

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 :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
26/02/2018	26/02/2018	2018-0033

1. Intitulé du projet

Réalisation et aménagement du Pôle d'Échange multimodal (PEM) à la gare de Calais ville.

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

SITAC

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

Philippe MIGNONET

RCS / SIRET

2 | 5 | 6 | 2 | 0 | 4 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1

Forme juridique

Etablissement public syndicat mixte

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 <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
39) Opération d'aménagement qui couvre un terrain d'assiette d'une superficie supérieure ou égale à 5 ha et inférieure à 10 ha, et dont la surface de plancher créée est inférieure à 40 000 m ² .	Le projet s'étend sur une surface de 39 519 m ² . Le terrain d'assiette est de 8,2 ha, y compris le domaine routier départemental.
41) Aire de stationnement ouverte au public de 50 unités ou plus	Le projet crée environ 150 places de stationnement pour véhicules légers (dont 91 places pour le parking de la gare) et 17 places de bus.

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

L'amélioration continue de la mobilité est une priorité pour la ville de Calais et l'agglomération Calaisienne. C'est dans ce cadre et afin de rendre plus complète l'offre globale de transport en commun que le projet Mov'in a été lancé. (Voir annexe n°7 "Dossier de concertation"). Celui-ci consiste en la création:

- d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) à la gare de Calais ville
- d'une nouvelle ligne de type Bus à Haut Niveau de service. La réalisation de deux passerelles cyclo-piétonnes sont également prévues dans le cadre de la création de la nouvelle ligne BHNS.

Le présent formulaire d'examen au cas par cas porte sur le projet de création du pôle d'échanges multimodal à la gare de Calais ville.

4.2 Objectifs du projet

Avec le déplacement de la gare routière – actuellement située place du théâtre – vers la gare de Calais-Ville, il deviendra demain plus simple de combiner l'ensemble des modes de transports (train, bus, car, voiture, taxi, navette fluviale mais également vélo, trottinette ou marche à pied). Le projet vise également à :

- Augmenter la desserte de la gare et favoriser l'intermodalité
- Proposer une gare routière modernisée, confortable et accessible
- Atténuer le caractère « routier » du secteur (parvis de la gare, berges du quai du Danube) et de ses abords, afin de recréer un lieu agréable ouvert sur le territoire.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Au stade des études préliminaires, le phasage des travaux est en cours de réflexion de façon à générer le moindre impact possible tant sur les conditions de circulation que pour les riverains.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Voir annexe 8 "Présentation du projet" et annexe 9 "Analyse des effets du projet sur la circulation et les déplacements".

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).

Le projet sera soumis:

- à permis d'aménager au titre du code de l'Urbanisme
- à déclaration au titre de la loi sur l'eau, en fonction de l'analyse des rubriques de la nomenclature, qui sera réalisée au stade Avant-Projet

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie du projet	39519 m ²
Terrain d'assiette	8,2 ha
Nombre de places de stationnement créées	environ 150 places Véhicules Légers et 17 places Bus
	Voir annexe 10 "Stationnement" pour la répartition des places.

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Entre le quai du Rhin et le quai du Danube sur la commune de Calais ainsi que sur le parvis de la gare (pont Jacquard).

Coordonnées géographiques¹

Long. 1° 50' 55" E Lat. 50° 57' 14" N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et 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 :

Calais

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 de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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"/>	Voir annexe 12 "Milieu Naturel"
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Voir annexe 12 "Milieu Naturel"
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Calais est soumise à la loi littoral. Voir titre 1 de l'annexe 11 "Sensibilité environnementale"
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"/>	Voir annexe 12 "Milieu Naturel"
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"/>	Le Pas-de-Calais dispose d'un PPBE dont la première et la deuxième échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat deuxième échéance ne sont pas localisées dans le périmètre d'étude du PEM. Voir titre 2 de l'annexe 11 "Sensibilité environnementale"
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans le périmètre de protection de 4 Monuments Historiques et dans le SPR de Calais. L'ABF a été consulté de façon anticipée le 13 novembre 2017 et a émis un avis favorable sur le pré-projet. Le projet est localisé sur un zonage archéologique identifié au PLU. Une saisine anticipée a été réalisée. Le diagnostic a été prescrit sur une surface de 27 000 m ² et sera réalisé entre juin et décembre 2018. Voir titre 3 de l'annexe 11.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Voir annexe 12 "Milieu Naturel"
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Calais est concernée par le Plan de Prévention des Risques Littoraux du Calaisis qui a été re-prescrit le 10 mai 2016. La zone d'implantation du projet n'est pas concernée par les zonages réglementaires de ce document. La commune compte aussi 2 PPRT approuvés aux dates du 23/12/2011 (SYNTHEXIM site Calaire- effets toxiques, thermiques et de surpression) et du 24/08/2012 (INTEROR et SYNTHEXIM site des Dunes – effets toxiques, thermiques et de surpression). L'implantation du PEM n'est pas concernée par les zonages réglementaires découlant de ces documents. Voir titre 4 de l'annexe 11 "Sensibilité environnementale"
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plusieurs sites BASIAS sont localisés à proximité du projet. Le plus proche est situé à moins de 50 m au Sud et correspond à un ancien garage automobile dont l'activité est terminée. Quelques sites BASOL sont dispersés sur le territoire de Calais. Le plus proche de la zone d'implantation du PEM est situé à environ 500 m au Nord-Est et correspond à la société DMS (ex MORY COMBUSTIBLES) au niveau du quai de la Meuse. Voir titre 5 de l'annexe 11 "Sensibilité environnementale"
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La Ville de Calais exploite les forages situés dans la région de Guines, à plus de 6 km au Sud du site du projet. Le champ captant est constitué d'une vingtaine d'ouvrages sur les communes de Guines, Hâmes-Boucres et Saint-Tricat. Le site du projet se positionne en dehors des périmètres de protection de captage, rapprochée ou éloignée, faisant l'objet de leurs arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter respectifs.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Voir annexes 6 "Natura 2000" et 12 "Milieu Naturel"
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Voir annexe 12 "Milieu Naturel"

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"/>	En phase d'exploitation, le PEM n'est pas de nature à nécessiter des prélèvements d'eau.
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les excédents de matériaux proviendront des terrassements nécessaires à la réalisation du PEM. Les matériaux extraits seront stockés de manière à être réutilisés sur le chantier ou évacués par des organismes agréés. Les matériaux issus des démolitions (parking existant) seront exportés vers des filières adaptées et agréées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessite l'apport de matériaux de construction, en partie issus du sol ou du sous-sol (extraction de matériaux type sable, etc.)
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 est localisé en centre-ville de Calais dans une zone déjà urbanisée. La biodiversité existante ne présente pas d'intérêt patrimonial. Le respect de la période des travaux de dégagements d'emprises entre septembre et février permettra d'éviter les risques de destruction et de perturbation d'individus et notamment sur l'avifaune.
	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 projet n'est pas situé dans ou à proximité d'une zone Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 3 km du périmètre du projet. Le projet n'aura aucun impact sur les site Natura 2000. Voir annexes 6 "Natura 2000" et 12 "Milieu Naturel".

	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"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par le risque "engins de guerre" comme tout le département du Pas-de-Calais. Voir titre 4 de l'annexe 11 "Sensibilité environnementale". Des études pyrotechniques seront réalisées sur le secteur du pôle d'échanges.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les aléas liés au retrait-gonflement d'argiles sont d'intensité moyenne au droit du site mais ne constituent pas une contrainte majeure. Les aléas sismiques sont qualifiés de faibles à l'image de l'ensemble du département du pas de Calais. Voir titre 4 de l'annexe 11 "Sensibilité environnementale".
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	La zone d'étude est soumise aux risques sanitaires liés à la circulation automobile comme dans toute la commune (qualité de l'air). Le projet contribuera au développement des transports en commun et des modes doux, ayant de ce fait un impact positif.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Voir annexe 9 "Analyse des effets du projet sur la circulation et les déplacements".
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	La phase chantier devrait générer des émissions sonores temporaires. La société en charge des travaux devra respecter une charte de chantier propre. En phase exploitation, le projet pourra entraîner une augmentation des nuisances sonores pour les habitations situées en bordure des quais de l'Escaut et de la Tamise. Voir titre 5 de l'annexe 9 "Analyse des effets du projet sur la circulation et les déplacements".

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seule la phase travaux, lors du compactage des différentes couches de remblaiement, pourra être source temporairement de vibrations. Les constats préalables aux travaux seront réalisés.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans une zone déjà éclairée.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La phase travaux générera des déchets potentiellement polluants. Les déchets seront stockés et traités selon la filière adaptée. En phase d'exploitation, le projet de PEM n'est pas de nature à produire des déchets.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet étant localisé dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques, l'Architecte des Bâtiments de France a été consulté de façon anticipée le 13 novembre 2017. Une nouvelle rencontre avec l'ABF est programmée fin mars 2018 afin de conforter son avis sur le projet de PEM au stade AVP. Le projet contribuera à la valorisation de l'espace urbain, en prenant en compte les préconisations de l'ABF. Le projet est localisé dans le SPR de Calais. Un diagnostic archéologique a été prescrit par le S.R.A.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le déplacement de la gare routière au niveau de la gare ferroviaire permettra de combiner l'ensemble des modes de transports (train, bus, car, voiture, taxi, navette fluviale). Ainsi l'utilisation des différents moyens de transport proposés par le SITAC sera facilitée.

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 :

D'après le site internet de la DREAL des Hauts de France et de la préfecture du Pas-de-Calais (consultés le 9 février 2018), aucun projet ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ni d'une enquête publique n'est recensé sur la commune de Calais depuis mars 2017.

Les futurs projets de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et de BHNS ont fait l'objet d'une concertation réglementaire du 1er juillet au 16 décembre 2016.

Le BHNS dessert le Pôle d'Echanges Multimodal. Les travaux n'ayant pas lieu de manière concomitante, les perturbations engendrées ne seront pas cumulées.

Les deux projets auront un effet bénéfique l'un sur l'autre en permettant à la fois d'améliorer la performance du réseau de transport en commun et de favoriser le lien entre les quartiers desservis.

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 :

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) :

Aucune mesure spécifique n'est à prendre en compte au titre de la loi littoral.

Le Maître d'Ouvrage réalisera une campagne de mesures de bruit sur site afin de qualifier l'ambiance acoustique actuelle et de vérifier si le niveau de bruit respecte les objectifs réglementaires.

Le Maître d'Ouvrage réalisera une campagne de mesures in situ de la qualité de l'air dans la zone de projet.

Le projet contribuera à la valorisation de l'espace urbain, en prenant en compte les préconisations de l'Architecte des Bâtiments de France. Le projet est localisé dans le SPR de Calais. Un diagnostic archéologique doit être réalisé. En cas de découvertes fortuites en phase travaux, le chantier sera stoppé.

Concernant le risque "engins de guerre", une évaluation des risques sera réalisée par le SITAC. En fonction des résultats, une opération de dépollution pyrotechnique sera réalisée.

Les études en cours et à venir permettront de : -valider le caractère excédentaire ou déficitaire du projet en matériaux.

- figer les dispositions à prendre en compte en termes de gestion des déchets.

La compatibilité du projet avec le SCOT du Calais et le PLU de Calais a été vérifiée avec le service urbanisme de la ville. Le projet est conforme au règlement du PLU et aux orientations du SCOT.

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.

Le projet, de par sa nature et sa localisation, n'est pas susceptible d'avoir d'impact qui n'ait été envisagé lors de sa conception. Il n'aura pas d'effet sur le milieu physique ou naturel et aura des effets positifs sur le milieu humain. L'amélioration de l'intermodalité du réseau permettra de renforcer la qualité du service de transport pour les usagers. De plus le projet permettra de requalifier les espaces urbains devant et à proximité de la gare. (Voir annexe 4 "plans du projet").

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° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 7 "Dossier de concertation" Annexe 8 "Présentation du projet" Annexe 9 "Analyse des effets sur la circulation et les déplacements" Annexe 10 "Stationnement" Annexe 11 "Sensibilité environnementale" Annexe 12 "Milieu naturel"

9. Engagement et signature

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



Fait à

Calais

le,

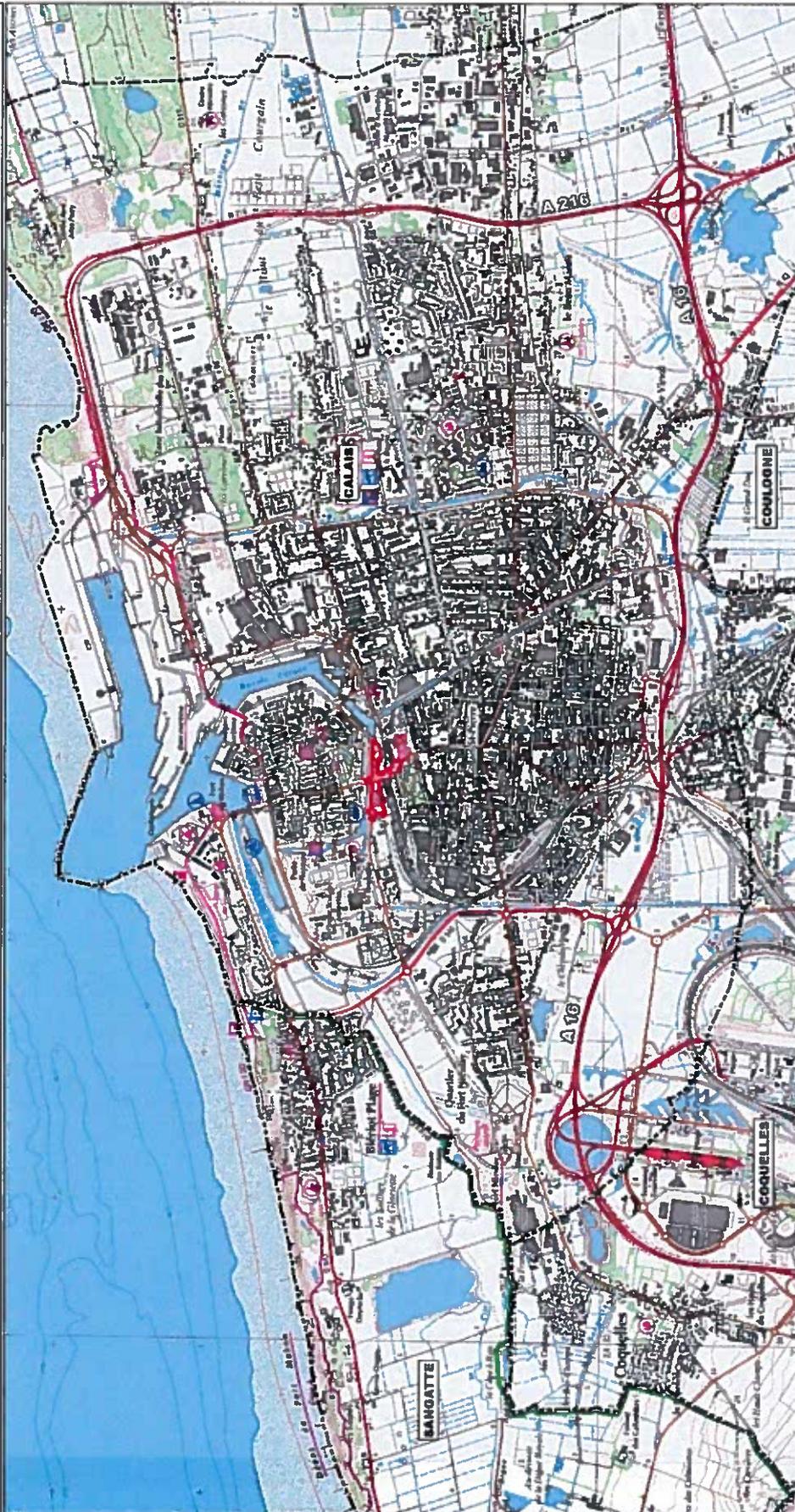
26/02/2018

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

PLAN DE LOCALISATION



Périmètre du PEM

Limites communales

0 250 500 1 000 Mètres

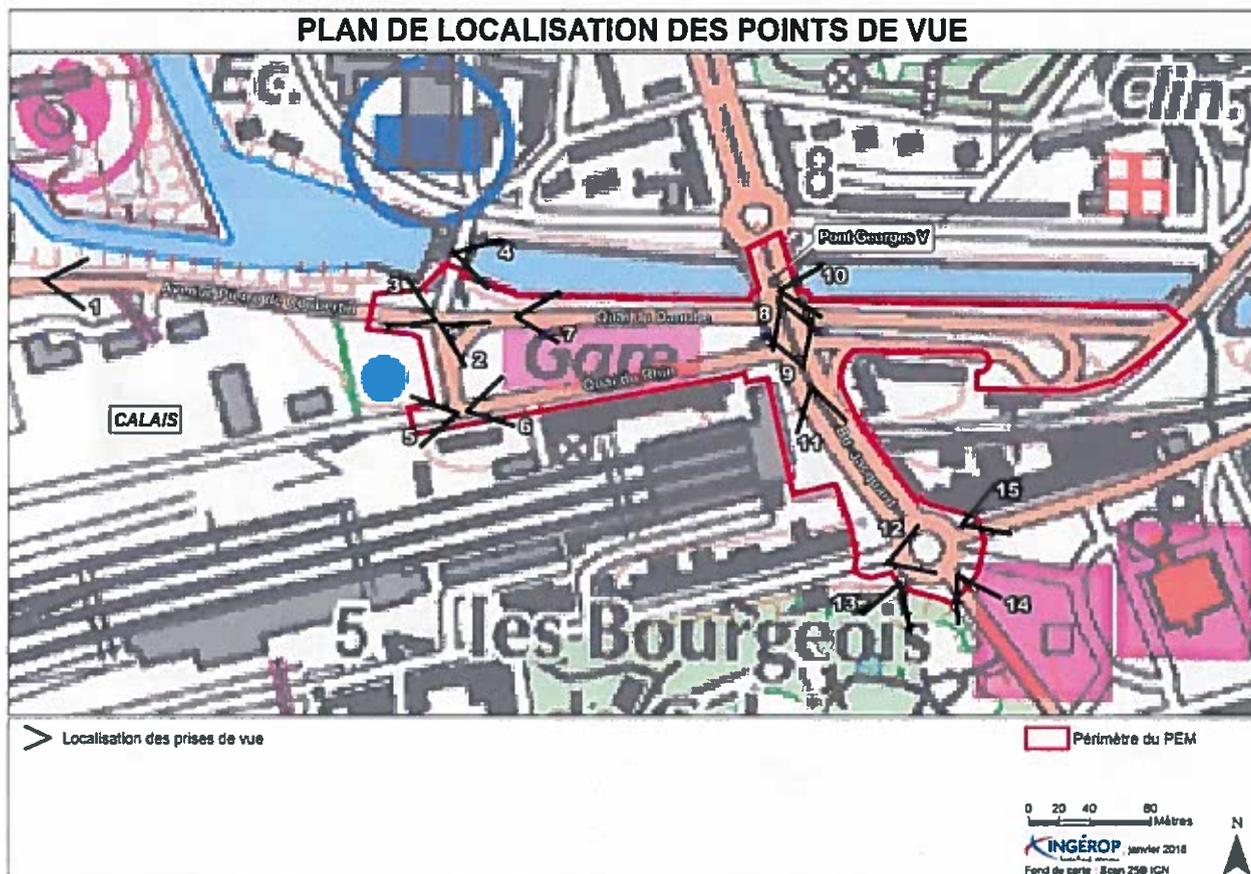
INGÉROP Janvier 2016

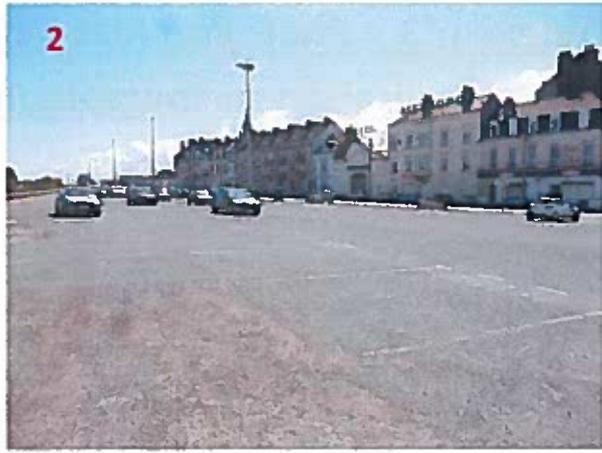
Fond de carte : Scan 250 IGN

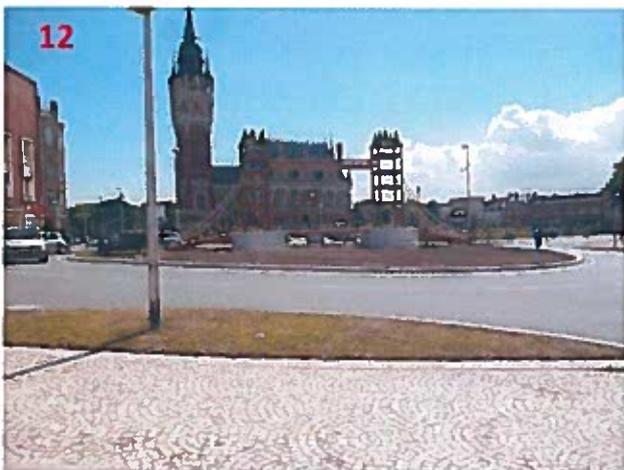


Annexe n°2 « Plan de situation du projet au 1/25 000^e »

Annexe n°3 « Photographies de la zone d'implantation avec localisation cartographique des prises de vue »

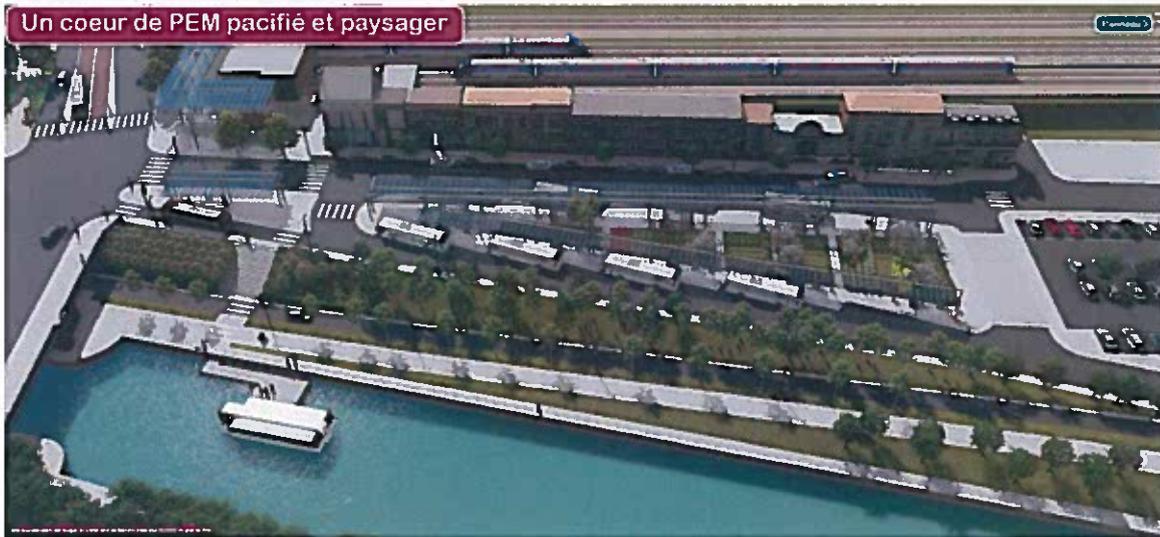




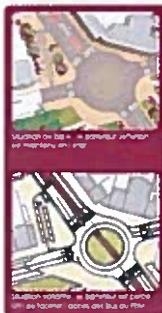




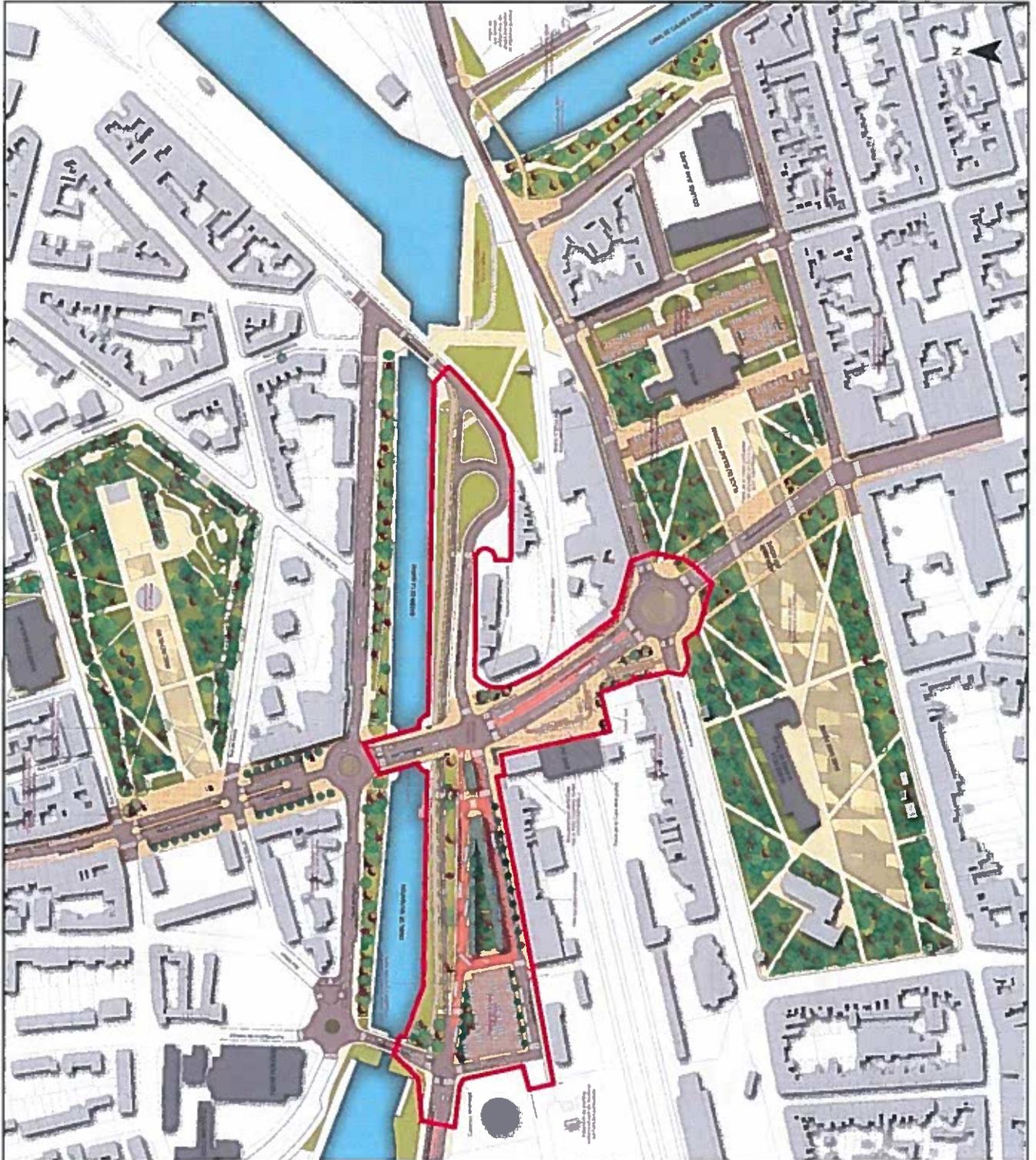
Annexe n°4 « Plans du projet »



Le parvis de la Gare comme espace d'accueil multimodal

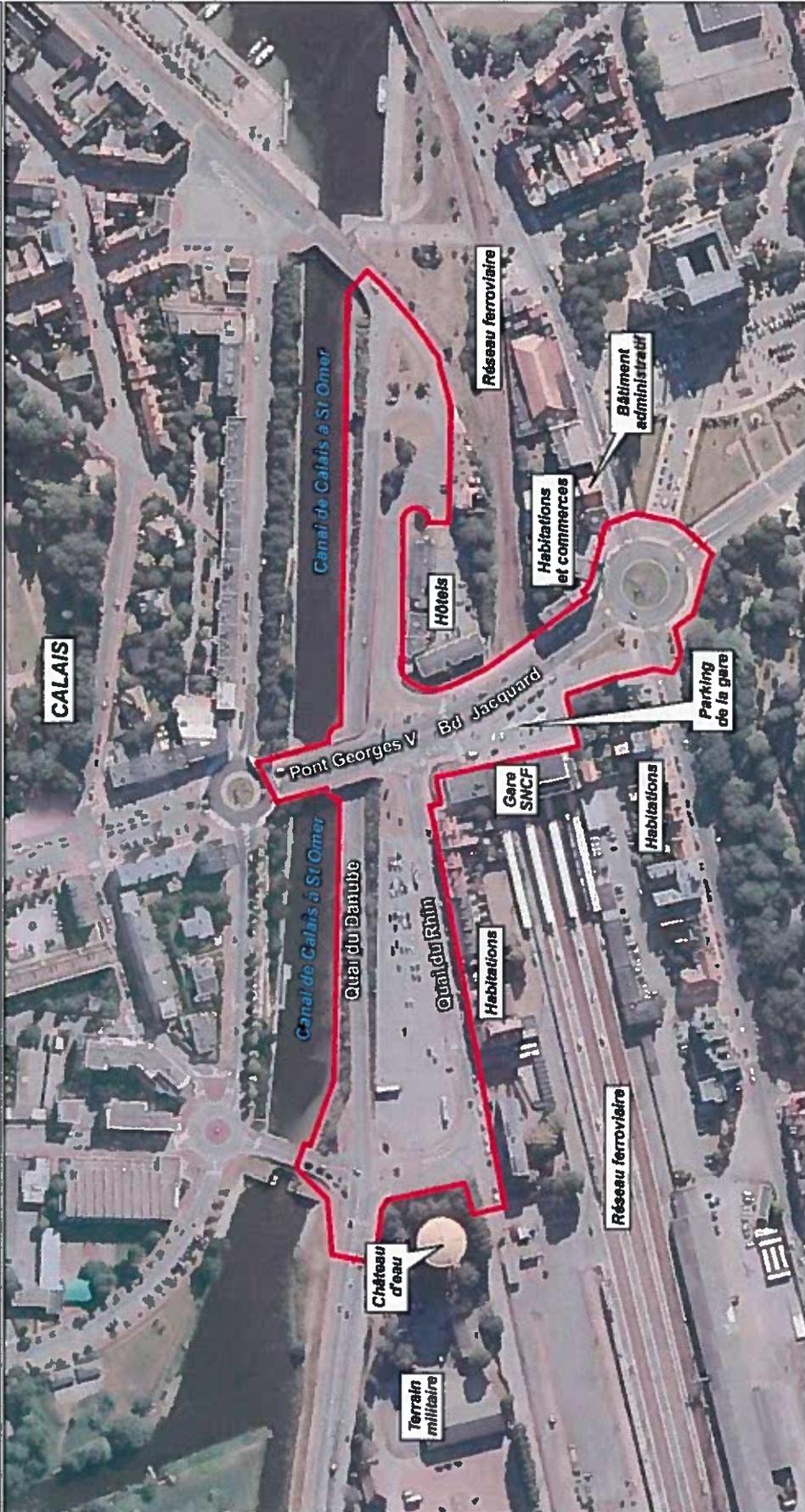


Plan du projet



Annexe n°5 « Plan des abords du projet au 1/2000e »

Plan des abords du projet au 1/2000 ème



Périmètre du PEM

0 20 40 80 Mètres

INGÉROP janvier 2018
 Fond de carte - Orthophotos IGN

N

Annexe n°6 « Natura 2000 »

Aucun site Natura 2000 n'est situé au droit du site. Néanmoins, un site Natura 2000 est localisé dans un rayon de 5 km autour des zones projet :

- La ZSC (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 ».

