

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation d'une étude d'impact**

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

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception
03/03/2014

Dossier complet le
03/03/2014

N° d'enregistrement
2014-0134

1. Intitulé du projet

Plate-forme multimodale de Calais formant terminal de services d'autoroute ferroviaire

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

CCICO - PORT DE CALAIS

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

DEVULDER LAURENT - DIRECTEUR DEVELOPPEMENT

RCS / SIRET

13001298200026

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(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 rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
5°) Infrastructures ferroviaires. b) [...] travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages [plates-formes ferroviaires et intermodales et terminaux intermodaux]	Modification d'un terminal multimodal existant en vue de son utilisation en tant que terminal d'autoroute ferroviaire (rail / route).

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

Adaptation du terminal multimodal à l'accueil de services d'autoroute ferroviaire

4.2 Objectifs du projet

Afin d'élargir davantage l'offre de service sur le terminal Est, la CCICO souhaite s'appuyer sur les infrastructures et équipements existants pour mettre en place un terminal d'autoroute ferroviaire permettant d'assurer un service avec le terminal existant situé au Boulou (service Calais-Le Boulou). Ce service Calais-Le Boulou a pour objectif de capter une partie des flux de poids lourds circulant entre l'Espagne et le Royaume Uni, l'Irlande, le nord de la France.

Le projet comporte la réalisation d'un terminal d'autoroute ferroviaire, s'accompagnant de la relocalisation, sur le port, d'une zone intermodale export pour le trafic dit « non-accompagné ».

Une autoroute ferroviaire est un service de transport intermodal permettant le transport de semi-remorques routières sur des trains. Les camions sont chargés ou déchargés des trains dans des plateformes spécialement équipées : les terminaux de transbordement. Ainsi, au lieu de circuler sur le réseau routier, les camions voyagent sur des trains qui peuvent parcourir de longues distances entre deux terminaux. L'autoroute ferroviaire se positionne donc en alternative au mode du « tout routier » ; elle propose un report modal facile d'accès, performant et générant de fortes économies de carbone. Le projet de plateforme intermodale vise à assurer l'interfaçage fluide de la manutention des remorques transbordant entre les trains d'Autoroutes Ferroviaires et les navires, voire la route. Cet interfaçage comprend une dimension physique, avec l'aménagement d'un parc pour les remorques (dites non accompagnées, i.e. sans tracteur) à l'export.

Ce projet correspond à une partie des travaux et activités présentés dans le cadre de l'extension et de la réorganisation du port de Calais (projet « Calais Port 2015 ») soumis à étude d'impact et enquête publique en février-mars 2012.

En effet, dans sa déclaration de projet, le Conseil Régional Nord-Pas de Calais rappelle qu'un des objectifs est d'anticiper les évolutions du transport ferroviaire à l'échelle intra-européenne.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Concernant la plate-forme d'autoroute ferroviaire :

La plate-forme occupera une superficie de l'ordre de 4,6 ha positionnée sur le terre-plein Est du port, au droit du quai Nord du bassin Henri Ravisse (cf. plan de situation – annexe 2).

La zone intermodale export occupera une emprise de 1,1 ha, sur le terre-plein Est du port, au sud est du bassin Henri Ravisse (cf. plan de situation – annexe 2).

Le site se situe sur le faisceau des voies ferrées existantes situé sur le Port de Calais. Aucune acquisition n'est nécessaire, le projet est intégralement réalisé dans les emprises du port de Calais.

Les principales installations concernées par le projet sont : une zone de contrôle d'accès (entrée/ sortie), une zone d'installations d'exploitation, une zone de transbordement avec des dispositifs permettant les opérations de chargement et déchargement des semi-remorques, une zone d'attente remorques, les installations d'exploitations.

Le projet s'appuie en grande partie sur le faisceau de 5 voies ferrées existantes en bord à quai. Il implique :

- La réorganisation des voies du terminal ferroviaire pour permettre les opérations de transbordement, les manœuvres ou le stockage des rames,
- La création d'une voie de transbordement d'une longueur de 165 m environ accueillant les équipements de chargement/ déchargement des semi-remorques (cf. annexe 6, illustrations du dispositif de transbordement) et son raccordement sur les voies existantes.
- La reconstruction des chaussées (parkings VL et PL, voies de circulation internes au terminal) et la construction des bâtiments d'exploitation : vestiaires d'environ 30 m², bâtiment de contrôle d'accès (gabarit / pesage) d'environ 20 m².
- La mise en place d'une clôture périmétrique et la sécurisation électronique du site sont prévues.

Concernant la zone intermodale export, le projet nécessite les réalisations suivantes: les parkings PL et VL, la réalisation du bâtiment d'exploitation / vestiaires et contrôle d'accès (gabarit / pesage) d'environ 10 m², la mise en place d'une clôture périmétrique, la sécurisation électronique du site.

Les dispositifs d'assainissement assureront la collecte et le traitement des eaux avant rejet.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les principales caractéristiques fonctionnelles du projet de terminal d'autoroute ferroviaire sont les suivantes : le projet est dimensionné pour recevoir 2 trains par jour et par sens ; chaque train pouvant transporter 40 semi-remorques. La zone intermodale export permettra d'améliorer la gestion et le flux des semi-remorques dans le port (notamment en lien avec le service d'autoroute ferroviaire), et intégrera les équipements de sécurité et de sûreté imposés par cette activité.

