

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

10/09/2018

Dossier complet le :

10/09/2018

N° d'enregistrement :

2018-0182

1. Intitulé du projet

Réalisation d'une aire complémentaire de stationnement de véhicules à la gare de Calais-Fréthun

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté d'Agglomération du Calaisis - Grand Calais Terres et Mers

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Madame Natacha BOUCHART - Présidente -

RCS / SIRET

2 4 6 2 0 1 1 4 9 0 0 0 1 9

Forme juridique

Communauté d'Agglomération

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39 a	Emprise au sol 23 275 m ²
41 a	Aires de stationnement ouvertes au public de 641 places

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Extension du parking de la gare Calais-Fréthun.

Création d'un parking paysager comprenant 641 places jouxtant le parking existant de 575 places réalisées lors de la construction de la gare.

Ce projet est situé sur un remblai réalisé également lors de la construction de la gare.

Ce projet comprend la construction des voiries, des aires de parking tout public et PMR, la gestion douce des eaux, l'intégration paysagère du site et le paysagement de l'ouvrage.

Le traitement des accès piétons ainsi qu'une mise aux normes des accès PMR.

Est également compris dans ce projet, la signalétique et la gestion dynamique des stationnements, la gestion douce et durable de l'éclairage, l'implantation d'un mobilier urbain en harmonie avec le projet et le site.

4.2 Objectifs du projet

- Répondre à l'accroissement de la fréquentation de la gare Calais-Fréthun et de ce fait à la forte augmentation de la présence de véhicules sur un parking existant disposant de 575 places.
- Pour les déplacements journaliers (Travailleurs, étudiants ...). Parking ayant une fonction principale de parking relais pour les habitants de la Communauté d'Agglomération et du pays du Calaisis.
- Permettre une gestion simple et efficace du stationnement.
- Fluidifier le trafic et sécuriser les déplacements des piétons.
- Mettre aux normes PMR les accès du parking vers la gare.
- Paysager le site et l'aménagement à venir dans le cadre d'une gestion environnementale forte et durable.
- Répondre au développement d'utilisation de la gare en tant qu'infrastructure d'échange importante pour le territoire.
- Favoriser les liens des projets en cours avec le développement de la Briquetterie et le projet Heroic Land.
- Intégrer : gare de Frethun = pôle d'échange renforcé

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Suite à une implantation des ouvrages par un géomètre, les terrassements seront réalisés à la pelle mécanique et au bull pousseur.

Les terrassements des noues et modelés paysagers seront également réalisés à la pelle mécanique, les finitions pour le traitement paysager des formes et modelés seront finalisés manuellement ou avec une mini-pelle et un micro-tracteur.

Les réseaux, voiries et aires de stationnement seront réalisés suite aux terrassements et au traitement mécanique des sols et fondations.

Le choix des matériaux se porte sur l'enrobé pour les voiries et le pavé drainant pour les aires de stationnement.

La pose des candélabres, du mobilier urbain, de la signalétique et le paysagement clôturera la construction de cet ouvrage.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La mise en place lors de la conception du projet d'une gestion dynamique des aires de stationnement facilite la gestion des flux.

L'engagement de la collectivité dans le cadre "Zéro Phyto" et d'une gestion différenciée des espaces verts.

L'organisation et la mise en place lors de la conception d'une organisation des déplacements piétons tout public et PMR permet une gestion simple de ces déplacements.

Une prise en compte de l'information aux usagers s'incré également dans ce cadre.

- Information liée aux transports en commun.
- Information liée aux horaires des trains, bus et autres modes de déplacements.
- Information dynamique des aires de stationnement disponibles et de leurs localisations.
- Information et signalisation efficaces sur la fonction de chaque zone (Dépose minute, taxis, parkings, bus...)

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

PA (Permis d'aménager)

DLE (Dossier de Loi sur l'Eau)

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface du site	23 275 m ²
Chaussée	10 413 m ²
Parking drainant	8 442 m ²
Espaces verts (arbres, massifs arbustifs et engazonnement)	3 402 m ²
Places PMR	248 m ²
Cheminement	770 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Gare de Calais-Fréthun
62 185 FRETHUN

Coordonnées géographiques¹

Long. 1° 80' 70" 67 Lat. 50° 90' 06" 38

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b); c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Point d'arrivée :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Communes traversées :

Fréthun (62)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche est de type I 310030087 - Prairie de la Ferme des Trois sapins, site situé à environ 1,8 km de l'aire d'étude (voir annexe A).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé dans une zone montagneuse.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone d'étude n'est pas couverte par un arrêté de protection biotope, le site le plus proche se situe à environ 5 km (voir annexe B).
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé sur le territoire d'une commune littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les limites du PNR Caps et Marais d'opale sont situés à 4 km environ du site (voir annexe C).
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les territoire n'est pas concerné par un Plan de Prévention du Bruit (voir annexe D).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun monument historique ou immeuble protégé n'est présent sur le territoire de la commune de Fréthun.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par les zones humides principalement identifiées dans le 'Haut bassin versant' du SAGE de l'Aa (voir annexe E).

<p>Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Un PPRI a été prescrit sur la commune pour les risques de ruissellement et coulée de boues, par une crue à débordement lent de cours d'eau et par remontées de nappes naturelles (voir annexe F).</p> <p>PPRI dit "Pieds de coteaux" porté par la DDTM est en cours d'élaboration. Les cartes d'aléa montrent que le projet se situe en dehors des axes de ruissellement présents sur la commune.</p> <p>Pas de PPRT : la commune n'est pas concernée par des risques technologiques majeurs liés aux installations industrielles, classées pour la protection de l'environnement en matière industrielle, dites "SEVESO".</p>
<p>Dans un site ou sur des sols pollués ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site n'est pas identifié ni sur l'inventaire BASOL ni sur l'inventaire BASIAS (voir annexe G).</p>
<p>Dans une zone de répartition des eaux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucune zone de répartition des eaux n'est recensée sur le site ou ses abords.</p>
<p>Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Annexe H</p>
<p>Dans un site inscrit ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun site inscrit n'est recensé sur le site d'étude et bien au delà.</p>
<p>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</p>	<p>Oui</p>	<p>Non</p>	<p>Lequel et à quelle distance ?</p>
<p>D'un site Natura 2000 ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à environ 4 km de l'aire d'étude SIC - FR3100477 - Falaises et pelouses du Cap Blanc Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du Mont de Couple (voir annexe 6).</p>
<p>D'un site classé ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site classé le plus proche correspond aux sites des Caps Blanc Nez et Gris Nez, de la baie de Wissant et des dunes de la Manche, il se situe à 6 km environ au nord-ouest du site d'étude (voir annexe B).</p>

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de prélèvement d'eau dans la nappe.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet privilégie un système de déblai/remblai afin de n'être ni excédentaire ni déficitaire en matériaux.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet privilégie un système de déblai/remblai afin de n'être ni excédentaire ni déficitaire en matériaux.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Actuellement zone de remblai limoneux datant de la construction de la gare dans les années 90.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à environ 4 km de l'aire d'étude SIC - FR3100477 - Falaises et pelouses du Cap Blanc Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du Mont de Couple (voir annexe 6).

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Terrain en remblai non exploité depuis l'origine intégré à l'aménagement initial de la gare.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> - Commune concernée par le risque lié aux munitions anciennes de guerre. - Commune concernée par le risque lié au Transport de Matières Dangereuses. - Une Installation classée pour la Protection de l'Environnement la coopérative agricole Sté SCA LA FLANDRE, Rue Principale. - Pas de PPRT : la commune n'est pas concernée par des risques technologiques majeurs liés aux installations industrielles, classées pour la protection de l'environnement en matière industrielle, dites "SEVESO". - Pas de risque lié aux installations industrielles.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le risque "Retrait et gonflement des argiles" est identifié aléa à priori faible à hauteur du site d'étude et bien au delà (annexe I).</p> <p>Le risque d'inondation par remontée de nappes est identifié d'aléa à sensibilité très faible sur le site (annexe F).</p> <p>PPRI dit "Pieds de coteaux" porté par la DDTM est en cours d'élaboration.</p> <p>Aléa sismique de niveau faible (2).</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'extension du parking vise à organiser les flux et déplacements actuels sources de dysfonctionnements sur le secteur de la gare. Ainsi la réflexion globale engagée par Grand Calais Terres et Mers, la région et la SNCF a pour objet d'encourager la multimodalité, l'augmentation du trafic projetée est essentiellement à rattacher à l'augmentation de flux de voyageurs prévus dans les années à venir comme l'ont mises en évidence les études engagées par la région et la SNCF. (Annexe M)
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les effets sur le bruit seront essentiellement assimilés aux circulations supplémentaires.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible d'engendrer des nuisances olfactives.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas générateur de vibration.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aménagement est susceptible de générer un peu d'émissions lumineuses. Celles-ci seront notamment liées à l'éclairage de l'extension du parking. Modèle économique et durable, de faible hauteur, avec halo lumineux exclusivement vers le sol qui aura une intensité lumineuse différenciée en fonction des heures de la nuit, voire même de l'arrivée des trains.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les effets du projet seront essentiellement assimilés aux circulations supplémentaires générées par l'augmentation du trafic et à attacher au développement des flux de voyageurs en gare dans les années à venir Voir annexe "M"
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est susceptible de produire des déchets non dangereux constitués d'un peu d'ordures ménagères et surtout de déchets verts L'aménagement paysager du projet est conçu plutôt dans le sens de la gestion douce et durable (la gestion différenciée).

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun monument historique ou immeuble protégé n'est présent sur le territoire de la commune de Fréthun. La Leulène (voie Romaine), la station de Fréthun et la Briquetterie (site Gallo-romain) sont des sites archéologiques répertoriés, susceptibles de receler des vestiges encore inconnus. Le site concerné est un remblai limoneux sur plusieurs mètres de hauteur, réalisé lors de la construction initiale de la gare TGV ce qui exclut la découverte de site archéologique.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Implanté sur un remblai enherbé, le projet n'engendre aucun impact négatif sur les activités agricoles, forestières, etc...

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Cumul de flux potentiel sur les accès à la gare, avec le parc d'activités de la Briquetterie en projet et pour lequel a été réalisé une étude d'impact en 2015. Site situé de l'autre côté de la gare TGV.

Ce parc d'activité a pour but de capter une partie de flux piéton lié à la gare.

L'ensemble des flux de véhicules a été géré afin qu'aucun véhicule ne puisse stationner dans cette zone.

Chaque activité présente sur le site de la briquetterie devra gérer ses propres véhicules sur son périmètre.

Dans le cadre du projet "Heroic Land" il a été intégré dans la phase 1B des quais bus pour les navettes conformément aux orientations de l'étude d'impact et l'enquête publique.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

Blank area for describing transboundary effects.

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

- Traitement paysager et environnemental des espaces verts
- Eclairage économe et durable tant en coût qu'en impact lumineux.
- Gestion différenciée des espaces verts
- Gestion alternative des eaux pluviales
- Gestion des déplacements doux et accès PMR.
- Prise en compte des modes de déplacements alternatifs.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

(RD 215 non saturée et environnement de la RD 215 ne subissant pas d'impact sur le trafic).

L'intégration de la gare TGV dans son environnement a été étudiée lors de la création de la gare et cette intégration a été renforcée dans le cadre de la conception de cette extension de parking.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe A : Localisation des zonages d'inventaire à proximité de l'aire d'étude
Annexe B : Localisation des autres zonages de protection du patrimoine naturel à proximité de l'aire d'étude
Annexe C : Périmètre 2013-2025 du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale
Annexe D : Les nuisances sonores / Annexes E : Zone humide
Annexe F : Risque naturel, inondation
Annexe G : Pollution et risques industriels
Annexe H : Captage d'eau potable
Annexe I : Risques de « retrait-gonflement » des sols argileux
Annexe J : Zones Inondées Constatées (ZIC)
Annexe K : Diagnostic multicritère
Annexe L : Etudes d'aménagement du pôle d'échanges multimodal et enquêtes usagers en gare de Calais-Fréthun
Annexe M : Enquêtes fréquentation et stationnement gare de Calais-Fréthun_BVA

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Calais

le, 05 Septembre 2018

Signature



ANNEXE 2 - SITUATION DU PROJET

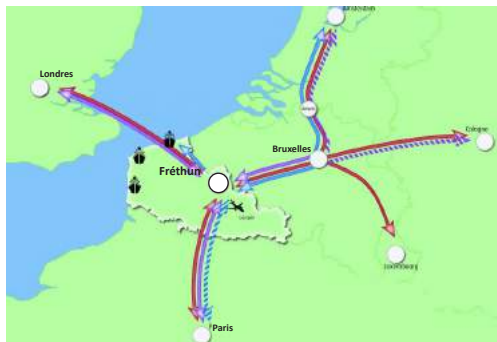
ANNEXE 2 : SITUATION DU PROJET

Commune rurale, positionnée sur le détroit du Pas-de-Calais, la commune de Fréthun constitue un nœud d'échange essentiel entre l'Europe de l'Ouest et le Royaume Uni. A proximité de la cité Europe et du terminal du tunnel sous la Manche qui s'étend en partie sur son territoire, Fréthun abrite la Gare TGV.

Elle dispose d'une situation stratégique et bénéficie d'une excellente accessibilité routière (via l'A16, l'A26) et ferroviaire via la ligne LGV Eurostar.