Ce site est localisé sur la carte des sites Natura 2000 ci-après.

Les descriptions de ce site est issue de la version officielle du FSD (Formulaire Standard de Données) transmise par la France à la commission européenne et consultée sur le site de l'INPN/MNHN.

Une description globale est proposée ci-dessous (reprenant les chapitres « Qualité et importance du site » et « Autres caractéristiques »). Le FSD complet reprenant entre autres la liste des espèces ayant justifié la désignation du site est proposée en annexe.

A noter que le DOCOB de ce site Natura 2000 est disponible et a été consulté dans le cadre de l'étude et sera une base de travail pour l'analyse des incidences du projet sur le réseau Natura 2000.

Présentation détaillée de la ZSC 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 »

D'une superficie d'environ 730 ha, la zone Natura 2000 identifiée « Falaises et pelouses du Cap Blanc Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du Mont de Couple » est classée comme ZSC (Zone Spéciale de Conservation) sous le code FR3100477 depuis mai 2015 et comme SIC depuis décembre 2004. Cette dernière est localisée à environ 3,2 km des zones projet.

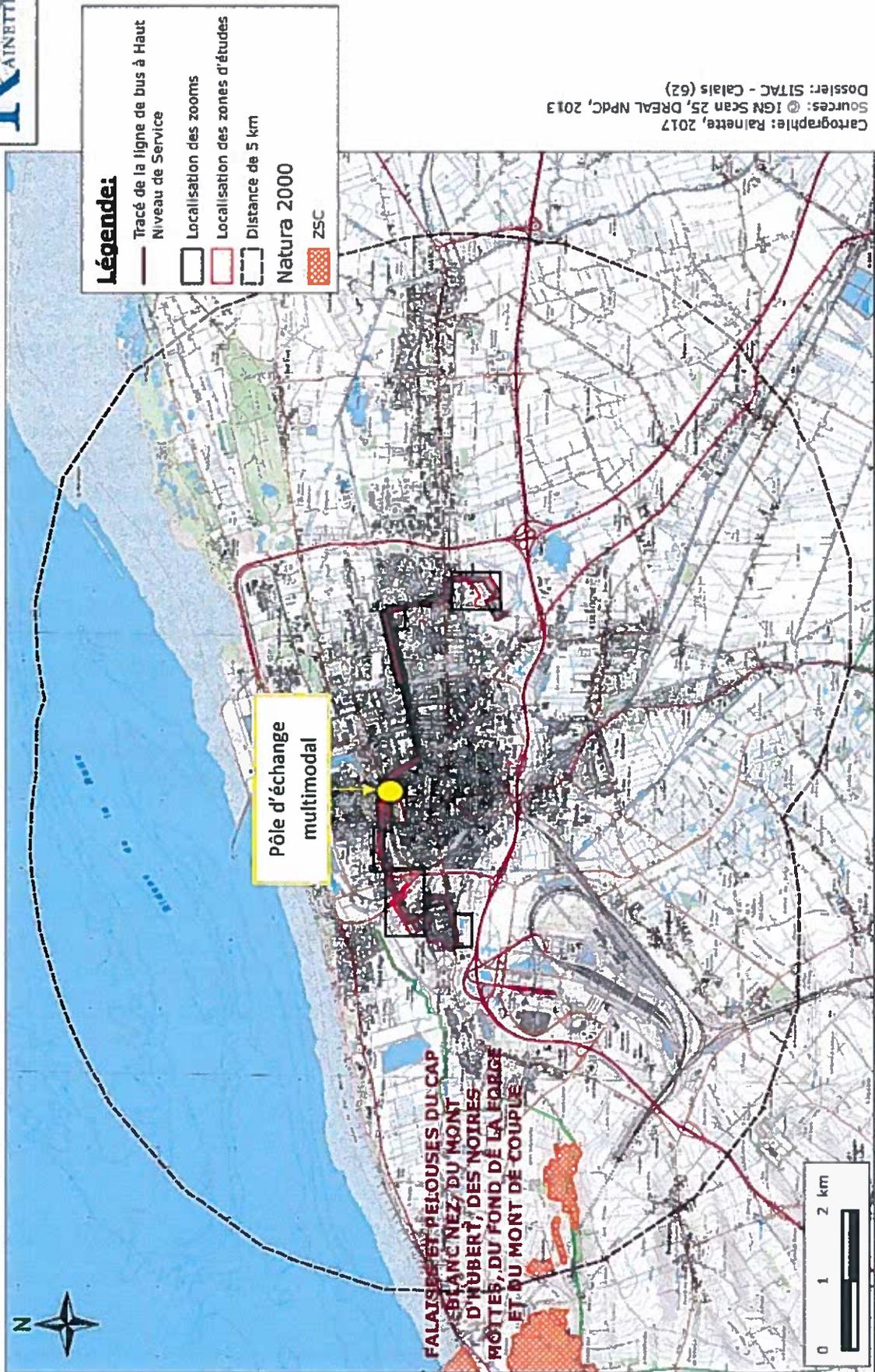
« D'un intérêt géomorphologique exceptionnel, le Cap Blanc Nez, promontoire crayeux marquant la fin de la Branche nord des collines de l'Artois, représente la seule falaise crétacique littorale de la région Nord-Pas de Calais.

Même s'ils n'occupent pas tous les espaces potentiels, les habitats les plus précieux sont actuellement dans un état de conservation relativement satisfaisant, malgré certaines altérations liées à des problèmes de pression touristique et agricole croissante et non maîtrisée (piétinement des pelouses sommitales, delta-plane, extension des cultures sur les versants crayeux, terrain de moto-cross, décharges sauvages, ...).

Par ailleurs, les travaux liés à la construction du tunnel sous la Manche ont entraîné le comblement d'anciennes carrières et des dégradations dues à la proximité du chantier (dépôts, circulation des engins, ...).

L'abandon d'une partie des pelouses a, de même, conduit à l'extension des ourlets et fourrés de recolonisation avec une densification de la végétation néfaste aux espèces caractéristiques les plus précieuses, celles-ci se maintenant cependant là où les lapins ont pris le relais des ovins.

Sites Natura 2000 à proximité des zones d'études



Cartographie: Rainette, 2017
Sources: © IGN Scan 25, DREAL Npdc, 2013
Dossier: SITAC - Calais (62)

Les mesures de gestion ou de restauration préconisées (pâturage extensif ovin, fauche exportatrice, débroussaillage, ...) devraient être étendues à l'ensemble des systèmes pelousaires de ce site en raison de leur extrême intérêt floristiques et phytocoenotique et ce, par le biais de la mise en place de mesures agri-environnementales ciblées sur les coteaux d'intérêt majeur. »

De plus, « le Cap Blanc Nez, promontoire crayeux marquant la fin de la Branche nord des collines de l'Artois, représente la seule falaise crétacique littorale de la région Nord-Pas de Calais.

D'un intérêt géomorphologique et géologique exceptionnel, ce site est également unique sur le plan des habitats. Il abrite en effet un des deux noyaux majeurs de la pelouse littorale thermo-atlantique du *Thymo drucei-Festucetum hirtulae*, endémique du Boulonnais.

A cette pelouse rarissime sont associées des junipérais basses anémomorphosées d'une très grande originalité en région de plaine.

D'autres habitats, et en particulier les parois crayeuses verticales à *Brassica oleracea* subsp. *sylvestris*, les végétations halonitrophiles du pied de falaise [*Beto maritimae-Atriplicetum glabriusculae*] et les pelouses vivaces aérohalines sommitales [*Dauco intermedii-Festucetum pruinosa*], sont particulièrement typiques et représentatifs des systèmes de végétations propres aux falaises crayeuses picardo-normandes.

Sur le plan faunistique, l'intérêt est lié à la présence d'au moins cinq espèces de Chiroptères de la directive dont trois, le Vespertilion à oreilles échancrées, le Murin des marais, le grand Rhinolophe relevant de l'annexe II. Plusieurs espèces d'oiseaux enrichissent ce patrimoine (Faucon pèlerin, Hibou des marais, OEdicnème criard). »

Le Document d'Objectifs (DOCOB) du site 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 » a été élaboré en 2005-2006.

Annexe n°7 « Dossier de concertation »

mov'in

PROJET DE CRÉATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL À LA GARE DE CALAIS
ET D'UNE NOUVELLE LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE



DOSSIER DE CONCERTATION

UN PROJET AMBITIEUX POUR DE NOUVELLES MOBILITÉS

L'amélioration continue de la mobilité est une priorité pour la ville de Calais et l'agglomération Calaisienne. C'est dans ce cadre et afin de rendre plus complète l'offre globale de transport en commun que le projet Mov'in a été lancé.

Celui-ci vise à créer un pôle d'échanges multimodal à la gare de Calais et une nouvelle ligne de bus en site propre, de type bus à haut niveau de service.

Avec le déplacement de la gare routière – actuellement située place du théâtre – vers la gare de Calais-Ville, il deviendra demain plus simple de combiner l'ensemble des modes de transports (train, bus, car, voiture, taxi, navette fluviale mais également vélo, trottinette ou marche à pied).

L'arrivée d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service, permettra de renforcer la performance du réseau existant en offrant aux usagers une meilleure desserte, une amélioration de la vitesse commerciale et plus de confort.

Depuis le 1er juillet dernier, la concertation est ouverte et permet à tous de s'informer et de donner son avis sur le projet. Des registres papier, un formulaire en ligne (disponible sur www.sitac-calais-opale-bus.fr), des rencontres avec les usagers du réseau et des réunions publiques permettront aux porteurs du projet de recueillir vos remarques pour en tenir compte dans la suite du projet.



Calais

www.calais.fr



L'OPPORTUNITÉ CONFIRMÉE PAR LES PREMIÈRES ÉTUDES

Le SITAC, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité sur l'agglomération du Calaisis a engagé une étude sur l'opportunité et la faisabilité de la réalisation conjointe d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) au niveau de la gare SNCF de Calais-Ville et d'un transport en Commun en Site Propre (ITCSP).

Cette étude a confirmé l'opportunité que représentait un tel aménagement en termes de desserte, d'intermodalité mais également de développement pour le territoire.

LES OBJECTIFS DU PROJET



LE PROJET EN BRIEF

- Pour le bus à haut niveau de service
- 8,7 km de tracé dont 6,6 km aménagés en site propre ou en couloir d'approche
 - 15 stations équipées avec des quais 100% accessibles pour tous
 - Environ 30 minutes de temps de parcours

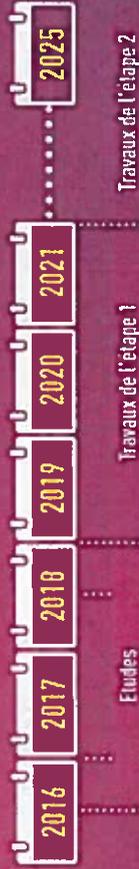
- Pour le pôle d'échanges multimodal
- Sur le parvis de la gare
- 2 nouveaux parvis dont l'actuel équipé et réaménagé pour les piétons
 - Des emplacements réservés pour les taxis
 - Un espace «depose-minute»
 - Un parking pour les deux-roues

- Quais du Rhin et du Danube
- Requalification du Quai du Danube et renforcement des liaisons avec les berges
 - Une gare routière pour les bus (avec environ 5 à 10 postes à quais)
 - Un parking automobile

QUEL CALENDRIER JUSQU'À LA MISE EN SERVICE ?

A ce stade des études, il est envisagé de réaliser le projet en deux étapes :

- Etape 1 : déplacement de la gare routière et création de la nouvelle ligne entre l'avenue Couberlin et l'avenue Étienne.
- Etape 2 : réalisation des tronçons entre l'avenue Couberlin et le Fort Nieulay et, entre l'avenue Étienne et le pôle santé du Fival.



QUI SONT LES PORTEURS DU PROJET ?



De multiples partenaires sont impliqués dans la réalisation de ce projet et participent à son financement :

- Le SITAC assurera la totalité de la maîtrise d'ouvrage
- Le projet s'inscrit dans les programmes du fonds européen de développement économique régional et devrait pouvoir bénéficier de subventions.
- La ville de Calais et la Communauté d'Agglomération du Calaisis sont des partenaires clés, ils seront sollicités à toutes les phases du projet. Ils participeront également au financement du projet ;

QUEL EST LE COÛT DU PROJET ?

Le projet MGVH est aujourd'hui estimé à environ 37,9 millions d'euros HT. Ce montant comprend l'ensemble des études préalables, les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre du projet ainsi que les travaux. Il s'agit d'une estimation qui sera actualisée dans le cadre des études préliminaires.

Le SITAC financera également l'acquisition de 10 nouveaux bus pour un montant estimé à 3 millions d'euros HT.

UN TRACÉ OFFRANT DE NOUVELLES DESSERTES

Le bus en site propre desservira le projet de pôle d'échanges multimodal au centre de la ligne. Sur un tracé total d'environ 8,7 kilomètres, il permettra de relier le cœur du quartier du Fort Nicoulay par l'avenue Pierre de Courberlin à l'ouest et le pôle santé du Virval à l'est via les avenues Guynemer, Toumaniantz et Biériot.

2

AVENUE DE COURBERTIN
 - Réaménagement de l'avenue
 - Desserte des trottoirs de la résidence « L'APPART du Centre de Loisirs Municipal Coluche



Horizon 2025

Horizon 2021



FORT NICOULAY
 - Desserte du cœur du quartier
 - Correspondance avec la ligne 1

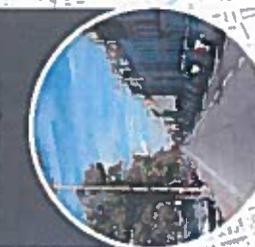
3

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ET HÔTEL DE VILLE
 - Ancrage du nouveau Pôle d'Échanges Multimodal avec le réseau bus, tram, métro, la Sabalin, la Massimette, rescau terre
 - Aire de « Hôpital de Ville »
 - Desserte du pôle administratif
 - Création de deux passerelles piétonnes



4

AVENUE BIÉRIOT
 - Réaménagement de l'avenue et desserte de l'éco-quartier



Horizon 2025

5

AV. TOUMANIANTZ ET COURBIER
 - Desserte des équipements sportifs, de l'Université et des administrations



6

BEAU MARAIS ET ST EXPÉRIY
 - Desserte du pôle temple
 - Desserte du parc Haroc (Laud)
 - Desserte du Hub et nœud d'échanges Haroc/Laud



7

PÔLE SANTÉ DU VIRVAL
 - Clinique du Virval
 - Hôpital
 - CHU20 La Basselère



Itinéraire et Insertion

- Site propre à double sens
- Couloir d'approche
- Site propre central alterné
- Site banalisé

Stations et équipements

- Stations (emplacement projeté)
- Passerelle piétonne
- Équipement structurant



PLUS QU'UN PROJET DE TRANSPORT

Le projet Mov'in permet parallèlement d'engager une réflexion sur la requalification du lien entre le centre-ville et les principaux pôles d'animation de la ville (Saint-Pierre, quartiers Calais Nord et plage). Le nouveau pôle d'échanges offrira également une opportunité de mise en valeur du quartier de la gare et favorisera la requalification de la place du Théâtre et de ses abords.

Mov'in, c'est également un formidable levier de développement économique pour l'agglomération. Un réseau performant, une desserte de qualité mais également une ville modernisée et embellie, sont autant d'arguments importants pour favoriser le développement économique et l'implantation d'entreprises sur le territoire. Ce sont aussi des solutions supplémentaires de déplacement pour les employés ou les personnes en recherche d'emploi.



LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS du Pôle d'Échanges Multimodal

Depose-minute

Parvis étendu jusqu'à la place de la Mairie

Large parvis piéton équipé permettant une visibilité accrue de la gare

Pôle bus/cars positionné Quai du Rhin



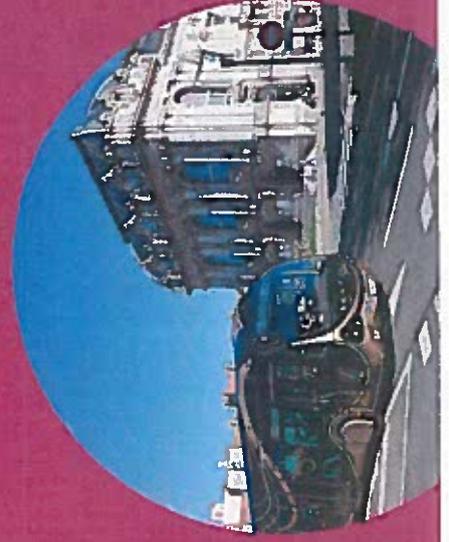
Arrêt Taxis

Arrêt de la nouvelle ligne de bus

Intégration du quai du Rhin au parvis

Réaménagement d'un parking automobile

Accès facilité vers les berges et la Majest'in



UN PROJET QUI VOUS CONCERNE !

Le projet MOV'IN est aujourd'hui en phase d'études et différents axes restent à affiner. C'est pourquoi depuis le 01 juillet 2016, les partenaires du projet ont engagé une phase de concertation qui doit permettre à l'ensemble des acteurs concernés par le projet de s'informer et de s'exprimer sur ce dernier.

Informez-vous et exprimez-vous sur le projet !

● En postant votre avis sur la page dédiée au projet sur le site www.sitac-calais-opale-bus.fr

Vous y trouverez également l'essentiel des informations et des publications sur le projet Mov'in.

● En rédigeant votre avis sur les registres « papier » mis à disposition à la Mairie de Calais, au siège du SITAC et à l'espace Vivabus.

● En écrivant directement aux porteurs du projet, à l'adresse postale suivante : SITAC, 76 boulevard Gambetta - CS 40021 - 62101 Calais Cedex

● Lors de différentes manifestations où vous aurez la possibilité de découvrir le projet et de vous exprimer via les registres à disposition :

- Rencontre terrain avec les usagers du réseau à la gare routière du théâtre,
- Exposition temporaire du projet à la sortie de la gare de Calais-Ville,
- Présentation de Mov'in dans les résidences de personnes âgées des quartiers concernés par le projet de ligne en site propre : Santos Dumont (Beau-Marais) et Orléansville (Fort-Nieulay),
- Réunions spécifiques y compris une réunion publique annoncée par voie de presse.



Qu'est-ce qu'une concertation réglementaire ?

Cette concertation est organisée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme. Elle intervient à l'issue des études d'opportunité qui permettent de dessiner un premier projet à vous soumettre.

La concertation permettra de confirmer avec vous l'opportunité du projet avant toute éventuelle enquête publique. Cette phase a donc pour objectif de réunir les avis et les propositions de l'ensemble des parties intéressées. Les avis que vous voudrez bien émettre seront synthétisés dans un bilan de concertation et permettront d'enrichir les études de conception du projet.

Annexe n°8 « Présentation du projet »

1 LE CONTEXTE DU PROJET DE PEM

1.1 L'ETAT ACTUEL DU SITE D'IMPLANTATION DU PEM

Le secteur de la Gare est aujourd'hui un point de coupure entre le Sud (Calais Saint Pierre) et le Nord de la Ville. Au-delà du canal, qui agit comme limite naturelle, le site pâtit aujourd'hui d'un espace public peu adapté à ses besoins, avec :

- Une gare routière éloignée de la gare ferroviaire, ce qui ne favorise pas l'intermodalité,
- Un parking étendu tout le long des quais entre les ponts Freycinet et Georges V, qui renforce la coupure entre Nord et Sud,
- La façade principale de la Gare, bordée par un espace très routier, et qui tourne le dos aux autres modes (parkings, gare routière, embarcadère du bateau Majest'in situé rive Nord).

Le canal et ses berges dans le secteur du PEM et du centre-ville constituent actuellement un axe paysager fort qui sépare deux parties de la ville à l'architecture bien contrastée.



1 Le Pont Freycinet entre le vieux ville et la ville contemporaine



2 Les belles façades du Quai de Bille et la tour de l'Éclair de Ville



3 Le réseau à l'Écart de l'Éclair Pierre de Calabrette



4 Les aménagements paysagers Quai de la Nourie



5 Les aménagements paysagers Quai de l'Éclair



6 Le Canal



7 Le réseau à l'Écart de l'Éclair Pierre de Calabrette



8 Les façades Quai de Bille supportent un habitat contemporain



9 Les façades contemporaines du quai de l'Éclair

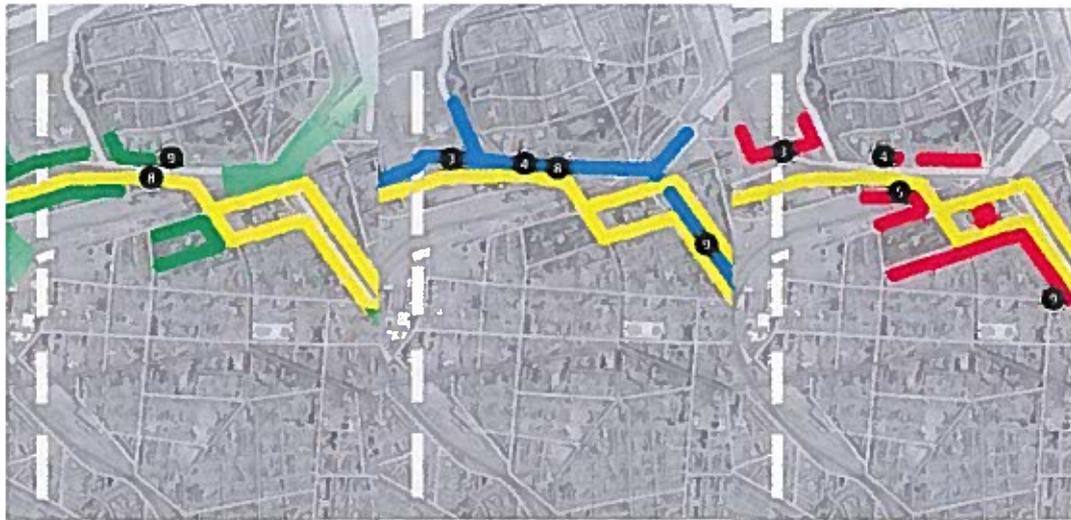


10 La façade de la gare de Calais, peu adaptée par rapport à la qualité architecturale du centre-ville



11 La façade de l'Éclair ornée par son manque d'habitation au milieu d'un environnement très touristique de centre

La planche ci-dessous illustre l'état du paysage sur trois thématiques : les espaces plantés, l'eau et le tissu urbain.



L'abondance végétale des berges du canal



L'abondance végétale des berges du canal



Le front bâti quel du Rhin et la tour de l'Hôtel de Ville

1.2 LE PEM AU CŒUR DES ENJEUX DU CENTRE-VILLE ELARGI

Avec l'unification de Calais (Nord) et de Saint-Pierre-lès-Calais, la ville de Calais est devenue d'autant plus bicéphale. Les deux centres villes restent aujourd'hui relativement indépendants et leurs liens sont limités.

Les espaces des douves et du canal ont historiquement représenté une coupure entre les villes. Le train prendra le relais des murs de l'ancienne ville à leur démolition, créant une nouvelle coupure entre canal et Calais Saint-Pierre cette fois.

L'axe Nord-Sud a souffert des transformations urbaines des dernières décennies du 20e siècle où la forme urbaine liée à la voiture a rompu un certain nombre de continuités piétonnes et vertes préexistantes. L'emprise des voiries et des places de stationnement est très importante, ainsi que celle du giratoire, qui oblige le piéton à faire des détours. Ces cheminements sont dissuasifs et n'incitent pas à la continuité piétonne entre le Courgain, le port et les plages d'un côté, et Calais Saint Pierre de l'autre.

Le PEM se situe au cœur d'un projet cohérent de greffe et de refonte des espaces publics situés le long de la « balade calaisienne », notamment entre les parcs Saint-Pierre et Richelieu qui caractérisent la force des espaces communs du centre-ville de Calais. Ces espaces méritent une ouverture plus franche afin de s'offrir une nouvelle vie, sur la base de la masse d'arbres remarquables qu'ils abritent.

Le PEM est aussi l'occasion de repenser le rapport aux canaux, notamment quai du Danube, avec la limitation de la circulation à un seul sens et une continuité de la voie verte de Coubertin vers le quai de la Gendarmerie par la passerelle Mollien.

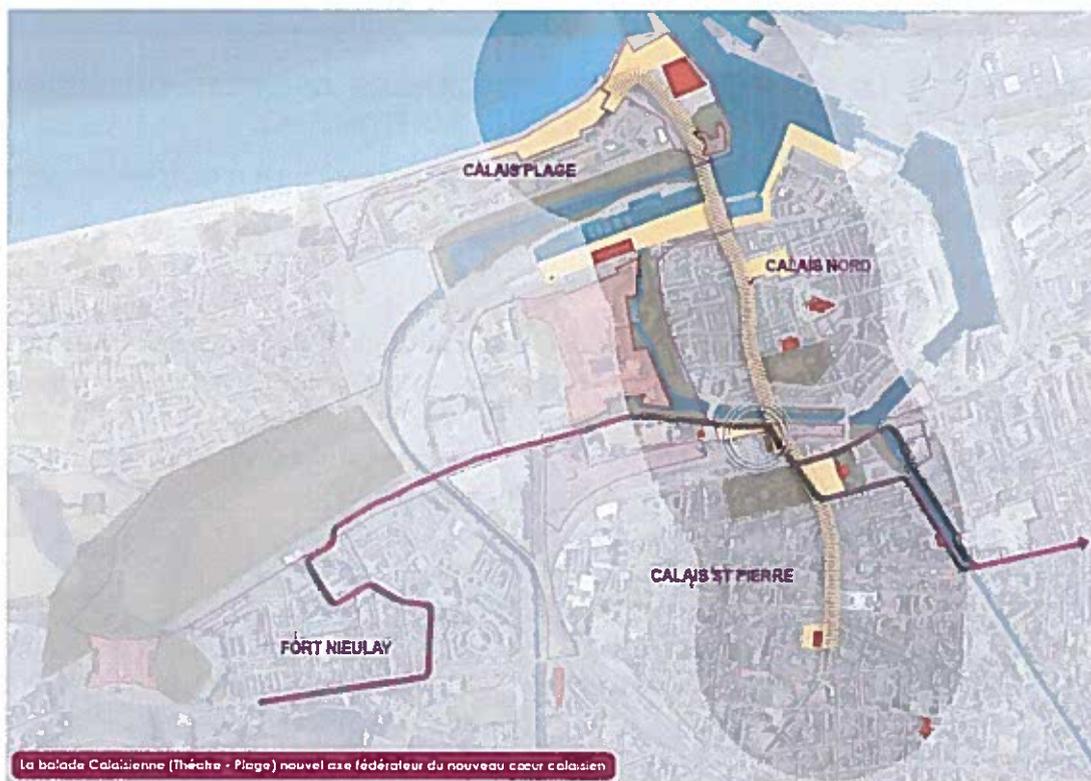


Schéma des enjeux et projets de développement du centre ville élargi

2 LES ENJEUX D'AMENAGEMENT DU PEM

L'aménagement du PEM est l'occasion de requalifier le secteur de la gare, en facilitant les liaisons intermodales, mais aussi la couture entre le Nord et le Sud de la ville.

