



**PRÉFET  
DU PAS-DE-CALAIS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## **RECUEIL SPECIAL DES ACTES ADMINISTRATIFS N°33**

**Publié le 10 mars 2022**



**SNCF RESEAU.....3**

**Direction Juridique et de la Conformité - Département Gouvernance.....3**

- Décision du 9 mars 2022 portant déclaration de projet relatif à la modernisation de la voie mère du Port de Calais.....3

## Décision portant déclaration de projet

### Projet de modernisation de la Voie Mère du Port de Calais

La directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau,

VU le Code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 et suivants ;

VU le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau ;

VU la décision du 25 juin 2020 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général au directeur général adjoint clients et services, notamment son article 10 déléguant le pouvoir de « Prononcer, par déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'environnement et de l'article L.300-6 du Code de l'urbanisme, l'intérêt général des travaux de création d'ouvrages ferroviaires. » ;

VU le Code de l'environnement, notamment les articles L. 122-1 et suivants, et R 122-1 et suivants régissant la procédure d'évaluation environnementale, les articles L. 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants régissant la procédure d'enquête publique relative aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement ; ainsi que les articles L. 126-1 et suivants et R 126-1 et suivants relatifs à la déclaration de projet ;

VU le bilan de la concertation volontaire organisée par SNCF Réseau entre le 7 et 31 mai 2018 au titre de l'article 121-16 du Code de l'Environnement, bilan rendu public ;

VU la déclaration d'intention de projet au titre de l'article L.121-18 du Code de l'environnement publiée le 24 juillet 2020 ;

VU le bilan de la concertation Inter-Services, consultation menée en septembre et octobre 2020 en application de 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 ;

VU l'avis n°187 de la Ville de Calais en date du 29 juin 2021 et l'avis n°2021-122 de la communauté d'agglomération Grand Calais Terres et Mers du 30 juin 2021, pris en application de l'article L.122-1 du Code de l'environnement ;

VU l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, n° Ae 2021-55 en date du 22 septembre 2021, pris en application de l'article L.122-1 V et R.122-6 et suivants du Code de l'environnement ;

VU le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale n° Ae 2021-55 de SNCF Réseau intégré au dossier d'enquête publique ;

VU la décision n°E21000085/59 du 12 octobre 2021 du Tribunal Administratif de Lille désignant Monsieur Marc LEROY en qualité de commissaire enquêteur (premier clerc de notaire, en retraite) ;

VU les pièces du dossier d'enquête publique, et notamment l'étude d'impact ;

VU la décision d'ouverture d'enquête publique prise par Madame Nathalie DARMENDRAIL, directrice territoriale Hauts-de-France SNCF Réseau en date du 28 octobre 2021 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique relative aux travaux de la phase 1 de modernisation de la voie mère du port de Calais du lundi 22 novembre 2021 à 9h au jeudi 23 décembre 2021 à 17h inclus, soit pour une durée de 32 jours, en mairie de Calais - Service de l'urbanisme, 9 rue Paul Bert 62100 Calais ;

VU le procès-verbal de synthèse du 29 décembre 2021, établi par le commissaire enquêteur, et remis au à SNCF Réseau le 29 décembre 2021 ;

VU le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse daté du 11 janvier 2022 de SNCF Réseau transmis au commissaire enquêteur ;

VU les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur en date du 20 janvier 2022 donnant un avis favorable sans réserve, avec trois recommandations, à la réalisation du projet ;

Considérant les éléments suivants :

## I – L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

### Présentation générale et objectifs globaux du projet

La voie mère est une voie ferrée située entre la gare de Calais-Ville et le port de Calais et qui permet de desservir les installations portuaires par le mode ferroviaire.

Le port de Calais a fait l'objet de travaux de modernisation et d'extension entre 2002 et 2021. Inauguré en septembre 2021, son trafic de marchandises va se développer, entraînant un besoin renforcé de desserte en fret ferroviaire. Pour répondre à cet accroissement de trafic pouvant aller jusqu'à 15 allers-retours de trains fret par jour à l'horizon 2040, la voie ferrée actuelle nécessite d'être modernisée. Ce projet de modernisation de la voie mère de Calais est ainsi inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 (prolongé jusqu'en 2022).

SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, est maître d'ouvrage du projet de modernisation de la voie existante.

