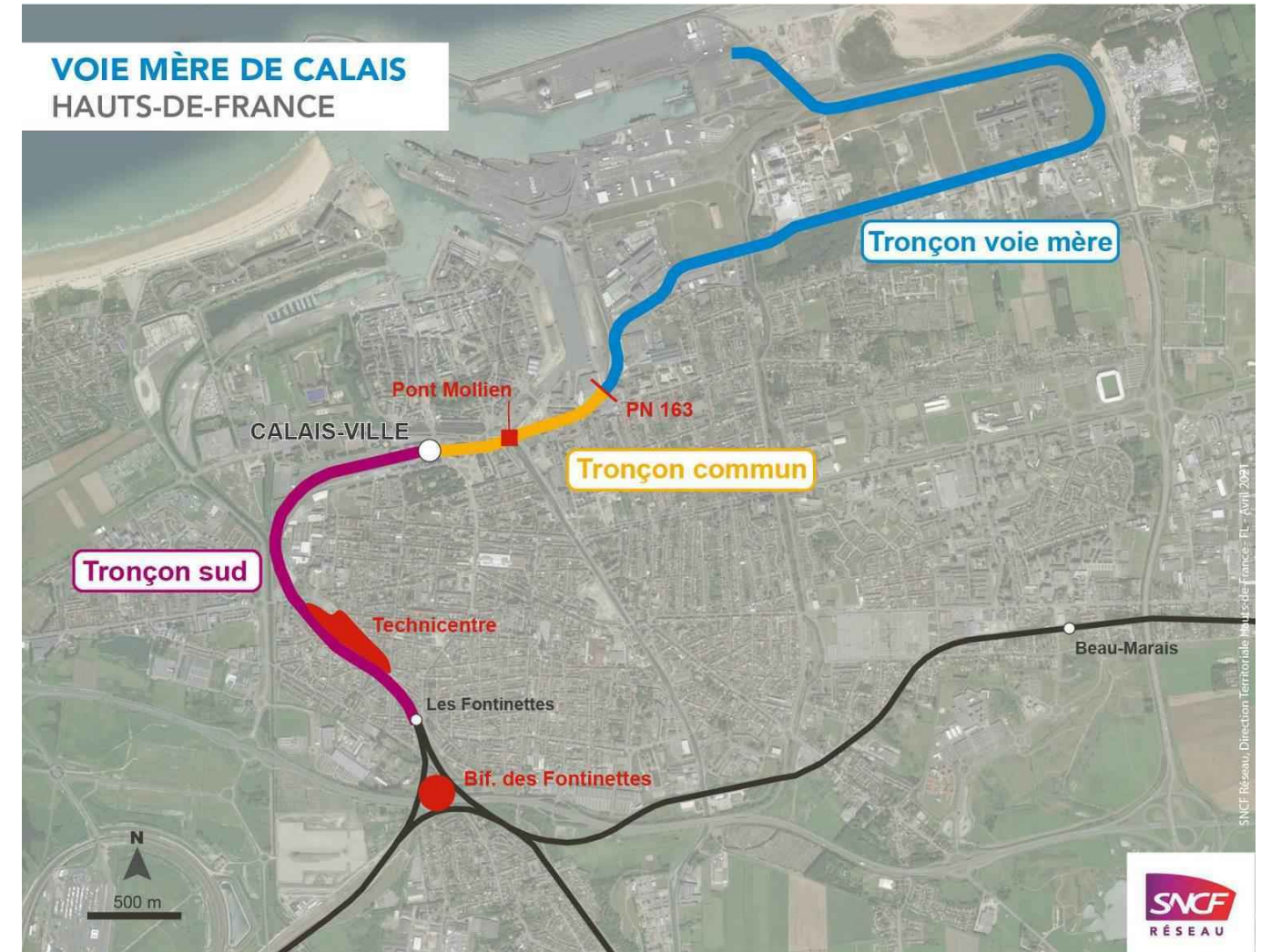


Figure 2 : les trois sous-secteurs du projet

Après les différentes phases de dialogue avec le public et les services de l'Etat il a été décidé de découper le projet en 2 phases :

Phase 1

+ Consistance des travaux sur le tronçon commun

- RVB complet et pose d'un tapis anti vibratile
- Remplacement à neuf du pont Mollien
- Amélioration du fonctionnement du carrefour au droit du PN162 selon une nouvelle solution technique, à la demande du gestionnaire de voirie
- Modernisation de PN piétons
- Protection acoustique de type modifications d'huisserie et/ou murs acoustiques. Les protections par modification d'huisseries seront réalisées avant les travaux ferroviaires pour anticiper les nuisances liées au bruit.

