

Association de Défense des Riverains de la Voie Mère

08-2019

M PROBST Jean-Benoît (Président)
24 quai du Danube 62 100 CALAIS.

Calais, le 27 septembre 2019

M. GOUVERNEUR J-Pierre (Secrétaire)
155 rue Duguay-Trouin 62 100 CALAIS

Assemblée Générale ordinaire du 26 septembre 2019

Ceci est notre 1^{ère} Assemblée Générale, nous vous remercions de votre présence
Avant d'aborder les questions statutaires, nous allons faire un résumé de la situation depuis début 2018

1.- HISTORIQUE

1.1 - Concertation de la SNCF au 1^{er} semestre 2018, avec une réunion publique de synthèse le 31 mai 2018.

- Les riverains, inquiets du bruit, vibrations et dommages proposent d'autres alternatives au projet présenté par la SNCF à différents endroits et notamment rue Duguay-Trouin.
Ils réaffirment que l'abandon du contournement par l'est est absurde. C'est pourtant la mise en place de cette nouvelle voie, seule capable d'accompagner un véritable développement économique autour du ferroutage qui justifiait le projet d'agrandissement du port Calais Port 2015.
- L'association ADECA conteste aussi cette modernisation de la Voie Mère comme axe de développement
- La ville de Calais considère le projet nécessaire, mais insuffisant en terme de garanties. Elle demande des mesures contre les nuisances générées sur l'ensemble du trajet et se montre favorable à l'étude du tracé alternatif dit UMICORE.
- La Région Hauts de France exprime la volonté d'organiser une table ronde le 15 octobre avec l'Etat et SNCF Réseau. Cette réunion a eu lieu en fait le 19 mars 2019, soit 5 mois plus tard.

1.2 - En mai 2018, SNCF Réseau s'était engagée à :

- Etudier le tracé UMICORE
- Sécuriser les passages piétons
- Etudier la faisabilité du passage des trains au milieu du Technicentre
- Traiter les nuisances acoustiques au-delà de la gare des Fontinettes (au pont du leu)
- Mettre en place des ateliers de discussion par quartiers. Ceux-ci ont été annulés par la suite sur demande de la maire de Calais.

- Restituer les 1^{er} résultats à la population en fin 2018 → Rien n'a été fait auprès des Calaisiens.

- **Passage par l'Est** : En mai 2018, la SNCF écarte de la discussion le tracé par l'Est, qui selon elle, n'est pas de son ressort. À cette époque, la Ville de Calais soutient le projet de contournement et l'Association ADECA affirme que le ferroutage ne peut passer que par l'Est.
- Aujourd'hui, suite aux différentes réunions, nous constatons l'absence de volonté pour ce tracé par l'Est. Dommage qu'à l'époque de la décision par la Région qui était d'origine politique différente, cette disposition n'ait pas été prise en compte. Nous rappelons que cette décision est du ressort de l'Etat et de la Région Hauts de France.

1.3 - En novembre 2018

Madame la Ministre est informée par Mme Bouchart, de sa désapprobation du projet présenté par la SNCF, et qu'elle soutient le projet tracé UMICORE Nord qui passe par UMICORE et aboutit au Nord de Tioxide.

1.4 - Fin 2018, les INFORMATIONS prévues pour les riverains n'ont pas eu lieu

D'ailleurs, dans un courrier SNCF du 15 mars 2019, il est déclaré que le Comité de pilotage (Etat – Région – Ville de Calais) qui s'est réuni le 4 décembre 2018, n'a pas jugé opportun de tenir cette réunion d'information initialement prévue.