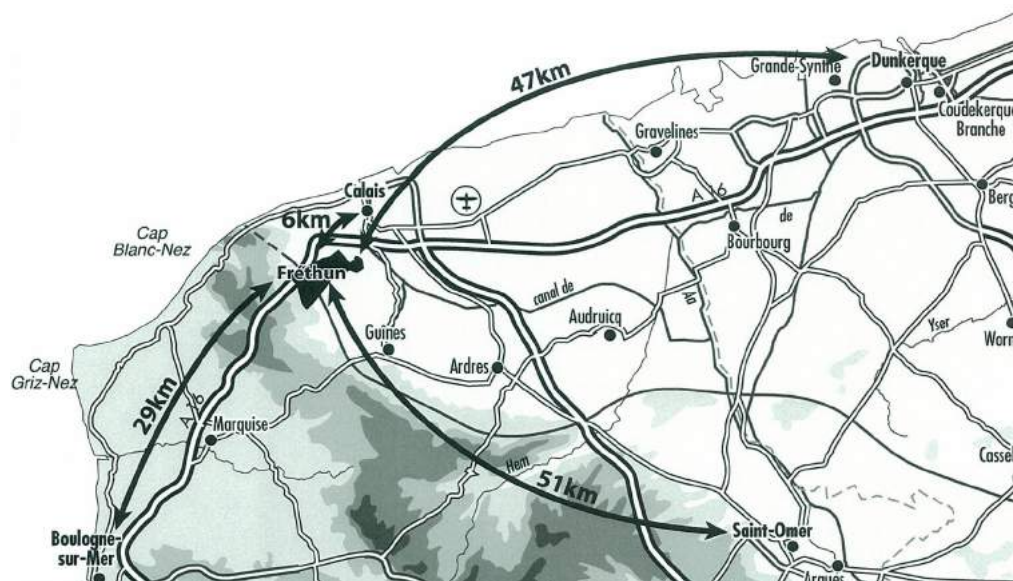
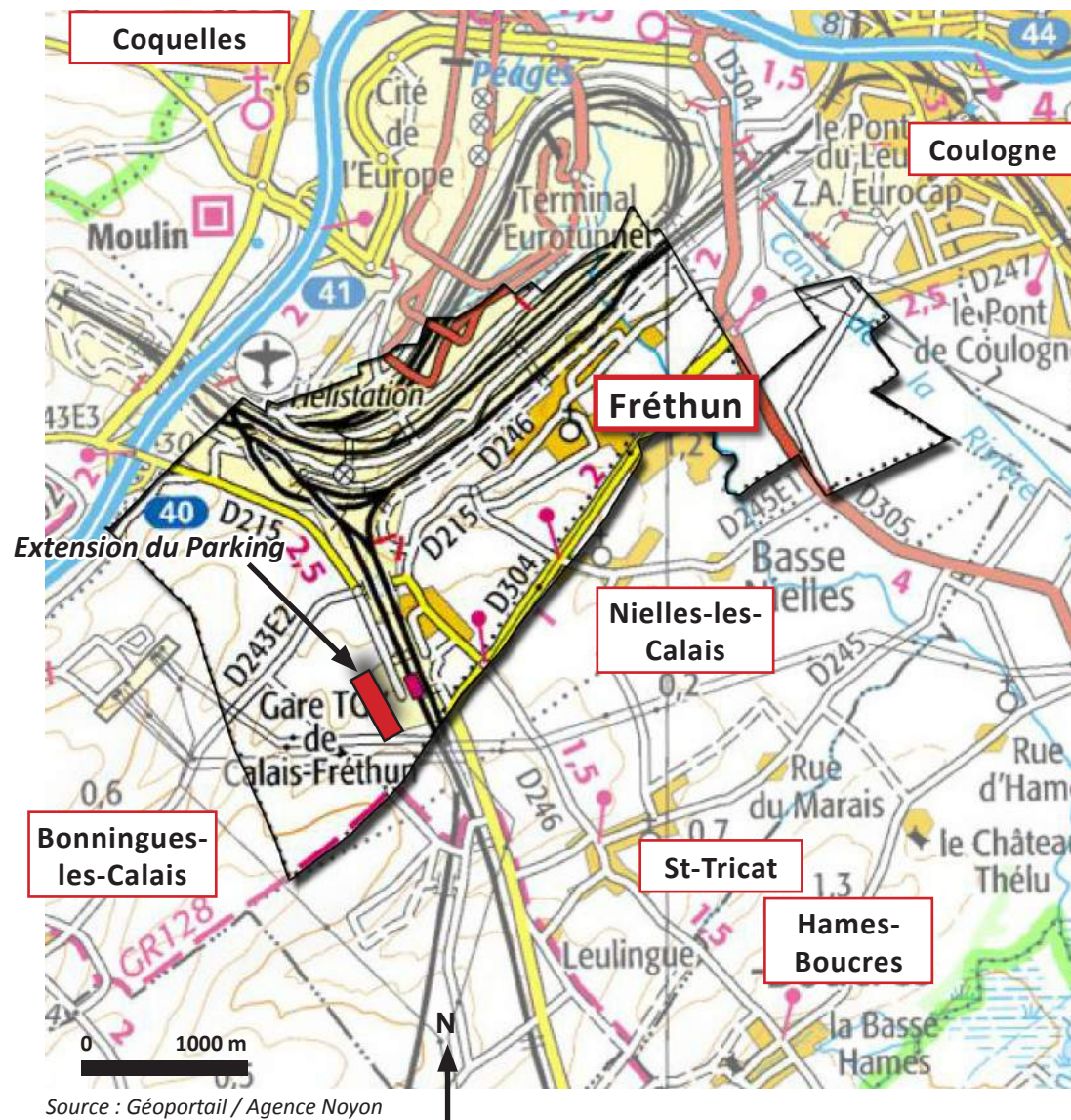
Les communes limitrophes sont :

- ◆ Coquelles à l'est et au nord
- ◆ Calais au nord ouest
- ◆ Nielles-lès-Calais à l'ouest et au sud
- ◆ Bonningues-lès-Calais au sud est



Associée à la communauté de communes du sud-ouest du calaisis, cette commune de 1 293 habitants (*données INSEE 2015*) a su préserver sa ruralité tout en bénéficiant de la dynamique Eurotunnel.

Le projet se situe au niveau de la Gare de Calais-Fréthun, à l'arrière du parking existant.



Source : PLU

**ANNEXES 3 : PHOTOGRAPHIES PERMETTANT DE SITUER LE PROJET DANS
L'ENVIRONNEMENT PROCHE ET DANS L'ENVIRONNEMENT LOINTAIN**

ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES PERMETTANT DE SITUER LE PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT PROCHE

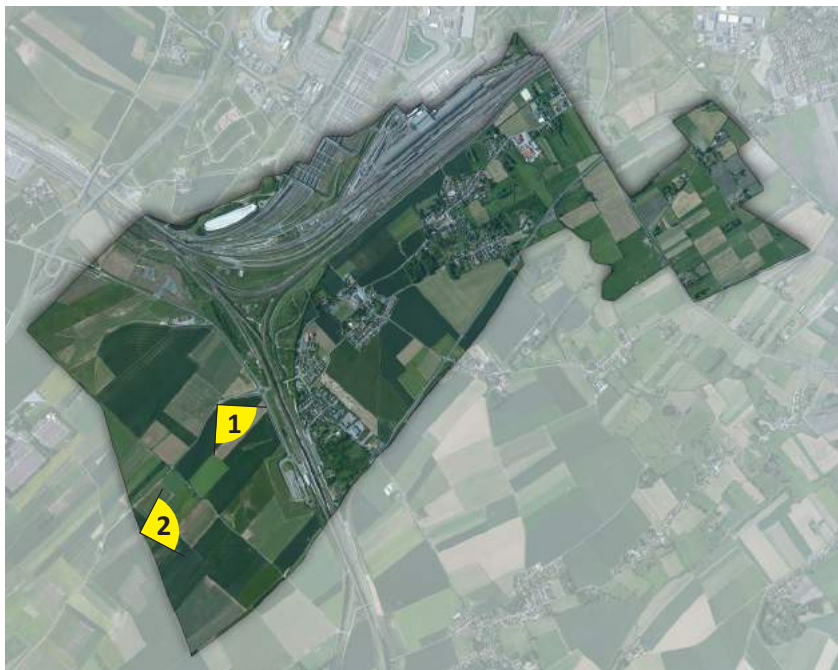


1.



2.

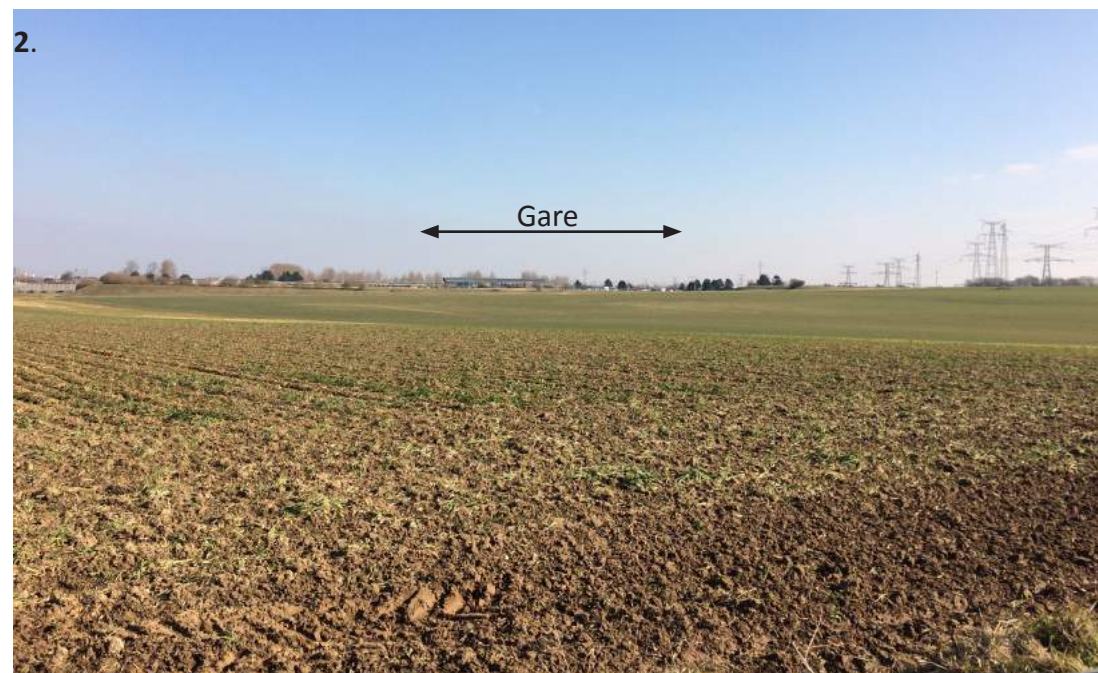
ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES PERMETTANT DE SITUER LE PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT LOINTAIN



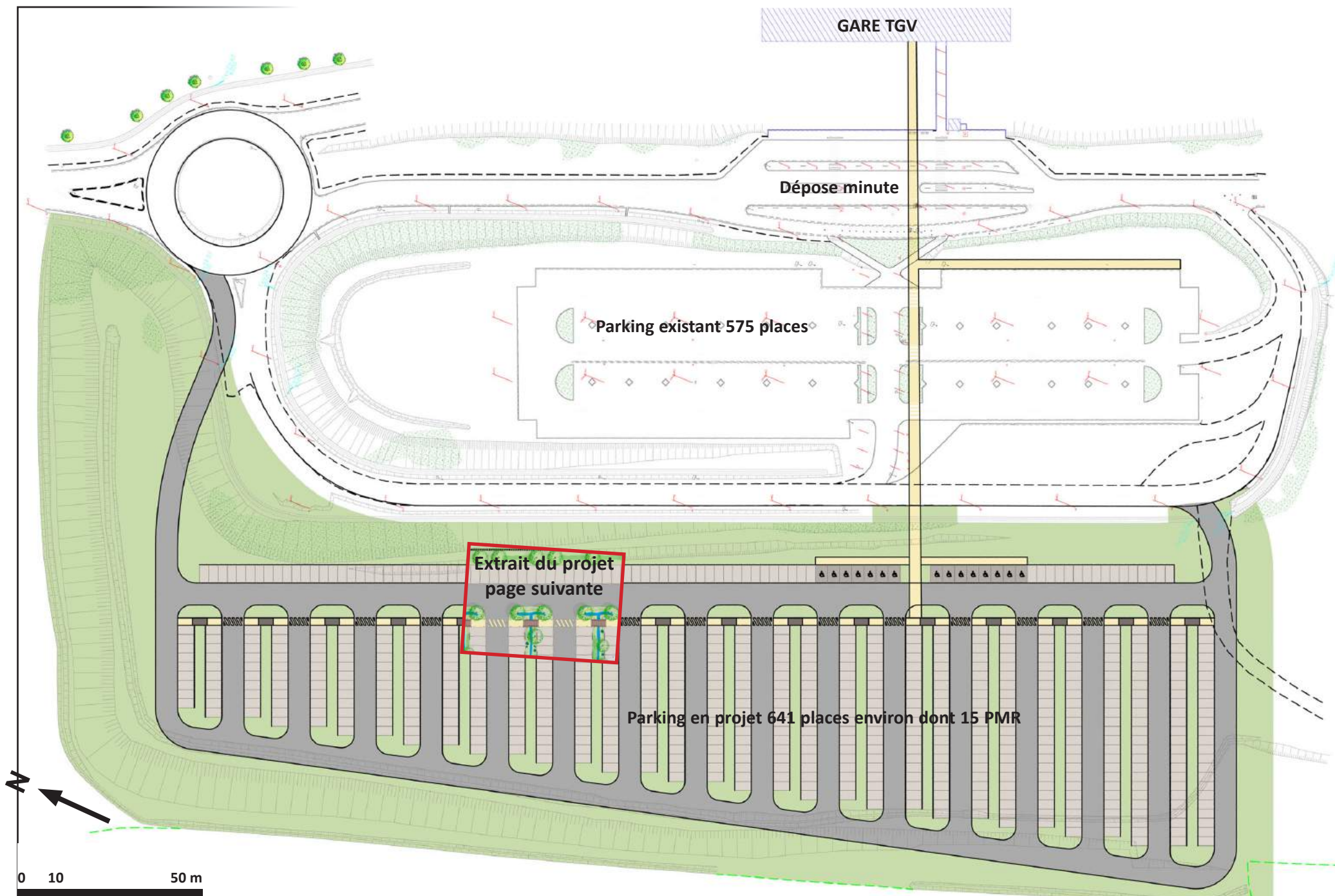
Les coteaux Calaisiens qui s'ouvrent vers les collines du Boulonnais et du Pays de Licques constituent une sorte de triptyque de paysages très complémentaires, reliés les uns des autres par des massifs forestiers.

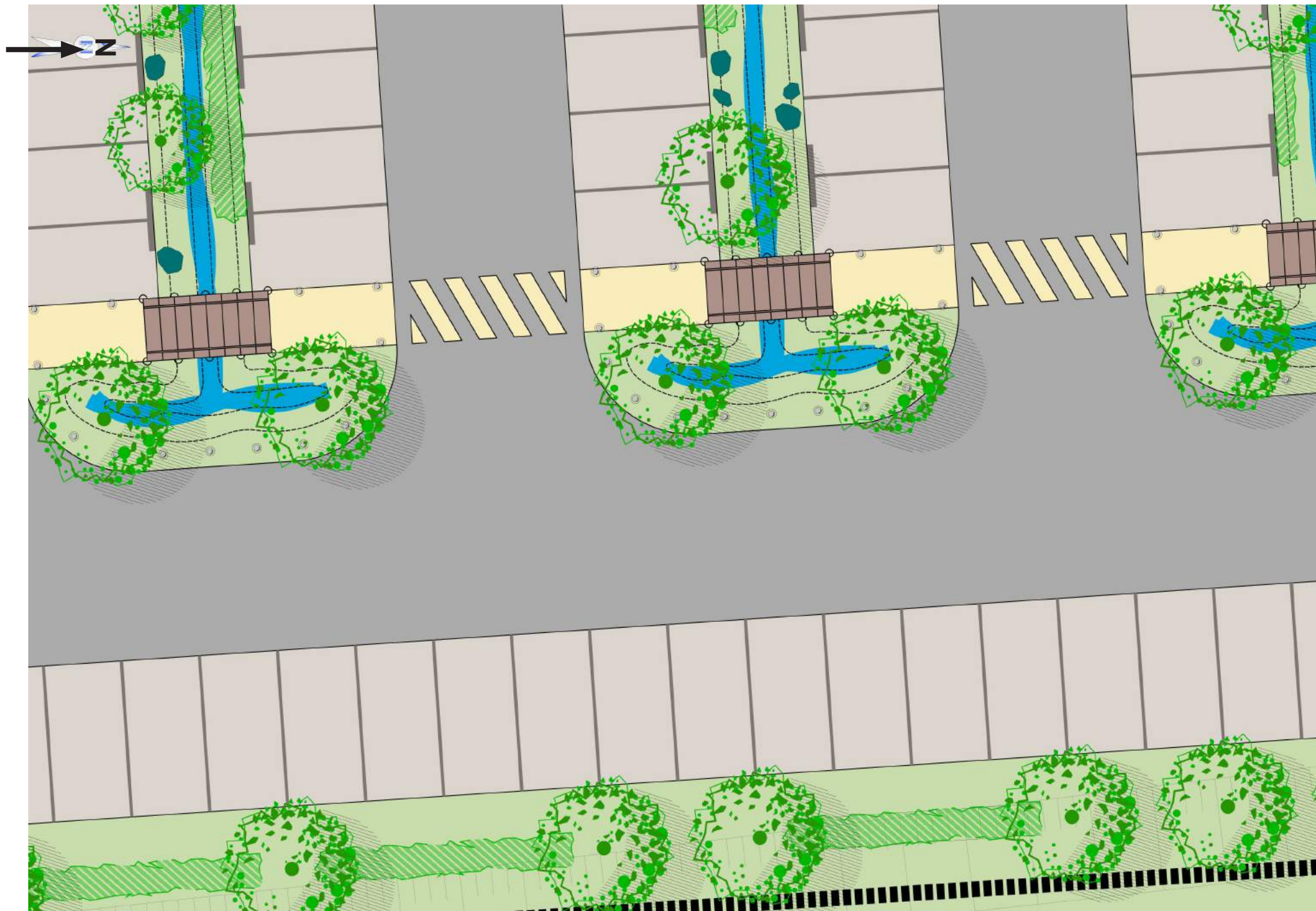
Les coteaux Calaisiens dominent la plaine depuis une large terrasse ouverte sur la côte.