+ Consistance des travaux sur le tronçon sud

- Protection acoustique de type modifications d' huisseries et/ou murs acoustiques au titre des effets indirects du projet. Les protections par modification d' huisseries seront réalisées 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' 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 réalisés 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 et 2 variantes (tracé par le nord et tracé Umicore) qui sont moins impactant en termes de bruit. Ces variantes de tracé sont présentées ci-après.

Les travaux sur la voie mère elle-même, objets de la phase 2, seront réalisés ultérieurement après la tenue de nouvelles procédures règlementaires 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.



Figure 3 : Les variantes de tracé



1.4. OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique dans le cadre de ce projet poursuit trois objectifs :

- 1) Informer le public et recueillir son avis quant à l'opération envisagée ;
- 2) Assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers, en lien avec l'élaboration de décisions pouvant affecter l'environnement ;
- 3) Parvenir à une Déclaration de projet en vue du lancement des travaux.

Toute enquête préalable à une Déclaration de projet a pour objectif d'informer le public sur l'opération envisagée, ses étapes et ses implications, et de recueillir son avis sur ces dispositions.

L'article L. 123-2 du Code de l'environnement stipule que les projets d'ouvrages, d'aménagements ou de travaux soumis à autorisation environnementale en application des articles L. 122-1 et R. 122-2 du Code de l'environnement doivent faire l'objet d'une enquête publique. Cette 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 susmentionné.

Le projet modernisation de la voie mère du Port de Calais entre dans le champ d'application de cet article dans la mesure où il fait l'objet d'une évaluation environnementale.

2. NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR

Ce dossier d'enquête publique et la Déclaration de projet associée sont portés par SNCF Réseau.



R É S E A U

SNCF RESEAU

DIRECTION TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE

Tour de Lille – 17ème étage

100 Boulevard de Turin – 59777 EURALILLE

NUMERO DE SIRET : 41228073700310

Le demandeur est représenté par Madame Nathalie DARMENDRAIL, Directrice territoriale Hauts-de-France.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS

3.1. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

La présente enquête préalable à la Déclaration de projet en lien avec la modernisation de la voie mère du Port de Calais est régie par le Code de l'environnement.

Le champ d'application et l'objet de l'enquête publique environnementale sont encadrés par les articles L.123-1 et L.123-2 de ce code. La procédure à suivre et le déroulement sont indiqués dans les articles :

- + L.123-3 à 5, L. 123-9, 10, 13, 15 et 19-9 du Code de l'environnement
- + R.123-2 à 5, R.123-8 à 14 et R.123-17 à 19 du Code de l'environnement
- + L.122-1, V, et R.122-7 de ce même Code.

3.2. CHAMP D'APPLICATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

L'article L.123-2 du Code de l'environnement précise le champ d'application de l'enquête publique environnementale. Cette procédure concerne notamment les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis à évaluation environnementale.

L'enquête publique environnementale ne concerne pas les projets de travaux ou d'ouvrages dont l'objectif est de prévenir un danger grave ou immédiat. De la même manière, les projets présentant des impératifs liés à la défense nationale n'y sont pas soumis.

3.3. AUTORITE COMPETENTE POUR ORGANISER L'ENQUETE

En vertu de l'article L. 123-3 du Code de l'environnement, l'enquête publique environnementale est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision qui en découle, à savoir la Déclaration de projet. Il s'agit ici de SNCF Réseau.

4. INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE AU PROJET

4.1. CONCERTATION DU PUBLIC

Le projet de modernisation de la voie mère de Calais a fait l'objet d'une première concertation organisée du 7 au 31 mai 2018.

Cette concertation volontaire a été menée au titre de l'article 121-16 du Code de l'Environnement.

La concertation a pour but d'informer et de dialoguer avec les riverains et les associations locales et de recueillir leur avis sur les aménagements prévus dans leurs quartiers et sur les solutions proposées pour les intégrer au mieux.

A l'issue, un bilan de concertation a été rendu public le 18 octobre 2019 par SNCF Réseau et faisant part des mesures et engagements pris de SNCF Réseau. Ces derniers sont présentés dans le chapitre 1.3.2 de l'étude d'impact.