1.5 - Décembre(05) 2018 REUNION avec M. Le Sous-Préfet à Calais

Les représentants de l'association présentent leur position au sous-préfet. Celui-ci leur indique que les prévisions de trafic sur la voie mère ont été largement sur évaluées (jusqu'à 20 trains par jour) et que le trafic réel est beaucoup plus faible

Les représentants de l'association lui font remarquer que le trafic est quand même de 40 trains par semaine, que les autoroutes ferroviaires montent en charge. Nous attendons avec impatience les travaux de rénovation et que d'ici leur réalisation, nous demandons à limiter le nombre de trains qui passent la nuit.

1.6 - Janvier 2018 Pétition des riverains du Pont du Leu :

Une pétition a été lancée par les riverains du Pont du Leu, demandant l'intervention de la mairie auprès de la SNCF pour faire cesser les klaxons et demander la mise en place d'un autre moyen de sécurisation du passage piéton. Toujours pas d'action concrète obtenue.

1.7 - Mars (19) 2019 REUNION avec les responsables du Conseil Régional Hauts de France à Lille.

Un état de la situation a été communiqué par l'Association, qui a questionné sur les raisons de l'inaction des responsables. Pourquoi n'y a-t-il pas de concertation avec tous les intéressés. A-t-on l'intention de continuer ce fret sans faire de travaux. L'Association fait part de sa méfiance vis-à-vis des acteurs du dossier (Etat – Région – SNCF).

Mr DHERSIN, Vice-Président Transport nous indique que le dossier ne peut avancer sans l'appui du Vice-Président des Ports (Madame BOUCHART), qu'il a tenté à plusieurs reprises d'organiser des réunions avec elle mais qu'il n'y ait pas parvenu.

1.8 - Mai (07) 2019 REUNION avec Mme Bouchart, Maire de Calais et Vice Présidente Région Ports

Mme Bouchart renouvelle son appui aux demandes formulées par l'association, et informe des actions engagées sur le sujet. Elle informe de l'organisation d'une réunion en mairie avec les acteurs du dossier.

Nous l'informons de nos inquiétudes compte tenu de l'augmentation du trafic accroissant les nuisances et de l'immobilisme des acteurs du dossier.

1.9 - Juin (27) 2019 REUNION en Région Hauts de France

Cette réunion s'est déroulée avec la présence de Mme Bouchart, Maire de Calais et Vice Présidente Région Ports, de M. Dhersin Vice Président Région Transports, de la SNCF et de l'Association. Nous avons énuméré tous les points noirs du système et avons ouvertement dit que rien n'avancait dans ce dossier.

Mme Bouchart renouvelle son appui aux demandes formulées par l'association.

1.10 - Juillet (09) 2019 REUNION en mairie de Calais avec M. PEPY, Président de la SNCF et de responsables de la SNCF

Au cours de cette réunion, nous apprenons que :

- Il y a bien eu un COPIL entre des représentants de la Région, de la SNCF, de l'Etat et un représentant de la ville de Calais le 4 décembre 2018 à Lille, COPIL prévu par SNCF, même si nous n'avons eu aucune information et aucune invitation.

- Le passage par l'Est, compte tenu des évolutions règlementaires et techniques, le dernier chiffrage pour le barreau à l'est est de l'ordre de 200 à 300 m€ au lieu des 120m€ prévus initialement. Se lancer dans un tel projet nécessite une décision structurante des acteurs du dossier (Etat et Région) qui ne semblent pas décidés à aller dans ce sens.

- Accord SNCF et VIIA pour étudier sérieusement le tracé alternatif Umicore variante Nord, La SNCF va demander à l'Etat qui finance à 80 % et à la région qui finance à hauteur de 20% de se positionner sur ce tracé. Il s'engage à porter la parole de la SNCF auprès des représentants de l'Etat et de la région afin de réaliser rapidement une étude précise.

UMICORE n'étant pour le moment pas vendeur de son terrain (dossier suivi par Mme BOUCHART), il faudrait réaliser une Déclaration d'Utilité Publique. Ce qui porte le délai prévisionnel de réalisation des travaux à 5 ans. Madame BOUCHART a précisé que Monsieur Xavier BERTRAND Président du Conseil Régional Hauts de France a validé la volonté d'aller sur le projet UMICORE qui convient aux riverains, à la mairie et à la SEPD. Le conseil Régional souhaite par ailleurs récupérer le terrain d'UMICORE pour y réaliser une plateforme logistique.