2.1 DEPLACER LE POLE DE CORRESPONDANCES CENTRAL DU RESEAU OPALE BUS AUJOURD'HUI POSITIONNE AU THEATRE

Un des enjeux majeurs du PEM est de désengorger la place du Théâtre qui recouvrera son espace pour des usages civiques et piétons.

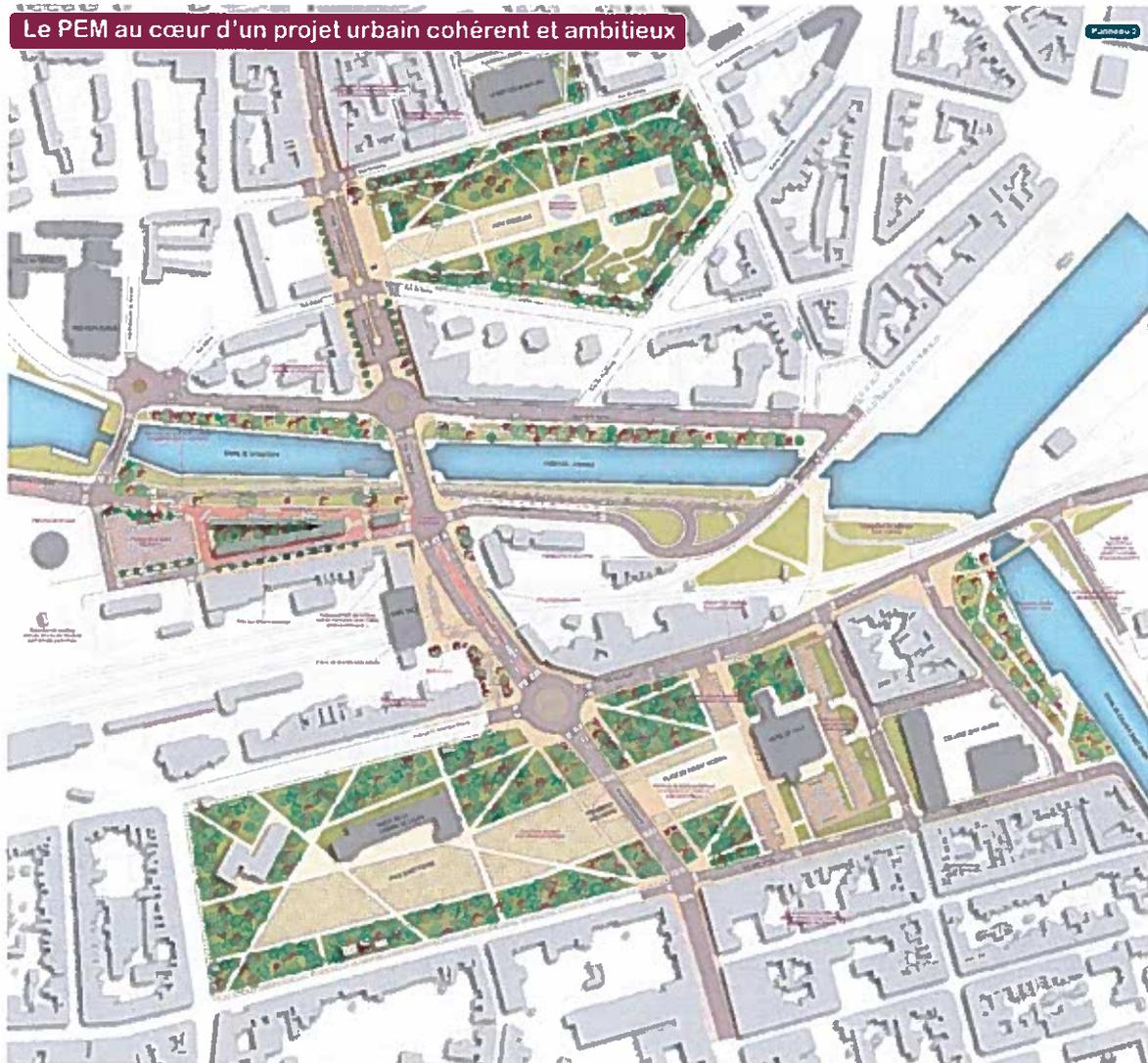
La place du Théâtre pourrait être réaménagée en deux temps :

- Un premier temps à moindre frais avec une réappropriation de l'espace aujourd'hui occupé par les circulations bus en espace civique (bancs, bacs à plantes, food trucks, terrasses, marché de Noël, etc...),
- Un second temps avec un réaménagement plus paysager et patrimonial, en lien avec une programmation émanant d'une concertation à enclencher.



Esquisse d'un réaménagement possible de la place du Théâtre

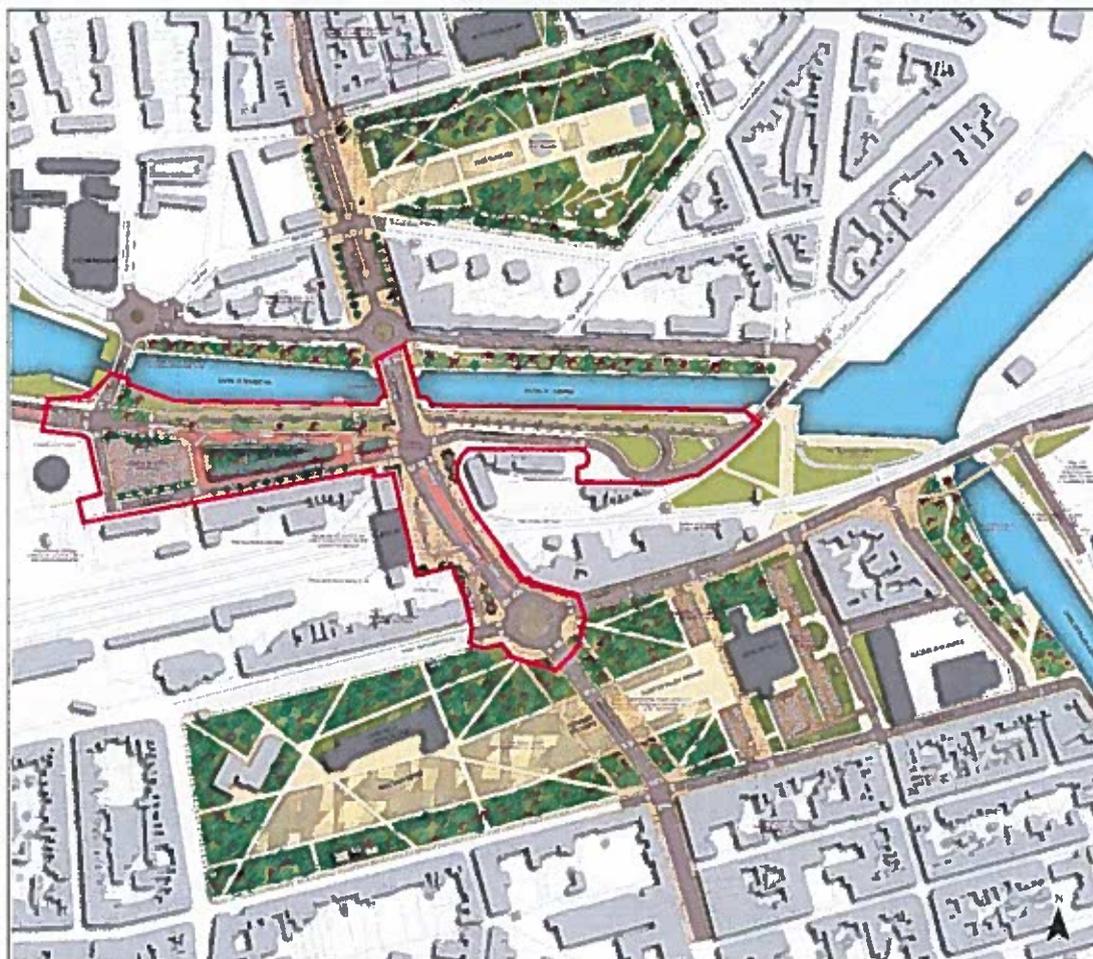
2.2 S'INTEGRER A UN ENVIRONNEMENT RENOUVELE A TERME LE LONG DE L'AXE NORD-SUD (PARCS RICHELIEU ET SAINT-PIERRE)



Vue du projet d'aménagement du secteur du PEM dans un environnement renouvelé à terme le long de l'axe Nord-Sud (parcs Richelieu et Saint-Pierre)

3 PROJET D'AMENAGEMENT DU PEM

3.1 PERIMETRE D'AMENAGEMENT

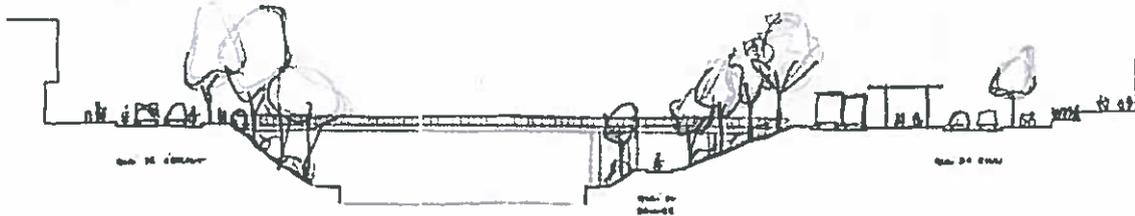


3.2 PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Les grands principes du réaménagement dans le secteur de la Gare :

- Création d'une station et d'un axe TCSP au Nord,
- Ouverture éventuelle de la Gare vers le Nord (négociations en cours avec la SNCF),
- Aménagement de la Gare Routière au Nord (entre quai du Rhin et quai du Danube), autour d'un quai central. La gare est accessible aux bus et évite les marches arrière. Un espace d'attente qualitatif est installé au cœur du pôle,
- Aménagement du parking de la gare à l'Ouest du pôle bus accessible à pied par les espaces qualitatifs de ce dernier,
- Repositionnement de l'embarcadère du Majest'in au Sud, côté Gare.

Les espaces piétons sont élargis, les quais sont réaménagés et l'accessibilité modes doux (piétons, cycles) y trouve sa place. Le front urbain aux abords du canal côté Sud pourrait évoluer à terme, afin de renforcer le caractère de centralité urbaine de la gare.



Coupe schématique Nord-Sud sur le canal du quai de l'Escaut (à gauche) jusqu'au quai du Rhin (à droite)

3.3 PROGRAMME D'AMENAGEMENT

Le PEM s'organise de manière optimale comme suit :

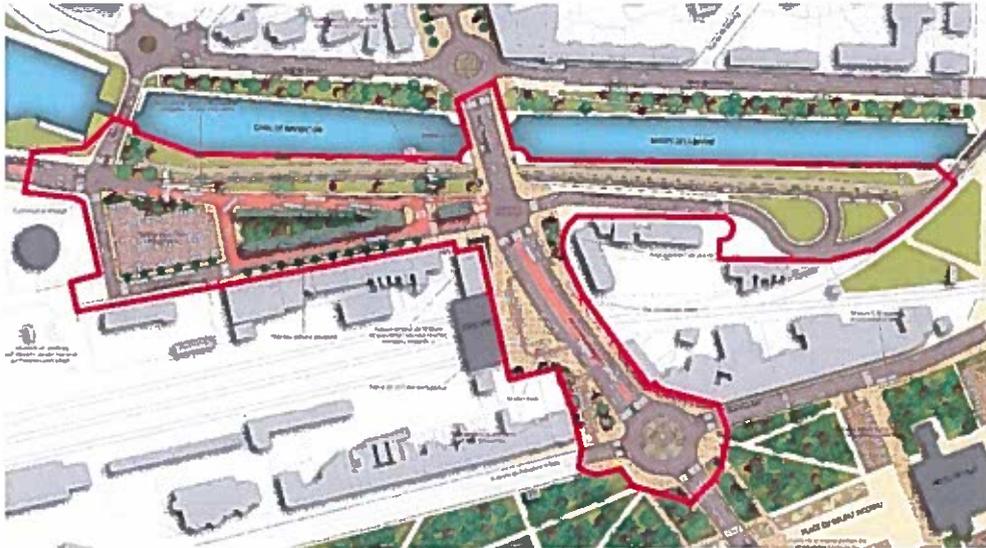
- Un mouvement des bus sur l'ensemble du PEM « à l'anglaise » afin de desservir le long quai central (6 emplacements de part et d'autre y compris le BHNS),
- Des aménagements paysagers et des marquises de protection des intempéries qui agrémentent le cheminement de la gare au parking de 91 places,
- Le déplacement de la navette fluviale en contrebas de la station TCSP en lien avec la gare,
- Un carrefour à feux au droit du pont Freycinet, avec la mise en sens unique du quai du Danube,
- Un carrefour à feux au droit du pont Georges V pour le bon accès des bus tout en maintenant la continuité Jacquard vers Georges V sans feux,
- Un site propre axial devant la gare,
- Le parvis de la gare mis en valeur avec une dépose minute et les taxis.

3.4 DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS (STADE ETUDES PRELIMINAIRES)

Les aménagements reprennent la ligne de crête entre le talus du quai du Danube et le parking existant comme limite d'aménagements entre le pôle bus et le quai du Danube, afin de réduire l'impact et le recours éventuel à des murs de soutènement.

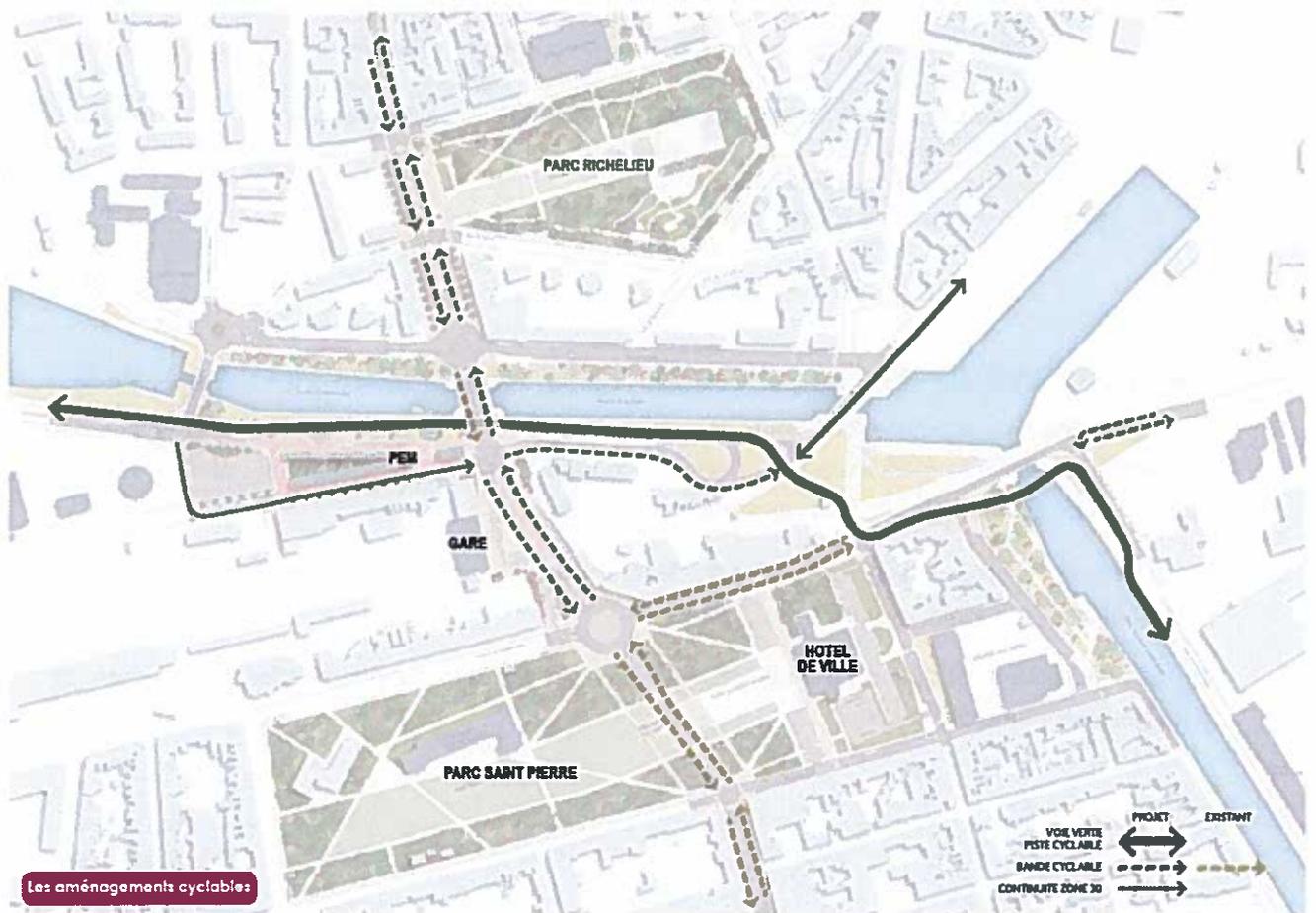
La plateforme existante sera adaptée très légèrement en termes de nivellement aux besoins d'accessibilité PMR si nécessaire.

Le réaménagement du quai du Danube favorise sa végétalisation, qui pourra aller de pair avec un adoucissement de l'effet de talus.

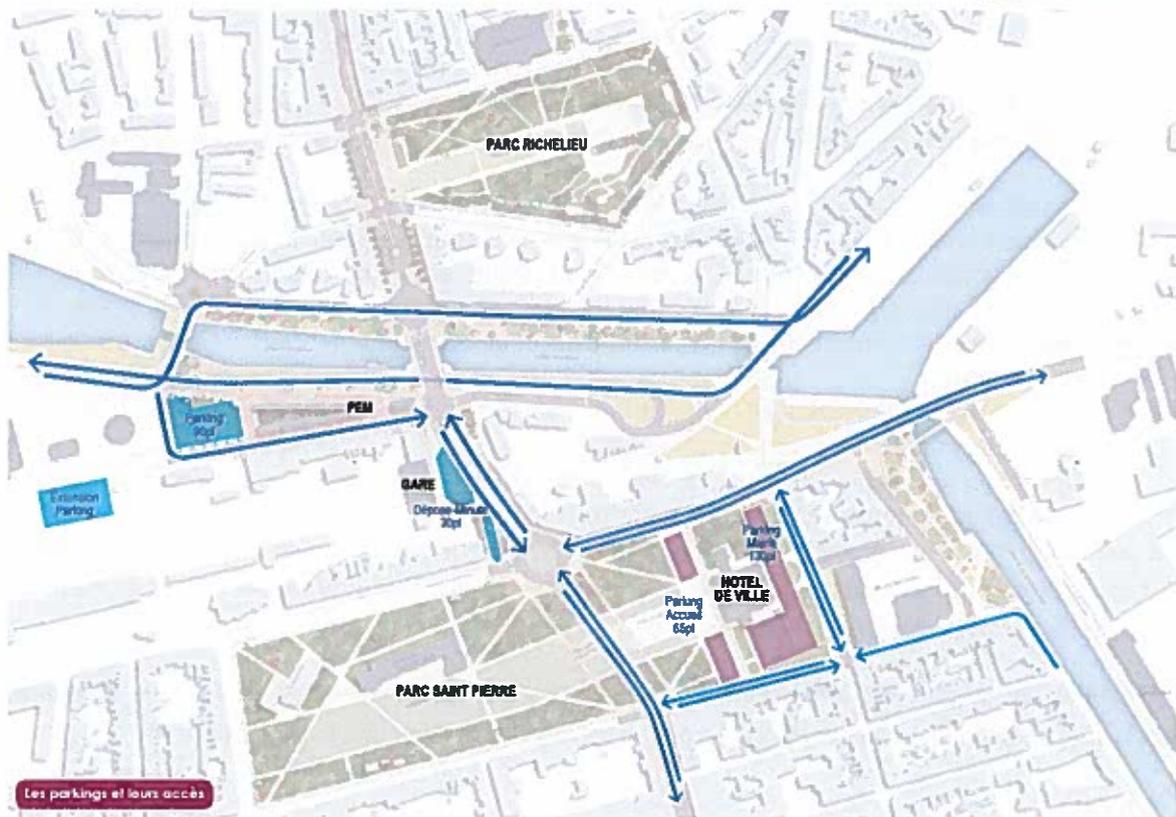


Plan d'aménagement (niveau EP) du PEM et des abords

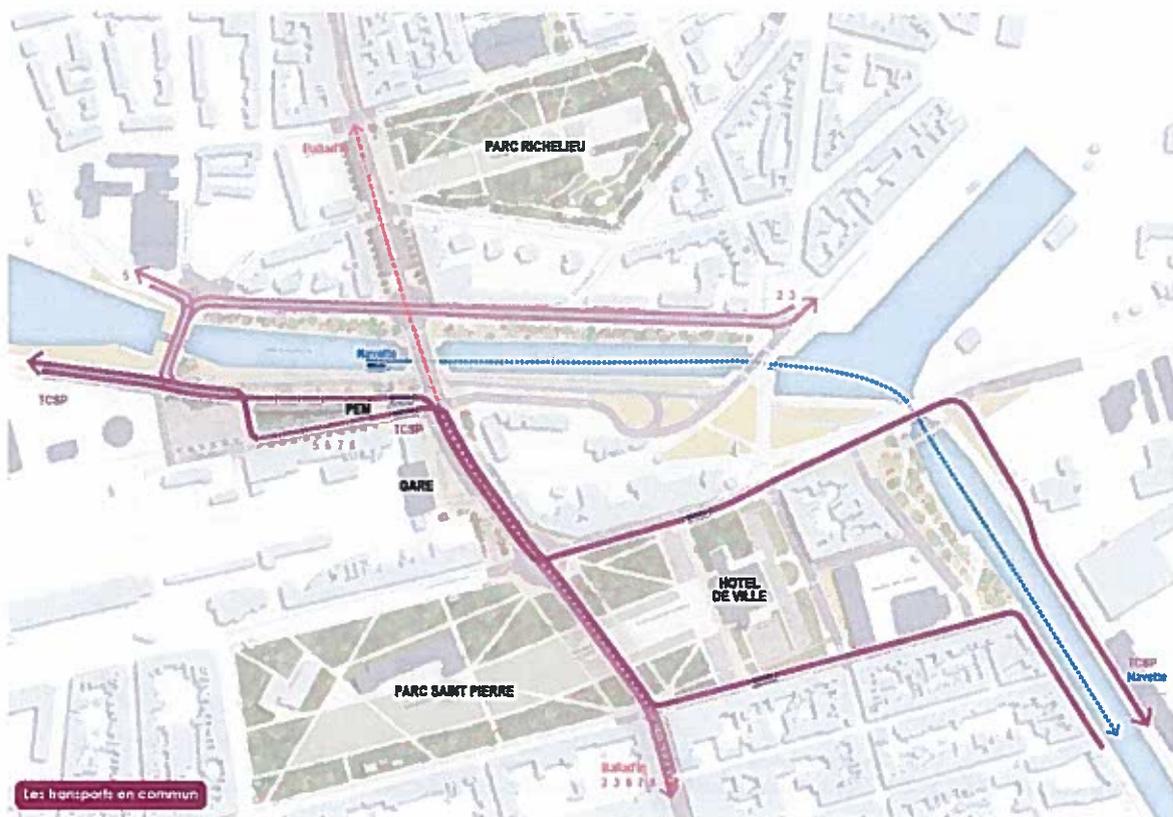
Les 3 planches ci-après permettent d'appréhender d'un point de vue fonctionnel les aménagements projetés.



Les aménagements cyclables



Les parkings et leurs accès



Les transports en commun

3.4.1 LE POLE BUS

Le pôle bus est aménagé sur la base de circulations inversées (ou à l'anglaise) de manière à permettre la prise et la dépose sur un quai central unique. Il est distribué de la manière suivante :

- La station BHNS située à l'extrémité Est, au plus proche de la Gare ferroviaire,
- Un vaste quai en forme évasée vers l'Ouest avec 5 emplacements à quai de part et d'autre pour les autres lignes (réseau urbain Calais Opale Bus, cars départementaux 62 et 59, transports interrégionaux routiers), ainsi que des toilettes (une unité) pour conducteurs,
- Des espaces de retournement de part et d'autre de manière à permettre les fonctionnalités de terminus,
- Deux marquises longitudinales qui abritent les bords de quais bus, équipées d'alcôves en complément pour le confort d'attente des voyageurs,
- Un espace végétalisé au cœur de l'ensemble, constitué d'arbres et de plantations basses, permettant les transversalités piétonnes du Nord au Sud

Le quai du Rhin est réaménagé de manière à être réservé aux transports en commun dans le sens Est-Ouest, tout en préservant la desserte et le stationnement riverains ainsi que l'accès au cœur de ville depuis le carrefour du pont Freycinet.

Le parking de la gare est aménagé à l'Est du dispositif, entre la château d'eau et le pôle bus, accessible à pied depuis la gare par ce dernier. Il est végétalisé a minima sur son pourtour.

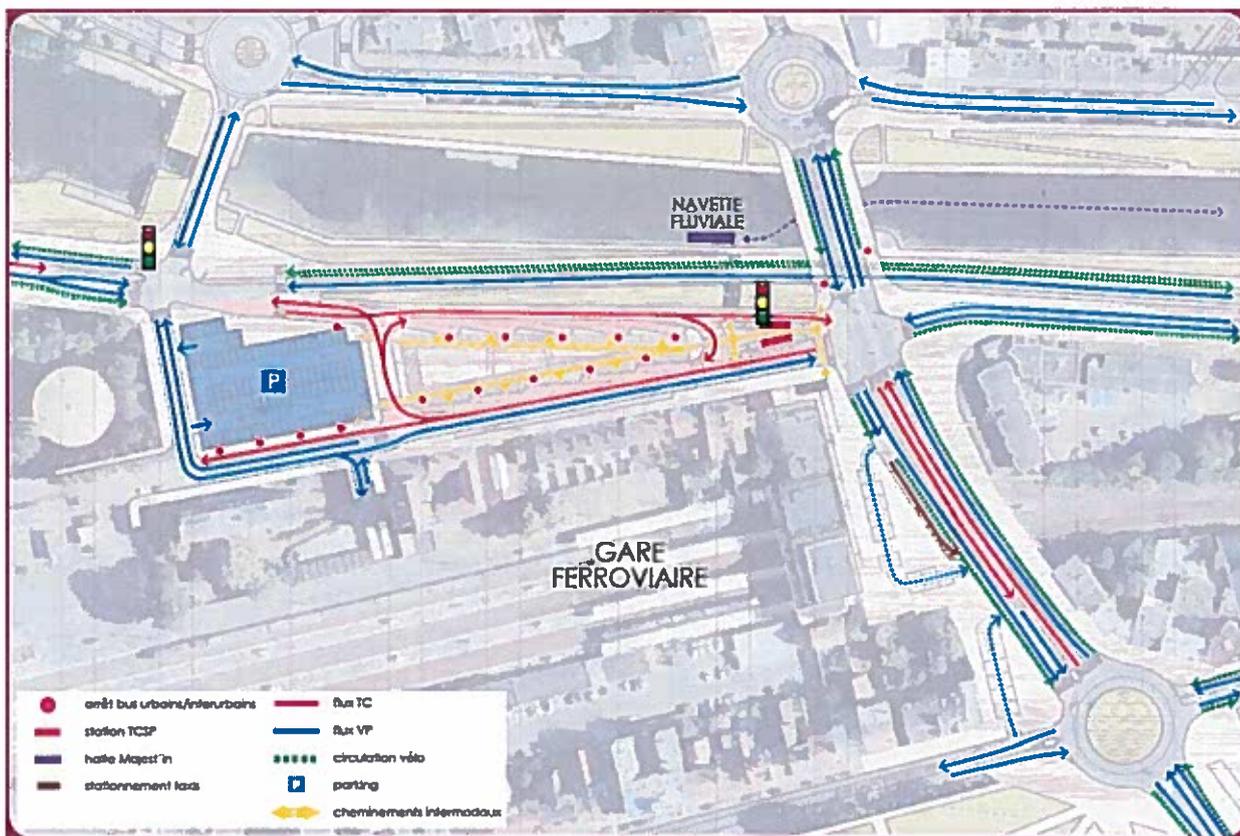
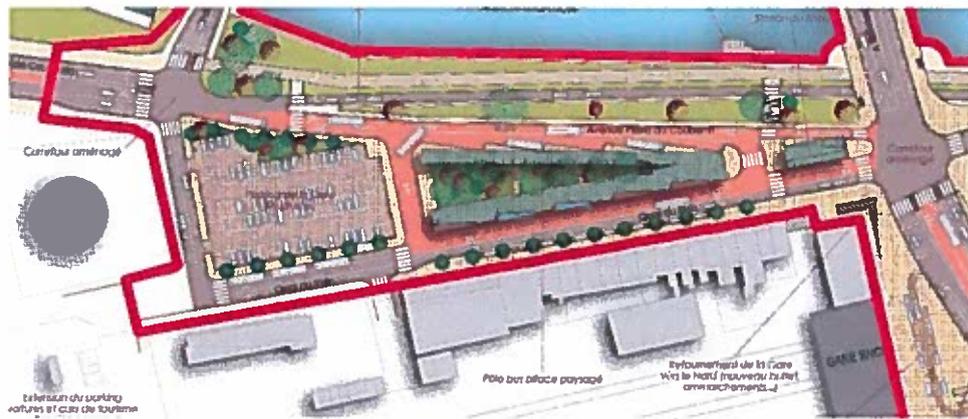


Schéma de fonctionnement circulaire du pôle d'échanges

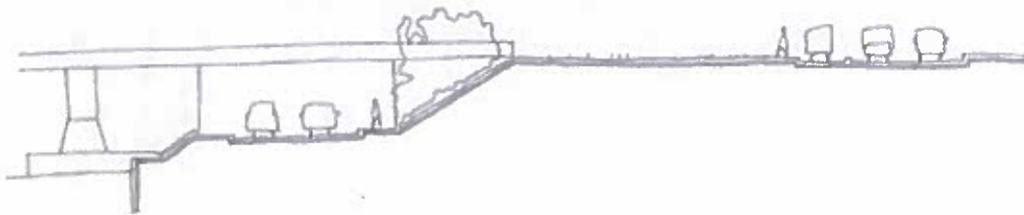


Zoom sur le pôle bus (niveau EP)



3.4.2 LE QUAI DU DANUBE

La coupe ci-dessous présente le quai existant à l'Ouest du pont Georges V.