En 2018, lors d'une première étape de concertation volontaire, le public a exprimé le souhait que soit étudié des tracés alternatifs au tracé actuel de la voie mère.

Aussi, une première phase de travaux de l'opération consiste en :

- Des travaux de modernisation entre la gare de Calais-Ville et le quai de la Loire ;
- Des travaux de mise en œuvre des mesures en faveur du respect du cadre de vie des habitants : dispositifs anti-bruit et anti-vibratile sur les secteurs du Technicentre et le long de la voie mère jusqu'au canal du Watergang du Sud.

**La présente déclaration porte sur ces travaux de la première phase.**

Les travaux de la section portuaire, située entre le quai de la Loire et le port de Calais, constituent une seconde phase du projet.

Une étude préliminaire de deux tracés alternatifs a ainsi été lancée début 2021 afin de pouvoir choisir à son issue le tracé à retenir entre le quai de la Loire et le faisceau des Dunes et qui sera inscrit au programme final de l'opération. Une fois arrêté le tracé, l'étude d'impact sera mise à jour et une nouvelle enquête publique pourra se tenir.

### Description des principaux aménagements

La concertation et le dialogue territorial engagés depuis 2018 a permis de partager le programme travaux prévus au titre de la présente déclaration de projet, et notamment les dispositifs acoustiques retenus par quartier :

- Le remplacement total de la voie ferrée et la pose de tapis anti vibratile ;
- La simplification et la dépose d'appareils de voie ;
- Le remplacement à neuf de la partie ferroviaire du Pont Mollien ;
- Un nouvel aménagement du carrefour routier autour du passage à niveau n°162 ;
- Des aménagements acoustiques avec la réalisation d'écrans acoustiques et des remplacements de menuiseries dans certains logements.

Ces travaux, dont le périmètre est contenu sur des terrains propriétés de SNCF Réseau, n'impliquent aucune acquisition foncière.

Pour la phase 2 relative à l'étude des tracés alternatifs, une étude foncière est en cours et permettra de déterminer les besoins fonciers pour leur réalisation. L'ensemble des procédures réglementaires relative à cette phase 2 seront engagées une fois le choix du tracé définitif arrêté, démarche devant aboutir à une Déclaration d'Utilité Publique.

### Sensibilité du site

#### Le cadre de vie

Les enjeux du site concernent en particulier le cadre de vie des riverains, notamment des nuisances acoustiques et vibratoires générées par la hausse de trafic sur la voie mère du port de Calais.

Afin de respecter les seuils réglementaires en phase exploitation et de limiter l'impact acoustique du projet pour les riverains, SNCF Réseau prévoit plusieurs mesures, établies sur la base de relevés et modélisations acoustiques :

- La mise en place d'écrans acoustiques ;
- Des changements de menuiseries ;
- La pose d'un tapis anti-vibratile sur le tronçon concerné par du renouvellement de la voie et du ballast (RVB).

SNCF Réseau s'est engagée à ce que, à l'issue des travaux de protections acoustiques et vibratoire qui auront été réalisés, des mesures de contrôle soient mises en œuvre pour vérifier leur efficacité.

En outre, notons que la modernisation de deux passages à niveau piétons permettra la mise en place d'avertisseurs lumineux, qui permettront aux conducteurs de trains de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores. Cette nuisance sonore particulière sera donc définitivement supprimée.

## Les zones naturelles

L'aire d'étude est à proximité de plusieurs zones naturelles d'intérêt reconnues : APPB, SIC, PNR, ZNIEFF 1.

En particulier, l'infrastructure de la voie mère est située à proximité immédiate de la ZNIEFF 1 Platier d'Oye et plage du Fort Vert. Malgré la proximité avec le projet (50 mètres), cette ZNIEFF est séparée de la voie ferrée par la N216 qui provoque une importante fragmentation pour de nombreuses espèces.

Un important linéaire de la voie mère de Calais se situe dans un contexte urbanisé et le secteur identifié comme le plus sensible par le diagnostic écologique (courbe de Graftech) borde une route nationale en remblais (RN 216). La voie ferrée est en contrebas de cette route nationale qui fragmente le périmètre du projet et la ZNIEFF "Platier d'Oye et Plage du Fort Vert". Il n'y a donc pas d'impact direct sur les zones naturelles d'intérêts reconnues.