Le faisceau existant de voies ferroviaires non électrifiées est en parallèle de la zone de transbordement. Sur les cinq voies du faisceau deux seront utilisées respectivement pour la voie de transbordement route/ rail (équipements au sol et wagons spécifiques aux autoroutes ferroviaires) et pour le stockage d'une rame (voie parallèle au bord à quai). La voie de transbordement sera raccordée sur la 4^{ème} voie du faisceau existant à l'entrée du quai et sur la 2^{ème} à la sortie du quai de chargement/ déchargement. Trois des voies existantes seront condamnées à la circulation.

Les manœuvres de translation seront réalisées 495 m en amont et en aval des dispositifs de transbordement. Durant la période de manœuvre les accès routiers seront neutralisés.

Le service proposé est « non accompagné » (les chauffeurs des poids lourds ne voyagent pas sur le train). Ils déposent et/ou viennent rechercher les semi-remorques dans le terminal.

À l'arrivée des trains sur le terminal, les semi-remorques arrivées à destination sont déchargées puis garées sur les emplacements de stationnement.

Après avoir été contrôlée à l'entrée du terminal (contrôle de sécurité et de gabarit), les semi-remorques en partance sont chargées sur les wagons dans la zone de transbordement.

Ce système, composé d'installations au sol dédiées sur les terminaux et de wagons surbaissés pivotants, permet un chargement horizontal et traversant des semi-remorques sur les trains. Sur le terminal, le tracteur routier (ou camion) avec sa semi-remorque monte sur le wagon spécialement adapté à ce type de chargement puis le tracteur décroche la semi-remorque et quitte le wagon. La semi-remorque est alors automatiquement verrouillée sur le wagon. Le train peut ensuite partir avec son chargement de semi-remorques.

4.4.1 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 administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Les travaux envisagés sont soumis à :

- La réglementation sur les études d'impact, qui conduit à remplir le présent formulaire de demande de décision au cas par cas. Le terminal multimodal s'inscrit dans le périmètre de travaux du projet « Calais Port 2015 » dont l'étude d'impact a été présentée au public lors d'une enquête publique en février-mars 2012 et qui a fait l'objet d'une Déclaration de Projet le 15 octobre 2012.
- Autorisation au titre de la police de l'eau. Le secteur du terminal Est dans lequel le projet est prévu est inclus dans le périmètre d'une autorisation au titre de la police de l'eau, par arrêté préfectoral d'autorisation en date du 18/01/2008. Les travaux doivent être, avant leur réalisation, portés à la connaissance du préfet de département.
- Étude de dangers, en raison du stationnement, du chargement/déchargement de matières dangereuses éventuellement transportées par les semi-remorques chargées sur les wagons d'autoroute ferroviaire.
- Autorisations d'urbanisme, en application du code de l'urbanisme, notamment un permis de construire, pour les bâtiments situés dans l'enceinte du terminal multimodal (bâtiments accueillant le personnel d'exploitation, les bâtiments accueillant les chauffeurs des semi-remorques accédant au terminal).
- Dossier « bruit de chantier », car le terminal d'autoroute ferroviaire est assimilé à un ouvrage d'infrastructure de transport terrestre.

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Sécurisation de la procédure de déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet, le formulaire est transmis préalablement au dépôt en préfecture des dossiers d'autorisations préalables au démarrage des travaux identifiées au § 4.4.1

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Superficies :	
- Terminal d'autoroute ferroviaire :	46 200 m2
- Zone intermodale export :	11 000 m2
- CUMUL :	55 200 m2
- Linéaire de voie ferrée créée :	165 ml

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Port de Calais –Terre-plein Est
Commune : Calais

Coordonnées géographiques¹ Long. 1° 52' 09" 1 Lat. 52° 58' 20" 0

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Calais

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 étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le terminal multimodal (autoroute ferroviaire) s'inscrit dans le périmètre de travaux du projet « Calais Port 2015 » comprenant à la fois la réorganisation du port de Calais et son extension notamment sur la façade maritime (création d'une digue de protection, d'un bassin portuaire, de nouveaux terre-plein, d'un port de services, déplacement de la conduite Tloxiide, dragages, ...), « Calais Port 2015 » a, entre autres, pour objectifs de conserver la modularité de l'outil portuaire à long terme, pour s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants (ex : capacité liées à l'évolution des trafics, anticiper les évolutions modales de transport intra-européen, ...). Ce projet a été présenté au public lors d'une enquête publique en février-mars 2012.

Le terminal multimodal ne forme pas d'unité fonctionnelle avec d'autres projets. Les trains de 750m de longueur circuleront sur des voies existantes et en service du réseau ferré national ; il n'est pas prévu de travaux significatifs sur le réseau ferré national pour la circulation de ce type de trains.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Terminal d'autoroute ferroviaire :

- terre-pleins portuaires revêtus, en partie occupés à l'Est par des stockages matériaux divers et sillonnés en bordure sud, le long du quai, par des VF d'accès au terminal sucrier

Zone intermodale export :

- terre plein portuaire, zone nivelée, revêtue en stabilisé, inoccupée.

L'occupation actuelle des zones d'emprise du projet est illustrée par leurs implantations sur photos

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui

Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Plan d'Occupation des Sols de Calais approuvé le 28 décembre 1983

Réglementation propre à la zone UL du POS, zone portuaire

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

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) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au titre de l'arrêté du 24 mars 2006 en préparation. La carte de bruit est réalisée

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?