Le quai du Danube est réaménagé avec la suppression d'un sens de circulation automobile et ses talus sont adoucis. Seul le sens Est-Ouest sera autorisé. Cela permet de mettre en place :

- Une voie verte le long du canal, en continuité vers l'Est et le pont Mollien,
- Une végétalisation entre la voie verte et la voie de circulation motorisée,
- Le déplacement de la halte fluviale Majest'in au pied de la station BHNS.



Perspective sur le quai réaménagé

3.4.3 LE PARVIS DE LA GARE

Le parvis de la Gare est réaménagé de manière à offrir :

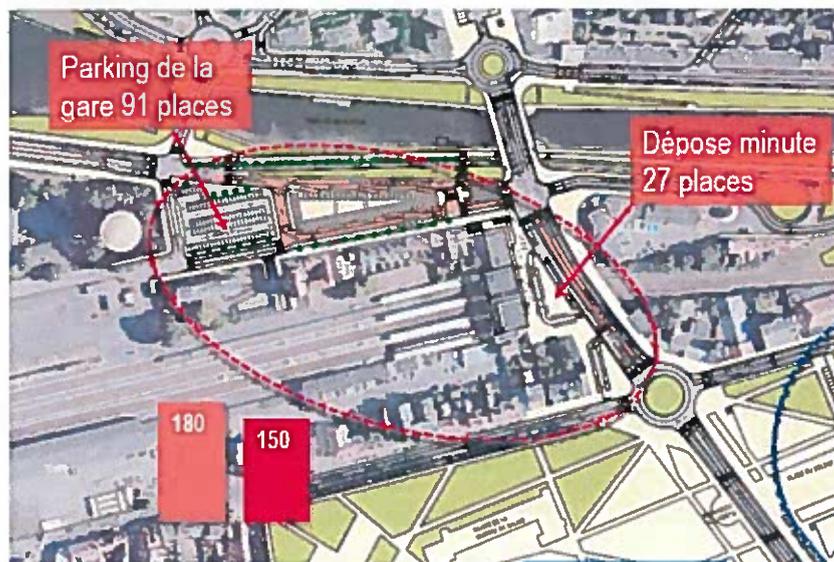
- L'élargissement des espaces piétons,
- Une végétalisation des espaces notamment là où les contraintes d'ouvrage sur voies ferrées sont moins prégnantes,
- L'aménagement de dépose-minute et stationnement courte durée et vélos



3.5 PRE BILAN DU STATIONNEMENT

Le pré bilan du stationnement (stade Etudes Préliminaires) montre une évolution de 30 places (150 contre 180 environ) sur le site. Cependant, il est indispensable de relier ces chiffres aux deux points suivants :

- le faible taux d'occupation actuel semble indiquer que cette évolution ne sera pas impactante, le nombre de places libres à toute heure excédant les 30 unités,
- la meilleure organisation du stationnement avec la distinction des fonctions (dépose minute, stationnement courte durée, stationnement longue durée gare et stationnement riverains) répondra aux besoins.



Estimation de l'évolution du stationnement dans le secteur du PEM (niveau EP)

Annexe n°9 « Effets du projet sur la circulation et les déplacements »

1 DONNEES

Une campagne de comptages de trafic a été réalisée sur le périmètre élargi de la gare de façon à pouvoir dimensionner les infrastructures au regard des trafics actuels, de leur évolution future et de la modification du tracé des lignes de bus du réseau urbain Calais Opale Bus.

Des comptages automatiques de trafic ont ainsi été réalisés du 7 au 20 septembre 2017. Ils ont été complétés par une campagne de comptages directionnels les mardi 12 et jeudi 14 septembre 2017 pour la connaissance des mouvements tournants.

La projection de croissance des flux de trafic a été fixée à 0,55 % par an en accord avec les services de la ville à la lumière des observations des dernières années.

Enfin, les fréquences des lignes de bus en situation projetée ont été fournies par l'exploitant du réseau Opale Bus. Un total de 60 mouvements est attendu en heures de pointe et 53 mouvements en heures creuses.

2 LE TRAFIC A LA BASE DU PROJET

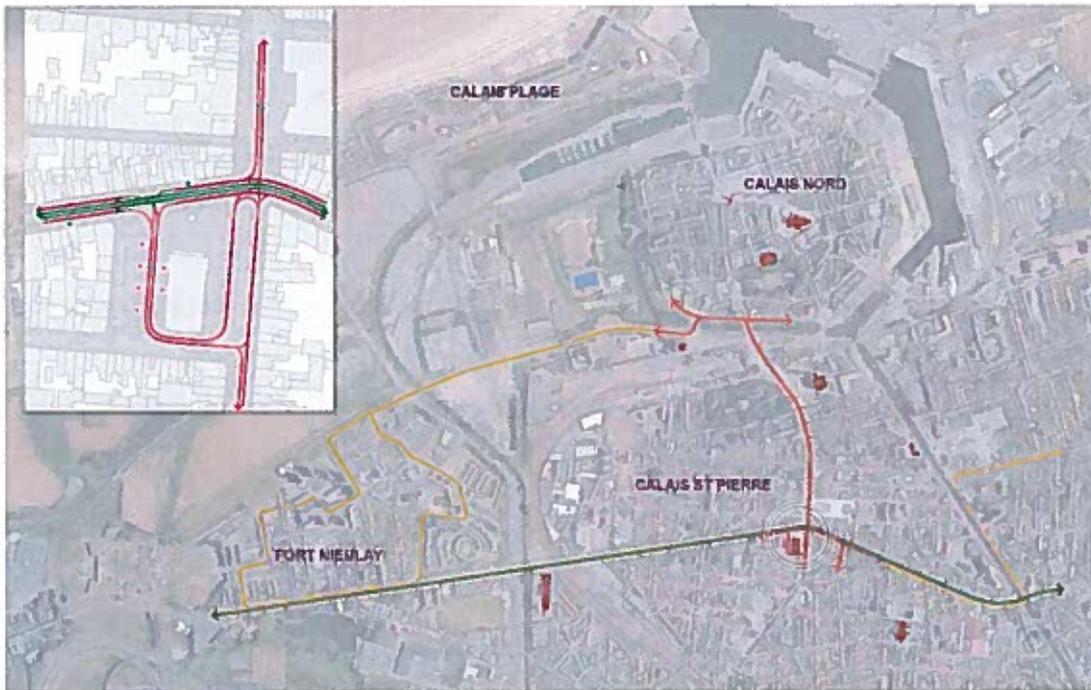
De nombreux scénarios d'aménagement ont été initialement esquissés. La fluidité du trafic a conditionné leur faisabilité. En effet, l'étude de trafic d'un rare degré de précision à ce stade d'étude a conduit à l'élimination de plusieurs variantes d'aménagement qui présentaient des points – parfois très localisés – de congestion au niveau du trafic.

La commande d'obtenir un projet répondant aux orientations programmatiques d'aménagement tout en ménageant la fluidité du trafic automobile, la sécurité des déplacements doux et la performance des lignes de bus a en effet nécessité de recourir à une simulation dynamique de trafic sur le périmètre élargi du quartier de la gare, en complément des dimensionnements statiques réalisés en amont sur l'ensemble des carrefours dudit périmètre. Parallèlement, un niveau « avant-projet » a été atteint sur la définition géométrique des aménagements projetés de manière à garantir le bon fonctionnement du secteur.

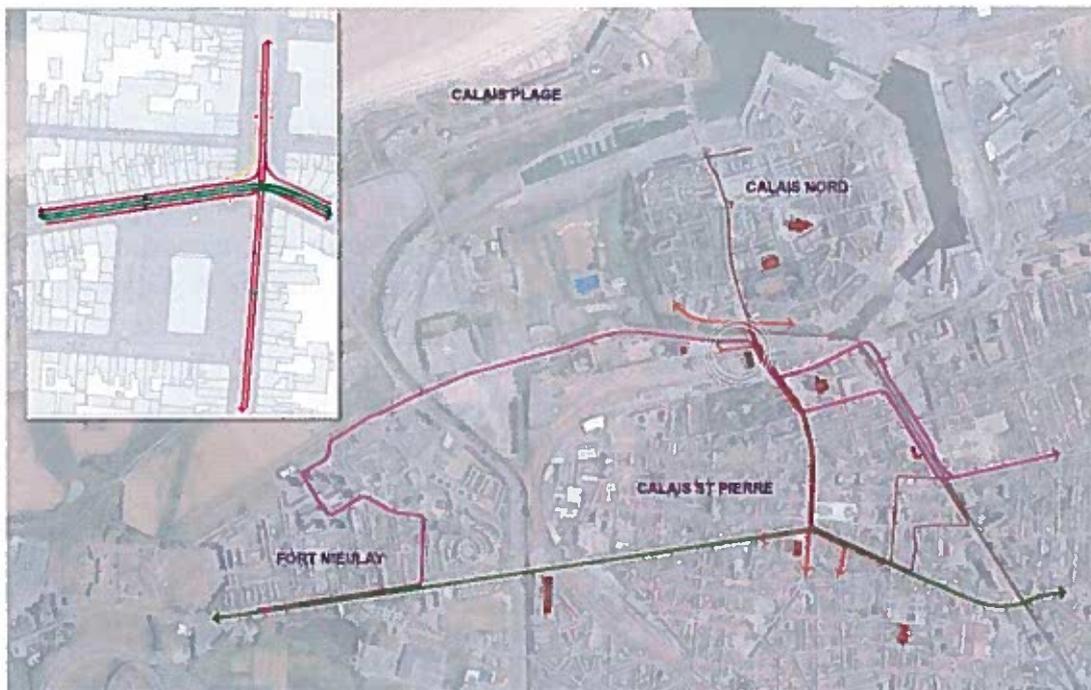
3 SCHEMAS DE CIRCULATION AVANT / APRES

Circulation des bus

La pierre angulaire du projet correspond au déplacement du pôle d'échanges depuis le théâtre vers la gare. Les impacts de ce déplacement sur les lignes de bus sont les suivants :



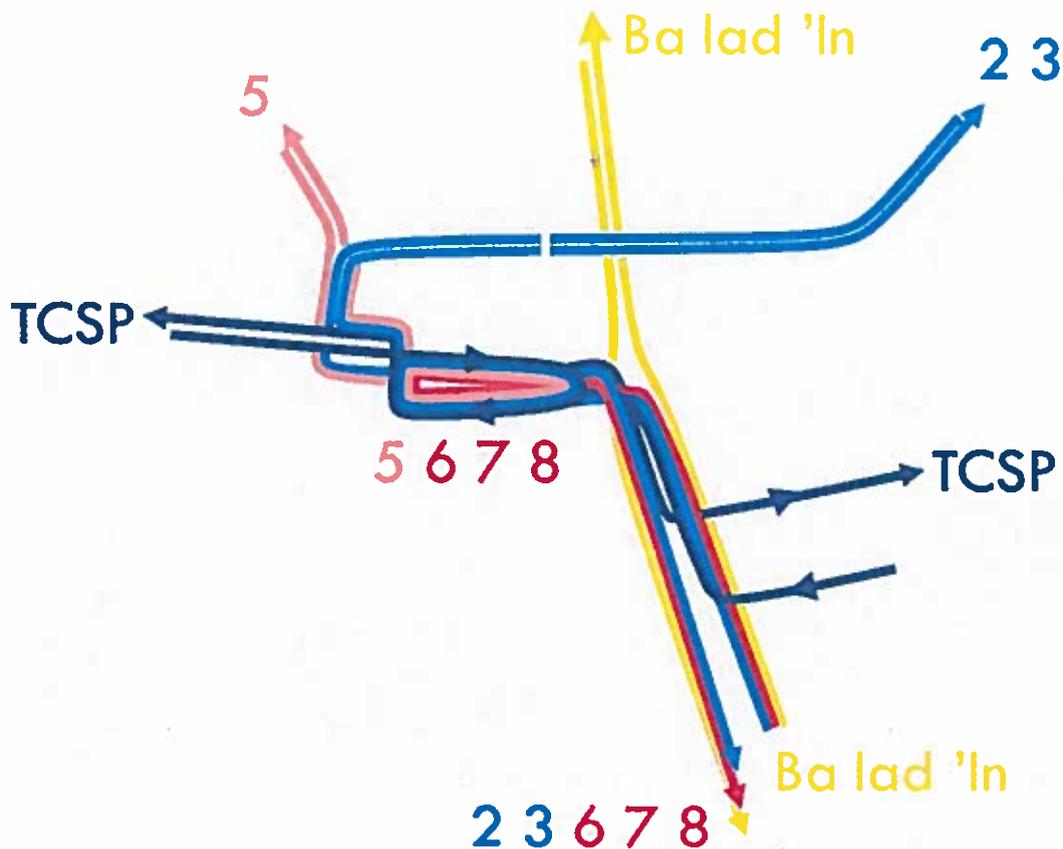
Structure du réseau de bus existant



Structure du réseau de bus projeté

Le tracé des lignes de bus n'est pas sensiblement modifié, à l'exception bien sûr de celui de la ligne 4 (le TCSP), notamment au niveau du passage dans le secteur central de l'hôtel de ville, que l'on visualise bien en violet sur le plan du réseau projeté ci-avant.

Les lignes 2-3-4-5-6-7-8 et Balad'In passent en situation projetée toutes par le nouveau pôle d'échanges au droit de la gare, aussi bien en terminus qu'en transit.

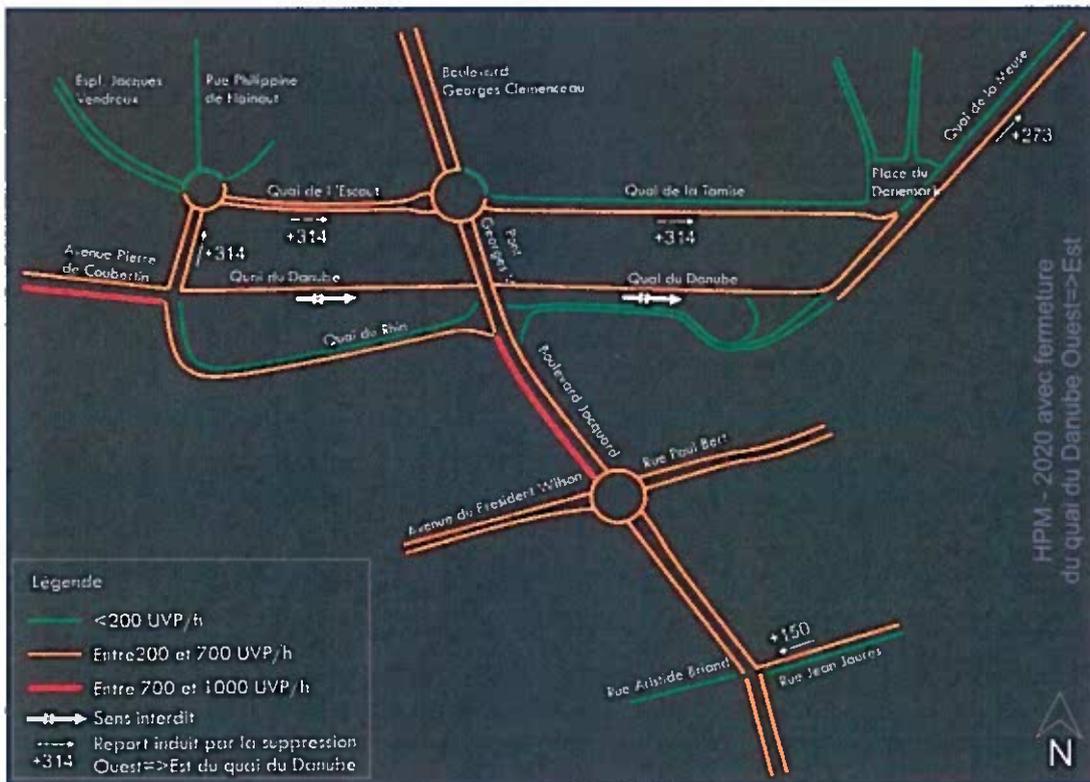


Utilisation du pôle d'échanges en situation projetée

Si l'on exclut le tracé de la ligne 4 du TCSP qui occasionne une modification de l'utilisation des voiries urbaines du secteur de l'hôtel de ville et des quais à l'Est de ce dernier par rapport à la situation existante, le projet de création du pôle d'échanges de la gare génère très peu de modifications dans le trafic « transports en commun urbain » sur son périmètre élargi. En effet, seules les lignes 6, 7 et 8 emprunteront en situation projetée le boulevard Jacquard qu'elles n'empruntent pas aujourd'hui. En compensation, la ligne 5 n'empruntera plus le boulevard Jacquard tandis que la ligne 4 n'en empruntera plus que la partie Nord. Le bilan avant / après est ainsi quasiment neutre en matière de trafic bus sur les infrastructures périphériques si l'on excepte le nouveau tracé de la ligne 4.

Circulation automobile

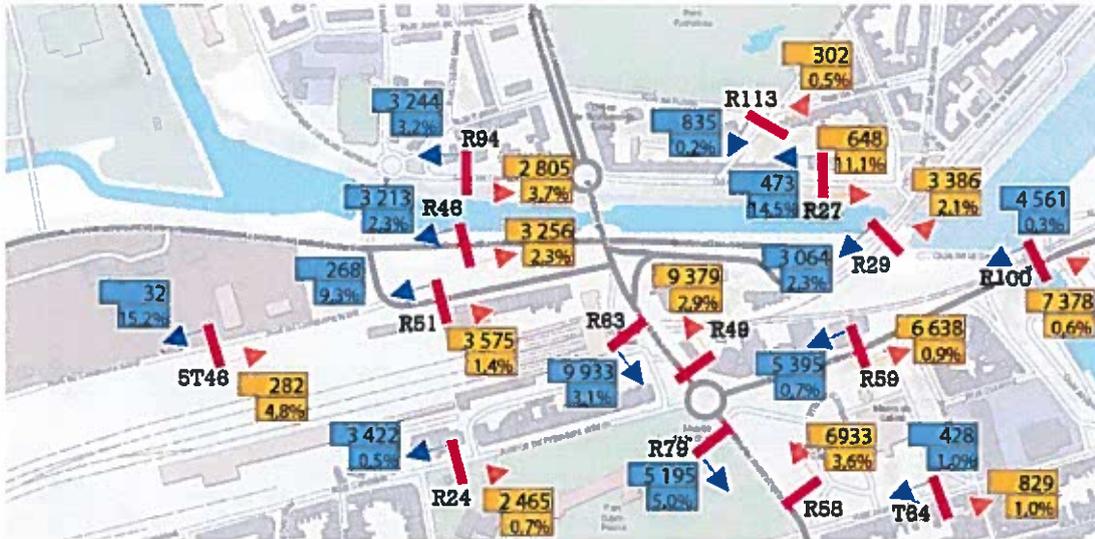
Les impacts du projet sur la circulation automobile sont également très légers. La seule modification est induite par le passage à sens unique de circulation du quai du Danube dans le sens Est -> Ouest, avec pour effet de dévier le flux existant Ouest -> Est via les quais de l'Escaut et de la Tamise. Ce mouvement représente un flux de 314 véhicules à l'heure de pointe du soir (horizon 2020), qui constitue la période la plus dimensionnante (soit 3 256 véhicules par jour dont 2,3 % de poids lourds). Parallèlement, le quai du Rhin est fermé dans le sens Est -> Ouest, avec déviation via le quai du Danube. Ce mouvement extrêmement faible concerne seulement 19 véhicules par heure de pointe.



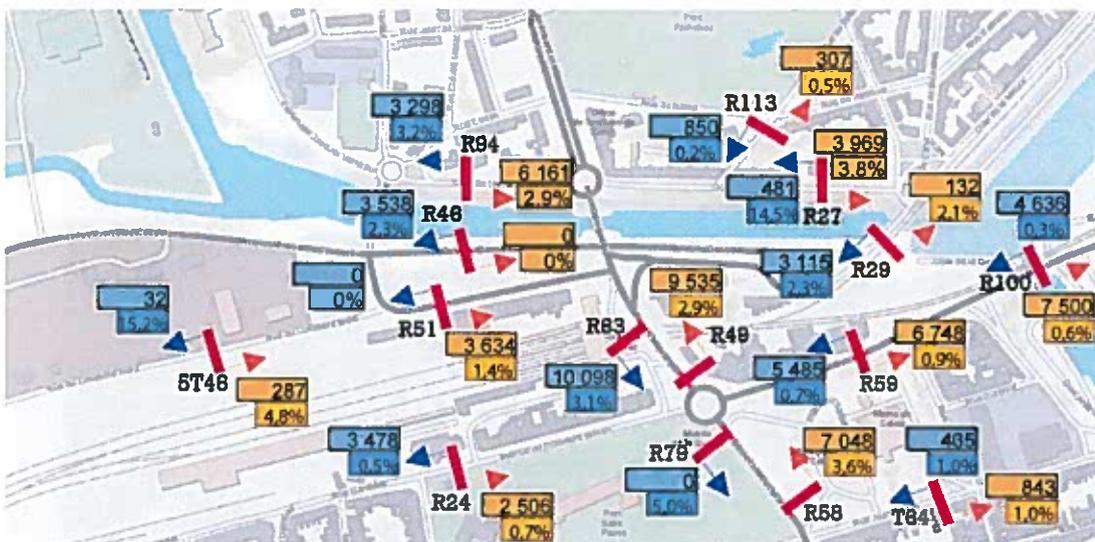
Impact de la mise à sens unique du quai du Danube

Par ailleurs, aucune modification du schéma de circulation actuel n'est induite par le projet. Seuls les deux carrefours de part et d'autre du pôle d'échanges sont équipés de feux pour garantir la fluidité et la sécurité du secteur.

Les flux de trafic sur le périmètre du pôle d'échanges sont les suivants :



Flux de trafic actuels (2017) en TMJA avec % de poids lourds



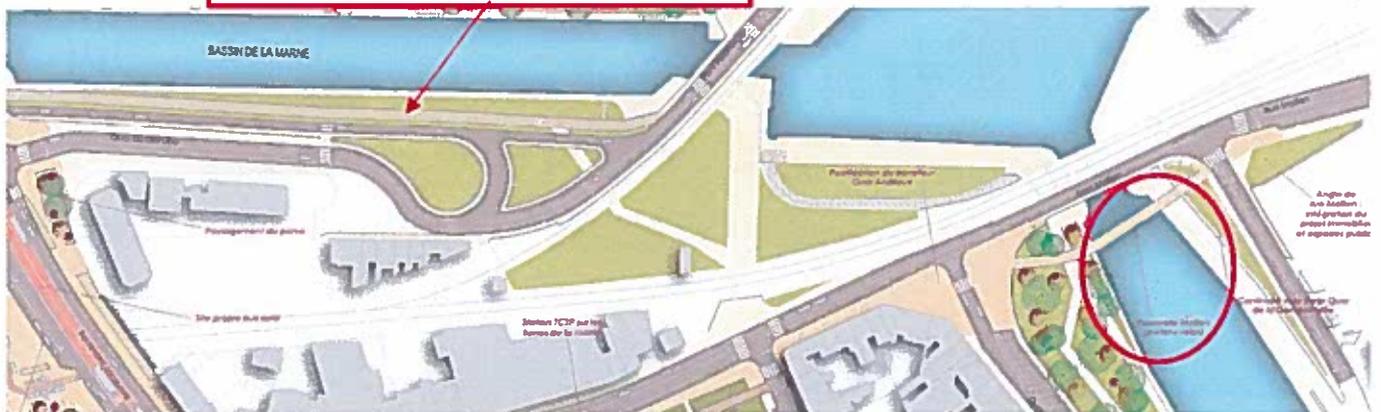
Flux de trafic futurs à horizon 2020 en TMJA avec % de poids lourds

On constate qu'outre la déviation induite par la fermeture du quai du Danube, les flux de trafic sont similaires en tous points entre les flux actuels et projetés.

4 MODES DOUX

Le périmètre du projet est au croisement de deux véloroutes. Le quai du Danube sera aménagé de manière à favoriser les modes doux et permettra la jonction avec la future passerelle Mollien.

Mode doux le long du quai du Danube



Un coeur de PEM pacifié et paysager



Mode doux le long du quai du Danube

5 EFFETS ACOUSTIQUES INDUITS

5.1 LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

5.1.1 LES TEXTES ET INDICATEURS DE REFERENCE

L'approche est réalisée en référence aux textes en vigueur, à savoir :

- loi cadre du 31 décembre 1992, abrogée et codifiée par l'ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000 à l'article L571-9 du Code de l'Environnement, qui prévoit la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transport terrestre,
- décret 95-22 du 9 janvier 1995, abrogé et codifié par le décret n° 2007-1467 du 12 octobre 2007 aux articles R571-44 à R571-52 du Code de l'Environnement, qui indique les prescriptions applicables aux voies nouvelles, aux modifications ou transformations significatives de voiries existantes,
- arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières.

Elle intègre conformément aux textes réglementaires les indicateurs de bruit suivants :

- LAeq (6h-22h) pour la période de jour,
- LAeq (22h-6h) pour la période de nuit.

5.1.2 LES OBJECTIFS ACOUSTIQUES REGLEMENTAIRES

Les articles R571.44 à R571.52 du Code de l'environnement mentionnent les deux cas classiques de projet :

- d'une part la création d'une infrastructure nouvelle,
- et d'autre part la modification ou la transformation d'une infrastructure existante.

Par ailleurs, il introduit la notion de « *transformation significative* » et précise ce dernier point (R571-45) :

« Est considérée comme significative, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs, telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains (6h-22h, 22h-6h) serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou transformation ».

L'objectif acoustique dépend ainsi de la nature des travaux (voie nouvelle ou modification d'une infrastructure existante).

Lors de la création d'une voie nouvelle, les niveaux équivalents LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h) engendrés par la voie sont limités aux valeurs données par le tableau ci-dessous; ces valeurs à ne pas dépasser dépendent en particulier de l'usage des locaux et du niveau de bruit avant la réalisation du projet.

Usage et nature des locaux	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Établissements de santé, de soins et d'action sociale	60 dB(A) (1)	55 dB(A)
Établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée (*)	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	-

(1) Pour les salles de soins et les salles réservées aux malades, ce niveau est abaissé à 57 dB(A).

(*) Une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant réalisation de la voie nouvelle, à deux mètres en avant des façades des bâtiments, est inférieur à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit.

Il résulte du tableau d'objectif présenté ci-avant que les deux indicateurs LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h) peuvent être considérés comme équivalents lorsque l'accalmie nocturne, définie comme l'écart entre les niveaux de bruit moyen de jour et de nuit, est supérieure à 5 dB(A).