Se sont des paysages sereins, qui offrent des vues brumeuses sur la plaine maritime ou des bouquets d'arbres rythme l'horizon. Les ambiances paysagères du grand paysage régional sont profondément modelées par les perceptions lointaines que proposent ces versants de l'Artois.



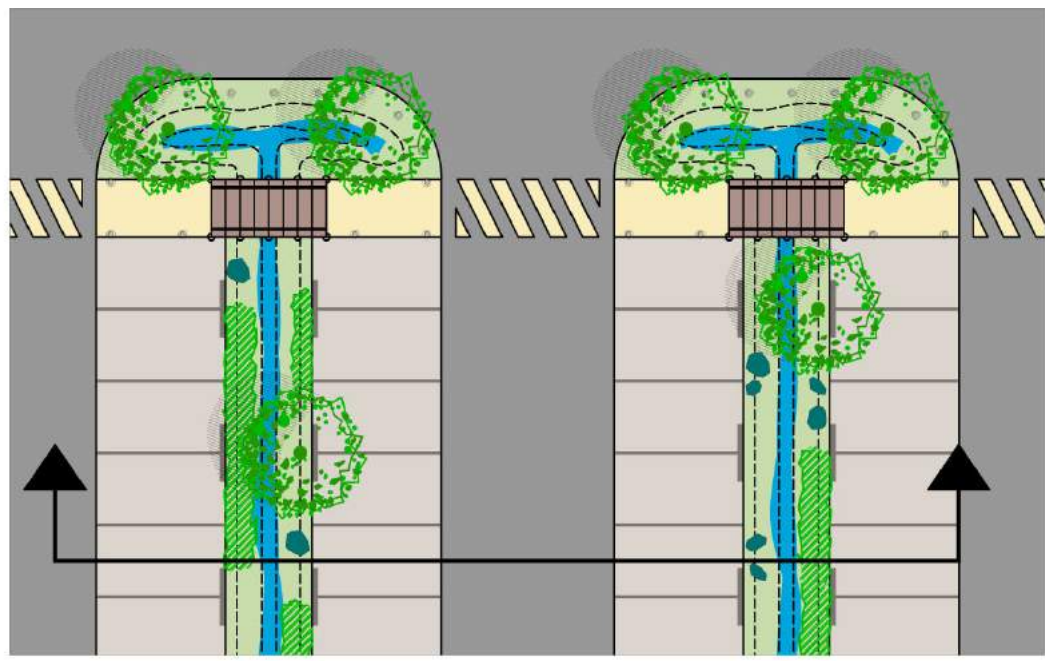
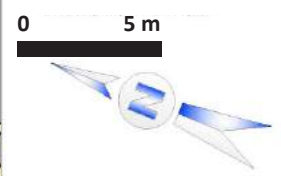
ANNEXES 4 : PLAN DU PROJET



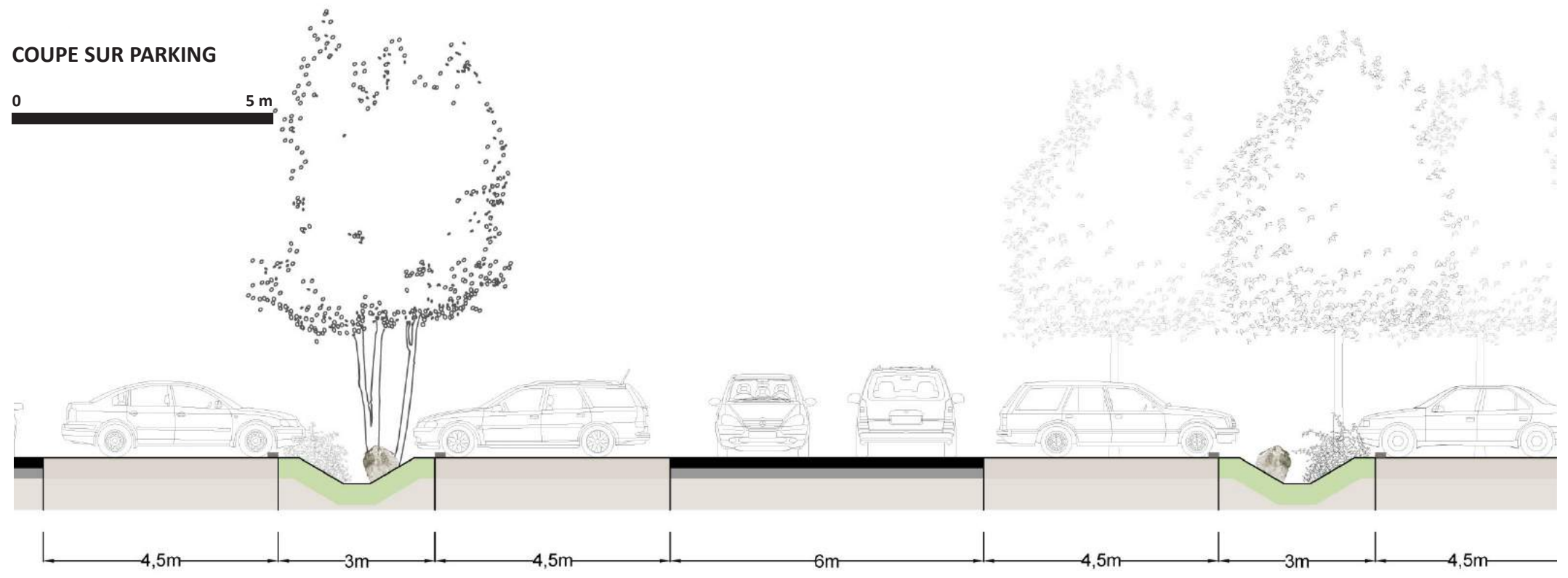


REPÉRAGE DE LA COUPE

ANNEXE 4 : COUPE



COUPE SUR PARKING

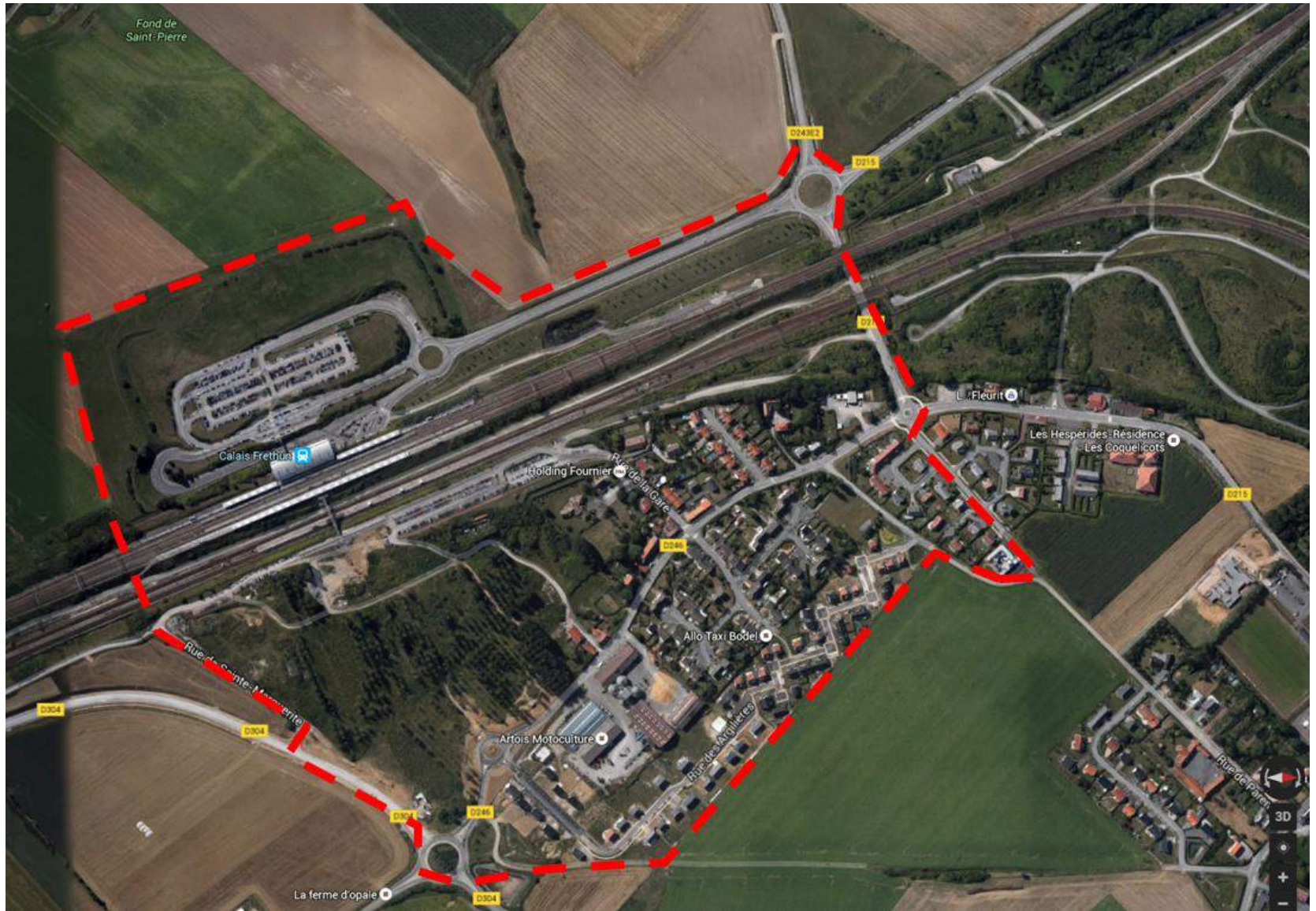


ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS DU PROJET



- Diagnostic multimodal

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

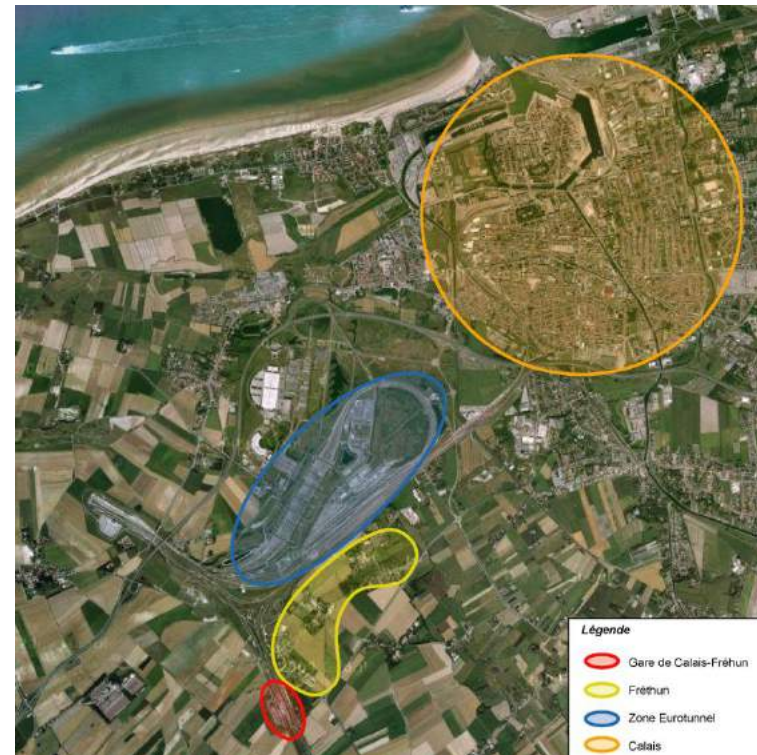


CONTEXTE

- **Gare de Calais-Fréthun a une double vocation:**
 - ➔ Une gare de voyageurs sur la LGV Nord et pour les trains Eurostar à destination de Londres, Bruxelles et Paris.
 - ➔ Une gare TER et TER-GV (lignes de Calais-Ville à Amiens et de Boulogne-Ville à Lille-Flandres), et TGV.



À 7 km au sud-ouest de Calais,
Proximité immédiate Eurotunnel



- Légende
- Gare de Calais-Fréthun
 - Fréthun
 - Zone Eurotunnel
 - Calais

CONTEXTE URBAIN

- Gare jouxtée de terrains agricoles et de quartiers essentiellement pavillonnaires
- ZAC de la Briqueterie
- Equipements communaux concentrés autour de la Mairie à environ 1 km de la gare



Source: AREP Ville, Gares&Connexions, SNCF et Région Nord-Pas de Calais

PROJETS

- Intégration de la commune de Fréthun à Cap Calais en 2017, créant l'opportunité d'englober la gare dans le réseau de bus urbains IMAG'IN (SITAC)



- Projet de parc d'attraction « Heroic Land » au printemps 2019 dans le quartier du Virval à Calais
 - Objectif de 1,5 millions de visiteurs par an
 - Une navette routière devrait être mise en œuvre depuis la gare de Calais Fréthun



- Projet de Métro Transmanche → Etude RoCK
 - Potentiel de fréquentation de la ligne estimé à 550 voyageurs par jour en moyenne
 - Potentielle offre de trois allers-retours quotidiens
 - Respectivement 30 min et 50 min de temps de parcours vers les gares anglaises d'Ashford et Ebbsfleet dans le Kent avec raccordement au réseau ferré britannique
- Projet de parc d'activités tertiaires « La Briqueterie » à Fréthun

PROJET: ZAC PARC D'ACTIVITÉS LA BRIQUETERIE

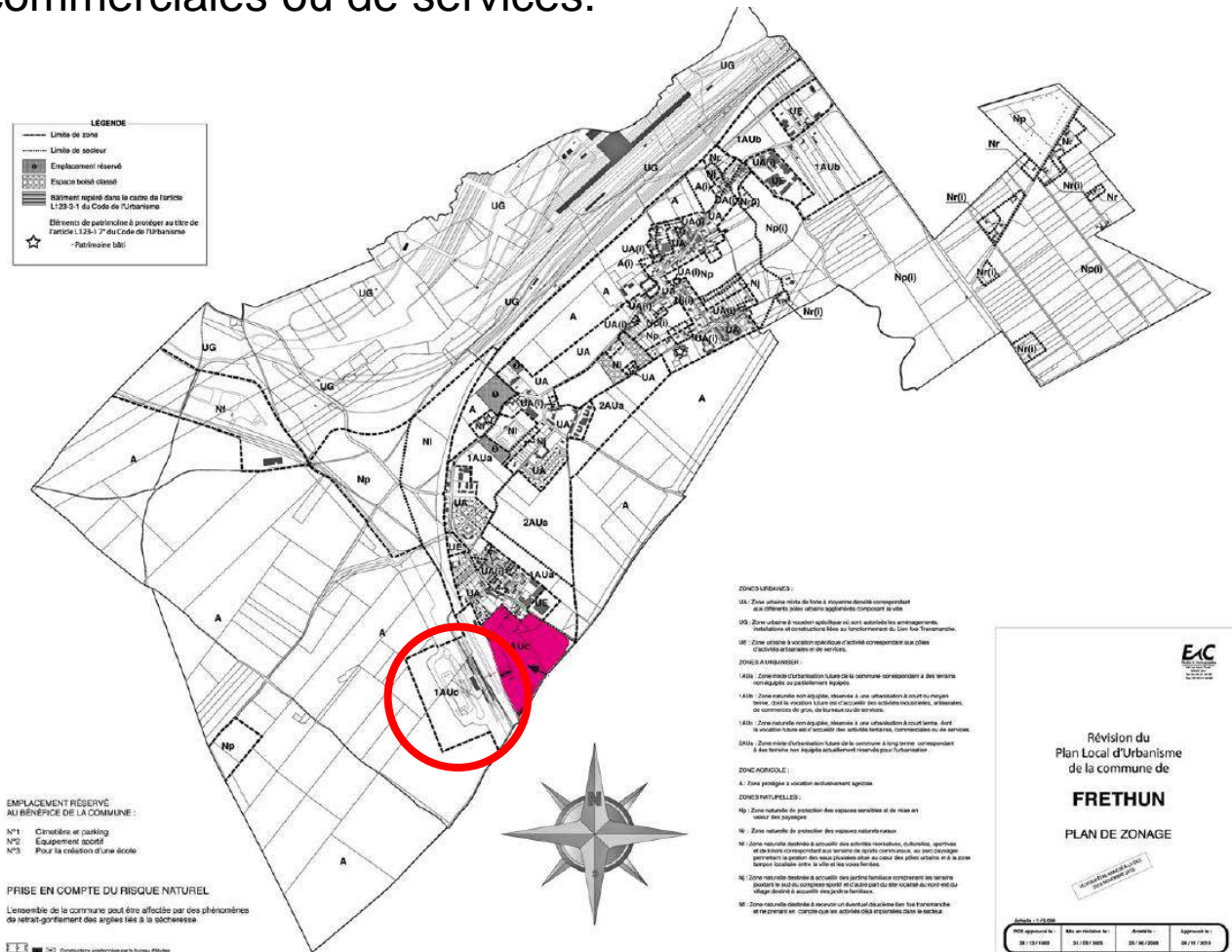
- 9,5 ha organisé autour d'une rue principale prolongée par une esplanade jusqu'à la gare.
- Un arrêt de bus au niveau de l'esplanade.
- L'accès au parking existant se fera par la rue principale de la zone et non plus par la rue de la gare.
- Chaque entreprise devra disposer de parkings propres fermés de barrières afin d'éviter les conflits d'usage avec les usagers de la gare.
- Possibilité d'aménagement d'un parking privé payant (zone économique structurante au SCOT).
- Suppression du terrain vague en bas de la rampe PMR actuellement exploité par du stationnement sauvage (environ 80 voitures stationnées).