Le site de projet est en dehors de la ZPPAUP de Calais.

dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?

dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?

La commune de Calais est située dans le périmètre de 2 plans de prévention de risques naturels prévisibles (PPRN) :

- Le PPRN littoral - cotes basses meubles - nord du Cap Gris-Nez, prescrit le 27/08/01 ; la submersion marine, qui voit les terres basses actuellement exondées recouvertes par la mer suite à des brèches affectant des digues naturelles ou artificielles ; la couverture par le sable à la suite d'un déplacement de dunes.

- Le PPR mouvement de terrain à Calais, prescrit le 07/02/03.

si oui, est-il prescrit ou approuvé ?

dans un site ou sur des sols pollués ?

dans une zone de répartition des eaux ?

dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?

dans un site inscrit ou classé ?

Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :

Oui Non

Lequel et à quelle distance ?

d'un site Natura 2000 ?

A proximité des site suivants :

Sites Natura 2000 terrestres : Site d'Importance Communautaire (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 Couples, 7,9 Km à l'ouest et Zone de Protection Spéciale (ZPS) : FR3110039 Platter d'Oye 12 Km à l'est,

Sites Natura 2000 marins : propositions de Site d'Importance Communautaire (pSIC) : FR3102002 Bancs des Flandres (DH) environ à 10 km au nord, FR3102003 Récifs Gris-Nez, Blanc Nez environ à 10 km à l'ouest; Zone de Protection Spéciale (ZPS) : FR3112006 Bancs des Flandres (DD) environ à 10 km au nord et FR3110085 Cap Gris Nez (extension du site terrestre existant), environ à 10 km à l'ouest

d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?

La ville de Calais compte 13 monuments à Calais dont les abords sont soumis à la réglementation sur le patrimoine. Les abords de ces bâtiments, situés au sein de la ZPPAUP de Calais, ne sont pas affectés par le projet.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	
	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 implique des aménagement en surface de terre-pleins portuaires existants. Ces aménagements ne génèrent pas des volumes importants de terrassements.
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"/>	Le projet n'exerce aucune emprise sur des milieux naturels. Au cours du chantier réalisé sur les terre-pleins portuaires, à proximité de quais, toutes les mesures adaptées seront mises en œuvre pour prévenir tout déversement accidentel de pollution vers le bassin du port. En phase d'exploitation, les pluvio-lessivats seront traités pour satisfaire aux normes de rejet fixées par la police de l'eau garantissant leur innocuité pour le milieu naturel marin. Tout risque de déversement polluant accidentel vers le milieu marin depuis les plates-formes sont prévenu par les moyens de rétention et/ou intervention adéquates.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une évaluation des incidences du projet d'extension du Port de Calais a été réalisée et présentée lors de l'enquête publique. Cette évaluation a porté sur l'ensemble des travaux d'extension du port alors que le projet de terminal d'autoroute ferroviaire est inclus dans le périmètre du port actuel. En définitive, l'évaluation du projet d'extension portuaire Calais 2015 - à fortiori donc, le projet de terminal multimodal présenté - conclut à l'absence d'incidences significatives sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000, sous réserve de la mise en œuvre de mesures d'atténuation. Parmi ces mesures propres au projet Calais-Port 2015, les mesures applicables et leurs modalités de mise en œuvre sont présentées en annexe 7.

Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?

Est-il concerné par des risques technologiques ?

Risques et nuisances

Est-il concerné par des risques naturels ?

Engendre-t-il des risques sanitaires ?

Est-il concerné par des risques sanitaires ?

Commodités de voisinage

Est-il source de bruit ?

Est-il concerné par des nuisances sonores ?

Engendre-t-il des odeurs ?

Est-il concerné par des nuisances olfactives ?

Engendre-t-il des vibrations ?

Est-il concerné par des vibrations ?

Pour réduire les risques liés aux stationnements de matières dangereuses sur le terminal, certaines matières dangereuses ont été exclues du service de l'autoroute ferroviaire :

- Les matières et objets explosibles (classe 1) ;
- Les gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (classe 2 : 2.1 "Gaz inflammables", 2.2 "Gaz non-inflammables et non toxiques", 2.3 "Gaz toxiques") ;
- Les peroxydes organiques (classe 5.2) ;
- Les matières radioactives (classe 7).

Une étude de dangers sera engagée pour le terminal d'autoroute ferroviaire du port de Calais. Elle comprendra une analyse de risque, définira et justifiera les mesures prises pour réduire la probabilité et les effets des accidents potentiels, et pour réduire le risque lié aux stationnements des matières dangereuses notamment au regard de l'organisation du terminal.

La réalisation du terminal, au cœur des emprises portuaires, n'est pas susceptible de générer une modification de l'ambiance acoustique actuelle en dehors du périmètre du port. Elle ne crée donc pas d'impact supplémentaire sur les habitations les plus proches.