Lorsque le projet constitue une transformation significative d'une infrastructure existante, l'engagement du maître d'ouvrage sera de respecter, pour le niveau sonore après travaux en façade des habitations existantes actuellement exposées au bruit :

- En façade des habitations existantes actuellement exposées à un niveau de bruit de jour inférieur à 60 dB(A) :
 - Le niveau sonore résultant ne pourra pas dépasser le seuil de 60 dB(A) pour la contribution diurne (6h-22h) du projet,
 - Le niveau sonore résultant ne pourra pas dépasser le seuil de 55 dB(A) pour la contribution nocturne (22h-6h) du projet.
- En façade des habitations existantes actuellement exposées un niveau de bruit de jour supérieur à 60 dB(A) :
 - Le niveau sonore résultant ne pourra pas dépasser la valeur existante avant travaux sans pouvoir excéder l'objectif de 65 dB(A) pour la contribution diurne (6h-22h) du projet,
 - Le niveau sonore résultant ne pourra pas dépasser la valeur existante avant travaux sans pouvoir excéder l'objectif de 60 dB(A) pour la contribution nocturne (22h-6h) du projet.

5.2 L'IMPACT ACOUSTIQUE DU PROJET DE PEM

L'accalmie nocturne estimée sur la base des trafics comptés est supérieure à 5 dB(A), différence entre les objectifs acoustiques de jour et de nuit.

L'indicateur diurne Leq (6 h - 22 h) est donc représentatif de la gêne globale et de l'effet du projet.

L'impact acoustique peut être approché en tenant compte des évolutions :

- De la vitesse de circulation des véhicules,
- De la modification des flux de trafic.

Le projet entraînera une diminution des vitesses de circulation (zone à 30 km/heure), et donc une diminution des niveaux de bruit.

Au stade actuel des études préliminaires, un report de trafic est pressenti sur le quai de l'Escaut et sur le quai de la Tamise, du fait de la fermeture dans un sens du quai du Danube.

Sur les autres voies, les flux de trafic estimés sont similaires en tout point dans les deux configurations : situation actuelle et situation après mise en service du PEM.

Le Maître d'Ouvrage :

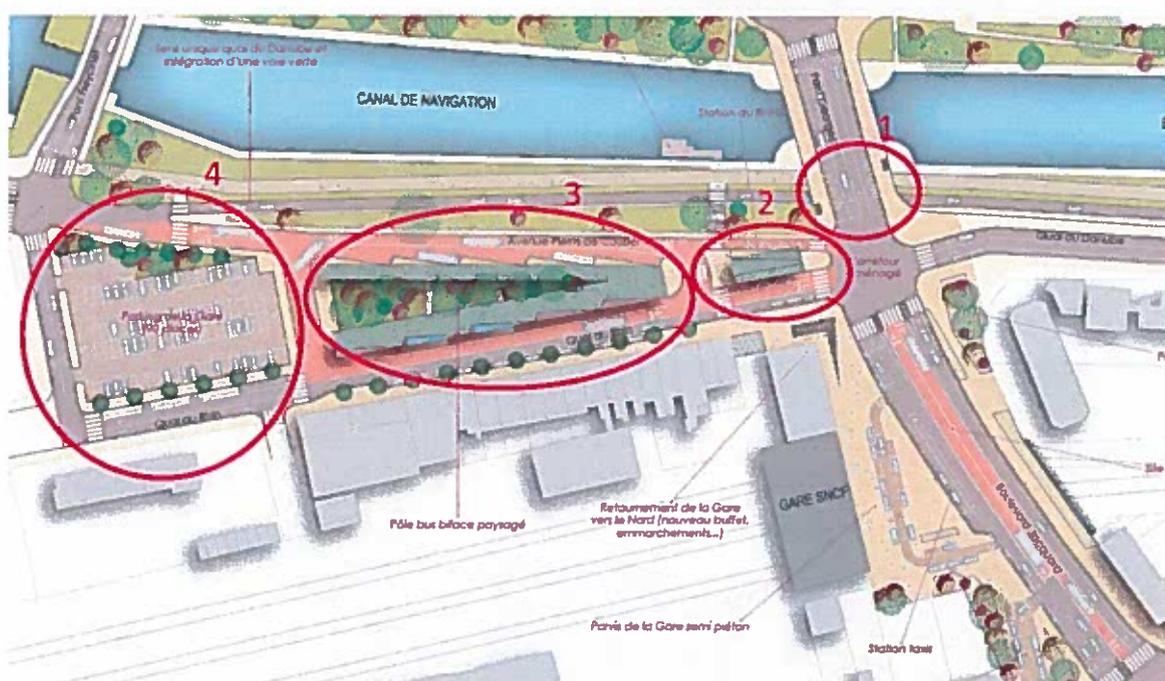
- réalisera une campagne de mesures de bruit sur site afin de qualifier l'ambiance acoustique actuelle,
- vérifiera si l'effet indirect du projet est assimilable à une transformation significative d'infrastructure (augmentation due au projet de plus de 2 dB(A) du niveau de bruit), et si le niveau de bruit futur respecte les objectifs réglementaires en façade des habitations du quai de l'Escaut et du quai de la Tamise.

Annexe n°10 « Stationnement »

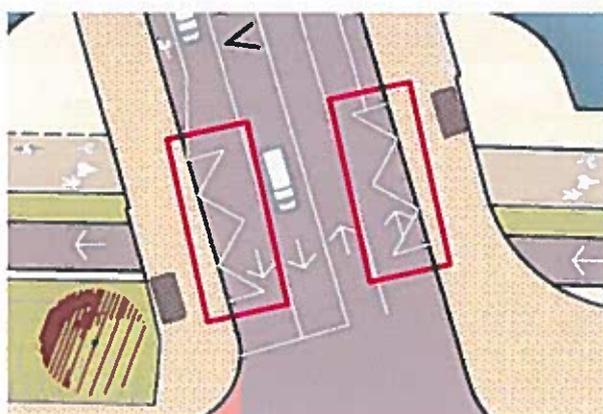
Les 17 places de Bus créées se répartissent comme suit :

- 2 places pour la Balad'In (visuel n°1)
- 2 places pour le BHNS (visuel n°2)
- 2x5 places pour les autres lignes (visuel n°3)
- 3 places le long du quai du Rhin (stationnement bus touristique) (visuel n°4)

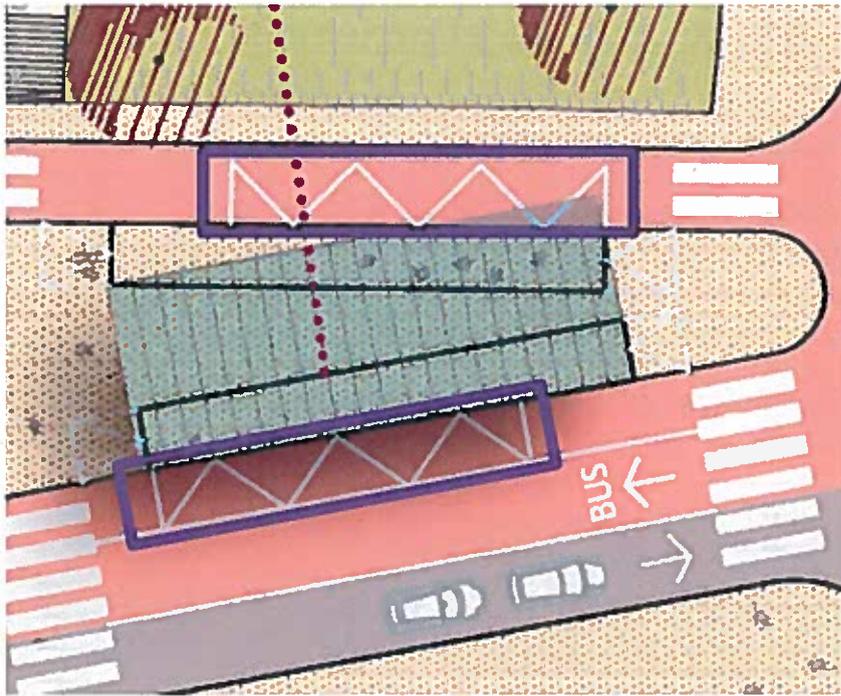
Les 91 places de stationnements pour les véhicules légers sont localisées à l'Ouest du périmètre du projet (visuel n°4).



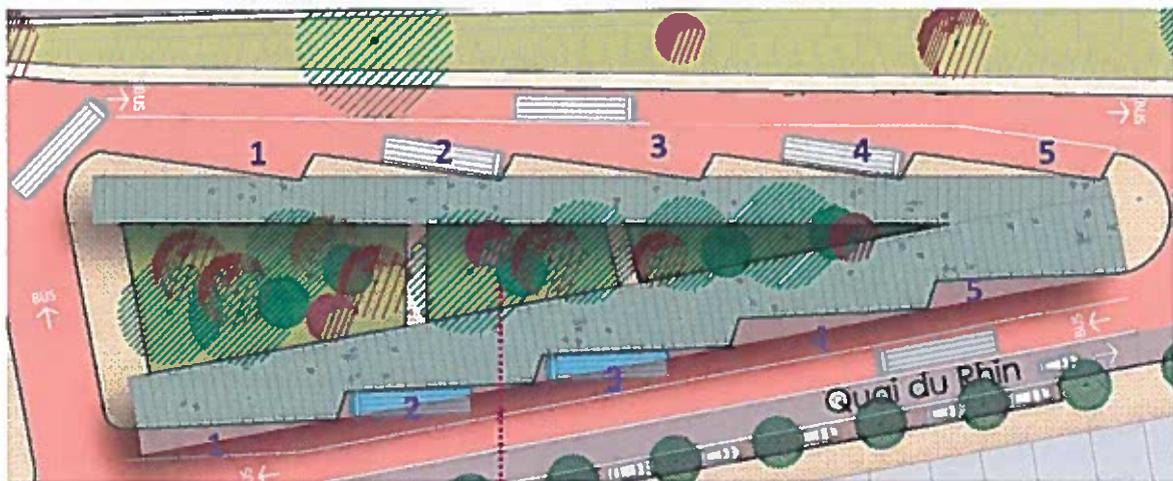
Aménagement du PEM



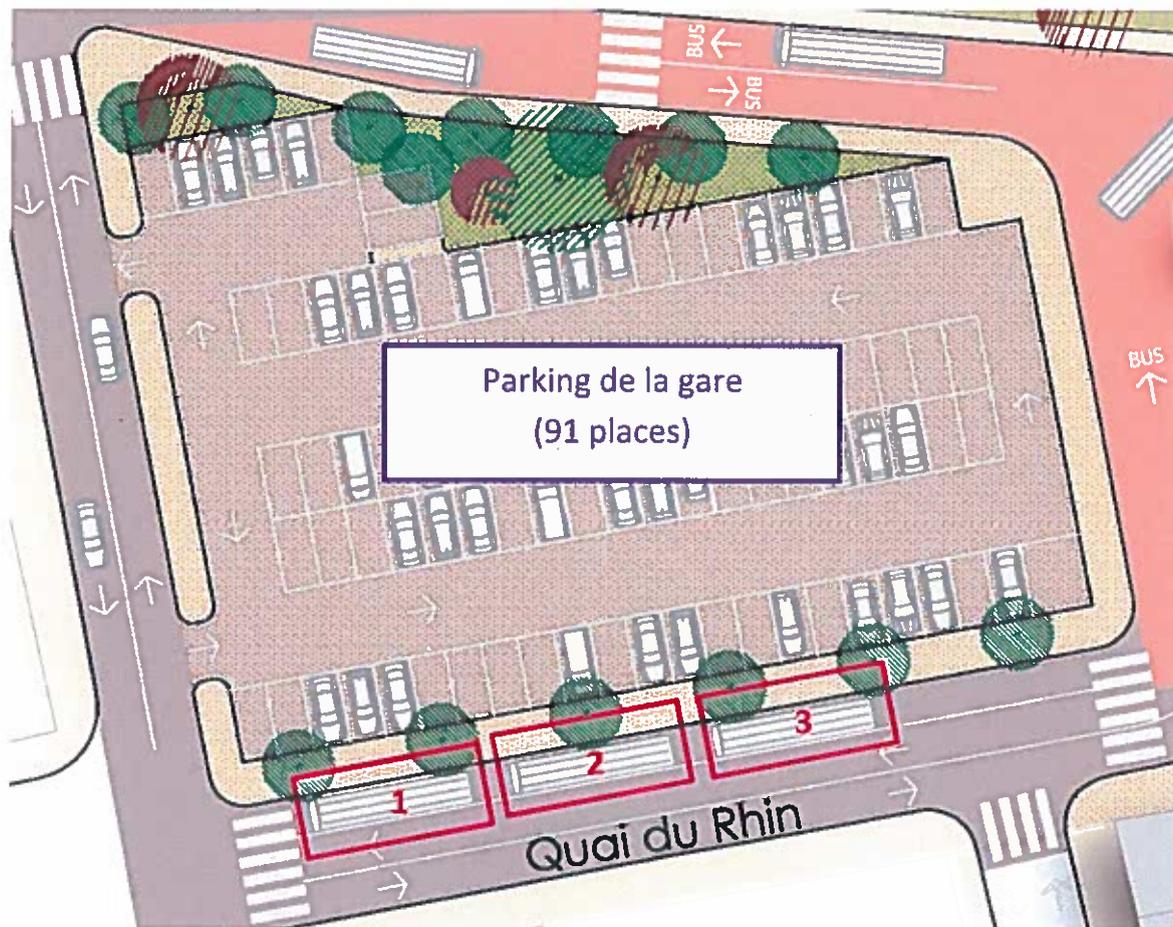
2 places pour la Balad'In (visuel n°1)



2 places pour le BHNS (visuel n°2)



2x5 places pour les autres lignes (visuel n°3)



3 places le long du quai du Rhin (stationnement bus touristique) (visuel n°4) et 91 places de parking VL.

Annexe n°11 « Sensibilité environnementale »

1 LOI LITTORAL

Calais fait partie des communes littorales, soumises aux prescriptions du code de l'environnement concernant la protection et l'aménagement du littoral (article L321-2 et suivants du code de l'environnement).

Article L321-2 (Modifié par LOI n°2015-292 du 16 mars 2015 - art. 7)

Sont considérées comme communes littorales, au sens du présent chapitre, les communes de métropole et des départements d'outre-mer :

1° Riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;

2° Riveraines des estuaires et des deltas lorsqu'elles sont situées en aval de la limite de salure des eaux et participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux. La liste de ces communes est fixée par décret en Conseil d'Etat, après consultation des conseils municipaux intéressés.

En cas de création d'une commune nouvelle en application de l'article L. 2113-2 du code général des collectivités territoriales, les règles relatives aux communes littorales s'appliquent au seul territoire des anciennes communes la composant précédemment considérées comme communes littorales. Le conseil municipal peut cependant demander à ce que l'ensemble du territoire de la commune nouvelle soit soumis aux règles relatives aux communes littorales.

La loi « littoral » impose aux communes littorales des règles d'urbanisme spécifiques, codifiées aux R.121-4 à R.121-6 du code de l'urbanisme, qui s'ajoutent aux règles de droit commun.

Les principales dispositions de la loi sont relatives à la protection des espaces remarquables et fragiles, à l'aménagement et à l'extension de l'urbanisation, d'une façon d'autant plus contraignante que le rivage est proche (L121-23 du code de l'urbanisme).

Article L121-23 (Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015)

Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

Un décret fixe la liste des espaces et milieux à préserver, comportant notamment, en fonction de l'intérêt écologique qu'ils présentent, les dunes et les landes côtières, les plages et lidos, les forêts et zones boisées côtières, les îlots inhabités, les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps, les marais, les vasières, les zones humides et milieux temporairement immergés ainsi que les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive 79/409 CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages.

Article R121-4 du code de l'urbanisme	Situation projet de PEM
En application de l'article L. 121-23, sont préservés, dès lors qu'ils constituent un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral et sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique°:	
1° Les dunes, les landes côtières, les plages et les lidos, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci ;	Non concerné
2° Les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;	Non concerné
3° Les îlots inhabités ;	Non concerné
4° Les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps ;	Non concerné
5° Les marais, les vasières, les tourbières, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés ;	Non concerné Aucune zone humide n'est présente au droit du projet
6° Les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales telles que les herbiers, les frayères, les nourriceries et les gisements naturels de coquillages vivants, ainsi que les espaces délimités pour conserver les espèces en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement et les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;	Non concerné Le projet n'est pas localisé dans une zone d'inventaire ou de protection
7° Les parties naturelles des sites inscrits ou classés en application des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement, des parcs nationaux créés en application de l'article L. 331-1 du code de l'environnement et des réserves naturelles instituées en application de l'article L. 332-1 du code de l'environnement ;	Non concerné
8° Les formations géologiques telles que les gisements de minéraux ou de fossiles, les stratotypes, les grottes ou les accidents géologiques remarquables.	Non concerné
Lorsqu'ils identifient des espaces ou milieux relevant du présent article, les documents d'urbanisme précisent, le cas échéant, la nature des activités et catégories d'équipements nécessaires à leur gestion ou à leur mise en valeur notamment économique.	Non concerné

2 BRUIT

2.1 INFRASTRUCTURES BRUYANTES

2.1.1 DEFINITIONS

L'arrêté du 30 mai 1996 précise les objectifs d'isollements acoustiques des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit :

« Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de sa construction dans le site, ainsi que, le cas échéant, les conditions météorologiques locales, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- Par calcul selon des méthodes répondant aux exigences de l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- A l'aide de mesures réalisées selon la norme NF S 31-010. »

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure, routière ou ferroviaire, en se recalant sur les valeurs suivantes de niveau sonore au point de référence, définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure :

Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	1	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	10 m

L'application de la réglementation consiste alors à respecter la valeur d'isolement acoustique minimale déterminée à partir de cette évaluation, de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales soit égal ou inférieur à 40 dB (A) en période diurne et 35 dB (A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB(A).

2.1.2 INFRASTRUCTURES BRUYANTES DANS L'AIRE D'ETUDE

Le classement sonore en vigueur sur la ville de Calais est celui qui a fait l'objet de la publication :

- de l'arrêté préfectoral du 29 août 1999 concernant le classement des voies ferrées,
- de l'arrêté préfectoral du 14 juin 2005 modifié par l'arrêté du 21 juillet 2011 concernant le classement des voies communales,
- de l'arrête préfectoral du 23 août 2002 modifié par l'arrêté du 13 janvier 2003 concernant les routes départementales.

Dans les annexes de ces arrêtés, figure le classement détaillé des différentes infrastructures routières et ferroviaires. Le tableau ci-après synthétise ces données pour les différentes infrastructures routières et ferroviaires concernées par le projet de PEM selon les plans fournis.

Type d'infrastructure	Nom	Catégorie	Largeur affectée par le bruit en mètre
Voie communale	Avenue Pierre de Coubertin	2	250
	Quai du Danube	3	100
	Boulevard Jacquard	2	250
	Rue Paul Bert	2	250
Voie ferroviaire	Ligne Boulogne-Calais	1	300

Tableau 1 : Classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires du fuseau d'étude

La carte ci-dessous présente une visualisation de ce classement sonore des voies selon les arrêtés préfectoraux cités ci-avant, à l'aide du code couleur normalisé pour les différentes catégories d'infrastructures considérées.

2.1.3 CARTES DES BRUITS STRATEGIQUES

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et deux arrêtés des 3 et 4 avril 2006, et précisée par la circulaire ministérielle du 7 juin 2007, spécifie pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures des transports (grands axes routiers et ferroviaires, grands aéroports) la réalisation de cartes de bruit stratégiques et l'adoption de plans d'actions (dénommés dans la transposition française « Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement »).

Ces cartes de bruit stratégiques constituent en quelque sorte des diagnostics de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu, et doivent ensuite servir de base à l'établissement des plans d'action, dont le principal objectif est de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives.

Les cartes ci-après permettent de visualiser :

- carte de type « a » : les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones tracées par pas de 5 dB(A), au-dessus de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln,
- carte de type « b » : les secteurs affectés au bruit arrêtés par le préfet (classement sonore en vigueur),
- carte de type « c » : les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées (68 dB(A) en Lden et/ou 62 dB(A) en Ln),

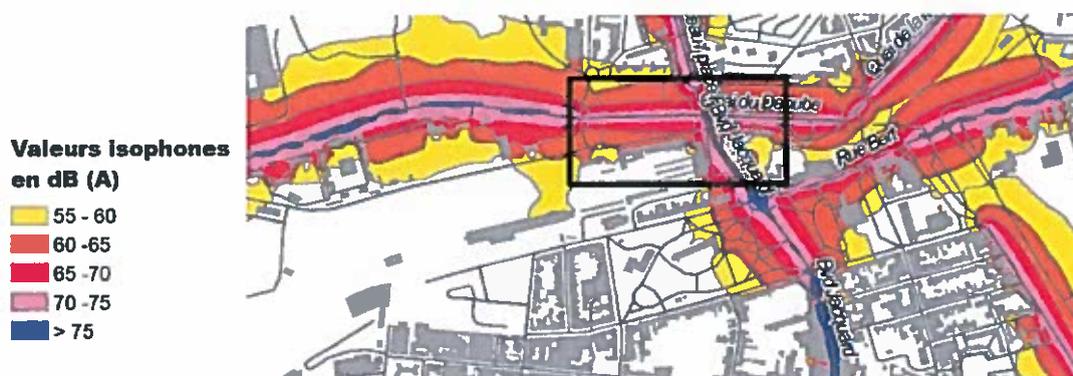


Figure 1 : Carte de type A -Indice Lden (Source : Préfecture du Pas-de-Calais)



Figure 2 : Carte de type A -Indice Ln (Source : Préfecture du Pas-de-Calais)

Voirie communale classée mais
 — TMJA compris entre 5000 et 8200 véh/jour
 Secteur affecté par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures de transports terrestres représenté par une largeur maximale variable (10, 30, 100, 250 ou 300m) de part et d'autre de la voie classée (APM du 21/07/11)

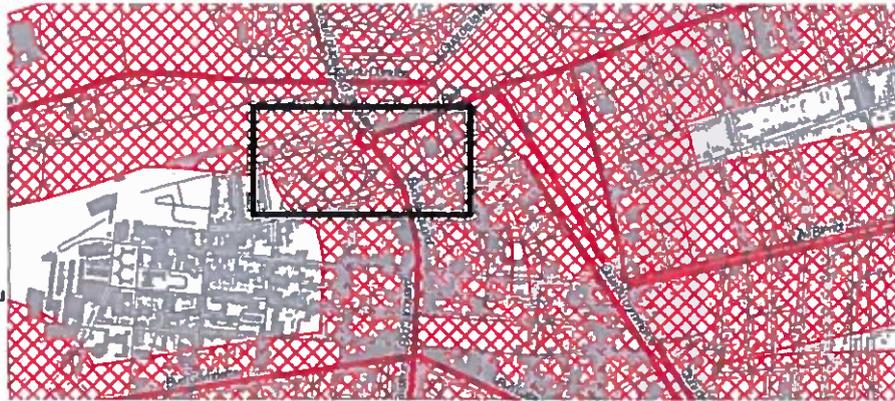


Figure 3 : Carte de type B (Source : Préfecture du Pas-de-Calais)

Zone où la valeur limite est dépassée

Indice en dB(A)
 > 68

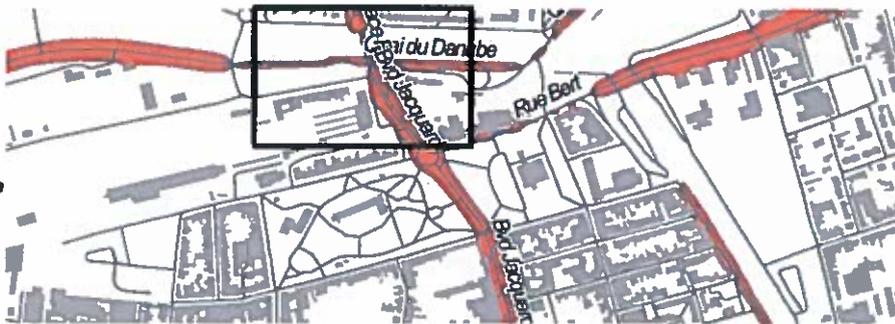


Figure 4 : : Carte de type C-Index Lden (Source : Préfecture du Pas-de-Calais)

Zone où la valeur limite est dépassée

Indice en dB(A)
 > 62

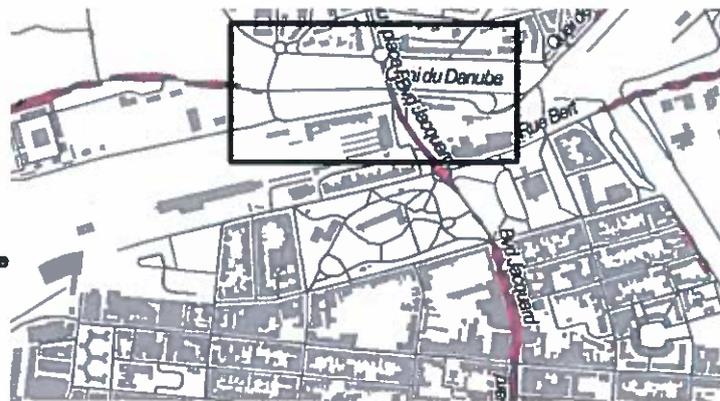


Figure 5 : : Carte de type C – Indice Ln (Source : Préfecture du Pas-de-Calais)

2.1.4 PLAN DE PREVENTION DU BRUIT (PPBE) DU PAS-DE-CALAIS

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE (P 8), le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement fait suite d'une part à la réalisation du classement sonore des infrastructures de transport terrestres et d'autre part à la réalisation des cartes de bruit stratégiques

L'arrêté préfectoral du 15 octobre 2012 porte approbation, dans le cadre de la première échéance de la Directive Européenne 2002-49-CE, du plan de prévention du bruit dans l'Environnement du Réseau Autoroutier Concédé (S.A.N.E.F), Réseau Routier National Non-Concédé et du Réseau Ferroviaire du Pas-de-Calais.

L'arrêté préfectoral du 5 octobre 2015 porte approbation, dans le cadre de la deuxième échéance de la Directive Européenne 2002-49-CE, du plan de prévention du bruit dans l'Environnement du Réseau Autoroutier Concédé (S.A.N.E.F), Réseau Routier National Non-Concédé et du Réseau Ferroviaire du Pas-de-Calais.

Le PPBE du Pas-de-Calais ne présente pas de carte de zones calmes ni de cartes de « points noirs ».

Les infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat deuxième échéance ne sont pas localisées dans le périmètre d'étude du PEM.

3 PATRIMOINE

3.1 PATRIMOINE CULTUREL

(Description des monuments historiques classés et inscrits issue du PLU de Calais)

La ville de Calais est une cité riche d'histoire. Elle recèle de monuments remarquables dont certains ont été inscrits ou classés à l'inventaire des Monuments Historiques en vertu de l'article 1 de la loi du 31 décembre 1913. 11 monuments ont été inscrits ou classés à Calais. Les monuments historiques dont le périmètre de protection recoupe le projet de PEM sont identifiés dans les paragraphes ci-dessous :

- Citerne de l'église Notre-Dame : 17e siècle inscrite MH par arrêté du 11/05/1927.

La construction de la citerne royale de l'église Notre-Dame, aux murs très épais (de 2 mètres à certains endroits à 4 mètres à la clé de voûte) et d'une contenance de 1800 m³, fut ordonnée en 1691 par Louis XIV afin de recueillir les eaux de pluie de l'église Notre-Dame pour la garnison. Son inscription comme monument historique fut décidée par arrêté du 11 mai 1927.

- Tour du Guet : 13e siècle classée MH par arrêté du 6/11/1931.

Avec ces 35 mètres de hauteur, cette tour est l'un des plus anciens monuments de la ville. Certains avancent qu'il s'agirait d'une tour à feu que Charlemagne fit construire vers 810 afin de protéger le littoral contre les invasions normandes, d'autres qu'elle fut érigée vers 1229. La première trace officielle date de 1302. En 1580, la tour menace de s'effondrer suite à un tremblement de terre qui fend la tour en deux. Comme son nom l'indique, la tour du guet abrita jusqu'en 1905 un service de

gnetteurs. En 1818, la tour est aménagée en phare à feux tournants. Cette lanterne est remplacée en 1848. Classée Monument Historique depuis le 6 novembre 1931, il est impossible de la visiter car elle ne répond plus aux normes de sécurité.

- Colonne commémorative du débarquement de Louis XVIII de 1814 classée MH par arrêté du 11/04/1933.

Le monument, élevé avec l'accord de Louis XVIII, en souvenir du débarquement du 24 avril 1814, porte sur une plaque de bronze l'empreinte du pied royal et un texte commémoratif. Classée monument historique le 11 avril 1933, la colonne, démontée au printemps 1939 afin de ne pas gêner les travaux portuaires, échappe ainsi à la destruction. Composée de fûts de pierre juxtaposés, elle quitte enfin son ancien emplacement sur le quai pour être réinstallée en face du Courgain Maritime en en 1965.