Le bilan de la concertation est disponible en pièce D du dossier d'enquête publique.

4.2. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En vertu de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, « les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative ». Cette évaluation environnementale est établie conformément aux dispositions du Code de l'environnement, codifiées aux articles L. 122-1 à L. 122-3-5 pour la partie législative et aux articles R. 122-1 à R. 122-15 pour la partie réglementaire.

En application de l'annexe au R122-2 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à demande d'examen au cas par cas. Toutefois, étant données les sensibilités fortes du secteur d'étude, la SNCF a choisi de soumettre volontairement son projet de modernisation de la Voie Mère du Port de Calais à étude d'impact.

4.3. CONSULTATION INTER-SERVICES (CIS)

Une CIS¹ s'est déroulée du 28 août 2020 au 22 octobre 2020. Cette consultation, prévue par la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, s'inscrit ainsi dans le cadre de la préparation du dossier support de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ou à la déclaration de projet dans le cas présent.

¹ CIS : Concertation Inter Services (auparavant CIA, Concertation Inter Administrative)

Cette procédure est à ce titre pilotée et organisée par le Préfet du Pas de Calais qui s'appuie sur le maître d'ouvrage pour présenter les éléments de supports nécessaires à cette concertation, collecter les avis et apporter les réponses.

Elle a notamment pour but de présenter le projet, ses mesures d'insertion et ses impacts environnementaux, sociaux et économiques, en vue de recueillir, préalablement au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les avis des services de l'État et des collectivités portant notamment sur la complétude des données et le respect de la réglementation en vigueur. Ces avis permettent au maître d'ouvrage de compléter ou modifier, le cas échéant, le contenu du dossier support de l'enquête publique avant la saisine de l'Autorité Environnementale. Le bilan détaillé de la CIS est disponible en pièce D du dossier d'enquête publique.

4.4. LA PHASE DE DIALOGUE ET D'INFORMATION DE 2021

Pour présenter l'avancement de l'opération depuis la phase de concertation de 2018, asseoir définitivement le choix des mesures acoustiques à mettre en place et partager le programme technique final qui est retenu par le maître d'ouvrage avant la saisine de l'Autorité Environnementale, une phase de dialogue et d'information a été organisée en janvier et février 2021. Quatre réunions publiques, trois réunions sectorielles et une réunion conclusive, ont ainsi été organisées par le maître d'ouvrage.

Pour donner suite à cette phase de dialogue, les mesures acoustiques ont évolué sur certains secteurs. Certains riverains ont voulu privilégier les murs acoustiques, d'autres les renforcements d'huissieries. Quand la réglementation le permet, ces mesures peuvent être combinées. Le détail de ces mesures est donné dans le chapitre 6 de l'étude d'impact.

Le bilan de la phase de dialogue territorial est disponible dans les annexes du dossier d'enquête publique.

4.5. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU CGEDD

L'Autorité environnementale du CGEDD a formulé un avis sur l'étude d'impact du projet le 22 septembre 2021.

Ce dernier a fait l'objet d'un mémoire en réponse du Maître d'ouvrage répondant point par point aux recommandations de l'Ae-CGEDD.

L'avis de l'Ae-CGEDD et le mémoire en réponse sont disponibles pièce C du dossier d'enquête publique.

5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1. DEMARRAGE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'autorité compétente pour organiser l'enquête (ici, SNCF Réseau) saisit le tribunal administratif pour obtenir la désignation du commissaire enquêteur, par le biais d'une demande comportant l'objet de l'enquête, la période proposée, le résumé non technique de l'évaluation environnementale, et une copie des pièces en question au format numérique. Le commissaire doit être impartial. Il sera chargé de garantir le bon accès à l'information du public, de recueillir tous les éléments émergeant de l'enquête publique et, à l'issue de celle-ci, de rédiger un rapport présentant ses conclusions au responsable du projet et au Préfet.