Source: Etude d'Impact du Parc d'Activités de la Briqueterie – Agence Noyon – Plan – Verdi

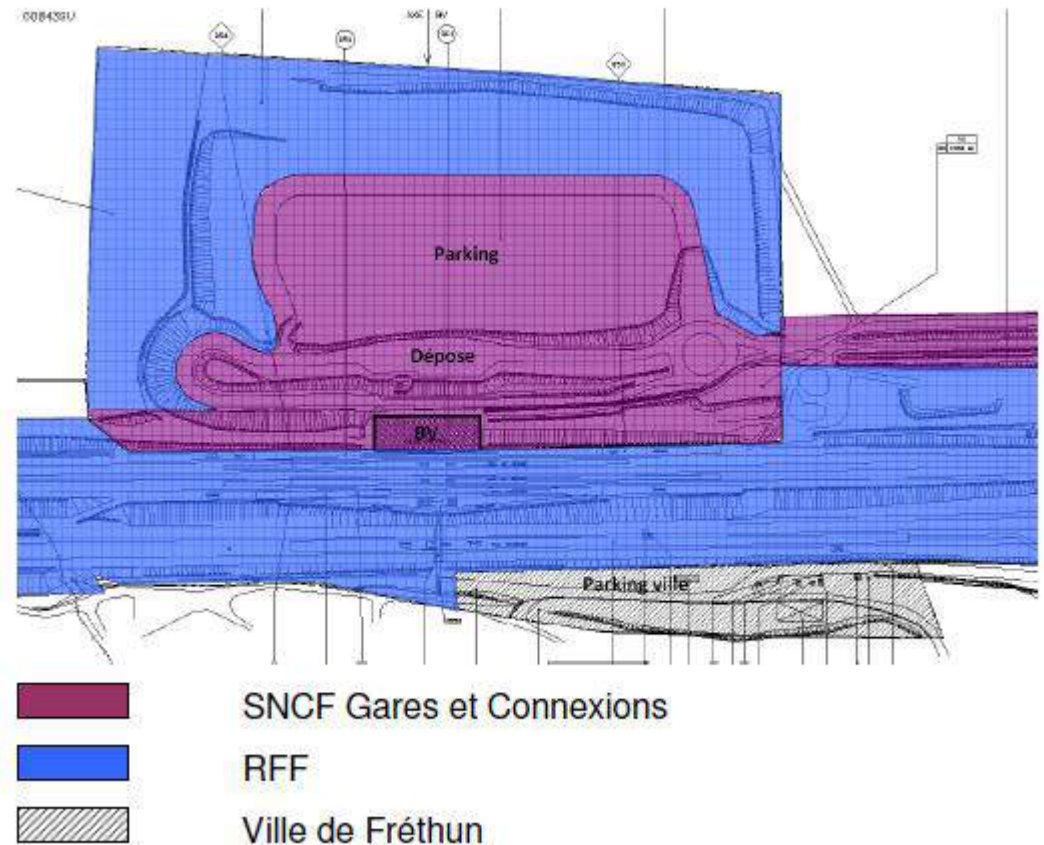
PLAN LOCAL D'URBANISME

- Zone 1auc: zone naturelle non équipée, réservée à une urbanisation à court terme, dont la vocation future est d'accueillir des activités tertiaires, commerciales ou de services.



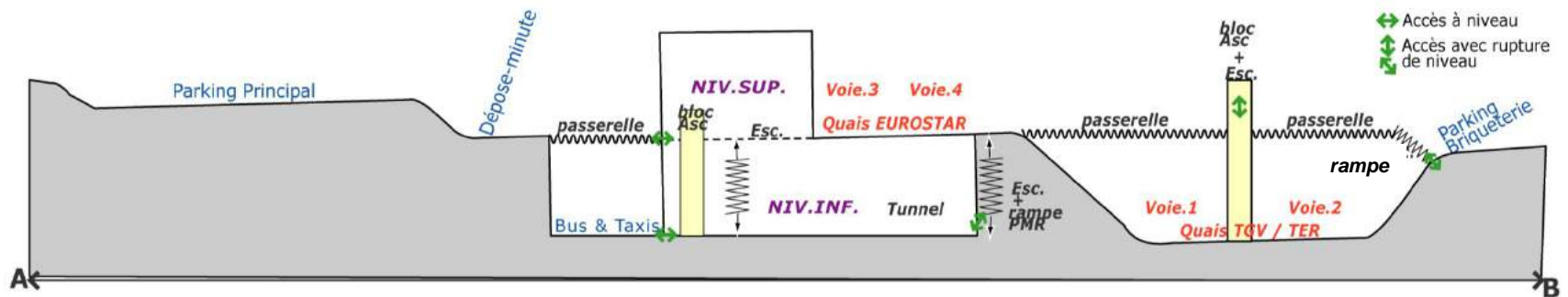
RÉPARTITION DU FONCIER

- Gares et Connexions: terrains accueillant le parking principal et ses voiries d'accès, le dépose-minute et le bâtiment voyageurs
- RFF: terrains sur lesquels les voies ferrées ont été réalisées et terrains entourant le parking principal
- Ville de Fréthun: terrains ayant servi à la mise en œuvre du parking Briqueterie



LES JEUX DE NIVEAUX

- Fonctionnement de la gare sur deux niveaux
- Dénivelé à prendre en compte
- Quais Eurostar et parkings au niveau supérieur
- Autres quais (TER, TGV et TERGV), taxis et locations au niveau inférieur
- Circulations piétonnes s'effectuent sur les deux niveaux



Espace taxi, bus, location vu depuis la passerelle ouest



Rampe voitures et piétons entre parking Briqueterie et passerelle est

LES JEUX DE NIVEAUX – NIVEAU SUPÉRIEUR

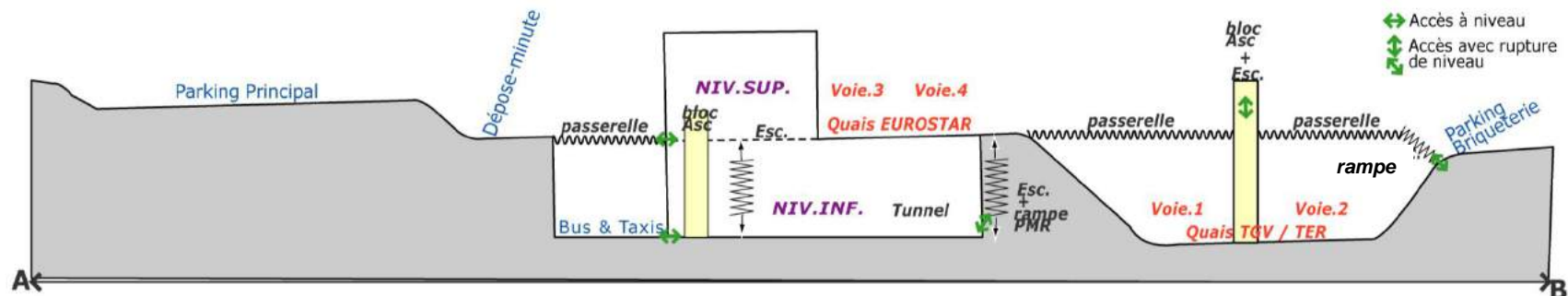
Parking principal



Dépose-minute



Passerelle



BV niveau supérieur



Quais Eurostar



Passerelle



Rampe et parking Briqueterie

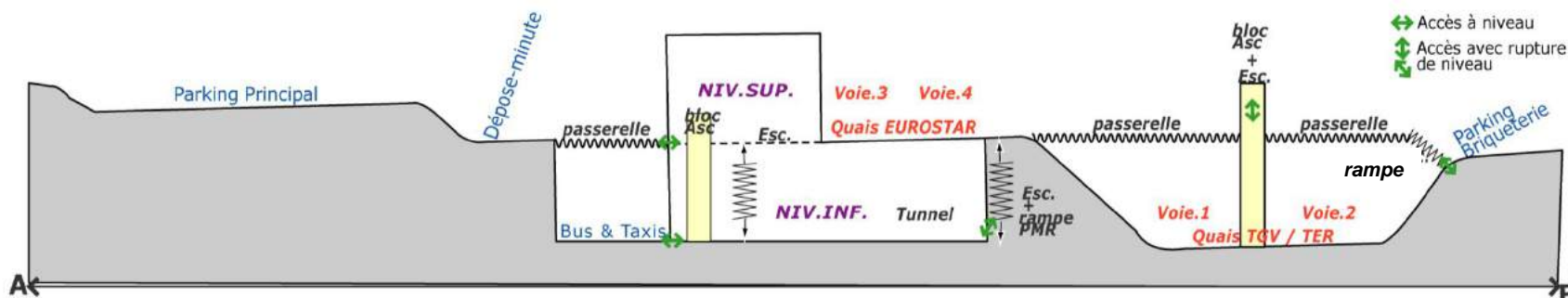


LES JEUX DE NIVEAUX – NIVEAU INFÉRIEUR

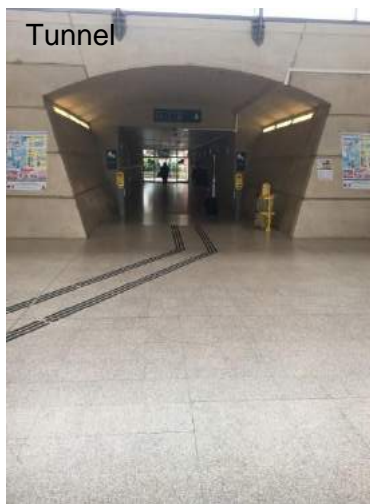
Bus, taxis, loueurs



BV niveau inférieur



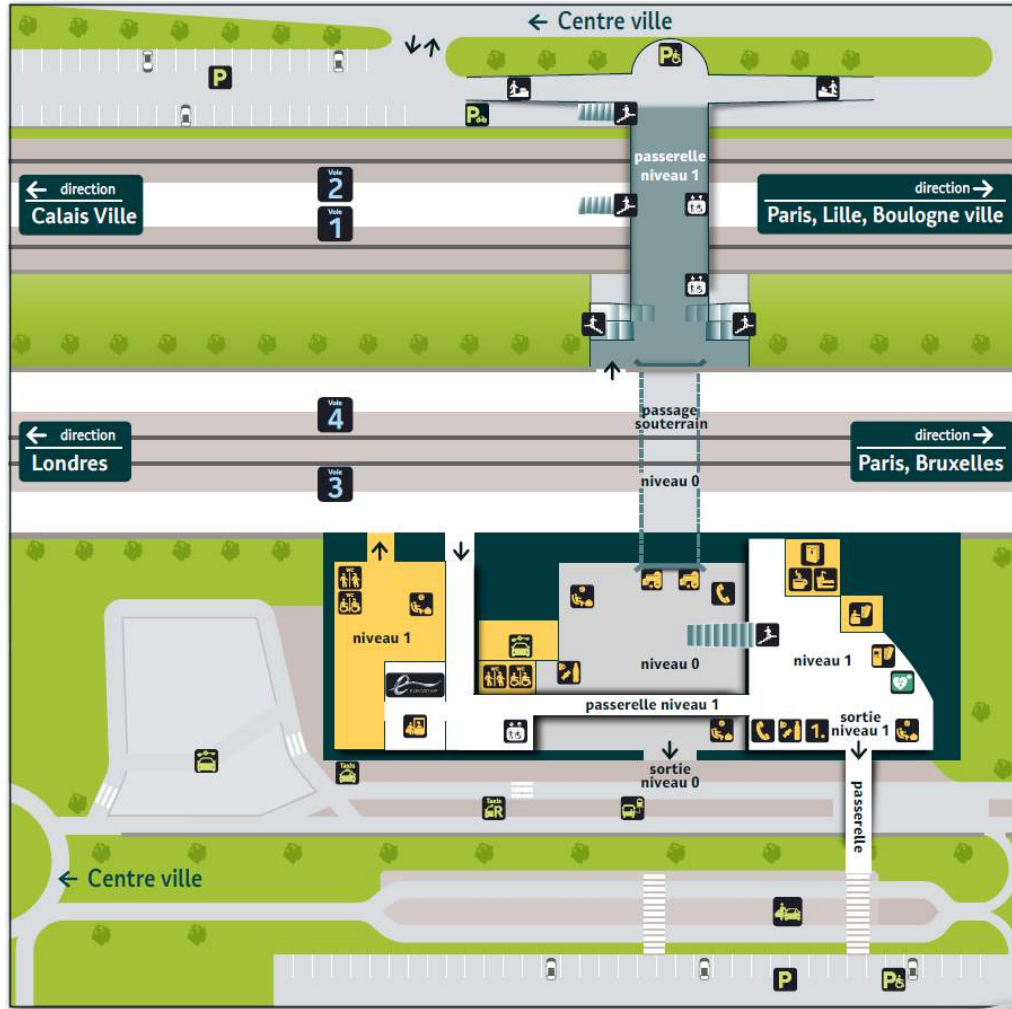
Tunnel



Quais TGV / TER / TERGV



SERVICES EN GARE



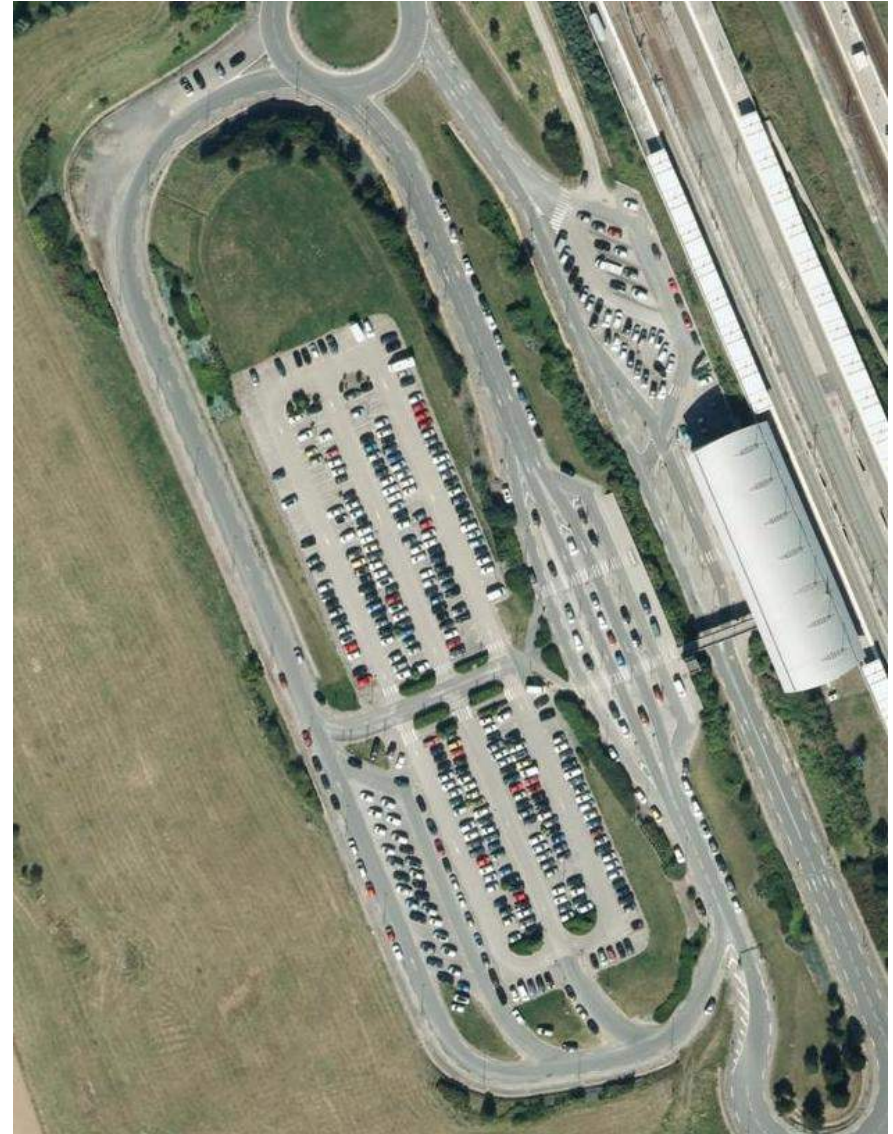
Source: Gares & Connexions – juillet 2012