Cependant, des espèces déterminantes ZNIEFF d'oiseaux (Fauvette grise, Goéland argenté, Hirondelle rustique, Linotte mélodieuse, Pipit farlouse, Rousserole effarvate, Tarier pâtre, Vanneau huppé) ont été identifiées sur les friches industrielles voisines de la voie mère, cette dernière et la RN216 ne constituant pas des obstacles définitifs pour leurs déplacements.

Les impacts sur les oiseaux ont été évalués par l'étude écologique : le renouvellement de la voie ferrée existante n'entraînera 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 direct et indirect sur les zones naturelles d'intérêts connues le long de l'infrastructure dans le cadre de la phase 1 de l'opération.

En phase 2, les modifications prévues ne viendront pas perturber les liens fonctionnels existants, et les tracés alternatifs étudiés sont plus éloignés de la ZNIEFF que la voie mère existante. En tout état de cause, et quelle que soit la variante retenue en phase 2, les impacts seront réévalués.

## **Adéquation du projet avec les objectifs d'intérêt général**

En termes d'intérêt général, le projet porté par SNCF Réseau vise à :

- Répondre au développement de la desserte du port en proposant une desserte ferroviaire plus importante, fiable et efficace ;
- Intégrer l'ensemble des dispositifs de protection acoustiques et vibratoires permettant de répondre aux nuisances rencontrées par les riverains de la voie mère de Calais du fait de l'accroissement du trafic ferroviaire fret desservant le port ;
- Améliorer la sécurité en modernisant les passages à niveau piéton et en reportant le trafic routier vers le ferroviaire moins accidentogène ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre en favorisant le développement du fret ferroviaire.

## II – LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES MENÉES DANS LE CADRE DU PROJET

L'opération fait l'objet de plusieurs procédures administratives reprises ci-dessous :

### Concertation et dialogues avec le territoire

SNCF Réseau a mené, **du 7 au 31 mai 2018**, une phase de concertation en conformité avec l'article 121-16 du Code de l'environnement. A cette occasion, des attentes fortes des riverains concernant la problématique du bruit et des vibrations ont été émises, ainsi qu'une demande forte des élus d'étudier des tracés alternatifs au tracé actuel de la voie mère. Des nouvelles mesures antibruit ont ainsi été avancées et des nouvelles propositions de tracé ont émergé. Le bilan de la concertation de 2018 est disponible en pièce D du dossier d'enquête publique

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 a été 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 avec notamment l'ajout au programme de logements pouvant faire l'objet de remplacement de menuiseries (rue Cambronne, rue Stephenson). Certains riverains ont voulu privilégier les écrans acoustiques, d'autres les renforcements d' huisseries. Quand la réglementation le permet et afin de répondre aux objectifs de protection acoustique, ces mesures ont été combinées. Le bilan de la phase de dialogue territorial est disponible en pièce D du dossier d'enquête publique.

Pour donner suite à cette phase de dialogue, SNCF Réseau s'est engagée à tenir des réunions publiques d'information **tous les 6 mois** afin de tenir le public informé des évolutions du projet. La dernière réunion a eu lieu en **septembre 2021**. Une nouvelle réunion sera organisée à la suite de la déclaration de projet puis tout au long de l'opération en fonction des jalons principaux du projet.

Enfin, une adresse mail dédiée au projet permet au public de s'adresser directement à l'équipe projet. Cette adresse est communiquée à l'occasion de l'organisation des réunions publiques, et sur les pages Internet de présentation du projet.

### Évaluation environnementale

L'Autorité environnementale-CGEDD a été saisie par SNCF Réseau le 21 juin 2021 et a remis son avis sur l'étude d'impact le 22 septembre 2021. Les principales recommandations de l'avis portaient sur :

- La réduction des nuisances sonores ou vibratoires pour les riverains, notamment par la réalisation d'un tracé alternatif en phase 2 du projet ;
- Le suivi de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation portant tant sur les atteintes aux milieux naturels que sur la réduction des nuisances.

SNCF Réseau a répondu à l'Autorité environnementale le 19 octobre 2021 dans le cadre d'un mémoire en réponse intégré au dossier d'étude d'impact dans le cadre de l'enquête publique.