De façon indirecte, l'activité du futur terminal d'autoroute ferroviaire induit un trafic ferroviaire nouveau, en particulier sur le tronçon de voie-fermée "mère" qui relie la gare de Calais-Ville au terminal du port de Calais. Les travaux prévus sur cette voie (travaux de maintenance indépendants du projet de terminal ferroviaire) ne sont pas soumis à la réglementation en matière d'étude d'impact ou de bruit des infrastructures ferroviaires (article R571-44 à article R571-46 du code de l'environnement). Toutefois, dans une démarche volontariste, le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais et la CCICQ-Port de Calais se sont engagés à respecter les seuils applicables aux voies ferroviaires nouvelles ou modifiées (seuils de l'arrêté du 8 novembre 1989 relatif au bruit ferroviaire). Aucune mesure de protection n'est nécessaire pour la circulation des 4 trains par jour induite par le projet. Toutefois des campagnes de mesures à la mise en service du projet de terminal d'autoroute ferroviaire puis en cas d'augmentation des circulations liées aux activités du Port de Calais pourront être mises en place si nécessaire.

Engendre-t-il des émissions lumineuses ?

Est-il concerné par des émissions lumineuses ?

Le plan lumière, conçu dans le cadre du projet d'extension portuaire Calais Port 2015 sera décliné par anticipation dans le cadre du projet de façon à limiter l'impact de la pollution lumineuse, et notamment de l'éclairage nocturne, sur la faune (principalement les oiseaux et chauves-souris). L'éclairage du terminal sera conçu en tenant compte de cet enjeu et des contraintes d'exploitation du terminal multimodal.

Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?

De façon indirecte du fait de la circulation ferroviaire induite sur la voie mère non électrifiée. Toutefois les émissions induites seront faibles en particulier au regard des émissions évitées par l'autoroute ferroviaire le Boulou-Calais, à laquelle participe le projet.

Grâce au report modal de la route vers le rail, des marchandises, en transit vers le Royaume Uni, l'Irlande, le Benelux ou le nord de la France, bénéficieront d'une nouvelle alternative. Ce trafic, estimé à 300.000 poids-lourds entre l'Espagne et le Royaume Uni, ne transite actuellement que par la route. Le service de 2 allers retours quotidiens permettra de faire transiter entre 36500 semi-remorques par an à la mise en service puis jusqu'à 55000 semi-remorques / an à plein régime. Ce terminal, qui a pour ambition de réduire de 12 à 18% le nombre de poids lourds sur le réseau routier, aura un effet global positif important de réduction des rejets polluants dans l'air, notamment des gaz à effet de serre.

Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?

Le projet ne générera aucun effluent liquide lié à l'activité ou aux process mis en oeuvre sur la plate-forme multimodale.

Pollutions

Si oui, dans quel milieu ?

Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?

En phase d'exploitation, les pluvio-lessivats des plates-formes seront traités pour satisfaire aux normes de rejet fixées par la police de l'eau garantissant leur innocuité pour le milieu naturel marin. Tout risque de déversement polluant accidentel vers le milieu marin depuis les plates-formes seront prévenus par les moyens de rétention et/ou intervention adéquates. L'activité de la plate-forme multimodale n'est pas productrice de déchets

Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?

Le projet implanté au sein du secteur portuaire n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural ou archéologique. En particulier, il n'est pas en co-visibilité avec les monuments historiques recensés à Calais.

Patrimoine / Cadre de vie / Population

Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet s'inscrit dans le cadre du projet "Calais Port 2015" autorisé au titre du code de l'environnement. Ses incidences environnementales très limitées s'inscrivent dans le contexte de ce projet d'extension portuaire non encore débuté.

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 :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

La présente demande d'examen au « cas par cas » s'inscrit dans le contexte de l'étude d'impact déjà réalisée pour le projet « Calais Port 2015 » (qui englobait la réalisation du terminal multimodal) et des évolutions réglementaires de 2012 réformant les études d'impact.

Le Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais, en tant qu'autorité portuaire et la CCICO – Port de Calais, en tant que concessionnaire estiment que le projet de terminal d'autoroute ferroviaire (AF) devrait être dispensé de la réalisation d'une étude d'impact, en raison notamment l'absence d'impacts environnementaux notables ou d'incidences notables sur les sites Natura 2000.

En effet, ce terminal est intégralement réaffecté dans les emprises actuelles du port, qui plus est au sein d'un terminal multimodal existant. La zone prévue pour la réalisation est déjà intégralement revêtue et dispose d'un assainissement fonctionnel, permettant de traiter les eaux pluviales avant rejet. Ce dispositif sera adapté à la réalisation du terminal d'autoroute ferroviaire.

Il n'y a pas de destruction des milieux naturels existant. L'éclairage du terminal sera conçu, en tenant compte des contraintes d'exploitation du terminal multimodal, de façon à limiter l'impact de la pollution lumineuse, et notamment de l'éclairage nocturne, sur la faune (principalement les oiseaux et chauves-souris).

S'agissant du transbordement de matières dangereuses (MD), le projet doit donner lieu à une étude de danger dans le cadre d'une procédure connexe; le transport de matières dangereuses (TMD) éventuellement induit par le projet sur la voie "mère" en traversée urbaine étant du ressort de RFF. De nombreuses MD sont exclues de l'AF. On estime le TMD sur l'AF à au plus 3% du trafic total.

S'agissant du bruit, la réalisation du terminal, au cœur des emprises portuaires, n'est pas susceptible de générer une modification de l'ambiance acoustique actuelle en dehors du périmètre du port. Aucune mesure de protection n'est nécessaire pour la circulation de 4 trains par jour. Toutefois des campagnes de mesures à la mise en service du projet de terminal d'autoroute ferroviaire puis en cas d'augmentation des circulations liées aux activités du Port de Calais pourront être mise en place si nécessaire.