Sous quinze jours, le tribunal administratif désigne un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête) et lui fournit une copie au format papier et au format numérique du dossier soumis à enquête publique (articles L. 123-5, R.123-4 et R. 123-5 du Code de l'environnement). L'autorité compétente ouvre ensuite l'enquête publique par un arrêté, pris au moins quinze jours avant le début de l'enquête. Cet arrêté d'ouverture expose les conditions d'organisation de l'enquête publique environnementale, à savoir :

- + L'objet de l'enquête et les principales caractéristiques du projet (ou plan ou programme) concerné ;
- + L'identité du ou des responsables du projet, ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être obtenues ;
- + Le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête ;
- + Les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne en charge des différents éléments du projet (ou plan ou programme) ;
- + La ou les décisions pouvant être prises au terme de l'enquête, et les autorités qui leur sont associées ;
- + Les modalités de consultation du dossier d'enquête, que ce soit sur Internet et dans un lieu physique ;
- + La ou les adresses où des observations et propositions peuvent être transmises pendant la durée de l'enquête et, en cas de pluralité des lieux d'enquête, l'adresse du siège de l'enquête pour toute correspondance postale à l'attention du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête ;
- + (s'il y a lieu) l'adresse du registre dématérialisé où le public peut inscrire ses observations et propositions ou bien, en l'absence de registre dématérialisé, l'adresse électronique par laquelle ces mêmes observations et propositions peuvent être transmises ;
- + Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur (où la commission d'enquête) se tiendra à la disposition du public pour recueillir ses observations ;
- + L'existence de documents en lien avec les caractéristiques ou incidences environnementales du projet (étude d'impact), ainsi que les modalités de consultation de ces documents (si elles diffèrent de celles du dossier d'enquête) ;

- + (s'il y a lieu) le ou les avis émis par l'Autorité environnementale, les collectivités territoriales et leurs groupements et les modalités de consultation de ces documents (si elles diffèrent de celles du dossier d'enquête).

Un avis de publicité qui informe le public au sujet de l'enquête et mentionne les éléments contenus dans l'arrêté d'ouverture est publié quinze jours (au moins) avant l'ouverture de l'enquête (articles L.123-10 et R.123-11 du Code de l'environnement). Cet avis de publicité est diffusé par plusieurs moyens :

- + Publication dans deux journaux à diffusion nationale (pour les projets d'importance nationale) au moins quinze jours avant le début de l'enquête, et (pour tous les projets, plans ou programmes) publication rappelant la tenue de l'enquête dans les journaux des départements concernés, au cours de huit premiers jours de l'enquête
- + Publication sur le site Internet de l'autorité qui organise et ouvre l'enquête ou, à défaut, sur le site Internet des services de l'État dans le département
- + Mise en place d'affiches sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ainsi que dans les mairies des communes accueillant le projet ou susceptibles d'être concernées par celui-ci, et (pour les plans et programmes de niveau départemental ou régional) dans les préfetures ou sous-préfetures, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée.

5.2. RECUEIL DES OBSERVATIONS ET DES PROPOSITIONS DU PUBLIC

Dans le cas des projets, plans et programmes soumis à évaluation environnementale, la durée minimale de l'enquête publique est de trente jours.

Le dossier de l'enquête publique est mis à la disposition du public, au format papier et au format numérique pendant toute la durée de l'enquête. Le public peut y accéder sur le site Internet de l'autorité qui ouvre et organise l'enquête (ou, à défaut, sur le site Internet des services de l'État dans le département), au siège de l'enquête publique voire dans d'autres lieux, et via des postes informatiques mis à disposition dans des lieux accueillant du public. En vertu des articles L. 123-11 et L. 123-12 du Code de l'environnement, toute personne peut de plus demander à ce que le dossier de l'enquête lui soit communiqué à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Le public peut transmettre ses observations et propositions par plusieurs moyens. Elles peuvent être consignées sur le registre d'enquête au format papier ou (s'il y a lieu) dématérialisé, communiquées à l'écrit ou à l'oral au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête dans les lieux, jours et heures prévus à cet effet et énoncés dans l'arrêté d'ouverture et l'avis de publicité, ou encore adressées au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête par un courrier postal ou électronique. Toute personne qui en fait la demande peut se voir communiquer les observations et propositions du public, à ses frais et ce pendant toute la durée de l'enquête (article R. 123-13 du Code de l'environnement).

En vue de la rédaction de son rapport et de la bonne transmission des informations au public, le commissaire enquêteur est habilité à recevoir tout élément utile et à demander à ce qu'il soit communiqué au public. Il peut notamment organiser des auditions, visiter les lieux concernés par le projet (hors habitations), organiser une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage, et, au besoin, demander au président du tribunal administratif de désigner un expert pour l'assister (articles L. 123-13 et R. 123-14 à R. 123-17 du Code de l'environnement).