Les réponses ont apporté des précisions sur les thématiques suivantes :

- L'évolution du programme travaux pour donner suite aux différentes phases de dialogue avec le territoire ;
- La prise en compte des enjeux naturalistes ;
- La prise en compte des enjeux de mobilité piétonne ;
- La prise en compte des enjeux acoustiques et vibratoires ;
- La prise en compte des enjeux de sécurité ;
- L'analyse des effets cumulés.

### Dérogation espèces protégées

Le projet entrainera des impacts non évitables sur diverses espèces protégées présentes au sein des pistes ou du ballast de la voie ferrée (Linaire couchée et Panicaut champêtre notamment) et nécessitera donc la réalisation d'un dossier de dérogation au titre de l'Article L411-2 du Code de l'environnement.

Ce dossier, en cours de rédaction, précisera les mesures spécifiques à prendre au regard du milieu naturel et la durée de leur suivi.

### Avis archéologie préventive

Pour donner suite aux échanges ayant eu lieu dans le cadre de la Consultation Inter-Services, la Direction Régionale des Affaires Culturelles a confirmé que, « en l'état des connaissances archéologiques sur le secteur concerné, de la nature et de l'impact des travaux projetés, ceux-ci ne semblent pas susceptibles d'affecter les éléments du patrimoine archéologique ». Le projet ne donnera donc pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

Une analyse réglementaire complémentaire sera réalisée dans le cadre de la phase 2 du projet en fonction de la programmation de projet arrêtée.

### Enquête publique

#### a - Déroulé

Le projet et son dossier d'étude d'impact a été soumis à enquête publique du 22 novembre au 23 décembre 2021 inclus. Monsieur Marc LEROY, en qualité de commissaire enquêteur a tenu cinq permanences. Un registre d'enquête papier a été ouvert et mis à la disposition du public, avec le dossier d'enquête consultable en format papier et sur un poste électronique, au service urbanisme de la Ville de Calais situé 9 rue Paul Bert 62100 Calais, siège de l'enquête.

Le dossier d'enquête était également consultable par voie électronique à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-voie-mere-calais>

Les observations et propositions du public pouvaient par ailleurs être adressées sur le site internet suivant : <https://www.registrenumerique.fr/enquete-publique-voie-mere-calais>, ainsi qu'à l'adresse électronique suivante : [enquete-publique-voie-mere-calais@mail.registre-numerique.fr](mailto:enquete-publique-voie-mere-calais@mail.registre-numerique.fr)



## b – Observations émises

32 observations ont été formulées au cours de cette enquête publique et sont réparties comme suit :

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

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 ;
- Diverses autres observations plus générales sur le projet.

### SUR LE BRUIT

Quinze observations ont été faites sur le bruit occasionné par le passage des convois. 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 aux étages, d'autres enfin font remarquer que la vitesse des trains n'est pas toujours respectée et font allusion à des coups de klaxons intempestifs des trains de fret.

### 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.

### SUR L'ETUDE D'IMPACT REALISEE

Dix contributeurs se sont inquiétés de la manière dont les mesures ont été faites pour étudier à la fois l'impact acoustique et l'impact des vibrations occasionnés par l'augmentation du trafic ferroviaire fret attendu dans le cadre du développement économique du port, ainsi que les modalités de définition des dispositifs de protections mis en œuvre par SNCF Réseau.

### LES AUTRES OBSERVATIONS

Les principales observations générales émises par les contributeurs sont les suivantes :

- Quatre observations ont été faites concernant la phase 2 du projet sur le tracé alternatif ;
- Deux observations ont mentionné une demande de pose d'un mur anti-bruit transparent ;
- Sept observations ont été faites pour demander le passage des convois au centre de la zone du technicentre ;
- Le réaménagement stratégique de la ville ;
- La préservation de la qualité de vie ;
- La préservation écologique ;
- Le tracé de contournement par l'Est qui permettrait la réalisation d'une nouvelle voie ferrée reliant le port de Calais en dehors du centre-ville.

Chaque observation a fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage.

SNCF Réseau travaille à réduire l'impact pour les riverains, notamment en termes de bruit et de vibrations. SNCF Réseau s'engage à poursuivre le dialogue avec le territoire en menant tous les six mois une réunion publique d'information.