Bon niveau d'information et de services en gare
 Enquête qualité 2015 donne satisfaction 7,7
 (7,5/10 en moyenne)

QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC – CÔTÉ BÂTIMENT VOYAGEURS

- Fonctions: parking, dépose-minute, espace taxi/loueurs, bus
- Espace dominé par l'automobile
- Dépose-minute encombré par les voitures qui stationnent sur terre-pleins et espaces de livraison
- Réaménagement récent d'une partie du dépose-minute (arrêt bus)
- Espaces globalement vieillissants (marquage s'effaçant, enrobé se fissurant, végétation non maîtrisée) et peu confortables pour les piétons



QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC – CÔTÉ BÂTIMENT VOYAGEURS



Stationnement sauvage



Enrobé fissuré



Marquage au sol peu lisible



Espace bas se dégradant



Espace bus récemment requalifié

QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC – CÔTÉ VILLE

- Fonctions: parking, accès ville de Fréthun, 1 place de dépose-minute
- Aménagements neufs rampe, places de stationnement PMR et parking Briqueterie
- Passerelle ne protège pas des intempéries
- Nombreux espaces laissés au stationnement des véhicules sans aménagements spécifiques



QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC – CÔTÉ VILLE



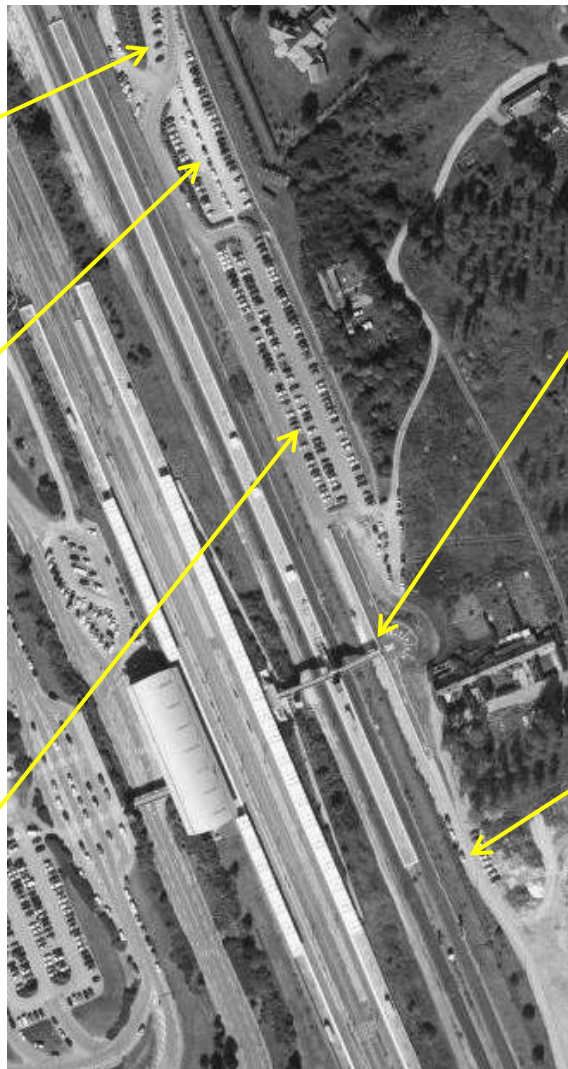
Espace résiduel utilisé pour le stationnement



Rampe nouvellement aménagée



Parking dans le prolongement du parking Briqueterie



Parking Briqueterie aménagé



Espace utilisé pour le stationnement appelé à disparaître

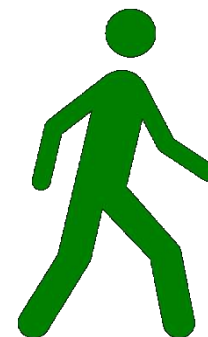


QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC – CÔTÉ VILLE – RUE DE LA GARE

- Relie D246 à parking Briqueterie
- Rue à double sens bordée d'habitations
- Trottoirs de chaque côté étroits
- Sera fermée avec création rue centrale de la zone d'activités

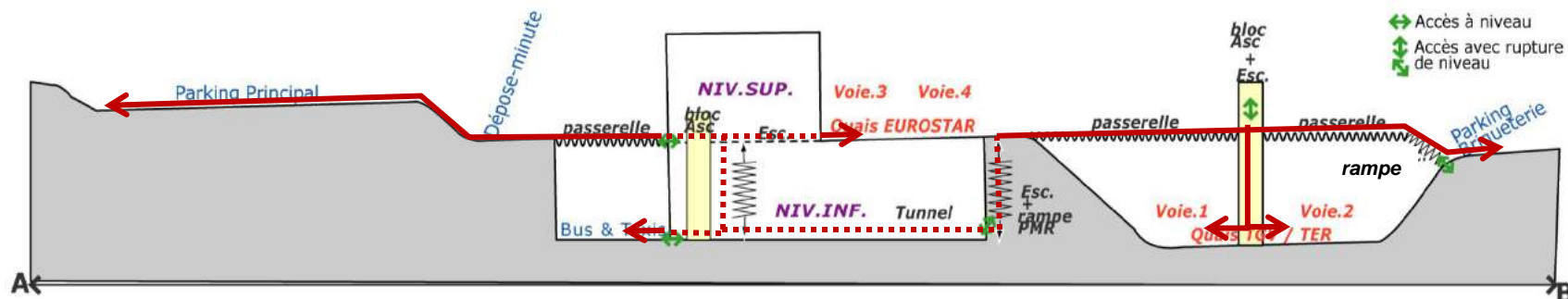
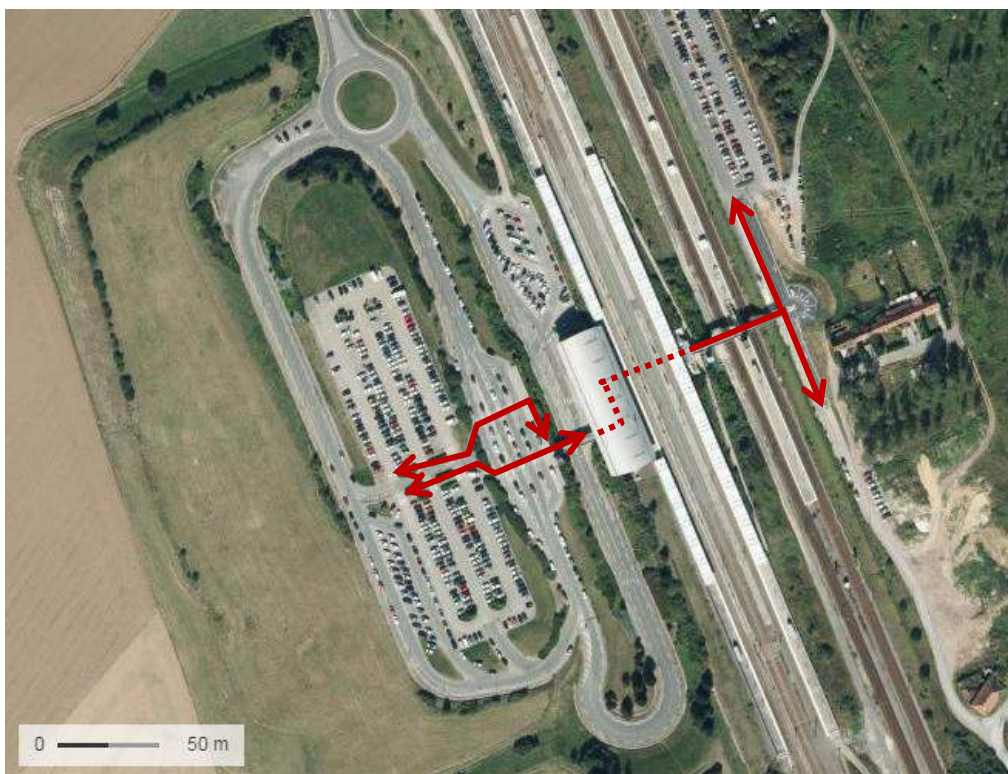


ACCESSIBILITÉ – PIÉTONS ET PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE



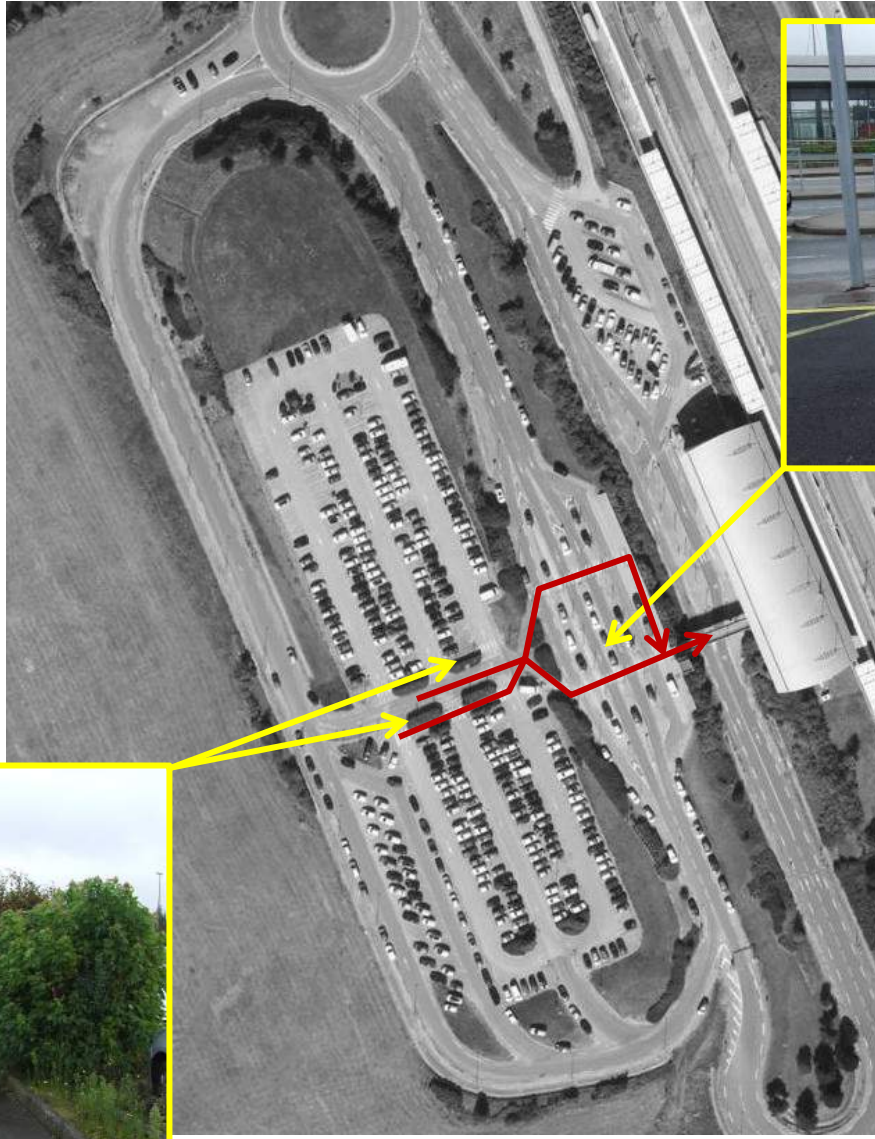
- Gare de Calais-Fréthun située à **plus de 15 min à pied** du centre-ville de Fréthun.
- Nombre réduit d'habitants résidant à moins de 10 / 15 min à pied de la gare (vitesse de marche moyenne: 4 km/h)

ACCESSIBILITÉ – PIÉTONS ET PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE



ACCESSIBILITÉ – PIÉTONS ET PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE (CÔTÉ BÂTIMENT VOYAGEURS)

2 espaces dédiés
aux piétons et isolés
du stationnement
dans le parking
Pas de
cheminements
piétons sécurisés
ailleurs dans le
parking



Transition entre parking
et passerelle via un talus
en pente douce.
Division des accès en
deux, se prolongeant au
niveau du dépose-
minute par deux
passages protégés
équipés de dalles
podotactiles et
d'abaissement des
trottoirs.
Traversées récemment
repeintes.

ACCESSIBILITÉ – PIÉTONS ET PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE (CÔTÉ BÂTIMENT VOYAGEURS)



Problèmes récurrents de stationnement sauvage gênant pour les piétons



P1340561.MOV

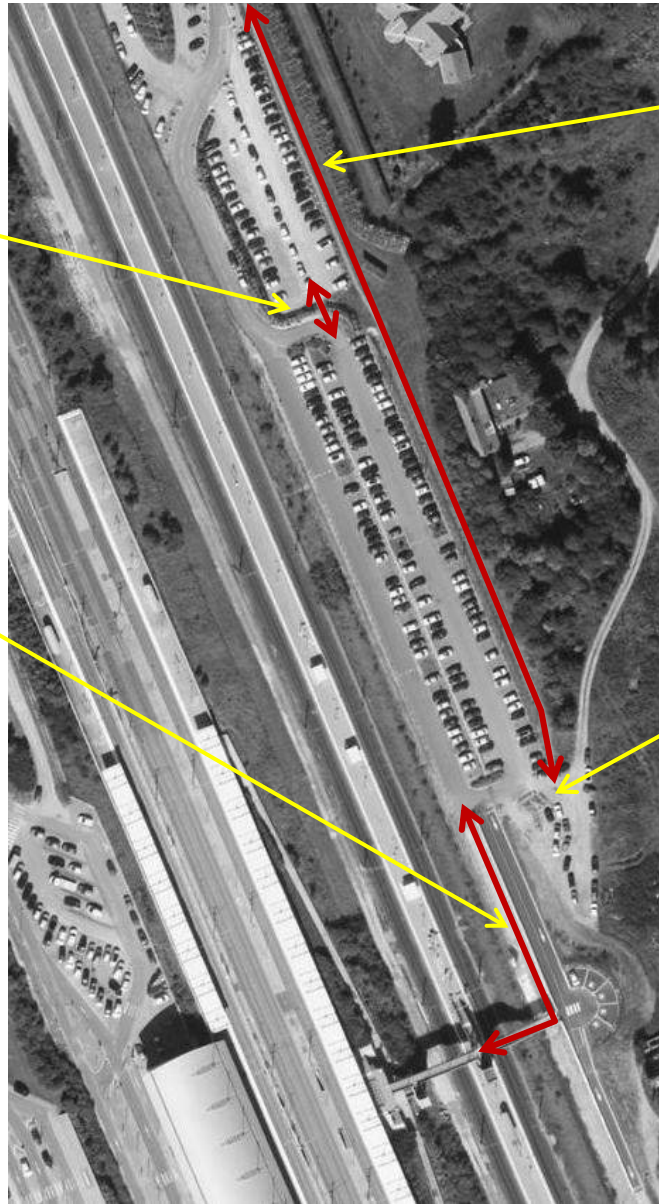


Niveau inférieur réservé aux voyageurs descendant des taxis et voitures de location. Espace confortablement dimensionné. Traversées formalisées.