Enfin, le projet a des effets positifs sur l'environnement (réduction de la pollution et de la congestion), grâce au report modal de la route vers le rail des poids lourds circulant entre l'Espagne et le Royaume Uni (le transit ne se fait actuellement que par la route).

Ce terminal, qui a pour ambition de réduire de 12 à 18% le nombre de poids lourds sur le réseau routier, contribuera de façon significative à la réduction des gaz à effet de serre et à la réduction de la congestion sur ce corridor.

En phase de construction, les entreprises respecteront les bonnes pratiques environnementales usuellement applicables aux chantiers de construction : respect du plan de circulation, des emprises et des horaires de chantier préalablement définis, gestion des déchets, économies d'énergie, etc.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
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) ;	X
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 ;	X
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : 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 ;	X

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 6 : Illustrations du dispositif de transbordement
	Annexe 7 : Argumentaire incidences du projet et mesures au regard des sites Natura 2000

9. Engagement et signature

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

Fait à Calais

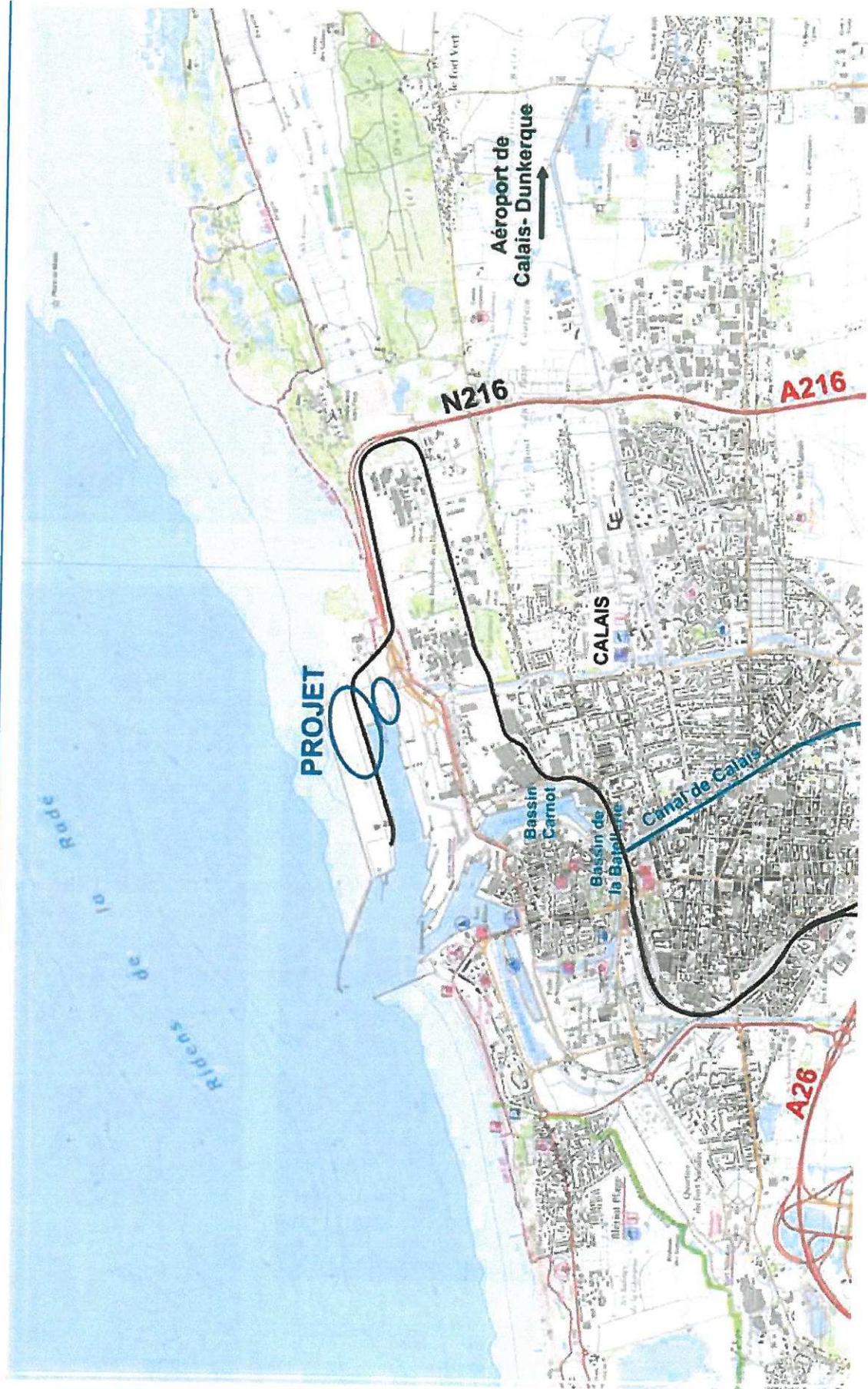
le. 28/02/2014

Signature



LAURENT DEVILDER

Annexe 2 : Plan de situation du projet au 1/25 000ème



Annexe 3 : Vues photographiques du projet

Vue en élévation des terre-pleins Est du Port (depuis l'angle Sud-Est)



Vue 1 : Emprise du terminal d'autoroute ferroviaire (janvier 2014)