10/12

L'organisation d'une réunion publique d'information et d'échange peut entraîner la prolongation de l'enquête.

5.3. CLOTURE DE L'ENQUETE

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête procède à la clôture du ou des registres d'enquête à l'expiration du délai de celle-ci (ou de sa prolongation). Le ou les registres sont ensuite mis à sa disposition.

Après la clôture des registres et sous huit jours, le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête) rencontre le responsable du projet (ou plan ou programme) sur lequel l'enquête portait, et lui fait part des observations écrites ou orales recueillies sous la forme d'un procès-verbal de synthèse. Le responsable peut produire des observations en réponse, sous un délai de quinze jours (article R. 123-18 du Code de l'environnement).

5.4. RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le rapport produit par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête revient sur le déroulement de l'enquête, et analyse les observations et propositions recueillies. Ce rapport est accompagné de conclusions motivées, rédigées dans une présentation séparée, lesquelles peuvent être favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet. Le rapport et les conclusions motivées sont transmis à l'autorité qui ouvre et organise l'enquête (accompagné du dossier de l'enquête et du registre des pièces annexées), et au président du tribunal administratif. Le public a aussi accès à un exemplaire dématérialisé du rapport et des conclusions motivées (sur le site Internet de l'enquête publique), ainsi qu'à un exemplaire papier (sur le lieu de l'enquête publique).

Le rapport et les conclusions motivées doivent être remis à leurs destinataires sous trente jours après la clôture de l'enquête. Ce délai peut être prolongé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête. Si le rapport et les conclusions motivées n'ont pas été produits, à l'issue de trente jours, en l'absence de demande de délai et après une mise en demeure, l'autorité qui ouvre et organise l'enquête peut (avec l'accord du maître d'ouvrage) demander au tribunal administratif de dessaisir le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Un nouveau commissaire enquêteur ou une nouvelle commission d'enquête sera alors nommé, et disposera de trente jours pour établir un rapport et des conclusions motivées à partir des résultats de l'enquête (articles L. 123-15 et R. 123-19 du Code de l'environnement).

L'autorité qui ouvre et organise l'enquête et le président du tribunal administratif disposent ensuite d'un délai de quinze jours pour signaler une insuffisance ou un défaut de motivation des conclusions tirées de l'enquête. Si ces remarques sont validées par le tribunal administratif, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête disposent de quinze jours pour les compléter.

Le maître d'ouvrage rédige un mémoire en réponse aux conclusions de l'enquête publique, dans lequel il apporte sa réponse à l'avis exprimé par la commission d'enquête.

5.5. DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES AU TERME DE L'ENQUETE

Cette enquête publique environnementale pourra aboutir à une Déclaration de projet, par laquelle SNCF Réseau se prononcera sur l'intérêt général du projet prévu. La Déclaration de projet tiendra

compte de l'avis de l'autorité environnementale, de ceux des collectivités et de leurs groupements consultés, et des remarques émergeant de la consultation publique. S'il y a lieu, les principales modifications apportées au projet du fait de l'enquête publique y seront exposées. La Déclaration de projet précisera également les prescriptions que le maître d'ouvrage devra suivre, ainsi que les modalités d'évitement, de réduction ou de compensation des incidences environnementales négatives et les modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée en l'absence de Déclaration de projet. Si cette dernière n'est pas délivrée sous un an à compter de la clôture de l'enquête, il faudra procéder à une nouvelle enquête pour pouvoir réaliser le projet.

6. AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

Une fois la Déclaration de projet publiée et les autorisations de travaux nécessaires obtenues, les travaux ferroviaires, objets de la phase 1 de l'opération, seront réalisés sur le tronçon commun :

- + Les travaux de renouvellement des rails, traverses et ballast sur 920m et la pose d'un tapis vibratile sur 500m linéaire ;
- + Le remplacement à neuf du Pont Mollien ;
- + Les travaux de réaménagement du carrefour routier au droit du PN162 ;
- + La modernisation de passages à niveau piétons.

La première phase du projet prévoit des mesures anti-bruit mises en œuvre immédiatement sur l'ensemble du périmètre géographique de l'opération. Ainsi, ces travaux (écrans acoustiques et/ou reprises des menuiseries) seront réalisés dans le cadre de la phase 1 de l'opération (le long du tronçon commun, du tronçon sud et du secteur de la voie mère), sans attendre la réalisation des travaux de la phase 2 de l'opération.