ACCESSIBILITÉ – PIÉTONS ET PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE (CÔTÉ VILLE)



Passage entre les deux parkings débouchant sur voies automobiles



Chemin piéton longeant le parking, en provenance de la rue de la gare



Rampe parking
Briqueterie – passerelle



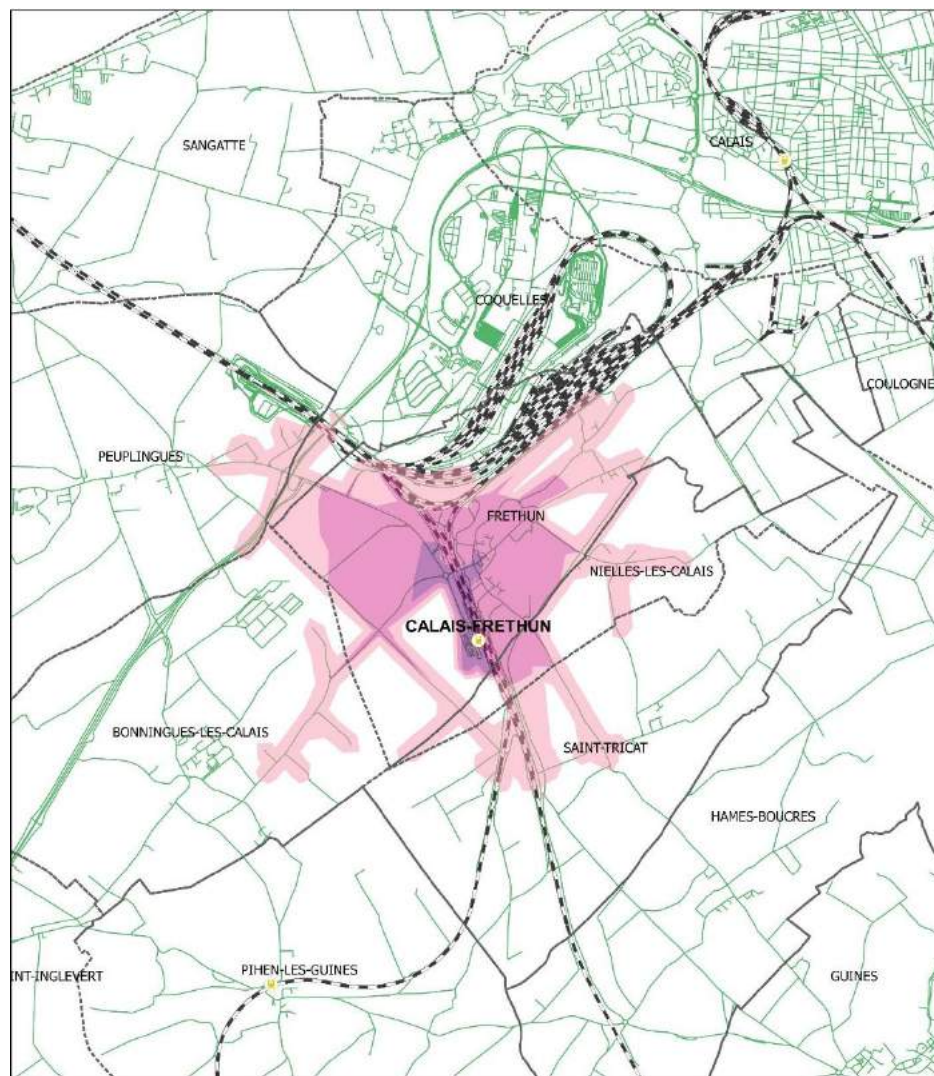
Liaison vers la gare incomplète et obstruée par stationnement sauvage

ACCESSIBILITÉ – PIÉTONS ET PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE

- Aménagements PMR
 - 13 places réservées aux PMR (pour 526 places)
 - 8 places côté parking principal
 - 5 places côté ville
 - Des aménagements améliorant la circulation des PMR réalisés (ascenseurs, rampe côté ville, mise à niveau places PMR et passerelle)
 - Des zones encore difficiles pour les PMR (doivent se déplacer sur la route dans parking principal)
 - Quid du devenir des 5 places PMR côté ville avec développement de la ZAC ?



ACCESSIBILITÉ – VÉLO



- Gare de Calais-Fréthun située à **moins de 10 - 15 min** à vélo du centre-ville de Fréthun (vitesse moyenne: 14 km/h).
- Communes de Saint-Tricat, Nielles-lès-Calais et Peuplingues situées à **moins de 15 min** à vélo.
- Barrière physique du faisceau ferroviaire visible.

0 - 5 min
5 - 10 min
10 - 15 min

--- Limites communales
● Gares réseau TER
— Réseau routier
- - - Chemin de fer

0 500 1000 m

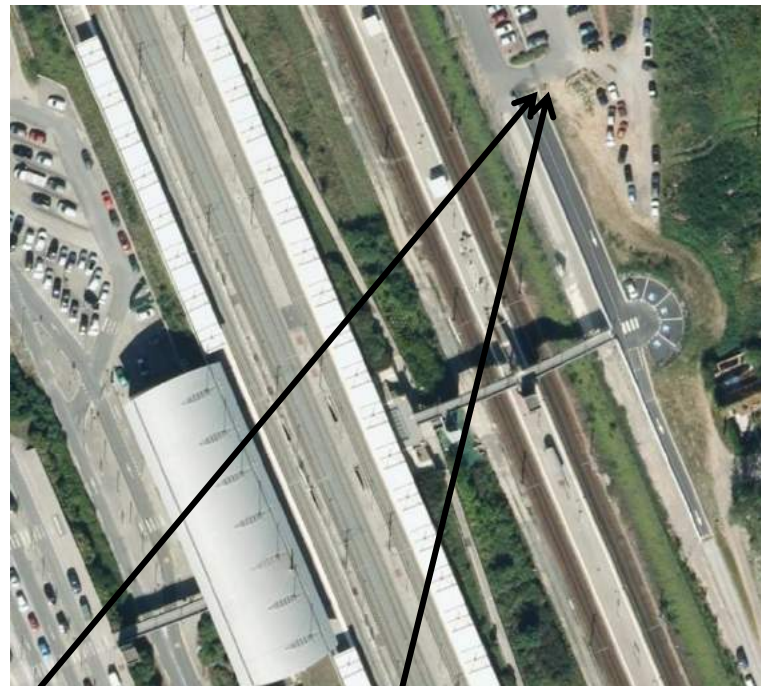


agora

© Contributeurs de OpenStreetMap

ACCESSIBILITÉ – VÉLO

- Box vélo sécurisé par carte PassPass côté ville (vide au moment des relevés)
- Arceaux vélo couverts en libre accès côté ville (vide au moment des relevés)
- Pas d'aménagements spécifiques aux vélos vers la gare dans Fréthun



ACCESSIBILITÉ – VOITURE – ACCÈS À LA GARE

- Accessibilité aisée car à proximité immédiate de l'autoroute A16/E402 (relie région parisienne à Dunkerque et à la Belgique)
- Temps de parcours réduit vers les pôles urbains de Calais (15 min), Boulogne (25 min) et Dunkerque (37 min)
- La gare de Calais-Fréthun est signalée depuis l'autoroute
- Signalétique continue jusqu'à la gare

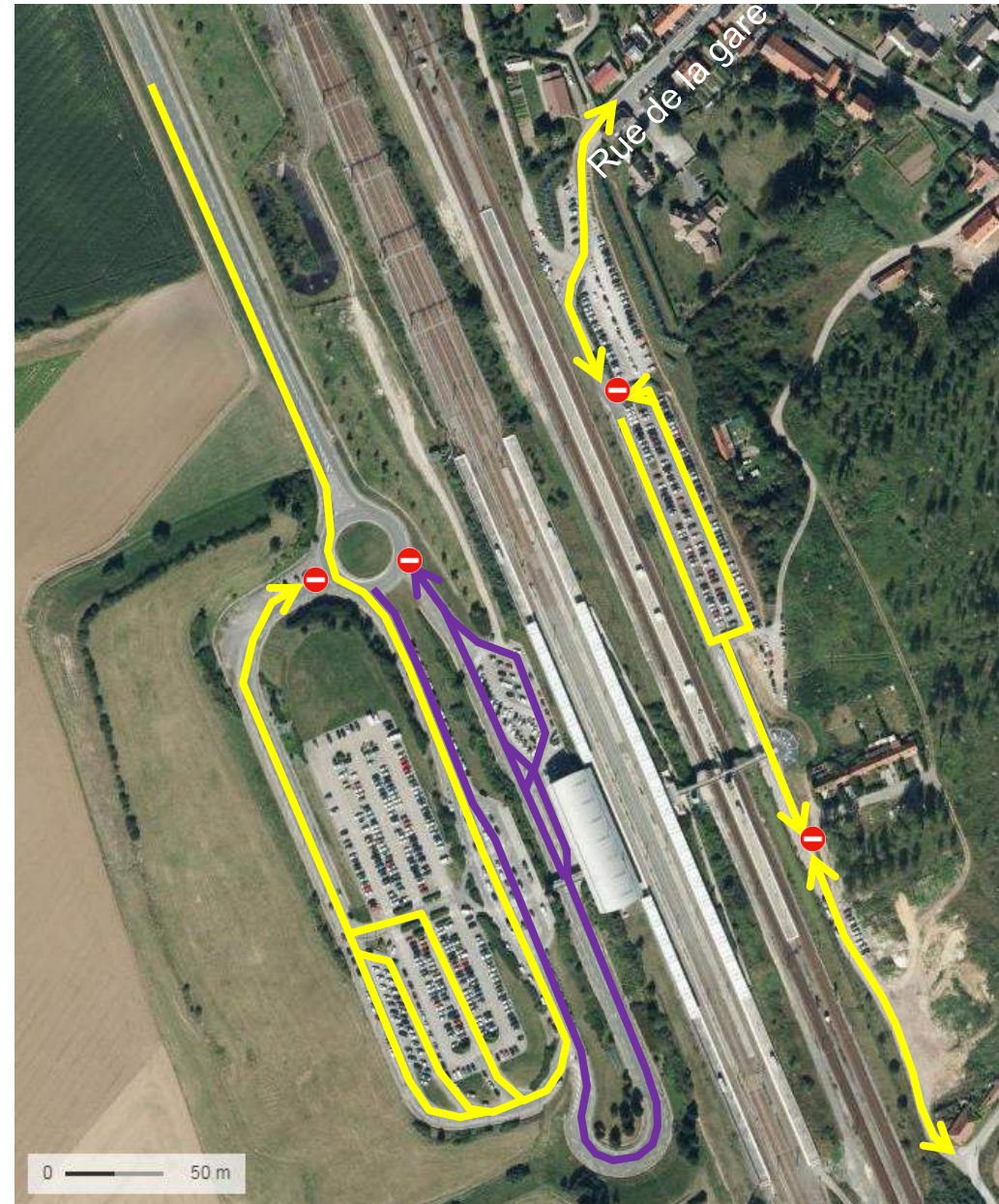


Source cartographique : viamichelin.fr

ACCESSIBILITÉ – VOITURE – CIRCULATIONS

- Multiplication des voies rend les parcours peu lisibles
- Nombreux sens uniques visant à fluidifier circulation
- Voies des taxis et des voitures de location parfois utilisées par automobilistes

- Parcours voitures
- Parcours voitures de location et taxis

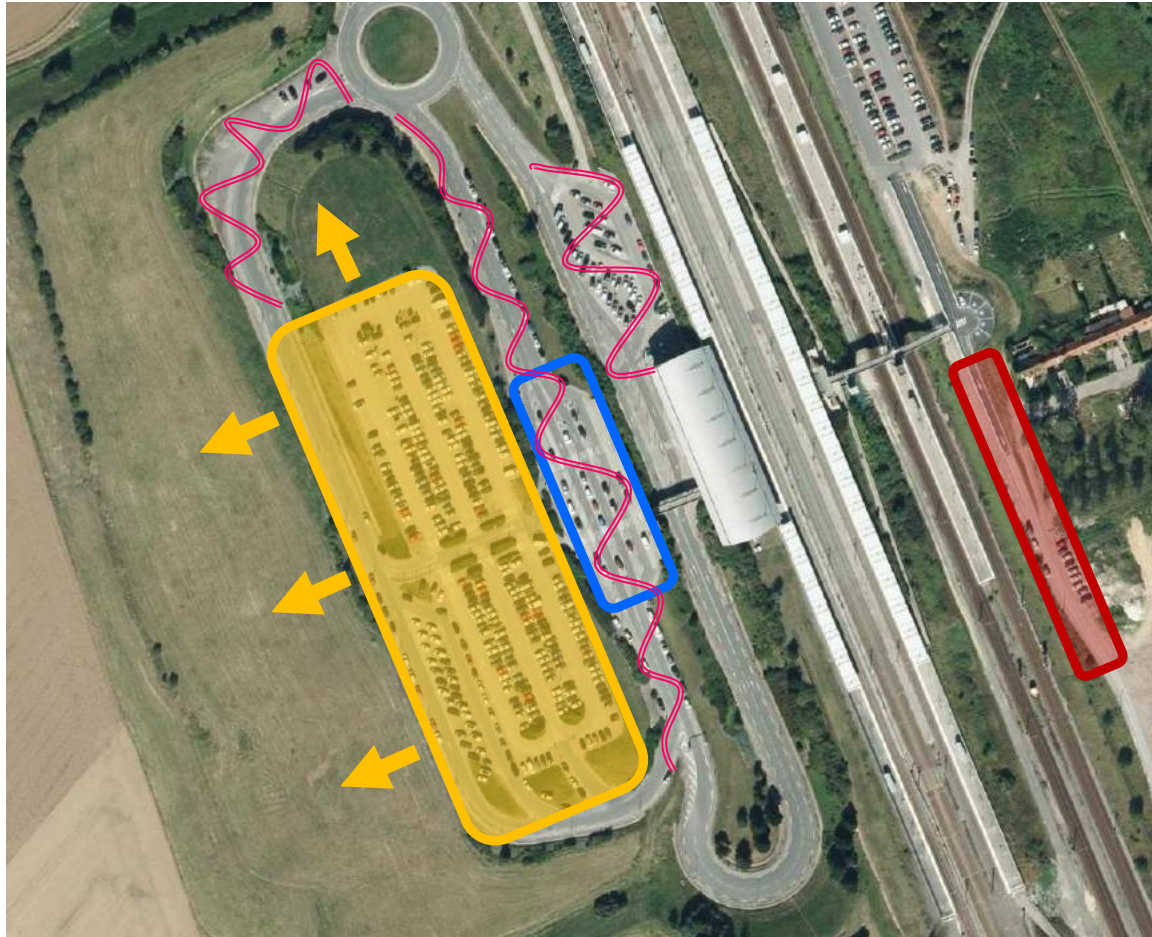


CONCLUSION: AFOM

	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Chaine des déplacements	Bonne desserte routière Desserte ferrée variée Correspondance TER/TER-GV Aménagements PMR Réalisation parking Briqueterie	Saturation parkings et stationnement sauvage Dépose-minute utilisé pour stationnement Absence de reprise quart d'heure	Entrée dans Cap Calais (Sitac)	
Urbanisme et Foncier	Zone AU au PLU Réserves foncières			
Développement durable et Paysage	Proximité Fréthun pour encourager modes doux	Espaces publics vieillissants		
Développement économique	Création zone d'activités Briqueterie		Projet Transmanche Parc de loisirs Heroic Land	Risque saturation parkings si pas anticipée
Services proposés et confort offert aux usagers	Services régionaux, nationaux et internationaux Gare bien classée	Bâtiment sur plusieurs niveaux et cheminements piétons difficiles		

- Enjeux

ENJEUX - STATIONNEMENT



Augmenter l'offre de stationnement côté ouest, sans surdimensionner le parking. Réserver une possibilité d'augmenter la capacité à l'avenir en cas de demande supplémentaire (Transmanche, Heroic Land). Réfléchir à un aménagement paysager des parkings.