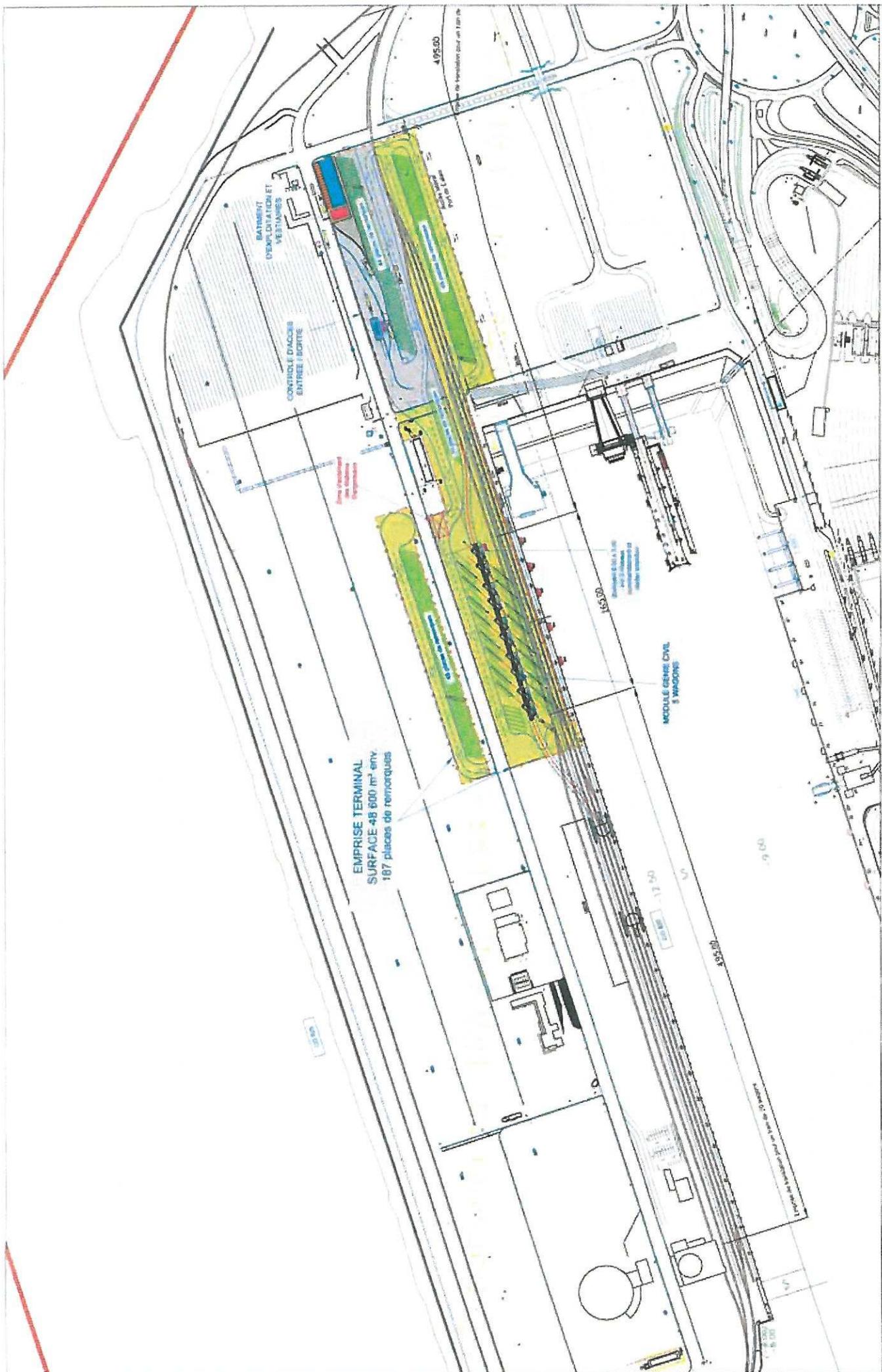


Localisation des prises de vue



Vue 2 : Emprise de la zone intermodale export (janvier 2014)