Les travaux sur la voie mère elle-même, objets de la phase 2, seront réalisés à un horizon plus lointain avec la tenue de nouvelles procédures règlementaires menant à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique. L'étude d'impact sera mise à jour et une nouvelle enquête publique sera organisée.

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.

7. AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET

7.1. AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

7.1.1. Déclaration Loi sur l'eau

Le projet de modernisation de la Voie Mère de Calais est susceptible d'avoir un impact sur l'eau ou les milieux aquatiques, et fera donc l'objet d'un dossier « loi sur l'eau » en vertu des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.

D'après la nomenclature annexée à l'article L. 214-1 de ce même Code, la phase 1 du projet devrait être soumise à une déclaration « loi sur l'eau » au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.

7.1.2. Autorisation de dérogation à la destruction d'espèces protégées

Un dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées sera réalisé dans le cadre de la phase 1 du projet, du fait de la présence d'espèces de flore protégées sur le site.

Des inventaires et études préalables ont montré que le projet aurait des impacts résiduels sur plusieurs espèces végétales présentes sur le site.

Il a en conséquence été décidé de procéder à des mesures d'évitement et de réduction des impacts en question. Des mesures de compensation et d'accompagnement seront de plus mises en place en réponse à des effets résiduels que ni l'évitement ni la réduction ne permettent de faire disparaître. La bonne application des mesures proposées garantira le maintien des espèces concernées dans un état de conservation favorable au sein de leur aire de répartition naturelle.

7.2. AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME ET DU CODE DU PATRIMOINE

Des autorisations préalables seront demandées pour les travaux en périmètres de protection des monuments historiques et dans le site patrimonial remarquable (ex-ZPPAUP) de Calais, afin de recueillir l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

8. APPRECIATION SOMMAIRE DU COUT DU PROJET

L'opération est financée au travers du contrat de plan Etat-Région (CPER) Nord-Pas de Calais pour la période 2015-2020 signé le 10/07/2015 et son volet mobilité multimodale « sous volet ferroviaire » ainsi que son avenant signé le 2 juin 2020 applicable pour les années 2021-2022.

Le financement de l'opération inscrit à ce CPER est de 53 M€ (part Etat : 81,13% ; part Région Hauts-de-France : 18,87%), montant correspondant à l'opération globale prévue initialement à l'engagement de l'étude Projet, c'est à dire la phase 1, objet de l'étude d'impact présentée actuellement, et les travaux à réaliser en phase 2 sur le tracé existant de la voie mère.

A l'issue de l'étude préliminaire menée actuellement dans le cadre de la phase 2 de l'opération, l'évaluation financière du coût de réalisation des tracés alternatifs de la voie mère existante sera définie. En fonction du tracé qui sera retenu et des résultats de l'étude préliminaire, le montant inscrit au CPER devra être éventuellement complété si les enveloppes financières estimées initialement de ces tracés alternatifs étaient confirmées (entre 60 et 80 M€ courants selon le scénario alternatif).

9. MAITRISE FONCIERE

Sur le périmètre de la phase 1, toutes les installations se trouveront sur du foncier SNCF, en particulier l'ensemble des murs acoustiques à réaliser.

La réalisation des travaux pourra nécessiter des fonciers communaux et peut-être privés de manière temporaire, par exemple pour la création des bases-vie. Des Conventions d'Occupation Temporaires seront établies pour ces fonciers complémentaires.

Pour la phase 2 et les tracés alternatifs, une étude foncière est en cours et permettra de déterminer les besoins fonciers pour la réalisation du tracé alternatif Nord ou Umicore ou la modernisation du tracé actuel. L'étude de faisabilité des tracés alternatifs réalisée en 2018 a démontré le besoin d'acquérir du foncier en cas de réalisation d'un des deux tracés alternatifs. Les études précédentes de niveau Projet sur la modernisation de la voie mère ont montré aussi des besoins fonciers sur le tracé actuel.

En conséquence, cette phase 2, contrairement à la phase 1, nécessitera l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique permettant à terme d'engager les procédures liées à la maîtrise du foncier.

Ces acquisitions seraient au bénéfice de la Région Hauts-de-France, en tant que propriétaire et gestionnaire de ces futures installations.