Encadrer le stationnement de façon à limiter au maximum le stationnement sauvage.



Réaménager / simplifier la zone de dépose minute. Créer une zone de reprise quart d'heure



Prévoir le report des places de stationnement supprimées avec mise en œuvre de la ZAC de la Briquetterie.

ENJEUX – INTÉGRATION URBAINE ET MODES DOUX




Intégrer le réaménagement des abords de la gare en s'inscrivant dans le contexte local en évolution

➔ Ouvrir le côté est de la gare vers Fréthun en établissant un lien entre la gare, les zones habitées et la nouvelle ZAC de la Briqueterie

— ➔ Relier par des cheminements piétons la gare et les zones d'habitat et d'activités, notamment valoriser le chemin allongeant le parking de la Briqueterie et réaménager les cheminements piétons rue de la Gare

➔ Améliorer le confort de la passerelle

 Profiter de la mise en place de la ZAC de la Briqueterie pour créer de liaisons piétonnes et infrastructures cyclables sécurisantes et continues vers la gare

ENJEUX: COMPLÉMENTS

- Inciter le report modal vers le vélo et la marche
 - Mettre en place un réseau cyclable sécurisé et continu entre les zones d'habitat et la gare
 - Rendre la rue de la station plus confortable pour les piétons
 - Infrastructures cyclables à mettre en place dans le cadre de nouvelles zones d'habitat
 - Promouvoir l'intermodalité train-vélo


- Promouvoir le report modal vers les transports en commun
 - Réfléchir à l'ouverture d'autres lignes de transport en commun en fonction du profil de déplacements des usagers de longue distance (TGV et Eurostar)
 - Mettre à jour l'information sur le site de la SNCF concernant les transports en commun desservant la gare de Calais-Fréthun

- Réfléchir sur les solutions de covoiturage en amont de la gare

- Proposer de nouveaux services en gare

DIMENSIONNEMENT DES BESOINS EN STATIONNEMENT À COURT- MOYEN ET LONG TERMES

En plus des actuelles 526 places autorisées et délimitées, les besoins en places de stationnement supplémentaires sont:

 À comportement modal inchangé → impact arrivée desserte bus à calibrer

	Besoins en stationnement			
	Actuellement	Perspective 5 ans	Perspective 15 ans	Taux de croissance
Besoins pond.	375	459	699	4,1%
Besoins TERGV	214	273	444	5,0%
Besoins TGV	83	89	103	1,5%
Besoins TER	64	81	133	5,0%
Besoins Eurostar	15	16	19	1,5%
TOTAL places 526+besoins	901	985	1 225	

Source des taux de croissance → Gares et Connexions

DIMENSIONNEMENT DES BESOINS DU DÉPOSE MINUTE À COURT- MOYEN ET LONG TERMES

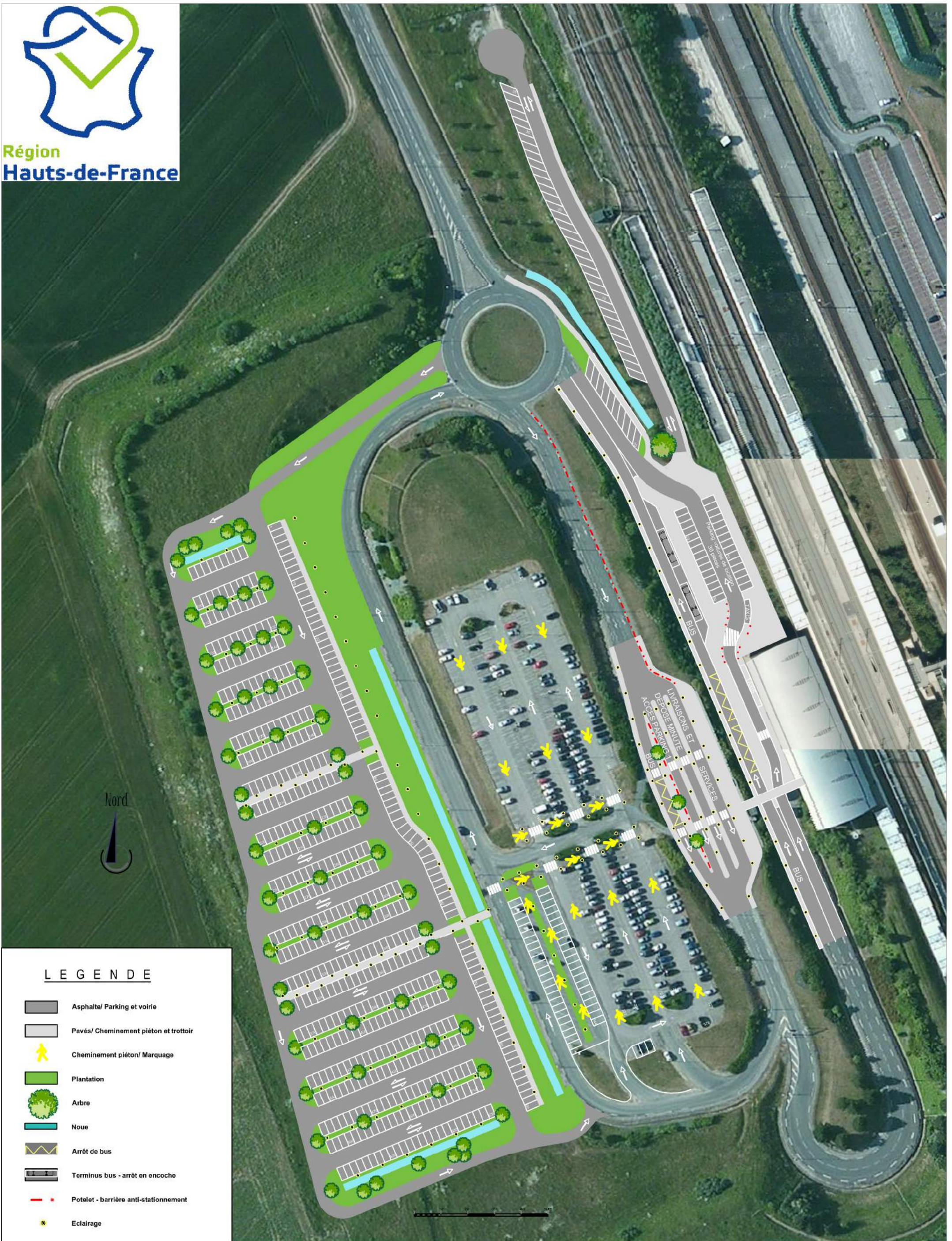
26 % de dépose minute entre 6h00 et 12h45 selon enquête BVA

→ besoins de places pour x véhicules chaque 10 minutes en dépose

	Besoins dépose minute			
	Actuellement	Perspective 5 ans	Perspective 15 ans	Taux de croissance
Besoins pond.	10	12	19	4,1%
Besoins TERGV	6	7	12	5,0%
Besoins TGV	2	2	3	1,5%
Besoins TER	2	2	4	5,0%
Besoins eurostar	0	0	1	1,5%



Région
Hauts-de-France



Nord



LEGENDE

-  Asphalte/ Parking et voirie
-  Pavés/ Cheminement piéton et trottoir
-  Cheminement piéton/ Marquage
-  Plantation
-  Arbre
-  Noue
-  Arrêt de bus
-  Terminus bus - arrêt en encoche
-  Potelet - barrière anti-stationnement
-  Eclairage

Gares &
Connexions



PROPOSITION A COURT TERME

agora
-urba.eu



Région
Hauts-de-France



LEGENDE

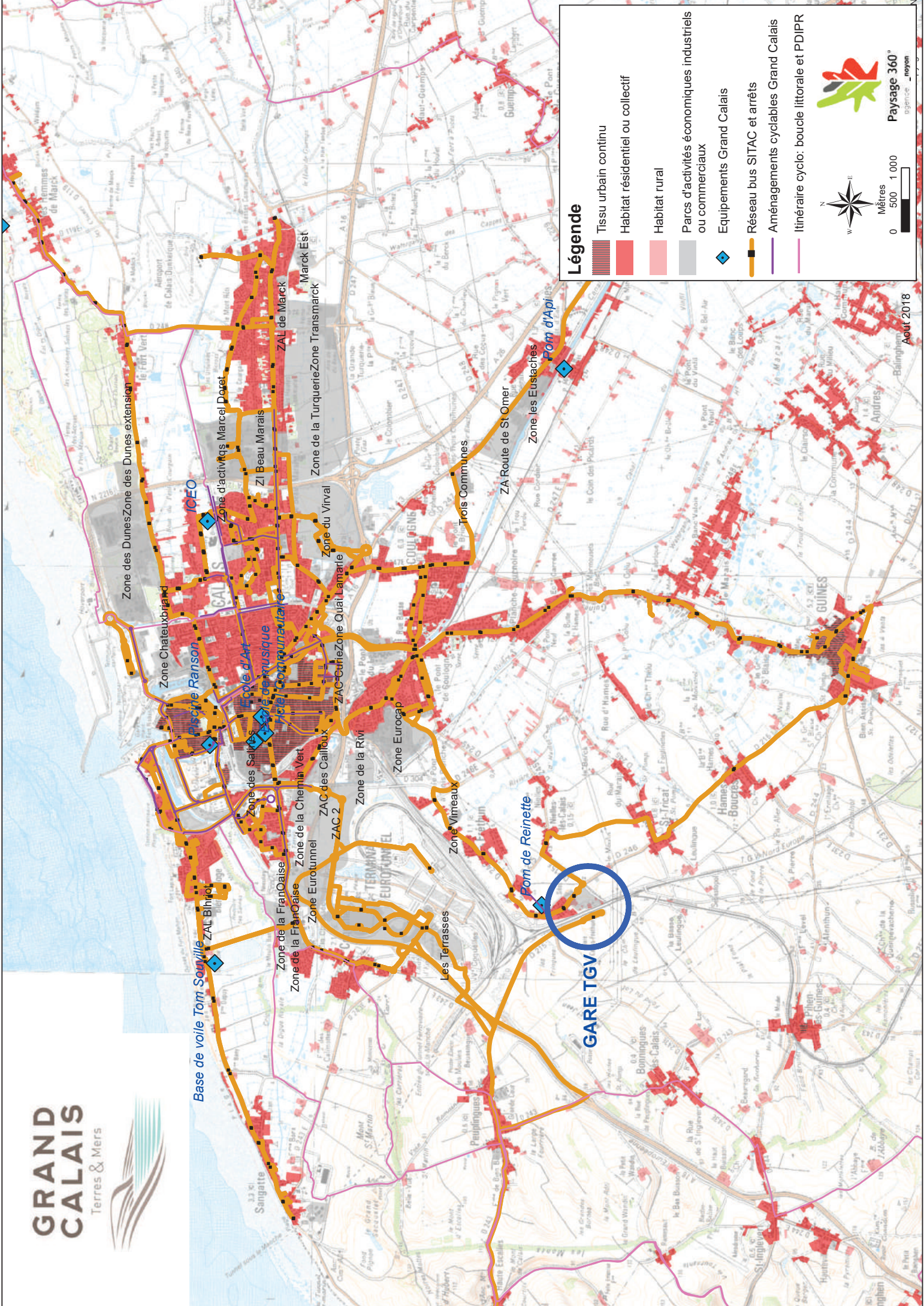
- Asphalte/ Parking et voirie
- Pavés/ Cheminement piéton et trottoir
- Cheminement piéton/ Marquage
- Plantation
- Arbre
- Noue
- Arrêt de bus
- Terminus bus - arrêt en encoche
- Potelet - barrière anti-stationnement
- Eclairage
- Portique

Gares &
Connexions











PROPOSITION A LONG TERME

agora
-urba.eu



Légende

-  Tissu urbain continu
-  Habitat résidentiel ou collectif
-  Habitat rural
-  Parcs d'activités économiques industriels ou commerciaux
-  Equipements Grand Calais
-  Réseau bus SITAC et arrêts
-  Aménagements cyclables Grand Calais
-  Itinéraire cyclo: boucle littorale et PDIPR



Mètres
0 500 1 000

Paysage 360°
agence _noyon

Aout 2018

Complément d'information concernant la mobilité. Mise en place de ligne sur le réseau urbain.

- Desserte de la gare en TAD depuis septembre 2017

La desserte de la commune de Fréthun par le réseau urbain est effective depuis le 02/01/2017. Un point d'arrêt « gare de Fréthun TGV » a été créé sur la ligne 6 du réseau qui dessert l'arrière de la gare (du côté des voies TERGV). La fréquence de la ligne sur ce point d'arrêt est à l'heure.

En complément de cette desserte et suite à des discussions engagées avec le Maire de Fréthun et eurotunnel, le SITAC a mis en place une nouvelle ligne (ligne 12) gérée en Transport A la Demande et sur réservation.

Ce service a été mis en place en septembre 2017 sur des créneaux horaires qui assurent une correspondance avec les trains régionaux et sera renforcée à compter de la rentrée prochaine pour répondre à la demande des habitants du boulonnais

Les points forts de cette ligne TAD:

- Correspondances multiples avec l'ensemble des destinations souhaitées (Lille, Boulogne sur Mer, Dunkerque, Saint Omer et Audruicq dans les deux sens en HP matin et soir).
- Correspondances avec la ligne 1 (Cité Europe / Théâtre / Marck) du réseau (fréquence aux 15 minutes)
- Réservation via l'application ZENBUS qui permet de réserver et de suivre le trajet de la navette

Offre de service septembre 2017

- 1 départ quotidien depuis la gare de Fréthun TGV du lundi au vendredi
- 1 retour quotidien vers la gare Fréthun TGV du lundi au jeudi et 2 retours les vendredis

Gare TGV > Cité Europe Eurotunnel (PS1 - PS2)



Offre de service prévue à compter septembre 2018

- 1 départ quotidien depuis la gare de Fréthun TGV du lundi au vendredi
- 2 retours quotidiens vers la gare Fréthun TGV du lundi au jeudi et 3 retours les vendredis

- Utilisation du support billettique pass pass pour les titres intermodaux

Pour permettre aux usagers du TER de pouvoir utiliser sur un même support billettique le titre urbain (développé sur Fréthun depuis mai 2018)

- Partenariat avec Gares & Connexion pour affichage des info voyageurs du réseau urbain sur les écrans présents en gare

Complément d'information concernant la programmation des engagements de la communauté d'agglomération de Grand Calais Terres et Mers.