Les réponses de SNCF Réseau ont fait l'objet d'un mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur. Ce mémoire est intégré au rapport d'enquête du commissaire enquêteur et rendu public.

### III – ENGAGEMENTS DE SNCF RESEAU ET CONCLUSIONS

#### a - Les engagements de SNCF Réseau au titre de l'étude d'impact

Les engagements de SNCF Réseau sont repris :

- Dans le dossier d'enquête publique ;
- Dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale n° Ae 2021-55 de SNCF Réseau intégré au dossier d'enquête publique ;
- Dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur.

Ils visent à éviter et réduire les impacts de l'opération sur l'environnement. Ces engagements sont résumés ci-après.

Au titre des mesures ERC (éviter, réduire, compenser), SNCF Réseau a pris des engagements concernant la phase travaux et la phase d'exploitation dans le dossier d'étude d'impact final que l'on peut résumer ainsi.

#### En phase chantier

##### Mesures concernant les eaux et le sol

- En cas d'utilisation d'installations fixes, les locaux de chantier seront équipés d'un dispositif de fosses étanches pour la récupération des eaux usées et de toilettes chimiques ;
- Les opérations d'entretien et de ravitaillement des engins de chantier seront réalisées sur des aires étanches aménagées et munies d'un déshuileur et d'un bassin provisoire étanche de 40 m<sup>3</sup> destinés à stocker une éventuelle pollution accidentelle, situées hors zone inondable. Les déshuileurs seront curés dès que nécessaire et les produits de curage seront évacués vers les filières de traitement adaptées ;
- La zone de parking sera étanchéifiée par une membrane géotextile (enlevée en fin de chantier) ;
- Les produits dangereux (produits d'entretien des engins) seront stockés sur des rétentions couvertes, qui seront fermées en dehors des heures de fonctionnement du chantier pour éviter tout risque d'intrusion et de pollution pour donner suite à un acte de malveillance. Les zones de chantier seront par ailleurs interdites au public ;
- Les déchets produits par le chantier seront stockés dans des contenants spécifiques, si besoin sur rétention - tout dépôt sauvage sera interdit ;
- Le matériel et les engins feront l'objet d'une maintenance préventive portant en particulier sur l'étanchéité des réservoirs et des circuits de carburants et lubrifiants ;

- Des consignes de sécurité spécifiques au chantier seront établies pour éviter tout accident, de type collision d'engins ou retournement ;
- Un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) sera établi.

Concernant la gestion des eaux superficielles, en complément des mesures indiquées ci-dessus, SNCF Réseau s'est engagée à mettre en œuvre les mesures préventives suivantes :

- Réalisation d'installations provisoires de collecte des eaux pluviales, de type fossés ;
- Compactage des zones terrassées avant toute absence prolongée de l'entreprise sur le chantier ainsi qu'avant tout épisode pluvieux ;
- Installation au point situé le plus en aval des zones de chantier de filtres simples ou zones de décantation dans le cas où les matériaux ne permettraient pas de compactage ;
- Installation de fosses de lavage.

#### Mesures concernant le milieu naturel

Le projet entrainera des impacts non évitables sur diverses espèces protégées présentes au sein des pistes ou du ballast de la voie ferrée (Linaire couchée et Panicaut champêtre notamment) et nécessitera donc la réalisation d'un dossier de dérogation au titre de l'Article L411-2 du Code de l'environnement.

Ce dossier, en cours de rédaction, précisera les mesures spécifiques à prendre au regard du milieu naturel et la durée de leur suivi. Dans ce cadre, SNCF Réseau proposera la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Eviter les secteurs présentant des enjeux forts pour la flore, les habitats naturels et la faune ;
- Evaluer les possibilités de préservation des stations d'espèces végétales protégées ou patrimoniales en fonction des contraintes techniques du projet (balisage des espèces d'intérêt situées à proximité des emprises travaux et pouvant être préservées, balisage des espèces d'intérêt au niveau des bases travaux ...) ;
- Eviter la « zone Goélants » située sur le site Umicore, quelle que soit la variante retenue dans la suite de l'opération ;
- Restauration / création d'habitats favorables aux espèces végétales d'intérêt impactées pour leur réimplantation (délaissés/emprises ferroviaires disponibles...) ;
- Récolte de graines et réensemencement au sein d'habitats favorables (notamment pour les espèces annuelles comme la Linaire couchée), sous couvert de l'obtention de la dérogation à l'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats ;
- Déplacement d'espèces avec leur substrat sous forme de dalles et réimplantation au sein d'habitats favorables (notamment pour les espèces vivaces comme le Panicaut champêtre), sous couvert de l'obtention de la dérogation à l'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats ;
- Prise en compte des espèces végétales exotiques envahissantes pendant la phase chantier (protocole d'arrachage / fauchage...) ;
- Mise en place d'une gestion adaptée au sein des zones de compensation.