- Crypte de Calais du 14e siècle inscrite MH par arrêté du 23/05/1951.

Cette crypte souterraine sous l'emplacement du Beffroi a été inscrite à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques par arrêté du 23 mai 1951.

L'Architecte des Bâtiments de France a été consulté et a émis un avis suite à la rencontre du 13 novembre 2017.

L'avis est présenté ci-dessous :

CALAIS		FIGHE AVANT-PROJET	
Nom SITAC Pôle d'Échanges Multimodal			
ZPPAUP		OUI	
Valeurs Architecturales et végétales			
Valeurs Urbaines et Paysagères			
Avis de Madame l'Architecte des Bâtiments de France		DATE : 13/11/2017	
<p><u>NE</u> <u>Inserp</u> -</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pôle d'échanges - OK sur principe. - Aménagement devant. Hôtel de Ville est relié au jardin - OK sur principe <p>Parcelle proposée modifiée au paysage - navires Cabotage.</p> <hr/>			

3.2 PATRIMOINE NATUREL CLASSE ET INSCRIT

Selon les éléments de la base de données Carmen de la DREAL des Hauts-de-France, il n'existe pas de site paysager remarquable protégé au titre de la loi de 1930 relative à la protection des paysages aux abords du site du projet.

3.3 SECTEUR PATRIMONIAL REMARQUABLE DE CALAIS

Les sites patrimoniaux remarquables ont été créés par la loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine. Ce dispositif a pour objectif de protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager de nos territoires. Anciennement appelé ZPPAUP, il s'agit d'une servitude annexée au PLU qui en traduit les termes dans son dossier réglementaire. Son élaboration est indépendante et, comme toute servitude d'utilité publique, s'impose au PLU.

A la fois ville portuaire, ville forte et ville balnéaire, Calais a un rôle de plaque tournante. Aujourd'hui, l'enjeu est en cœur de ville ou des terrains immenses peuvent muter et participer à la construction d'une nouvelle image. L'objectif du SPR de Calais est double :

- La préservation des éléments de patrimoine architecturaux ou urbains, végétaux ou paysagers
- La mise en avant des espaces d'enjeu et la réalisation de toutes les premières pistes de réflexion quant à leur encrage patrimonial.

A Calais le SPR englobe l'ensemble constitué par le front de mer, Calais Nord et Saint-Pierre jusqu'au canal de Saint-Omer, le Fort Nieulay et l'espace naturel attribué au canal des Crabes, ainsi que les axes structurants importants comme la Rivière Neuve (ou canal des Pierrettes), le Fossé des fortifications, le canal de Marck et une partie du boulevard de l'Egalité et de la RN 43.

Le SPR de Calais repose sur trois approches complémentaires :

- La préservation du patrimoine lié à l'eau qui concerne concrètement l'ensemble des canaux, des bassins, mais aussi des berges, du mobilier, des ouvrages d'art...
- La préservation du patrimoine urbain et architectural qui concerne Calais Nord et Saint Pierre.

Celle-ci vise essentiellement les boulevards structurants, les places, les parcs et les « mises en scènes » de la ville.

- La reconquête et la requalification des espaces mutables qui concernent trois secteurs distincts :
 - Le premier secteur est très vaste et correspond au lien historique entre le Fort Nieulay et les rives est et nord de Calais-Nord, dans le quel a été intégré par extension, la façade portuaire. Ces espaces présentent des enjeux multiples : préservation des espaces ouverts, traitement des transitions entre le bâti et le non bâti, ou encore dans l'image balnéaire que veut développer Calais...
 - Le deuxième secteur concerne les franges portuaires Est de Calais-Nord. Des enjeux de reconquête urbaine des larges quais gravitent autour de cette zone.
 - Le troisième secteur concerne les emprises SNCF qui constituent les limites ouest et nord de Saint Pierre. Il s'agit de réduire ces emprises et de permettre de nouveaux maillages urbains.

3.4 PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

D'après le PLU de Calais, la ville comptabilise sur son territoire 4 zones archéologiques susceptibles de receler des vestiges encore inconnus, localisés sur la carte ci-contre :

- Calais Nord,
- Calais Saint-Pierre,
- Le fort Nieulay et ses abords,
- Une partie du Beau Marais au Nord de l'échangeur 47 de part et d'autre de l'A16.

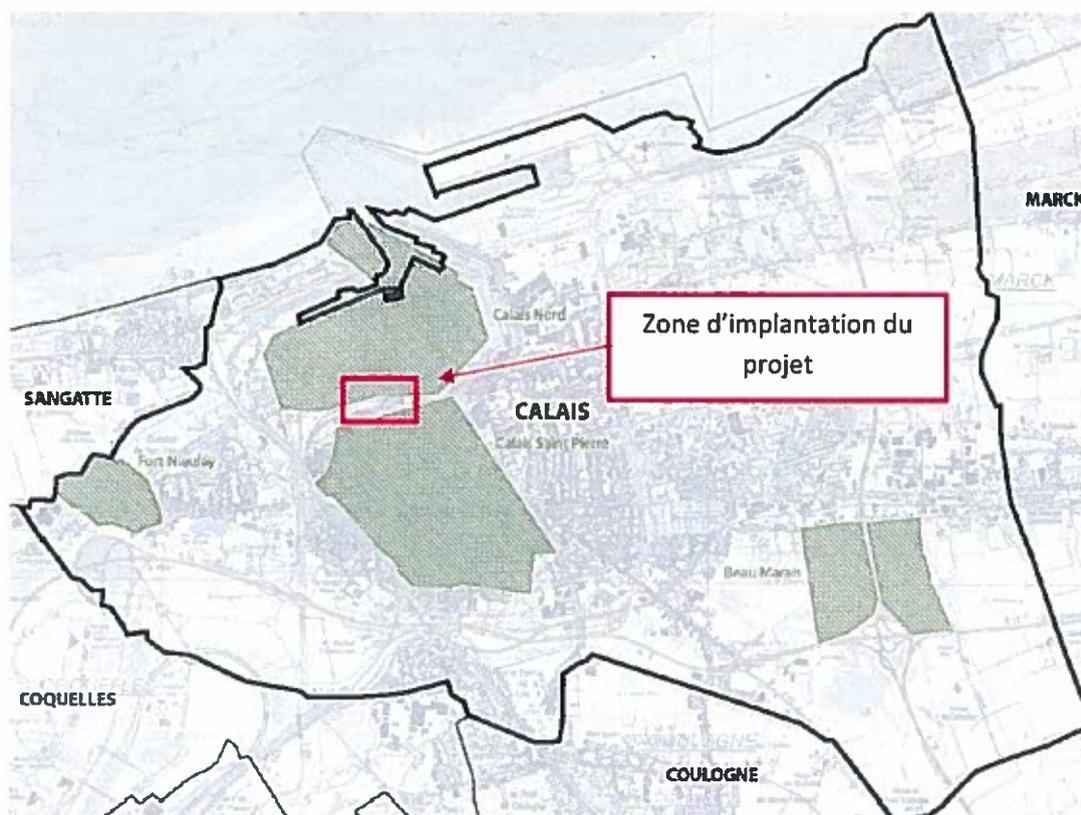


Figure 6 : Zones archéologiques (Source : PLU de Calais)

Des zones présentant un intérêt au titre de l'archéologie sont définies sur la carte suivante :

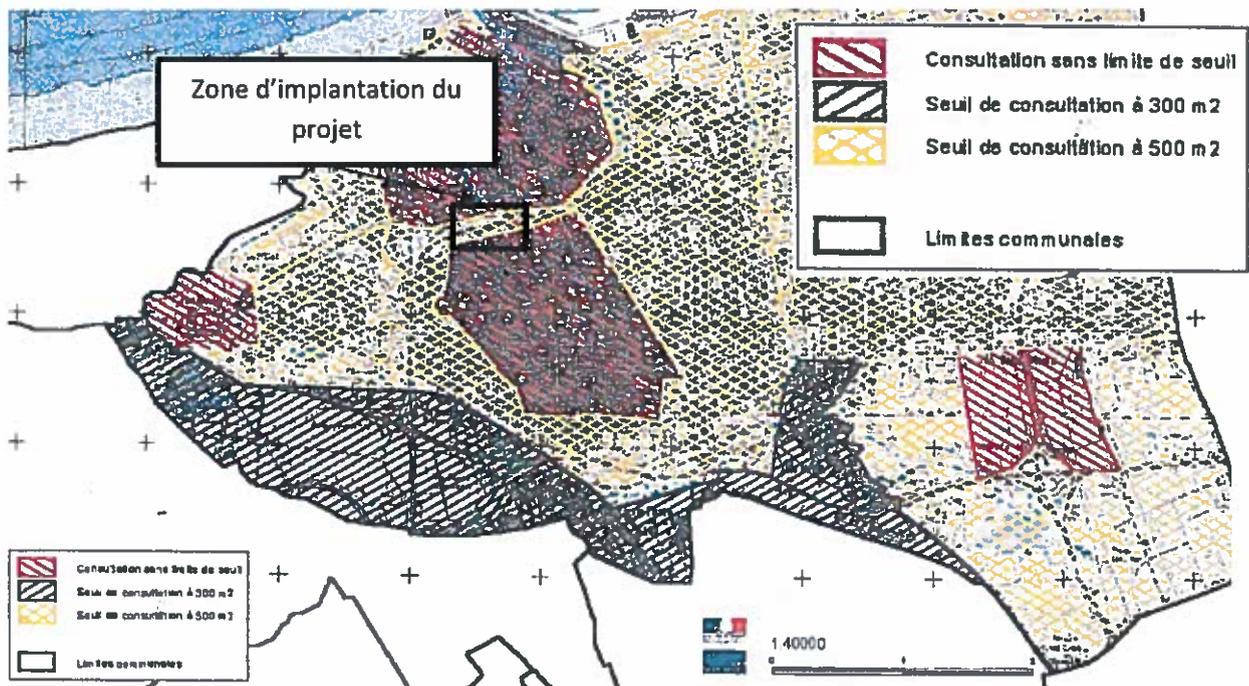


Figure 7 : Zonage archéologique (Source : PLU de Calais)

A l'intérieur de ces zones, toute demande de permis de construire, de démolir, d'autorisation d'installation ou de travaux divers, devra être transmise au préfet de département qui communiquera le dossier pour instruction au préfet de région selon les modalités précisées pour chaque type de zone. Le PEM intercepte les zones rouges et jaunes dont les modalités sont les suivantes :

Zones figurées en rouge sur la carte :

Tout projet affectant le sous-sol est subordonné à un permis de construire, un permis de démolir, une autorisation d'installation ou de travaux divers, quelle que soit sa surface, fera l'objet d'une instruction préalable par le service régional de l'archéologie et pourra entraîner la prescription d'un diagnostic préalable.

Zones figurées en jaune sur la carte :

Tout projet affectant le sous-sol est subordonné à un permis de construire, un permis de démolir, une autorisation d'installation ou de travaux divers, quelle que soit sa surface, fera l'objet d'une instruction préalable par le service régional de l'archéologie, si la superficie des terrains concernés égale ou excède 500 m².

Le SRA de Calais informe que des fortifications médiévales et modernes sont présentes sous la chaussée, dans les environs de la gare ferroviaire.

Des éléments archéologiques sont donc potentiellement présents au niveau de l'emprise du projet qui emprunte des voiries encadrant la gare : le quai du Rhin, le boulevard Jacquard et l'avenue Coubertin notamment.

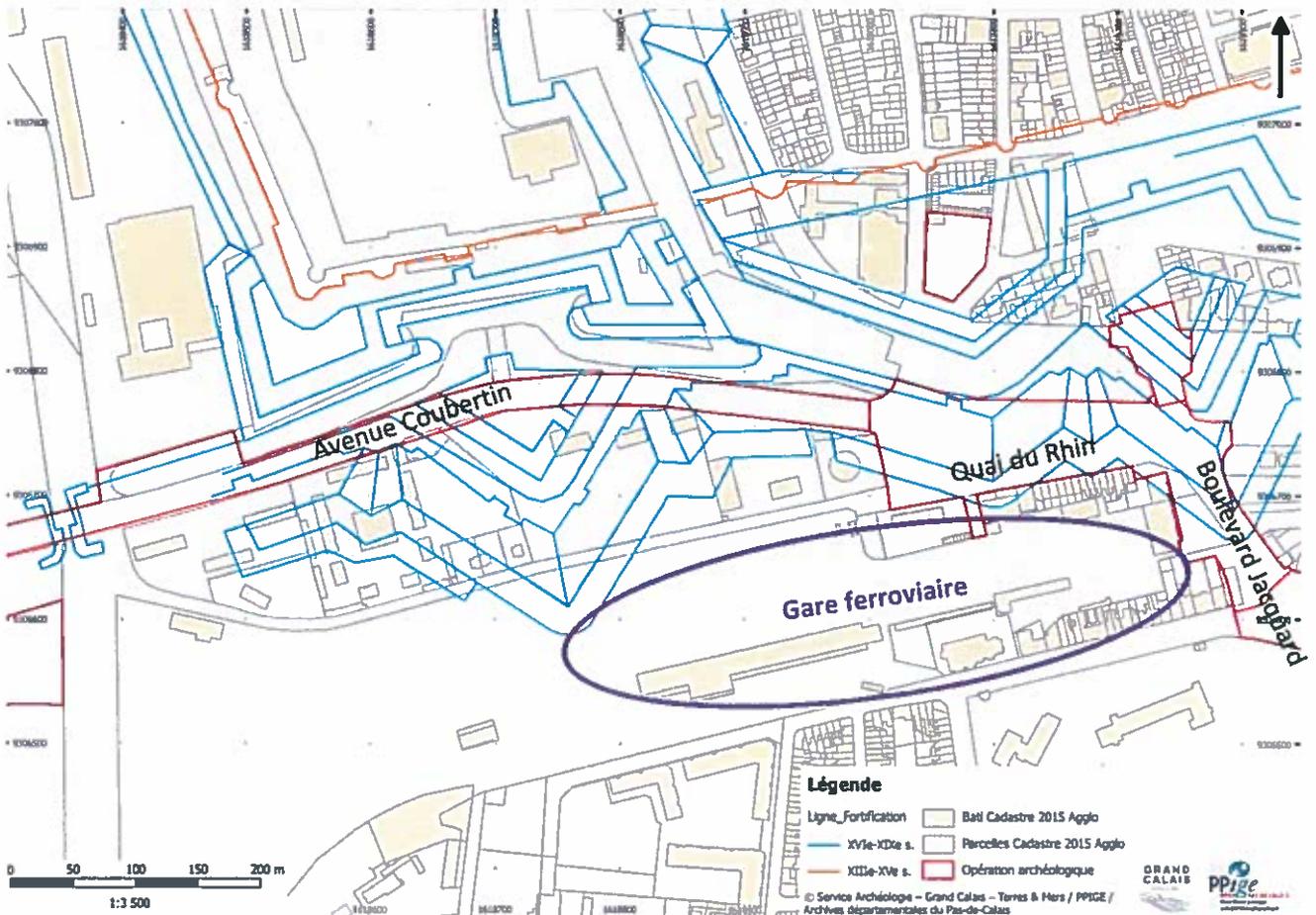
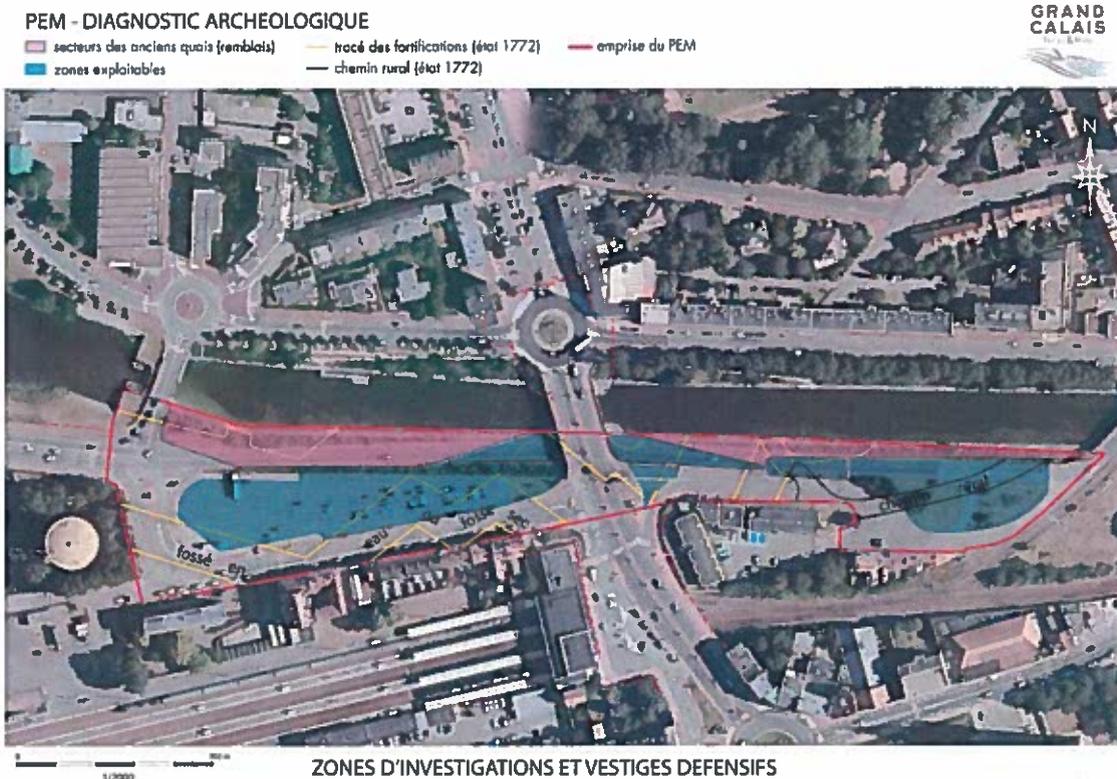


Figure 8 : Lignes de fortifications médiévales et modernes de Calais (Source : SRA Calais)

Mesures face aux enjeux archéologiques relevés :

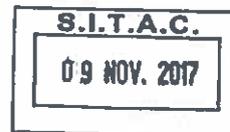
Un diagnostic archéologique est programmé sur l’emprise du projet. Le plan ci-dessous permet de visualiser les zones qui seront diagnostiquées en accord avec le S.R.A.



L’arrêté préfectoral de prescription de diagnostic archéologique est présenté ci-après.



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE



DIRECTION REGIONALE
DES AFFAIRES CULTURELLES
Pôle Patrimoine et Architecture
Service Régional de l'Archéologie
Site de Lille
3, rue du Lombard
CS 80016
59041 Lille cedex

Lille, le 06 novembre 2017

SITAC
1 rue Aristide Briand
62100 CALAIS

Nos réf. : SRA dossier 170572 - 17201

Affaire suivie par :
Vincent Garénaux

Objet : Calais (Pas-de-Calais) Quai du Rhin et Quai du Danube
A5 0001, 0655 et non cadastré - saisine anticipée AR/GC/082

NOTIFICATION DE PRESCRIPTION DE DIAGNOSTIC ARCHEOLOGIQUE

Madame, Monsieur,

Après évaluation du risque d'atteinte portée à des vestiges archéologiques par le projet d'aménagement visé en référence, j'ai décidé de prescrire la réalisation d'un diagnostic qui permettra de mettre en évidence et de caractériser les éléments du patrimoine archéologique éventuellement présents et de déterminer les mesures qu'il convient de mettre en œuvre.

En application du code du patrimoine, j'ai l'honneur de vous notifier ampliation de l'arrêté n° 2017-201 ci-joint portant prescription de diagnostic archéologique sur le terrain cité en objet.
Cette opération sera réalisée par Communauté d'agglomération du Calaisis GRAND CALAIS Terres & Mers 78, boulevard Gambetta CS 40021 62 101 CALAIS cedex

Conformément à l'article R 523-17, « Lorsque des prescriptions archéologiques ont été formulées ou que le préfet a fait connaître son intention d'en formuler, les autorités compétentes pour délivrer les autorisations mentionnées à l'article R523-4 les assortissent d'une mention précisant que l'exécution de ces prescriptions est un préalable à la réalisation des travaux ».

La décision ci-jointe peut être contestée devant le tribunal administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de la réception de la présente. Mes services se tiennent à votre disposition pour vous apporter toutes les informations que vous jugerez utiles.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération.

Pour le Préfet de la Région Hauts-de-France
et par délégation,
Pour le directeur régional des affaires culturelles
Le conservateur régional de l'archéologie,

Jean-Luc Collart





PRÉFET DE LA REGION HAUTS-DE-FRANCE

**Le Préfet de Région
Préfet du Nord
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu le code du patrimoine ;

Vu l'arrêté ministériel du 16 septembre 2004 portant définition des normes d'identification, d'inventaire, de classement et de conditionnement de la documentation scientifique et du mobilier issus des diagnostics et fouille archéologiques ;

Vu l'arrêté interministériel du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu le décret du 21 avril 2016 portant nomination de Monsieur Michel LALANDE, en qualité de préfet région Hauts-de-France, préfet de la zone défense et sécurité Nord, préfet du Nord ;

Vu l'arrêté ministériel du 12 octobre 2016 portant nomination de Monsieur Marc DROUET, directeur régional des affaires culturelles de la région Hauts-de-France ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 27 octobre 2016 accordant délégation de signature à Monsieur Marc DROUET, directeur régional des affaires culturelles de la région Hauts-de-France ;

Vu l'arrêté portant délégation de signature aux agents de la direction régionale des affaires culturelles Hauts-de-France en date du 3 février 2017 et paru au recueil des actes administratifs numéro n°36 en date du 6 février 2017, accordant délégation de signature à Monsieur Jean-Luc COLLART, conservateur régional de l'archéologie ;

Considérant que des travaux sont envisagés sur les terrains sis à :

**Calais (Pas-de-Calais)
Quai du Rhin – Quai du Danube
(AB 00001, 0855 et non cadastré)**

travaux faisant l'objet d'une demande anticipée de prescription d'archéologie préventive présentée par :

**SITAC
1, rue Aristide Briand
62100 Calais,**

demande reçue au service régional de l'archéologie le 09/10/17 et référencée sous le n° 170572 ;

Considérant que, en raison de leur nature, les travaux envisagés sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique, car ils sont situés dans un secteur avec une forte potentialité archéologique (emprise en bordure de la ville ancienne et de ses remparts);

Considérant qu'il est nécessaire de mettre en évidence et de caractériser la nature, l'étendue, l'intérêt et le degré de conservation des vestiges archéologiques éventuellement présents afin de déterminer le type de mesures dont ils doivent faire l'objet ;

ARRÊTE

Article 1 : caractéristiques

Un diagnostic archéologique sera réalisé sur le terrain faisant l'objet des aménagements, ouvrages ou travaux considérés, sis à Calais (Pas-de-Calais), Quai du Rhin – Quai du Danube ; Parcelles cadastrales AB 00001, 0855 et non cadastré.

Le diagnostic archéologique comprend, outre une phase d'exploration du terrain, une phase d'étude qui s'achève par la remise du rapport sur les résultats obtenus.

Article 2 : désignation de l'opérateur d'archéologie préventive

Conformément aux articles R.523-24 à 29 du code du patrimoine, le diagnostic sera réalisé par le service archéologique de la communauté d'agglomération Grand Calais Terres et Mers. Ce service doit notifier la date de réception du présent arrêté par courriel aux adresses suivantes : vincent.garenaux@culture.gouv.fr et frederique.lefevre@culture.gouv.fr.

Article 3 : conditions de réalisation

Le diagnostic sera exécuté conformément au projet d'opération élaboré par l'opérateur chargé du diagnostic, sur la base des prescriptions détaillées aux articles suivants.

Les conditions de sa réalisation seront définies contractuellement, en application de l'article R.523-31 du code du patrimoine.

Article 4 : emprise

En application de l'article R.523-23 susvisé, le diagnostic portera sur l'ensemble de la surface du terrain assiette du projet. En effet, l'ensemble du terrain peut faire l'objet de travaux affectant le sol et par conséquent susceptibles de porter atteinte aux vestiges archéologiques éventuellement présents (aire de travail des éoliennes, chemins d'accès à créer). L'emprise du diagnostic s'inscrit notamment dans la perspective d'éventuelles prescriptions postérieures au diagnostic de modification de projet, en application de l'article R.523-15 du code du patrimoine susvisé. En effet, la nature et la localisation des vestiges archéologiques repérés peuvent parfois conduire à modifier ou déplacer des aménagements ou constructions projetés. Il importe dans ce cas que les résultats du diagnostic puissent aider l'aménageur à trouver, sur son terrain, un emplacement compatible avec la préservation du patrimoine archéologique.

Article 5 : superficie

Les Investigations porteront sur une superficie d'environ 27 000 m², conformément au plan annexé au présent arrêté.

Article 6 : objectifs

En application de l'article R.523-23 susvisé, le diagnostic a pour objectif de détecter et caractériser les vestiges archéologiques. Il doit être conçu comme une opération archéologique à part entière, dépassant le simple constat de présence ou absence de site.

Il doit notamment livrer les informations nécessaires pour statuer sur les suites à donner et permettre d'établir un cahier des charges scientifique dans le cas où le préfet de région déciderait de prescrire une fouille.

Le diagnostic doit permettre d'évaluer les vestiges archéologiques :

- leur profondeur d'enfouissement,
- leur contexte environnemental,
- leur nature,
- leur extension,
- leur état de conservation,
- leur puissance stratigraphique,
- leur chronologie.

Le projet de diagnostic présenté par l'opérateur d'archéologie préventive précisera :

- la durée de l'opération ;
- la composition de l'encadrement de l'équipe (nature et compétences) ;
- les moyens mécaniques mis en œuvre ;
- les moyens spécifiques (spécialistes éventuels...) ;
- ainsi que toutes propositions de techniques ou de méthodes aptes à répondre aux objectifs fixés.

Article 7 : principes méthodologiques

La détection des vestiges nécessitera la réalisation de sondages, répartis sur la totalité de l'emprise à évaluer et représentant au moins 5% de sa superficie et permettant la reconnaissance de la totalité de la stratigraphie du site.

Le responsable d'opération veillera à limiter le caractère destructeur des sondages, dans la perspective d'une éventuelle fouille postérieure ou de la conservation des vestiges.

Les strates et structures mises au jour devront être correctement caractérisées et datées, au moyen d'une fouille partielle manuelle. Elles feront l'objet de relevés graphiques précis, soigneusement localisés et cotés en altimétrie.

L'enregistrement des données archéologiques sera effectué par unités stratigraphiques et traduit en diagrammes de Harris.

Dans la mesure du possible, le contexte et l'évolution sédimentaire de l'emprise étudiée devront être caractérisés par le recours à des sondages profonds à des emplacements choisis.

Article 8 : contrôle scientifique et technique de l'Etat

Le responsable scientifique de l'opération informera régulièrement le conservateur régional de l'archéologie et l'agent du service régional de l'archéologie chargé du suivi du dossier de l'état d'avancement de l'opération.

Dans les jours précédant la réalisation du diagnostic, il prendra contact (par téléphone ou courriel) avec l'agent du service régional de l'archéologie chargé du suivi du dossier, pour lui indiquer la date exacte de son intervention.

Toute découverte de vestiges sera signalée immédiatement par un appel téléphonique au conservateur régional de l'archéologie ou à l'agent du service régional de l'archéologie chargé du suivi du dossier.

Article 9 : mesures de conservation préventive

Les mesures appropriées seront prises pour assurer la bonne conservation des structures mises au jour, face aux intempéries ou au vandalisme.

Afin d'assurer la bonne conservation des vestiges, les sondages seront remblayés à l'issue de l'intervention. Ce remblaiement pourra se limiter aux secteurs ayant livré des vestiges archéologiques significatifs.

Le remblaiement n'interviendra qu'après accord du conservateur régional de l'archéologie.

Article 10 : rapport

A l'issue du diagnostic, le rapport établi par le responsable scientifique de l'opération sera transmis par l'opérateur d'archéologie préventive, au préfet de région en huit exemplaires, dont un non broché.

Le rapport de diagnostic comprendra tous les éléments prévus par l'arrêté du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques, à savoir :

- les données administratives,
- les informations techniques sur l'opération (composition de l'équipe et nombre de jours),
- un rappel du contexte historique et archéologique (éventuellement recherche archivistique),
- une présentation complète des observations archéologiques, abondamment illustrée par des relevés et plans (à une échelle lisible), ainsi que par des photographies,
- une synthèse des résultats scientifiques, avec une mise en perspective locale et régionale,
- les études du mobilier et des restes naturels par des spécialistes,
- un inventaire du mobilier précisant le ou les propriétaires du terrain lors de l'intervention archéologique.

L'épaisseur du décapage et la cote d'apparition des vestiges devront être très précisément indiquées.