Ce projet a été inscrit au contrat de territoire du Calaisis avec un accompagnement de la Région Hauts de France tant d'un point de vue financier, qu'en phase amont par l'engagement d'une étude préalable sur l'accessibilité et la desserte en gare (confiée au cabinet Agora), tous modes de déplacement confondus. (Etude jointe en annexe).

Un copil associant la commune de Frethun, Grand Calais, le SITAC, le département, la Région, la SNCF et l'Etat (DDTM) a été constitué pour le suivi de l'étude qui s'est déroulée 2017

Sur la base d'un diagnostic multicritère appuyé par une enquête auprès des usagers, l'étude préalable a permis de mieux connaître l'environnement, le fonctionnement global de la gare de Calais-Frethun, d'appréhender ses perspectives d'évolution de fréquentation afin d'**améliorer les pratiques d'intermodalité**, de rabattements en gare et éventuellement d'adapter l'offre en transports en commun ou encore les services en gare.

De cette étude est sorti un schéma global de réaménagement de la Gare, validé par les parties prenantes, articulé en **2 grandes phases** opérationnelles (court terme- phase 1 et moyen-long terme phase 2) sans pour autant complètement trancher la question de la ou des maîtrises d'ouvrage.

Compte tenu de l'urgence de solutionner la question de la saturation des parkings existants (qui est la conséquence indirecte de la politique bénéfique de développement de l'offre de service en TERGV depuis plusieurs années engagé par la Région qui permet ainsi de limiter les grands déplacements motorisés au sein de la Région entre le Littoral et la métropole lilloise, la fonction du parking devient de manière prépondérante un usage de parking relais dont la capacité n'est plus adapté), **Grand Calais a entériné le portage d'une 1ère phase opérationnelle phase 1a.**

Par ailleurs, l'extension du périmètre de l'agglomération au 1er janvier 2017 qui a intégré la commune de Frethun, **le SITAC a d'ores et déjà mis en place une politique et offre de desserte de la gare par le réseau de transport en commun.**

En annexe également l'étude AGORA (par un lien de téléchargement via wetransfer) qui **démontrent que ce parking s'intègre dans un schéma global qui s'étalera sur plusieurs années de réaménagement des accès de la gare pour asseoir pleinement une fonction de pôle d'échange multimodal.** Il est fort probable que Grand Calais porte à terme l'ensemble de la mise en œuvre des travaux mais nos contraintes budgétaires liées à un plan pluriannuel d'investissement ambitieux notamment dans le cadre du contrat de territoire ne nous permettait pas d'aller au-delà de la 1ère phase à échéance 2020.

Maître d’Ouvrage :



Réalisation d'une aire complémentaire de stationnement de véhicules à la gare de Calais-Fréthun.

Note d'accompagnement du dossier Cas Par Cas.

Equipe de Maître d’œuvre :



1 - Présentation synthétique.

Une réflexion globale sur l'accessibilité de la gare de Fréthun et de ses abords a été engagée par la communauté d'agglomération commune Grand Calais Terres et Mers afin de permettre à cette gare structurante pour le territoire d'avoir une dimension pleine et entière de pôle d'échange multimodal.

Un programme d'aménagement et développement des services a été esquissé

Une 1ere phase de travaux pour laquelle Grand Calais Terres et Mers a décidé d'en assurer la maîtrise d'ouvrage consistera en la création d'un parking complémentaire de 641 places environ.

2 -Enjeux du projet d'extension.

La gare de Calais-Fréthun, à l'instar de la quasi-totalité des gares TGV de notre pays, constitue un véritable atout et outil pour l'attractivité et le développement du territoire.

Par la forte implication de la Région dans le cadre de sa politique en matière de transports ferroviaires, cette gare a connu au cours des cinq dernières années, un développement réel de sa fréquentation, actuellement établi à 900 000 voyageurs/an, grâce à l'augmentation de l'offre de service des lignes TER et surtout celles des TERGV en direction de la métropole Lilloise.

Cet accroissement de fréquentation a eu aussi pour conséquence de saturer quotidiennement le parking existant de la gare et de ses abords.

Malgré l'investissement de la Commune de Fréthun, accompagnée en cela par la Région, qui a permis d'aménager dans un premier temps un parking supplémentaire et de créer un véritable accès secondaire de qualité aux quais depuis le centre bourg, force est de constater que les 575 places existantes pour ces deux parkings ne suffisent plus et un important stationnement sauvage est constamment observé.

Cette situation génère une insatisfaction quotidienne plus que légitime pour les usagers de la gare, sans compter la possible verbalisation des véhicules mal stationnés.

La Commune de Fréthun et Grand Calais Terres et Mers ont souhaité réfléchir à la possibilité d'aménager un nouveau parking de grande capacité sur une emprise foncière adjacente au parking principal de la gare.

La Région des Hauts-de-France, a voulu accompagner cette démarche, en proposant, au-delà de la seule problématique du stationnement des véhicules légers, de **conduire une réflexion globale sur la desserte et l'accessibilité de la gare, tous modes de déplacement confondus**. Dans ce cadre, un comité de pilotage associant la commune de Fréthun, Grand Calais Terres et Mers, le SITAC, le Conseil Départemental, la Région, la SNCF et l'Etat a été constitué.

Sur la base d'un diagnostic multicritère (Annexe « K ») appuyé par une enquête auprès des usagers (Annexe « M »), une étude a été confiée au cabinet Agora (Annexe « L »), dans l'objectif de mieux connaître l'environnement, le fonctionnement global de la gare de Calais-Fréthun, **d'appréhender ses perspectives d'évolution** de fréquentation afin **d'améliorer les pratiques d'intermodalité** et éventuellement **d'adapter l'offre en transports en commun**.

Ainsi, au-delà de la réalisation urgente et prioritaire pour le territoire, d'un parking complémentaire pour les véhicules légers, les différents besoins identifiés en matière de services et de mobilité dans le cadre des études menées, ont démontré la nécessité à terme d'un réaménagement plus global du parking existant et des espaces publics associés notamment pour le développement des transports en commun ou partagés, dans l'optique de donner à cette gare, une dimension pleine et entière de pôle d'échange multimodal (PEM).

Aussi, **la réalisation d'un nouveau parking de 641 places** environ, pour solutionner la problématique du stationnement à court terme, compte tenu des enjeux majeurs pour l'aménagement et le développement du territoire que représente la gare TGV, **a été reconnue d'intérêt communautaire** ; sa maîtrise d'ouvrage assumée par Grand Calais Terres et Mers, d'autant plus que le parc d'activité économique « de la Briqueterie » également porté par l'agglomération, sera réalisé à proximité immédiate de la gare.

3 - Démarche stratégique d'aménagement.

L'objectif à atteindre est la réalisation d'un équipement dont la **qualité environnementale**, notamment en termes de **gestion des eaux pluviales et d'insertion paysagère**, devra être **indiscutable**.

Dans cette même logique, la **gestion des multimodalités est au cœur de nos préoccupations**.

La stratégie d'aménagement porte également une attention particulière à la durabilité des équipements mis en place, dont l'exploitation devra être anticipée afin de minimiser les coûts d'entretien, de maintenance et de fonctionnement futurs.

Une attention particulière est portée aux espaces verts, l'entretien rentrera dans le cadre d'une gestion différenciée, ce qui favorise la biodiversité.

Nos exigences sont également élevées en ce qui concerne l'intégration au projet des nouveaux usages numériques (portails wifi intégrés, communications sur panneaux connectés etc..), de la vidéo-surveillance et de sa compatibilité avec l'évolution des motorisations des véhicules (ex : possibilités de rechargements électriques des accumulateurs des véhicules concernés)

4 - Démarche stratégique de développement du territoire à court, moyen et long terme, multimodalité et intermodalité.

La gare de Fréthun, gare TGV et Eurostar.

Près de 3 600 mouvements (TERGV, TGV, TER et Eurostar) **sont ainsi enregistrés** chaque année, permettant le transport de **900 000 voyageurs**.

Les taux de croissance, évalués par Gares et Connexions dans la perspective des différents projets en cours sur le territoire (parc d'attraction « Heroic Land » et projet de métro transmanche notamment), font état d'un passage à près de **4 400 mouvements à l'horizon 2022 (soit 1 100 000 voyageurs)** et à près de **6 700 mouvements à l'horizon 2 032 (soit 1 700 000 voyageurs)**.

Cette importance des flux voyageurs et la situation géographique de la gare justifient aujourd'hui que la Communauté d'Agglomération grand Calais Terres et Mers mène un projet de valorisation économique du foncier disponible à proximité de la gare, *via* le développement futur de la zone d'activités tertiaire dite « de la Briqueterie ».

Il apparaît cependant que la gare de Fréthun, située en périphérie de l'aire urbaine du territoire, est mal desservie et difficilement accessible aux voyageurs ne disposant pas d'un moyen de transport individuel.

Par ailleurs, l'offre de stationnement ne permet pas, aujourd'hui, de répondre aux besoins exprimés par les usagers. Elle ne permettra donc pas, de surcroît, de répondre aux futurs besoins et enjeux induits par le développement des flux voyageurs et le développement des nouveaux usages de mobilité.

Les perspectives de développement des flux voyageurs impliqueraient, à l'horizon 5 ans, la mise à disposition d'un total de 985 places de stationnement, et de **1 225 places à l'horizon 15 ans**.

Notre projet s'inscrit dans cette perspective.

Par ailleurs, le développement et la promotion des nouveaux modes de mobilité (intermodalités trains-vélo, recours croissant aux solutions de covoiturage et de véhicules en libre-service, développement des modes de transports électriques (vélos et automobiles, etc.) nécessite une refonte globale de l'aménagement des abords de la gare de Fréthun.

Les propositions d'aménagement sont déclinées à court et moyen/long terme :

- À court/moyen terme : Phase faisant l'objet de ce dossier Cas Par Cas.
La solution envisagée à court terme consiste en un maintien des espaces de stationnement existants, et un développement d'une nouvelle aire de stationnement paysagère, côté gare.
Cette solution doit permettre de répondre aux besoins de stationnement, avec la création de 641 places de stationnement supplémentaires, portant l'offre de stationnement à un total de 1 218 places. (Phase 1a en maîtrise d'ouvrage Grand Calais Terres et Mers)
Une deuxième phase (phase 1b) réaménagement sur les espaces existants (parking actuel+ niveau 0) inclurait par ailleurs la création de 62 places dédiées au covoiturage, la création de 10 places dédiées aux véhicules électriques, le réaménagement et le développement du service de location de véhicules et l'optimisation des espaces dépose-minute et taxis.
Enfin, la création de différents quais au niveau zéro dédiés aux transports en commun, viendra répondre aux problématiques de desserte de la gare, éloignée de l'aire urbaine du Calaisis ainsi que la desserte des cars de tourisme et des navettes du futur parc Heroic Land.
L'ensemble de ces réaménagements sera accompagné d'une refonte de la signalétique actuelle, sur le site de la gare et au-delà.
- À moyen/long terme :
Dans la perspective d'une augmentation significative des flux voyageurs à horizon 15 ans, et afin de prendre en compte le développement de la zone d'activités « de la Briqueterie » et d'en faire un élément de valorisation des abords de la gare de Fréthun, la solution envisagée à moyen ou long terme vise une refonte complète des aires de stationnements existantes.
Cette refonte passe par un réaménagement des aires de stationnement, étendues en première phase (court terme), avec modification des schémas de circulation et portage des capacités de stationnement dédiées au covoiturage et aux véhicules électriques à respectivement 88 et 22 places.

Côté ville, le projet à moyen/long terme prévoit une valorisation et un développement des cheminements doux, et un réaménagement et une ouverture des aires de stationnement, qui offriront 210 places de stationnement et 5 places de stationnement PMR.
Ce réaménagement sera effectué dans un souci d'ouverture de la gare, et des espaces qui y sont liés, vers la ville et la future zone de la Briqueterie.

5 - Démarche stratégique globale des modes de déplacements.

Créer, inciter et promouvoir :

- Inciter le report modal vers le vélo et la marche
- Promouvoir le report modal vers les transports en commun
- Mettre en place un réseau cyclable sécurisé et continu entre les zones d'habitat et la gare.
- Créer des Infrastructures cyclables dans le cadre de nouvelles zones d'habitat et la Briquetterie.
- Promouvoir l'intermodalité train-vélo
- Promouvoir le report modal vers le covoiturage sur site et en amont de la gare.
- Réfléchir à l'ouverture d'autres lignes de transport en commun en fonction du profil de déplacements des usagers de longue distance (TGV et Eurostar)

Informier pour fluidifier :

- Informer sur les modes piétons et PMR.
- Mettre à jour l'information sur le site de la SNCF concernant les transports en commun desservant la gare de Calais-Fréthun
- Proposer de nouveaux services de communication et d'information en gare.
- Informer afin de faciliter les déplacements.
- Informer pour fluidifier.
- Informer pour gérer.

6 – Démarche stratégique des transports en commun et offre. (Gare –Fréthun)

L'intégration de la commune de Fréthun dans la communauté d'Agglomération « GCTM » a créée l'opportunité d'englober la gare dans le réseau de bus urbains IMAG'IN (SITAC).

Rapidement l'intérêt de créer une desserte de la gare de Fréthun et d'y développer un Pôle d'Echange Multimodal (P.E.M.) est apparu comme une évidence dans la cadre du développement économique mais également dans le cadre de la gestion des multimobilités.

Depuis septembre 2017 il existe une desserte en TAD (Transports à la demande).

Mais également depuis le 02 janvier 2017, la desserte de la commune de Frethun par le réseau urbain est effective. Un point d'arrêt « gare de Frethun TGV » a été créé sur la ligne 6 du réseau qui dessert l'arrière de la gare (du côté des voies TERGV). La fréquence de la ligne sur ce point d'arrêt est à l'heure.

En complément de cette desserte et suite à des discussions engagées avec le Maire de Frethun et eurotunnel, le SITAC a mis en place une nouvelle ligne (ligne 12) gérée en Transport A la Demande et sur réservation.

Ce service a été mis en place en septembre 2017 sur des créneaux horaires qui assurent une correspondance avec les trains régionaux et sera renforcée à compter de la rentrée prochaine pour répondre à la demande des habitants du boulonnais

Les points forts de cette ligne TAD :

- Correspondances multiples avec l'ensemble des destinations souhaitées (Lille, Boulogne sur Mer, Dunkerque, Saint Omer et Audruicq dans les deux sens en HP matin et soir).
- Correspondances avec la ligne 1 (Cité Europe / Théâtre / Marck) du réseau (fréquence 15 minutes)
- Réservation via l'application ZENBUS qui permet de réserver et de suivre le trajet de la navette

Dans ce cadre l'utilisation du support billettique pass pass pour les titres intermodaux est possible pour permettre aux usagers du TER de pouvoir utiliser sur un même support billettique le titre urbain (développé sur Frethun depuis mai 2018)

Concernant l'affichage, un partenariat avec Gares & Connexion pour affichage des info voyageurs du réseau urbain sur les écrans présents en gare est en place.

7 – Pour mémoire : Relevé sommaire de la flore en place.

Habitat

Le site est situé dans un espace ouvert en contact direct avec le paysage composé de champs cultivés.

C'est un remblai argilo-calcaire plus ou moins bien nivelé, relativement plat, laissant apparaître des surfaces de végétation légèrement différentes.

C'est une friche herbacée à dominance de graminées et d'ombellifères (carotte sauvage).

Sur une partie, le long des champs, on retrouve des saules arbustifs ayant poussés spontanément sur le talus.



Relevé constaté sur place en juin 2018.

Graminées de diverses espèces

Carotte sauvage

Tanaisie

Lotier corniculé

Plantain lancéolé

Trèfle blanc et rouge

Potentille intermédiaire

Potentille des oies

Chardon des champs

Armoise commune

Prêle

Berce

Millepertuis

Ronce

Cornouiller sanguin

Salix sp.