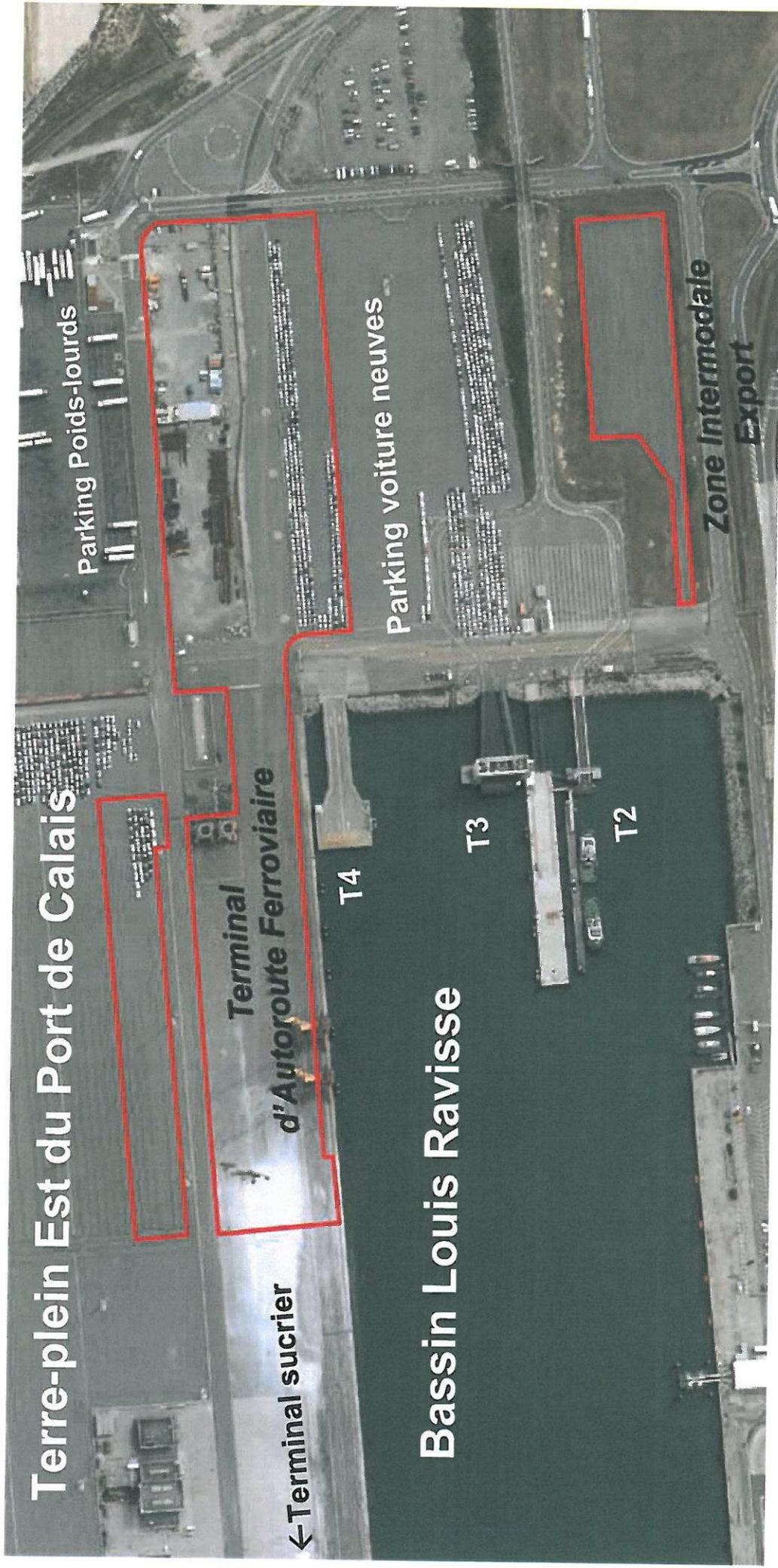




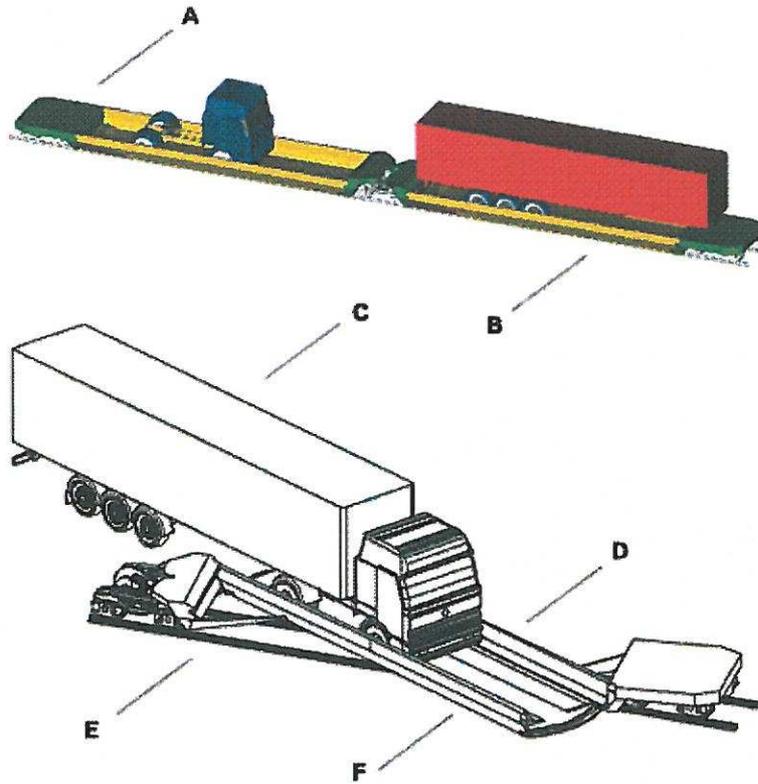
Annexe 4/1

Annexe 5 : Plan des abords du projet

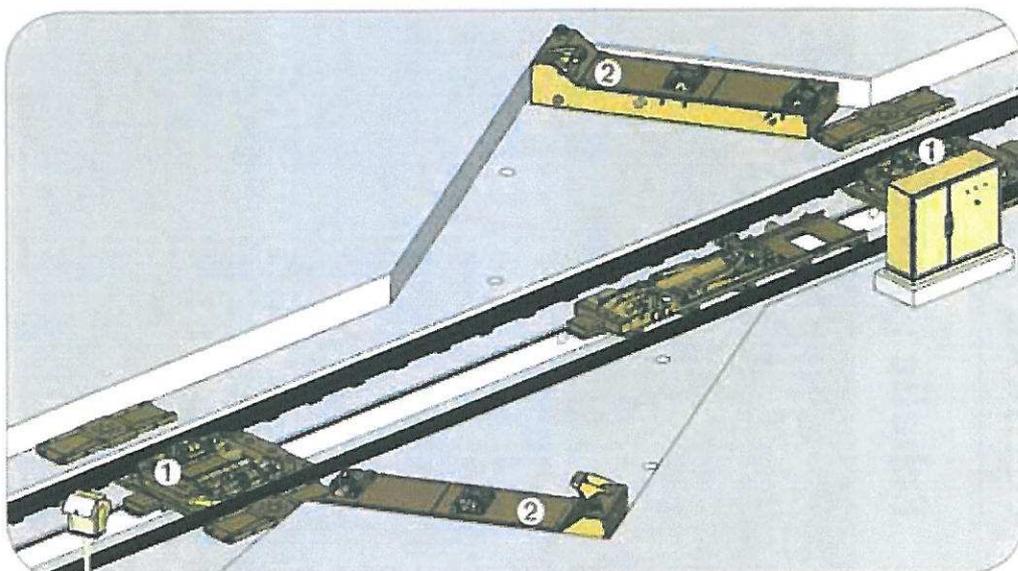
Echelle : approximativement **1/3 000^{ème}** (vue aérienne 2013)



Annexe 6 : Illustrations du dispositif de transbordement



- ① systèmes de levage entre les rails assurant la reprise de la charge verticale de la coque, et le déverrouillage du wagon,
- ② caissons équipés de galets motorisés entraînant la rotation de la coque. Il intègrent une centrale hydraulique.



Annexe 7 : Argumentaire incidences du projet et mesures au regard des sites Natura 2000

L'évaluation du projet d'extension portuaire Calais 2015 - a fortiori donc, le projet d'Autoroute Ferroviaire conclue à l'absence d'incidences significatives sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000, sous réserve de la mise en œuvre de mesures d'atténuation et d'accompagnement.

Parmi les mesures proposées pour atténuer les incidences du projet d'extension, il s'agit de circonscrire celles susceptibles de s'appliquer au projet de terminal multimodal d'autoroute ferroviaire, compte tenu de sa localisation au sein du terminal existant et de la nature des travaux, sans commune mesure avec le projet Calais 2015.

Le tableau ci-dessous énumère les mesures retenues pour Calais 2015 au titre de Natura 2000 et indique, en argumentant lorsqu'il y a lieu, celles qu'il y a lieu d'appliquer et avec quelle exigence, à notre projet d'autoroute-ferroviaire :

N°	Mesure	Commentaire et éventuelle déclinaison au projet
1	Dispositif de suivi du comportement des phoques sur le banc et de la fréquentation des cétacés au large (écoutes sous-marines).	Ne concerne pas le projet car absence de travaux maritimes
2	Ajustements du plan masse vis-à-vis des contraintes hydrosédimentaires et écologiques	Ne concerne pas le projet de terminal d'autoroute ferroviaire car le projet ne modifie pas l'infrastructure portuaire existante.
3	Phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace pour limiter les impacts sur la qualité des eaux littorales et la faune.	Ne concerne pas le projet de terminal d'autoroute ferroviaire dans la mesure où les travaux ne génèrent pas de rejets significatifs dans le milieu marin (sous réserve toutefois de l'application de la mesure 7).