SNCF Réseau s'engage à un suivi écologique du chantier par la désignation d'un écologue durant le chantier. Cet écologue aura pour mission de mettre en œuvre un balisage des secteurs sensibles, sensibiliser les entreprises travaux et accompagner la mise en place des mesures compensatoires.

Un suivi écologique post-chantier sera également effectué de manière à évaluer la réussite des mesures mises en œuvre.

#### Mesures concernant les activités humaines

- Informer le public sur le déroulement des travaux afin de permettre aux quartiers de fonctionner de manière satisfaisante malgré les perturbations apportées à la circulation des automobiles et de minimiser la gêne des travaux pour les riverains, habitants ou commerçants ;
- Réduire les impacts acoustiques pendant la durée des travaux par l'utilisation d'engins et matériels de chantier conformes aux normes en vigueur (possession de certificats de contrôle) ;
- Minimiser les risques d'accident impliquant des tiers dans l'emprise chantier par la mise en place d'une signalisation spécifique du chantier et l'interdiction physique au public des accès chantier en dehors des heures ouvrées ;
- Rechercher la mise en place de coupures de circulations routières les plus courtes possibles, coupures qui feront l'objet d'arrêtés municipaux et d'information au public ;
- Mise en place d'itinéraires de déviation qui tiendront compte des gabarits des circulations routières ;
- Collecter, trier et stocker dans des bennes bâchées implantées sur le site les déchets et débris générés pendant les travaux, et les éliminer par une ou plusieurs filières d'élimination des déchets adaptées et agréées.

L'ensemble des mesures en phase travaux mises en œuvre par SNCF Réseau sont détaillées à l'article 6.2 de l'étude d'impact.

#### En phase d'exploitation

Au titre des dispositifs de protection des riverains à la voie mère de Calais, SNCF Réseau s'est engagée à mettre en œuvre les dispositifs suivants.

#### Mesures concernant le milieu naturel

- Entretien et suivre les habitats favorables aux espèces végétales d'intérêt impactées par leur réimplantation (délaissés/emprises ferroviaires disponibles ...) dans le cadre du projet ;
- Mettre en place une gestion et un suivi adaptés au sein des zones de compensation ;
- Suivi écologique post-chantier de manière à évaluer la réussite des mesures mises en œuvre (estimation des taux de reprise des espèces protégées ou patrimoniales déplacées ou réensemencées...).

### Mesures concernant les activités humaines

- Afin de limiter l'impact acoustique du projet en phase exploitation sur les riverains, il est prévu la mise en place de murs acoustiques et/ou des renforcements d'huisseries et/ou en fonction des secteurs ;
- Afin d'anticiper le traitement des nuisances acoustiques au niveau de la rue Duguay-Trouin, mise en œuvre des mesures de renforcement des huisseries sur ce secteur dans le cadre de la phase 1 de l'opération, sans attendre les travaux qui seront réalisés en phase 2 ;
- Il est prévu la pose d'un tapis anti-vibratile sur le tronçon concerné par du renouvellement de la voie et du ballast (RVB) pour limiter les nuisances vibratoires pour les riverains ;
- Prise en considération de la charte d'engagement SNCF Réseau relative à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques, charte 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 et interdit l'utilisation de ces produits en fonction des distances entre la parcelle bâtie et la limite de propriété SNCF Réseau.

L'ensemble des mesures en phase exploitation mises en œuvre par SNCF Réseau sont détaillées à l'article 6.3 de l'étude d'impact.