Une version numérique, identique à la version papier, sera également établie et devra respecter les standards et les normes définies dans le cadre commun d'interopérabilité des systèmes d'information publics.

L'ensemble des textes et illustrations sera fourni sur cédérom compatible Mac/PC, au format PDF (Adobe Acrobat), numérisé en haute qualité (qualité « presse »). Sur le cédérom, on trouvera également les données informatisées d'enregistrement (structures, inventaires mobiliers, topographie...) au format :

- tabulé pour les listes et inventaires,
- RTF pour les textes,
- JPEG ou TIFF pour les images et photos numérisées, en format natif du logiciel utilisé,
- pour les fichiers de dessin vectoriel : au format natif du logiciel utilisé et au format PDF vectoriel.

Article 11 : notice scientifique

La notice scientifique, accompagnée de plans et photographies, destinée à une diffusion rapide dans *Archéologie de la France Info* et dans le *Bilan scientifique régional* sera transmise sous forme numérique.

Article 12 : le responsable scientifique de l'opération

En application de l'article R.523-23 du code du patrimoine susvisé, le responsable scientifique du diagnostic, dont la désignation fera l'objet d'un arrêté ultérieur, doit justifier des qualifications suivantes : médiéviste.

Préalablement à l'intervention de terrain, le responsable scientifique de l'opération consultera le dossier d'aménagement, les informations de la carte archéologique, afin de bien appréhender le contexte archéologique.

A cette occasion, il prendra contact avec l'agent du service régional de l'archéologie chargé du suivi du dossier, pour définir les modalités de l'intervention.

Il complètera les documents administratifs nécessaires à l'établissement de son arrêté de désignation comme responsable scientifique d'opération.

Article 13 : mobilier archéologique

Le mobilier archéologique recueilli au cours de l'opération de diagnostic est conservé par l'opérateur d'archéologie préventive le temps nécessaire à son étude qui, en tout état de cause, ne peut excéder deux ans à compter de la date de fin de la phase terrain du diagnostic.

L'inventaire, le classement, le conditionnement de ce mobilier seront réalisés en application des articles R. 523-65 à R. 523-68 du livre V du code du Patrimoine, suivant l'arrêté du 18 septembre 2004 portant définition des normes d'identification, d'inventaire, de classement et de conditionnement de la documentation scientifique et du mobilier issus des diagnostics et fouilles archéologiques et conformément au « protocole pour la conservation, le conditionnement, l'inventaire et la remise du mobilier et de la documentation scientifique issus des opérations archéologiques ».

L'inventaire de ce mobilier sera établi par parcelle, avec l'indication du nom du ou des propriétaires au moment de la découverte du mobilier. Il sera transmis avec le rapport de diagnostic, sous forme informatique, et communiqué par le préfet de région au(x) propriétaire(s) du (ou des) terrain(s) qui pourra(ont) faire valoir leurs droits dans un délai d'un an à compter de la réception de l'inventaire, conformément à l'article 523-67 du code du patrimoine.

Article 14 : exécution de l'arrêté

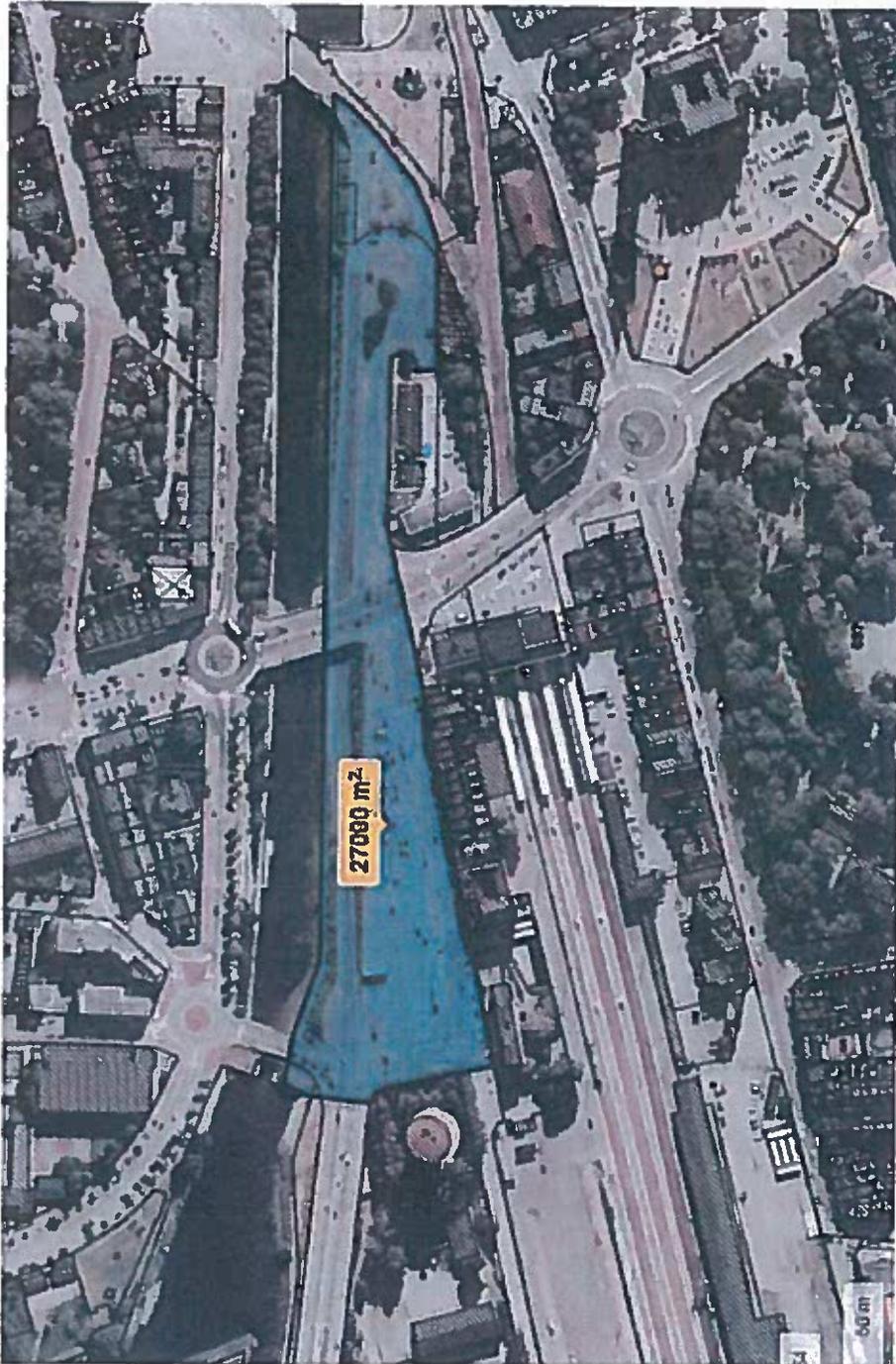
Le directeur régional des affaires culturelles est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié à la SITAC (1, rue Aristide Briand - 62100 Calais) et au service archéologique de la communauté d'agglomération Grand Calais Terres et Mers.

Fait à Lille le 6 novembre 2017.

Pour le Préfet de la Région Hauts-de-France,
et par délégation,
Pour le directeur régional des affaires culturelles,
Le conservateur régional de l'archéologie

Jean-Luc COLLART





4 RISQUES MAJEURS

La commune de Calais est concernée par plusieurs risques :

- Risques naturels
 - Risque inondation par remontée de nappe
 - Risque inondation par submersion marine
 - Risque mouvements de terrain
 - Risque sismique
- Risques technologiques
 - Risques industriels (effet de surpression, effet thermique, effet toxique)
 - Transport de Marchandise Dangereuse

La morphologie de la commune de Calais a favorisé, lors d'événements climatiques exceptionnels, l'apparition de désordres singuliers dont les conséquences ont nécessité la reconnaissance de catastrophes naturelles. Le site Prim.net (<http://macommune.prim.net>) recense les arrêtés suivants :

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	01/05/1989	31/12/1990	14/01/1992	05/02/1992
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Mouvements de terrain	20/09/2000	10/01/2002	29/10/2002	09/11/2002
Inondations et coulées de boue	12/08/2006	13/08/2006	01/12/2006	08/12/2006

Figure 9 : Arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle (Source : prim.net)

4.1 RISQUES NATURELS

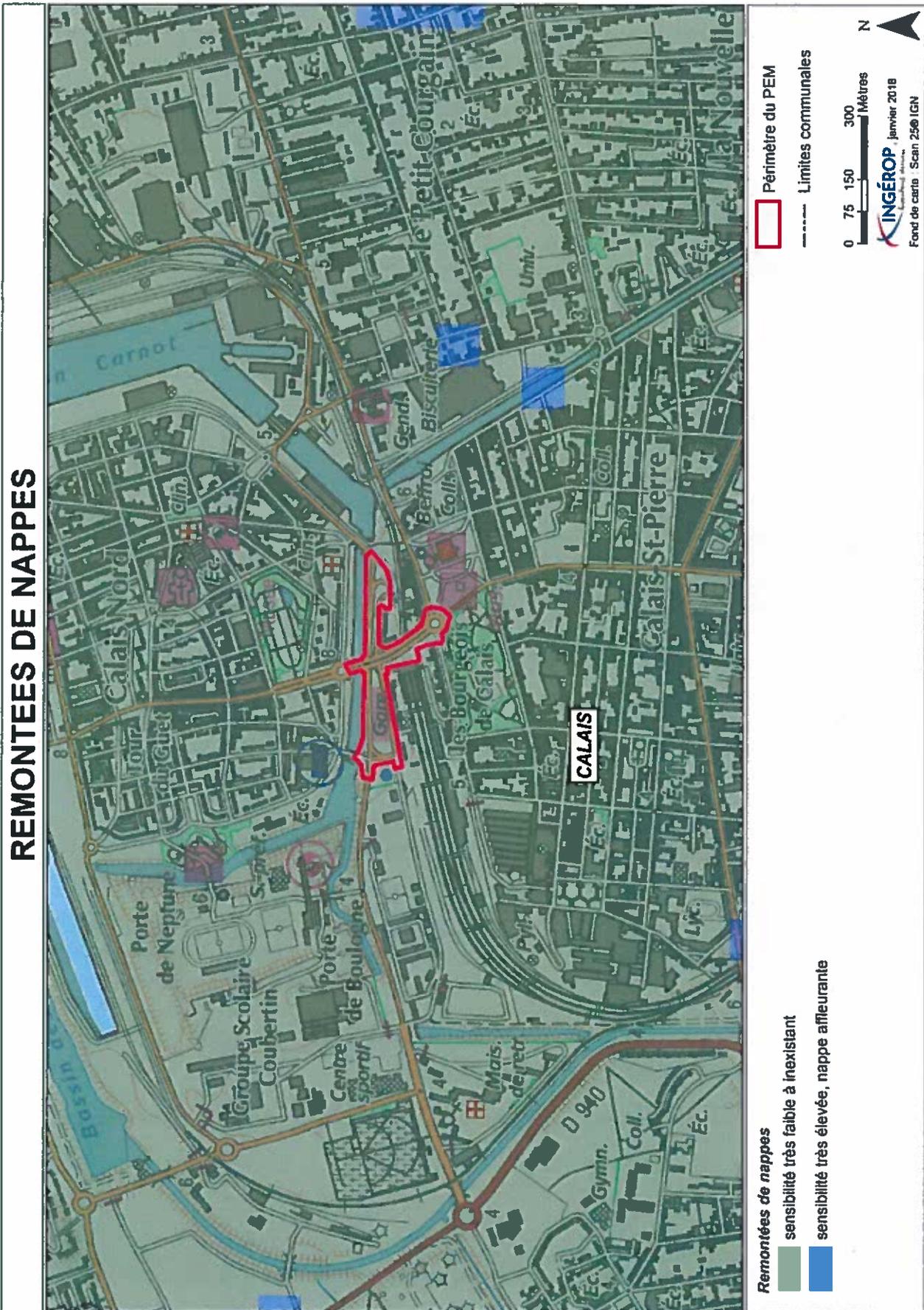
4.1.1 RISQUE INONDATION

Caractérisée par une altitude très faible, la plaine littorale correspond à l'ancien delta de l'Aa entre Calais, Saint-Omer et la frontière belge, et forme une vaste cuvette sous le niveau moyen de la haute mer dont elle est séparée par des cordons dunaires et des ouvrages artificiels de défense ; il s'agit donc d'une zone particulièrement sensible aux inondations qui concerne environ 45 000 ha dans le Pas-de-Calais.

Par remontée de nappe

Au niveau du futur PEM, le risque de remontées de nappe est faible.

REMONTEES DE NAPPES



Remontées de nappes

- sensibilité très faible à inexistant
- sensibilité très élevée, nappe affleurante

Périmètre du PEM

--- Limites communales



INGÉROP janvier 2018
Fond de carte : Scan 250 IGN



Par submersion marine

Le Plan de Prévention des Risques Littoraux du Calaisis a été re-prescrit le 10 mai 2016. Il concerne les communes de Calais, Coquelles, Marck et Sangatte.

D'après la carte du zonage réglementaire, le projet n'est pas concerné par le risque de submersion marine.

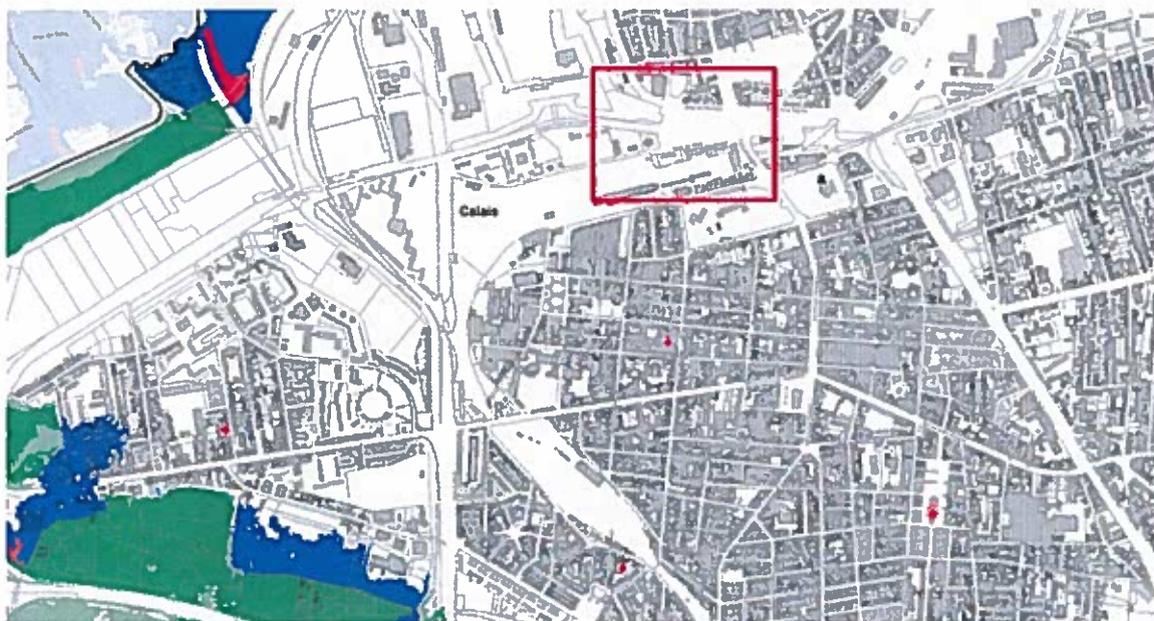


Figure 10 : Extrait du PPRL du Calaisis-zonage réglementaire (Source : préfecture du Pas-de-Calais)

A noter également que d'après le site internet georisque, la commune de Calais est concernée par :

- le PPRn « Pieds de Coteaux des waterings » prescrit le 01/09/2014. Ce document est en cours d'élaboration et n'est qu'au stade n°1 de connaissance du territoire, des événements historiques et des enjeux.
- Le PPRL côtes basses meubles Nord prescrit le 27/08/2001.

Aucune carte de zonage réglementaire n'est disponible pour ces deux documents.

Programme d'Action de Prévention des Inondations (PAPI)

Depuis 2002, l'État a lancé 2 appels à projet de PAPI afin d'inciter les collectivités dotées d'un PPRI à développer des méthodes globales et intégrées prenant en compte la totalité des bassins versants pour mettre en œuvre et compléter les mesures de maîtrise de l'urbanisation. Les subventions sont accordées pour des mesures de prévention et de réduction de la vulnérabilité des habitations et activités, comme la restauration des zones d'expansion de crues, des digues et ouvrages de protection ou l'adaptation des constructions à l'inondation.

La commune de Calais intègre le PAPI du Delta de l'Aa et se place dans le bassin de risque « Calais ».

4.1.2 RISQUE MOUVEMENTS DE TERRAIN

Cf. carte « risque mouvements de terrain ».

Pour information, la commune de Calais s'est vue prescrire un Plan de Prévention des Risques Naturels de mouvements de terrain le 7 février 2003. Il n'a pas été approuvé.

Cavités souterraines

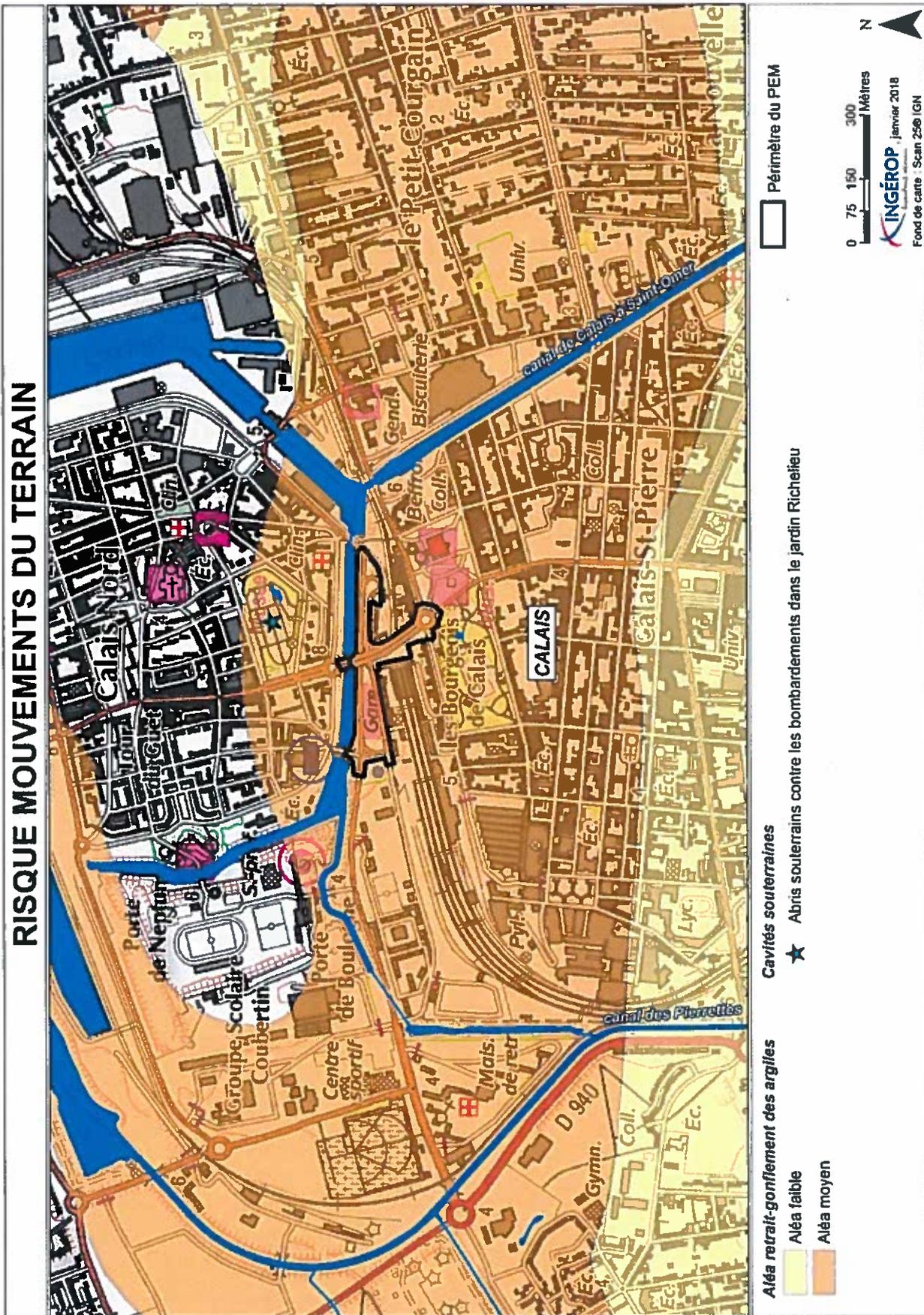
Une cavité souterraine est localisée à environ 200 m au Nord du tracé du futur BHNS (cf. carte « Risque mouvements de terrain ». Il s'agit d'un ancien abri souterrain contre les bombardements situé dans le jardin Richelieu. Cette cavité est séparée du projet par le canal de Calais à Saint-Omer et ne présente donc pas de contrainte particulière pour la réalisation du projet.

Aléa retrait-gonflement des argiles

Ce risque est lié à la composante argileuse des terrains superficiels. La zone d'implantation du projet montre :

- un aléa faible à l'extrémité Ouest du tracé au niveau du quartier du Fort Nieulay,
- un aléa faible également à l'Est au niveau de l'avenue Guynemer dans le quartier « Les Quatre Ponts »,
- un aléa moyen sur la grande majorité du tracé,
- un aléa fort à l'extrémité Est du tracé, à l'approche de l'hôpital.

RISQUE MOUVEMENTS DU TERRAIN



4.1.3 ALEAS SISMQUES

D'après la carte du zonage sismique en vigueur depuis le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010, la zone d'étude est classée en zone 2 définie comme une « zone de sismicité faible » pour laquelle des règles parasismiques particulières s'appliquent.

Le texte réglementaire fixant ces règles est l'arrêté du 22 octobre 2010 pour les bâtiments de classe dite « à risque normal », applicable au 1er mai 2011, pris en application des articles R.563-1 à R.563-8 du Code de l'Environnement.

Les règles de construction définies dans l'arrêté du 22 octobre 2010 s'appliquent en zone de sismicité 2 pour les bâtiments de catégories III (établissements scolaires, établissements recevant du public, hauteur supérieure à 28 mètres) et IV (bâtiments abritant des moyens de secours, de production et stockage d'eau potable, de distribution d'énergie, activité industrielle, etc.).

La faible activité sismique de la région n'exclut pas la possibilité de séismes destructeurs mais les rend très peu probables. De petits séismes peuvent avoir des conséquences sur la sécurité des populations soit directement, soit par effet induit. Aucun secteur particulier n'apparaît en tout état de cause plus concerné. C'est l'ensemble du département qui peut être affecté mais à un niveau qui ne semble pas devoir qualifier le risque de majeur.

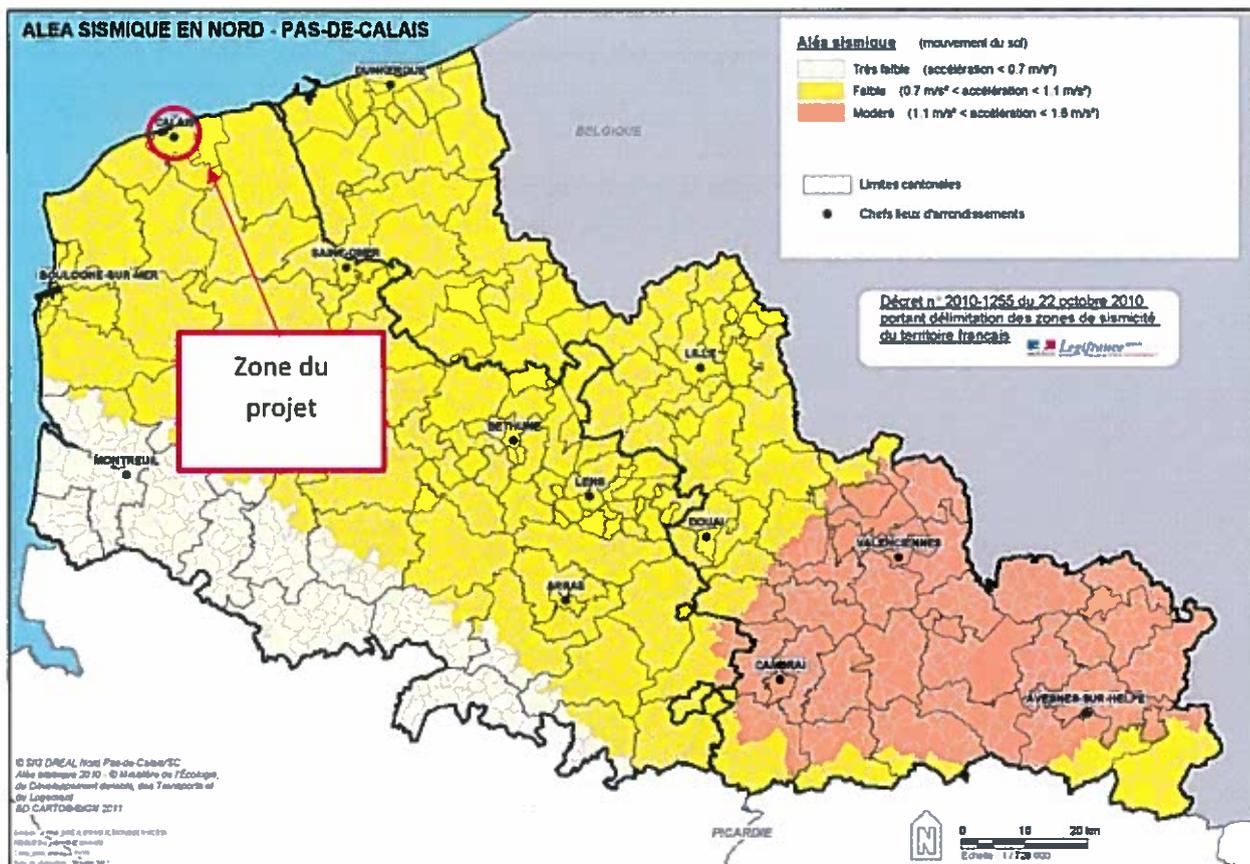


Figure 11 : Aléa sismique en Nord-Pas-de-Calais (Source : DREAL des Hauts de France)

4.2 RISQUES TECHNOLOGIQUES

4.2.1 RISQUES INDUSTRIELS

3 sites SEVESO sont répertoriés par l'inspection des Installations Classées sur la commune de Calais : 1 site INTEROR et 2 sites SYNTHEXIM (site des Dunes et site Calaire), tous impliqués dans l'industrie chimique. Ils se situent tous à plus de 1 km du site du projet.

Les périmètres de danger que ces sites génèrent sont inscrits aux plans de Prévention des Risques Technologiques approuvés aux dates du 23/12/2011 (SYNTHEXIM site Calaire- effets toxiques, thermiques et de surpression) et du 24/08/2012 (INTEROR et SYNTHEXIM site des Dunes – effets toxiques, thermiques et de surpression).

L'implantation du PEM n'est pas concernée par les zonages réglementaires découlant de ces PPRT (cf. cartes pages suivantes). En effet, les zonages liés à la société Synthexim (site Calaire) sont contenus au Sud de l'A16 et ceux des sociétés Synthexim (site des Dunes) et INTEROR sont limités à l'Est de la zone industrielle des Dunes.

4.2.2 RISQUES LIÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES (TMD)

Le risque de transport de matières dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces matières par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisation. Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département. Cependant certains axes présentent une potentialité plus forte du fait de l'importance du trafic, de la desserte de sites producteur ou exportateur de matières dangereuses.

Dans le secteur de Calais, les axes principalement concernés par le risque lié au transport de matières dangereuses sont :

- L'A16, l'A26 et l'A216 et la RD943,
- Les canaux de navigation fluviale et notamment le Canal de Calais à Saint-Omer,
- Le gazoduc desservant le centre de Calais et longeant l'A216 puis l'A16.

Voir carte « risques technologiques ».