4	Balisage des zones sensibles en bordure du chantier.	Ne concerne pas le projet, celui-ci étant éloigné de toute zone sensible répertoriée.

N°	Mesure	Commentaire et éventuelle déclinaison au projet
5	Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires	Ne concerne pas directement le projet dans la mesure où il n'empiète pas sur des zones de nidification ou de stationnement répertoriées et se trouve distant des parcelles retenues comme prioritaires dans la définition des futures zones de quiétudes dans le cadre du chantier de calais 2015. (abords du terminal sucrier (parcelle cadastrale DN11 de 0,8 ha) et, secondairement, le nord des giratoires permettant l'accès au terminal ferry (parcelle cadastrale DN 13 de 1,7 ha).
6	Mise en place d'un plan lumière	Applicable au projet, de façon à limiter l'impact de la pollution lumineuse, et notamment de l'éclairage nocturne, sur la faune (principalement les oiseaux et chauves-souris). L'éclairage du terminal sera conçu en tenant compte de cet enjeu et des contraintes d'exploitation du terminal multimodal.
7	Série de mesures visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents, en phase chantier.	Applicable sur le principe au projet et à son échelle : le projet n'étant pas contigu à des milieux naturels sensibles ni susceptibles de générer un déversement polluants massif dans le milieu marin, les dispositions courantes en phase travaux et communes à l'ensemble des terre-pleins portuaires en phase d'exploitation seront appliquées.
8	Mesures pour assurer des pratiques environnementales sur le chantier.	Applicable à l'échelle des travaux concernés, ces mesures sont couramment mises en place sur les chantiers de construction.
9	Mesures de réduction des impacts acoustiques durant le chantier	Applicable au projet sur le principe bien que, du fait de la localisation des travaux (au sein de l'espace portuaire) de leur nature et de leur durée limitées (environ 1 an et seulement quelques mois pour les phases de terrassement, les plus bruyantes) cette mesure ne suscite pas de dispositions strictes d'application.