#### **b - Les conclusions de l'enquête publique**

**Le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique a émis le 20 janvier 2022 un avis favorable sans réserve à la 1<sup>ère</sup> phase de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais.**

Cet avis favorable est accompagné des trois recommandations suivantes :

- 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 ;
- Le commissaire enquêteur recommande un suivi particulier des travaux anti vibratoires qui auront été réalisés 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 le cadre des travaux qui vont être réalisés, soit lors de la rénovation de la voie ferrée dans ce secteur
- Le commissaire enquêteur recommande de respecter l'engagement que SNCF Réseau a pris tant dans le dossier d'enquête que lors des réponses faites aux contributions 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.

### c – Les engagements complémentaires de SNCF Réseau à la suite de l'enquête publique

Considérant les recommandations du commissaire enquêteur, SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les dispositions suivantes :

L'efficacité des mesures anti-bruit et anti-vibrations mises en œuvre sera vérifiée à l'issue des travaux par des mesures de campagne adaptées. Dans le même temps, des mesures vibratoires seront également menées sur le secteur du technicentre afin de comparer les niveaux relevés par rapport à l'étude initiale.

SNCF Réseau intégrera à son programme de remplacement de menuiseries, pour les logements concernés, les pièces initialement non éligibles. Ainsi, les pièces d'habitation situées en face de la voie ferrée, hors pièces d'eau (salle de bains, salle de douche et WC) et vérandas, seront intégrées au programme de l'opération.

La gêne occasionnée par les klaxons au niveau des passages à niveau piéton n°84 et n°161 sera totalement supprimée dans le cadre de l'opération. SNCF Réseau mettra en service des avertisseurs lumineux au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022. Ils permettront ainsi aux conducteurs de trains de ne plus utiliser leurs avertisseurs sonores à chaque passage.

Enfin, SNCF Réseau s'engage à poursuivre les réunions publiques d'information à un rythme semestriel conformément à l'engagement pris lors des réunions de 2021.

Conformément à la décision de SNCF Réseau du 28 octobre 2021 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration de projet pour les travaux de la phase 1 de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais, une copie du rapport et des conclusions a été adressée à la mairie de Calais. Il sera tenu à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Les documents sont également publiés pendant une durée d'un an sur le site internet du registre numérique (<https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-voie-mere-calais>) et sur le site internet du projet (<https://www.sncf-reseau.com/fr/voie-mere-calais>).

## IV - CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET PAR SNCF RÉSEAU

La déclaration de projet répond aux exigences des dispositions de l'article L126-1 du Code de l'environnement. Celui-ci prévoit que, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages ne donnant pas lieu à déclaration d'utilité publique fait l'objet d'une enquête publique, SNCF Réseau responsable du projet se prononce par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée.

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions des articles L 123-1-A à L 123-18 et R 123-1 à R 123-27 du code de l'environnement.

Faisant suite à l'avis favorable sans réserve du commissaire enquêteur, SNCF Réseau décide :

**Article 1 :** La phase 1 de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais telle que décrite ci-avant dans le présent document, portée par SNCF Réseau, et portée à l'enquête publique, est déclarée d'intérêt général au sens de l'article L 126-1 du code de l'environnement. La présente décision vaut déclaration de projet conformément aux dispositions des articles L 126-1 du Code de l'environnement et L 2111-27 du code des transports.

**Article 2 :** Conformément aux dispositions de l'article L 122-1-1 du Code de l'environnement, SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les prescriptions, les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Ces mesures sont présentées dans le chapitre III de la présente déclaration ;

**Article 3 :** SNCF Réseau s'engage à la réalisation et au suivi des mesures d'évitement et de réduction des impacts qui lui incombent, telles quelles sont décrites dans le chapitre III de la présente déclaration ;

**Article 4 :** La présente décision sera affichée en mairie de Calais et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du département du Pas-de-Calais ainsi qu'au bulletin officiel de SNCF Réseau consultable sur son site internet (<https://www.sncf-reseau.com/fr/bulletins-officiels>).

Conformément à l'article R. 421-1 du code de la justice administrative, la Déclaration de projet est susceptible d'un recours pour excès de pouvoir dans un délai de 2 mois à compter de sa publication devant le tribunal administratif compétent par les personnes concernées.

Fait à Saint-Denis, le 9/3/2022 | 21:08:58 CET

La directrice générale adjointe  
Clients et Services,

DocuSigned by:  
A handwritten signature in black ink that reads 'DELON Isabelle'.  
05A2A0A1D5E3453...  
Isabelle DELON