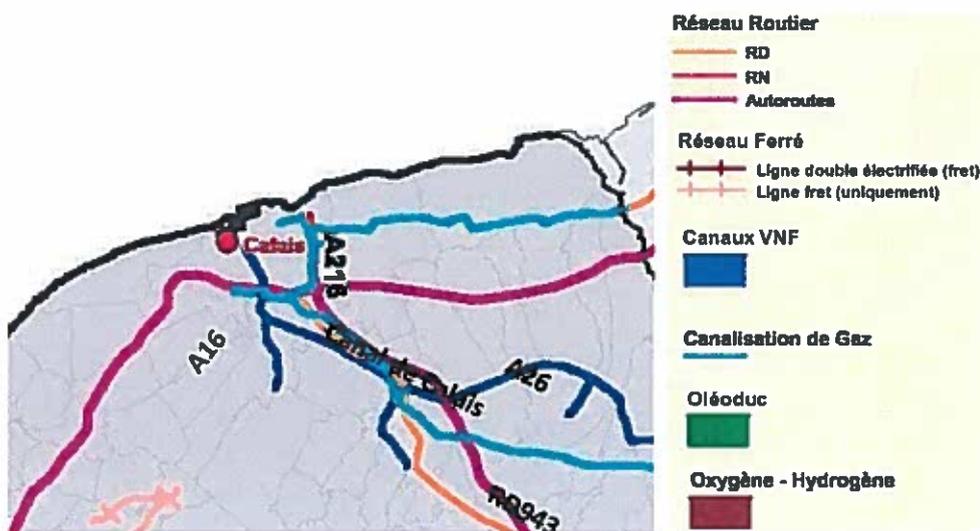
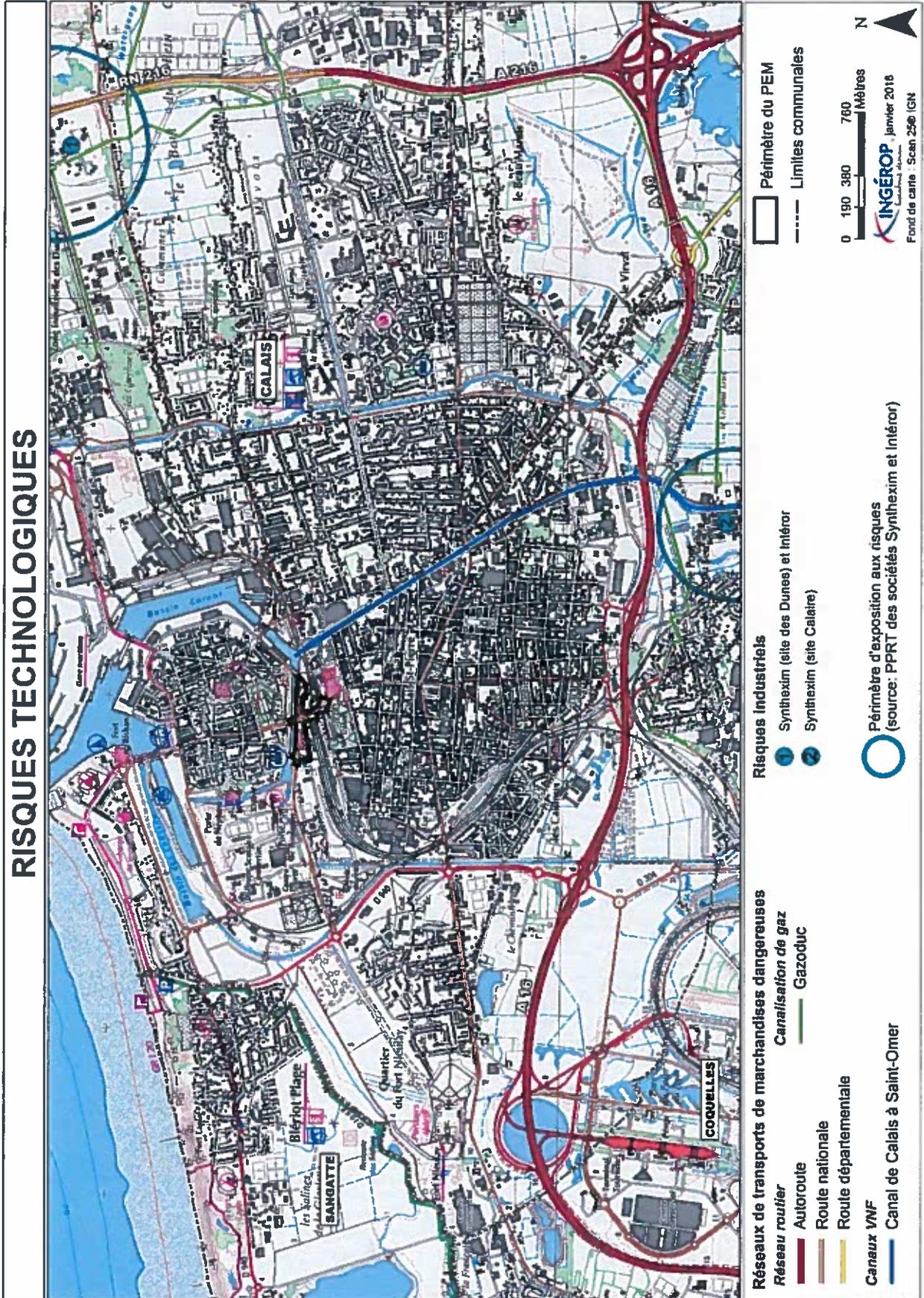


Figure 12 : Réseaux de transports de marchandises dangereuses (Source : DDRM du Pas-de-Calais)

Ce risque ne nécessite aucune mesure spécifique quant aux déroulements du chantier et de l'exploitation du PEM.

RISQUES TECHNOLOGIQUES



4.2.3 RISQUE LIÉ À LA DÉCOUVERTE D'ENGINS RÉSIDUELS DE GUERRE

Le département du Pas-de-Calais a été le théâtre de combats et de bombardements au cours des deux guerres mondiales. Ces conflits ont laissé des obus et des bombes non éclatées ainsi que des stocks de munitions sur tout le territoire.

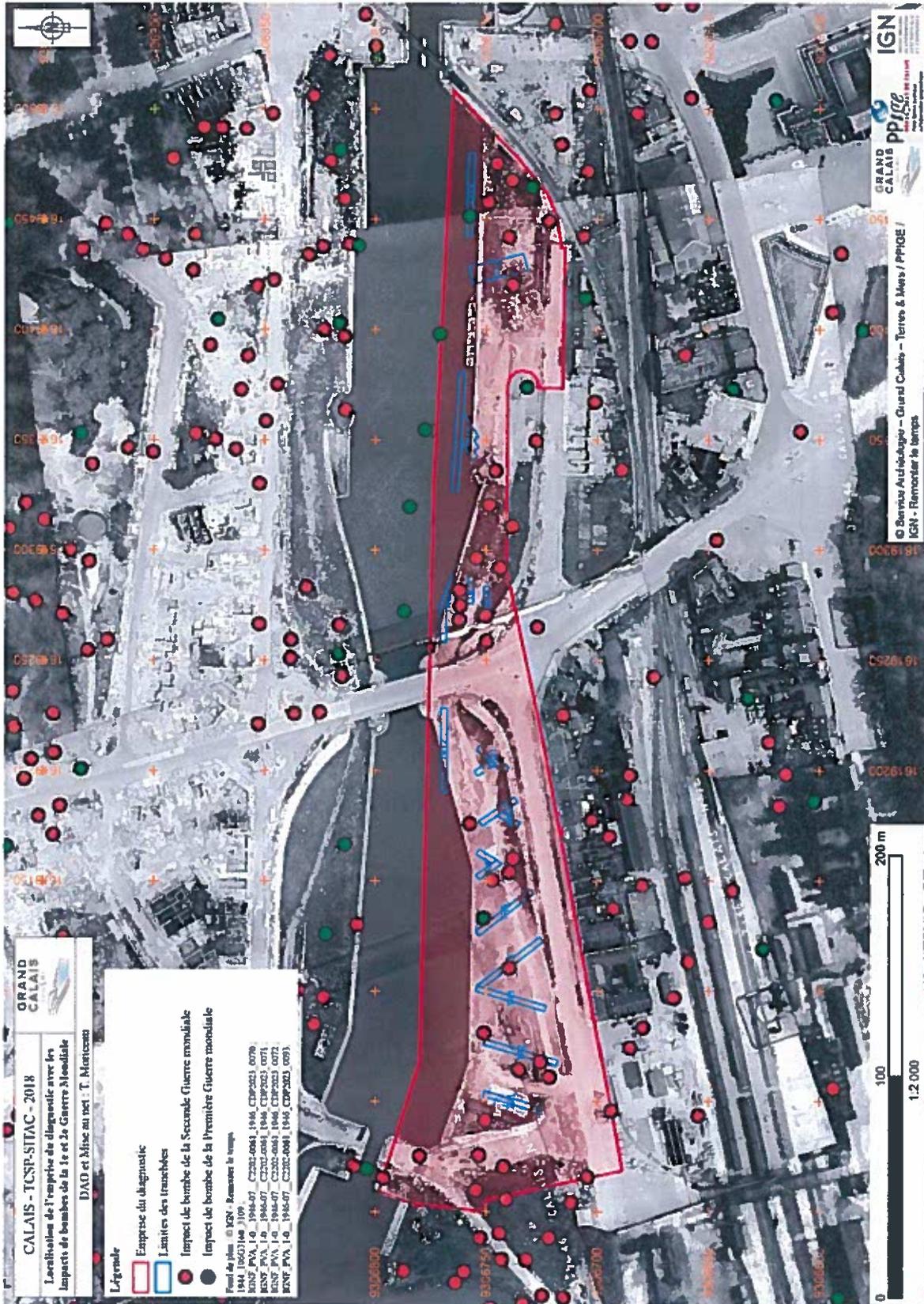
Au vu de cet historique, il convient de considérer que l'ensemble du département, et donc de la zone d'implantation du projet, est concerné par le risque de découverte d'engins résiduels de guerre.



Photo 1 : Calais détruit après la seconde guerre mondiale (Source : <http://pratclif.com>)

La carte de la page suivante présente les impacts de bombes de la première et de la seconde guerre mondiale au droit du site.

Une évaluation des risques sera réalisée par le SITAC. En fonction des résultats, une opération de dépollution pyrotechnique sera réalisée.



5 SITES ET SOLS POLLUES

5.1 BASE DE DONNEES BASIAS

La base de données BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) est un inventaire des anciennes activités industrielles et activités de service. Il est conduit systématiquement à l'échelle départementale depuis 1994. Les données recueillies dans le cadre de ces inventaires sont archivées dans la base de données nationale : 313 anciens sites industriels et activités de service sont recensés sur la commune de Calais.

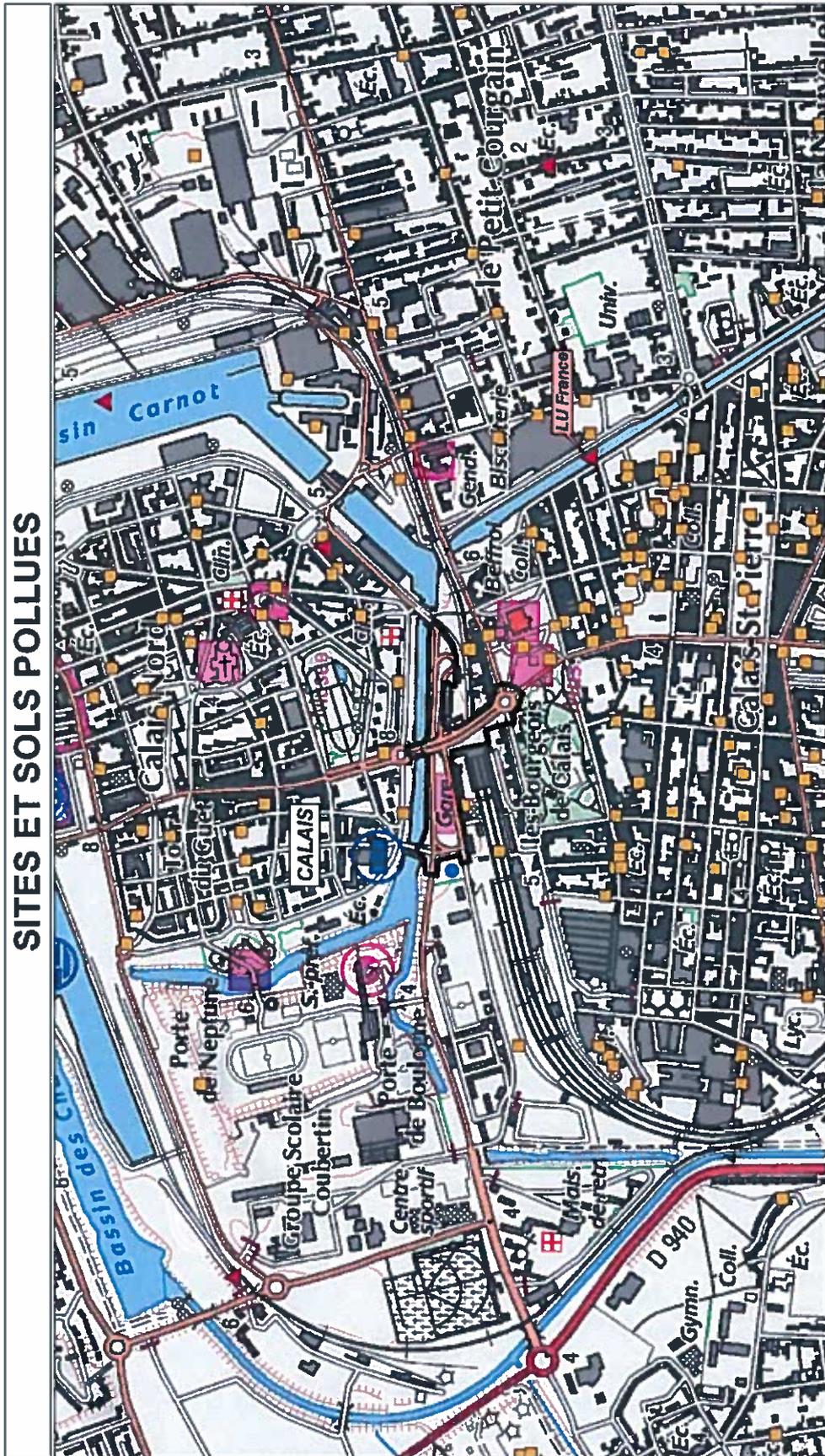
Certains d'entre eux sont situés à proximité du projet de PEM (voir carte « sites et sols pollués »).

Le plus proche est localisé à moins de 50 m au Sud du projet et correspond à la société « Garage Forest » (n° BASIAS NPC6201013). Il s'agit d'un ancien garage automobile dont l'activité est terminée.

5.2 BASE DE DONNEES BASOL

La base de données BASOL sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif, ne recense pas la présence d'un site de cette nature à proximité du PEM. Le plus proche est situé à environ 500 m au Nord-Est et correspond à la société DMS (ex MORY COMBUSTIBLES) au niveau du quai de la Meuse. Il s'agit d'un ancien dépôt de fuel et de charbon dont l'exploitation a été arrêtée en 1996. Toutes les installations ont été démontées et extraites du site en avril 1996

SITES ET SOLS POLLUES



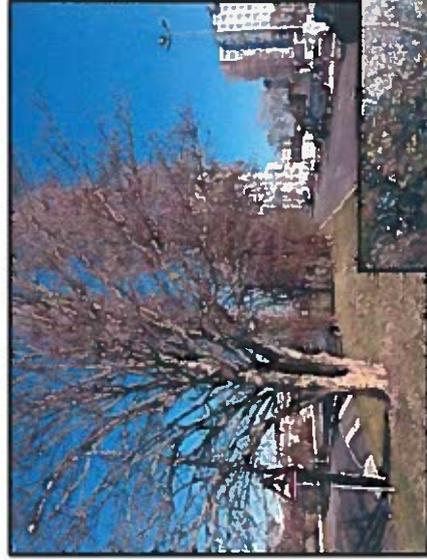
- Risques industriels actuels ou hérités**
- Anciens sites industriels et activités de service (Basias)
 - ▲ Sites pollués (Basol)

- Périmètre du PEM
- Limites communales



Annexe n°12 « Milieu naturel »

Voir Note de potentialités écologiques et caractérisation des zones humides – Rainette – Novembre 2017 ci-après.



**Note de potentialités écologiques et
caractérisation des zones humides
Volet faune/flore**

**Projet de création
d'un Pôle d'Echanges Multimodal
à CALAIS (62)**

**Maître d'ouvrage :
SITAC**

RAINETTE SARL
35 Qual des Mines – 1^{er} étage
59300 VALENCIENNES
Tel : 0359382258
info@rainette-sarl.com



Contextes et objectifs de l'étude

PRESENTATION DU PROJET

Afin d'améliorer la mobilité au sein de l'Agglomération et de la ville de Calais et de compléter l'offre globale de transport en commun, le projet Mov'in a été lancé.

Celui-ci vise tout d'abord à créer un pôle d'échanges multimodal à la gare de Calais. Le déplacement de la gare routière, située actuellement place du théâtre, au niveau de la gare de Calais-Ville permettra de combiner l'ensemble des modes de transports urbains : train, bus, car, voiture, taxi, navette fluviale mais également vélo, trottinette ou marche à pieds.

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité sur l'Agglomération du Calaisis, le SITAC a engagé une étude sur l'opportunité et la faisabilité de ce projet de réalisation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM).

CONTEXTE GEOGRAPHIQUE

La commune de CALAIS se situe dans le département du Pas-de-Calais (62), en région Hauts-de-France (anciennement Nord-Pas de Calais).

La zone d'étude concerne un périmètre élargi situé au niveau de la gare de Calais-Ville, futur PEM.

La carte en page suivante localise la zone du projet de Pôle d'Echanges Multimodal.

OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'étude réalisée ici consiste en une analyse préliminaire du zoom d'étude permettant d'engager une première réflexion concernant le projet de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal à Calais.

Dans une première partie une analyse bibliographique sera réalisée. Elle s'appuiera sur les données d'inventaires disponibles localement et l'analyse des zonages de protection et d'inventaires.

Dans un second temps, une analyse des potentialités écologiques sera réalisée sur la base de visites de terrain afin d'évaluer les enjeux potentiels sur la zone d'étude.

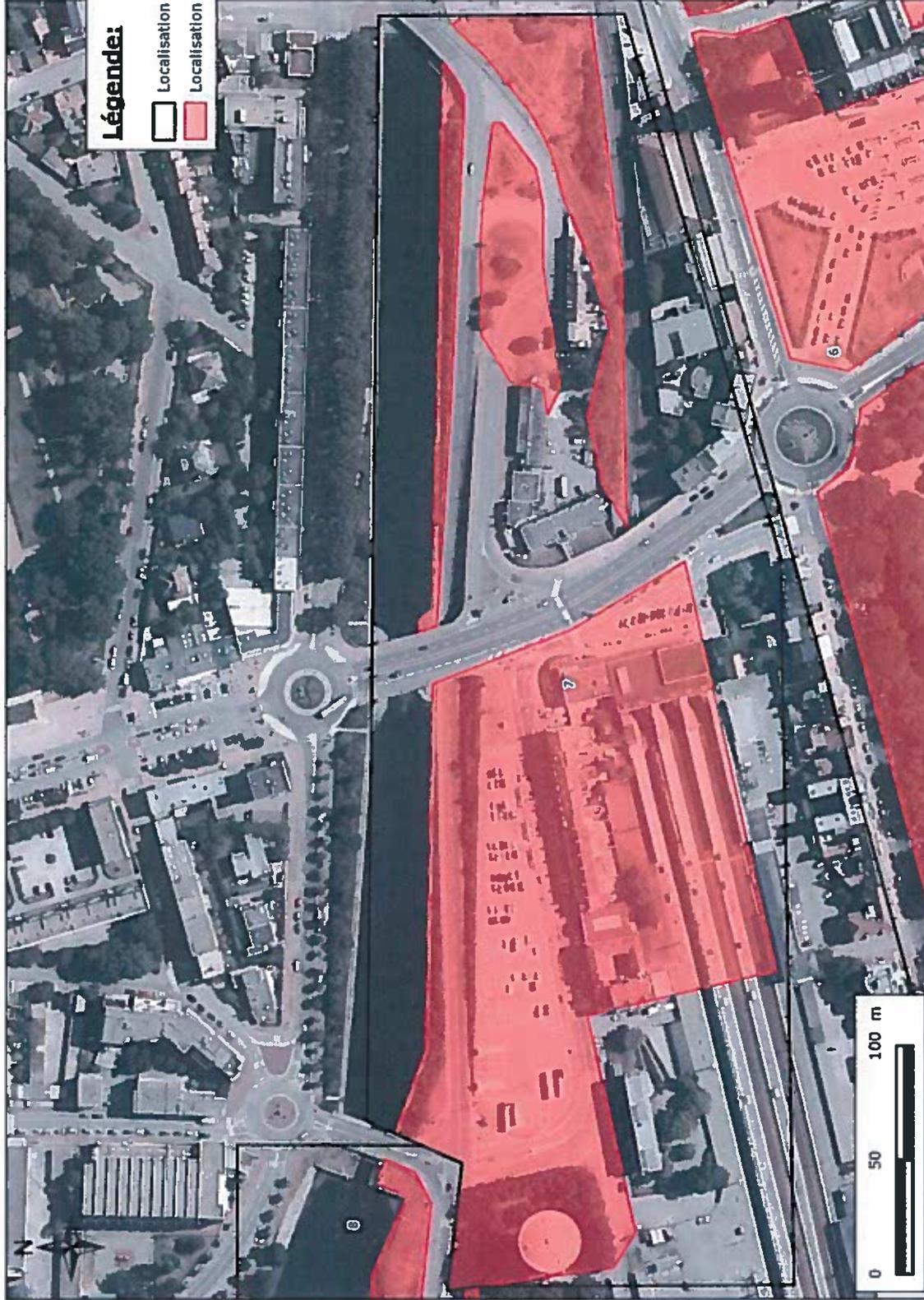
Enfin, une caractérisation des zones humides sera réalisée conformément à l'arrêté du 24 Juin 2008, modifié par l'arrêté du 1^{er} Octobre 2009, à la circulaire du 18 Janvier 2010, à l'arrêté du Conseil d'Etat du 22 Février 2017 et à la note technique du 26 Juin 2017.

NOS REMARQUES EN TANT QUE BUREAU D'ETUDES

Cette étude n'a en aucun cas pour objectif de réaliser une expertise écologique complète, mais seulement de **définir les potentialités écologiques** sur la base d'une analyse bibliographique et de premières visites de terrain.

En effet, en l'absence d'un inventaire exhaustif, cette étude vise uniquement à poser les bases d'une réflexion pour l'élaboration d'un projet de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal.

Localisation du Zoom d'étude n°7 - Pôle d'Echanges Multimodal



Cartographie: Rainette, 2017
Sources: Orthophotos
Dossier: SITAC - Calais (62)

Sommaire

CONTEXTES ET OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	2
SOMMAIRE.....	4
SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS - ABREVIATIONS	6
1 ANALYSE DES METHODES	8
1.1 Equipe missionnée.....	8
1.2 Consultations et bibliographie.....	8
1.3 Définition des zones d'étude	9
1.3.1 Délimitation des zones d'inventaires de l'expertise écologique au niveau des zooms d'études	9
1.3.2 Délimitation des zones d'étude liées à la caractérisation des zones humides	9
1.4 Méthodes pour l'expertise écologique	11
1.5 L'évaluation patrimoniale.....	11
1.5.1 Textes de références pour la flore et les habitats	11
1.5.2 Textes de référence pour la faune	12
1.5.3 Méthodes d'évaluation et de hiérarchisation des enjeux	13
1.6 Délimitation des zones humides	14
1.7 La restitution.....	14
1.7.1 Synthèse bibliographique des zonages existants	14
1.7.2 Le diagnostic et la bioévaluation	14
1.7.3 Délimitation des zones humides	14
1.8 Evaluation des limites	15
1.8.1 Limites concernant les inventaires de terrain	15
1.8.2 Limites concernant la caractérisation des zones humides.....	15
2 SYNTHSE BIBLIOGRAPHIQUE DES ZONAGES EXISTANTS	17
2.1 Protections réglementaires et inventaires du patrimoine naturel.....	17
2.1.1 Rappel sur les zones concernés	17
2.1.2 Zonages au droit du site	18
2.1.3 Zonages à proximité.....	18
2.2 Présentation détaillée des sites Natura 2000.....	22
2.2.1 Présentation détaillée de la ZSC 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 »	22
2.3 Trame Verte et Bleue	24
2.3.1 Au niveau régional : le Schéma Régional de Coherence Ecologique (SRCE)	24
2.4 Zones humides.....	29
2.4.1 Définition juridique des zones humides (ZH).....	29
2.4.2 Protection réglementaire des zones humides	29
2.4.3 Identification des zones humides.....	29
3 ENJEUX ET POTENTIALITES ECOLOGIQUES	33

3.1	Description globale du site d'étude	33
3.2	Analyse bibliographique	33
3.2.1	Données floristiques	33
3.2.2	Données faunistiques	36
3.3	Description des habitats et des potentialités écologiques associées.....	37
3.3.1	Végétations anthropiques.....	37
3.3.2	Végétations prairiales	40
3.4	Synthèse des potentialités écologiques	42
4	DELIMITATION DES ZONES HUMIDES	44
4.1	Délimitation selon le critère végétation.....	44
4.1.1	Étude des habitats	44
4.1.2	Étude des espèces végétales	45
4.2	Délimitation selon le critère pédologique	46
4.3	Conclusion	46
5	CONCLUSIONS ET PRECONISATIONS GENERALES....	47
5.1	Préconisations de mesures	47
5.1.1	Préalablement aux travaux.....	Erreur ! Signet non défini.
5.1.2	En phase « travaux »	47
5.1.3	En phase d'exploitation.....	48
	BIBLIOGRAPHIE	50
	ANNEXES	53

Sommaire des illustrations - Abréviations

TABLEAUX

Tableau 1 : Liste des personnes ayant travaillé sur le projet	8
Tableau 2 : Critère d'appréciation du niveau d'enjeu d'une composante du milieu naturel	13
Tableau 3 : Zonages de protection et d'inventaire à proximité du site	18
Tableau 4 : Espèces menacées sur Calais (sources : CBNBI, Novembre 2017) ...	34
Tableau 5 : Habitats de la zone d'étude et caractère humide associé au sens de l'arrêté	44
Tableau 6 : relevés de la végétation sur les habitats non humides	45

CARTES

Carte 1 : Localisation du Zoom d'étude n°7 – Pôle d'Echanges Multimodal	3
Carte 2 : Localisation des zones d'études – Zoom d'étude n°7 – Pôle d'Echanges Multimodal	10
Carte 3 : Zonages d'inventaires à proximité des zones d'études	19
Carte 4 : Sites Natura 2000 à proximité des zones d'études	20
Carte 5 : Zonages de protection à proximité des zones d'études	21
Carte 6 : Schéma Régional de Cohérence Ecologique – Trame Verte et Bleue (SRCE-TV)	28
Carte 7 : Zones à Dominante Humide du SDAGE Artois-Picardie au niveau des zones d'études	30
Carte 8 : Cartographie des habitats – Zoom 7 : Pôle d'Echanges Multimodal	41
Carte 9 : Hiérarchisation des potentialités écologiques – Zoom 7 : Pôle d'Echanges Multimodal	43

PHOTOS

Photo 1 : Pelouses tondues (Rainette, 2017)	37
Photo 2 : Plantations d'arbres et d'arbustes (Rainette, 2017)	38
Photo 3 : Anciennes voies ferrées (Rainette, 2017)	39
Photo 4 : Voiries (Rainette, 2017)	39
Photo 5 : Terrains en friche (Rainette, 2017)	40
Photo 6 : Gestion différenciée des espaces verts (source : internet)	49

Photo 7 : Tarière (Rainette)	59
Photo 8 : Observation de traits rédoxiques	60
Photo 9 : Tubes PEHD pour piézomètres	62

FIGURES

Figure 1 : Zones humides du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Delta de l'Aa	32
Figure 2 : Grille d'exemple des taux de recouvrement	54
Figure 3 : Exemple des coefficients de sociabilité	54
Figure 4 : exemple de fiche descriptive des sondages	60
Figure 5 : Schématisation des classes d'hydromorphie du GEPPA	63

ANNEXES

Annexe 1 : Méthodes pour l'expertise écologique	53
Annexe 2 : Méthode pour la délimitation des zones humides	57
Annexe 3 : Formulaire Standard de Données du site Natura 2000 FR3100477 ...	65

ABREVIATIONS

AFES = Association française d'Etude des Sols
CBNBI = Conservatoire Botanique National de Baillieux
DDTM = Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DREAL = Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ENS = Espace Naturel Sensible
FSD = Formulaire Standard de Données
GEPPA = Groupe d'Etude des Problèmes de Pédologie Appliquée
GON = Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord – Pas-de-Calais
IGN = Institut Géographique National
INPN = Inventaire National du Patrimoine Naturel
IPA = Indice Ponctuel d'Abondance
MNHN = Muséum National d'Histoire Naturelle
Npdc = Nord-Pas-de-Calais
ONCFS = Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage
ONEMA = Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
PEM = Pôle d'Echanges Multimodal
SAGE = Schéma d'Aménagements de Gestion des Eaux
SDAGE = Schéma Directeur d'Aménagements de Gestion des Eaux
SIC = Site d'importance communautaire
SIRF : Système d'Information Régional sur la Faune
SRCE = Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TVB = Trame Verte et Bleue
UICN = Union Internationale pour la Conservation de la Nature
ZH = Zone Humide
ZICO = Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux
ZNIEFF = Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZSC = Zone Spéciale de Conservation
ZPS = Zone de Protection Spéciale