- **Aiguillage quai du Danube** : Il faut envisager de déplacer l'aiguillage de 20 à 30 mètres.

- **Véhicule tracteur des convois** : Mr PEPY a contacté VIIA qui s'engage à remplacer en 2020 la locomotive actuelle Diesel par un engin rail-route beaucoup moins bruyant (sur le trajet port-gare de Calais ville). Selon un représentant syndical de la SNCF, **cette possibilité ne serait pas possible compte du faible pouvoir de traction de ces engins rail-route.**

- **Klaxon des trains** : SNCF réseau va mettre en place des poteaux lumineux afin de supprimer le klaxon des trains. Cela nécessite de mettre en place une signalisation adaptée. Le cout est d'environ 250 000 €. Le délai de réalisation est d'un an un an et demi.

- **Isolation phonique** : Monsieur PEPY propose qu'une partie des fonds prévus au Contrat de Plan Etat Région de 53 millions (environ 1 million) soit consacrée à l'isolation phonique des logements (double fenêtre, 2^{ème} paroi des maisons).

- **Passage Technicentre** : Mr PEPY s'engage à étudier le passage de la voie de l'autoroute ferroviaire au travers du Technicentre en mandatant l'étude de faisabilité par un cabinet indépendant.

A ce jour, nous savons que M. PEPY mettra fin à ses fonctions de Président de la SNCF à la fin de l'année 2019, que Mme COUPPA, Responsable du projet de rénovation de la voie mère a quitté la SNCF et M. J-Yves GRARD, Directeur d'Opérations est en retraite en septembre 2019. Il y a également le changement dans le ministère des transports.

1.11 - Septembre (24) 2019 COPIL au Conseil Régional à Lille

- **Mise en place de feux de signalisation remplaçant les klaxon des trains aux deux passages à niveau piétons rue Paul Bert (Mairie) et rue de Montréal (Pont du leu)**: SNCF réseau va mettre en place des poteaux lumineux afin de supprimer le klaxon des trains. Cela nécessite de mettre en place une signalisation adaptée. Le coût est d'environ 180 000 € par passage à niveau. Le délai d'étude qui sera externalisée à un cabinet extérieur compte tenu de la charge de travail de la SNCF est de 5 mois. Le délai de réalisation des travaux est de plus de 8 mois. Ces feux ne seraient pas mis en place avant l'automne 2021. Les représentants du conseil régional demandent la réduction des délais. Il faut également une convention avec le conseil régional pour le financement des études et de la réalisation.

- **Isolation phonique** : Le représentant de la SNCF Mr Jérôme REQUILLART (Directeur du pôle prospective) propose qu'une partie des fonds prévus au Contrat de Plan Etat Région de 53 millions (2.9 millions d'euros) soit consacrée à l'isolation phonique des logements (double fenêtre, 2^{ème} paroi des maisons). 180 logements sont concernés le long du tracé (y compris rue DUGUAY-TROUIN). Il propose que les études réalisées par un bureau d'étude indépendant commencent rapidement. Ce montant ne comprend pas les murs anti bruit. Le but pour la SNCF est d'anticiper la mise en place en dialogue avec les riverains, tout en sachant que l'enquête publique pourrait entraîner des modifications.

- **Passage Technicentre** : l'étude de faisabilité du passage des trains par le technicentre, réalisée par un cabinet indépendant sera rendue pour la fin octobre 2019. Au cas peu probable où elle soit positive, les études pour la mise en œuvre effective seront beaucoup plus longues.

- Tracé UMICORE Nord

Le représentant SNCF Monsieur Jérôme REQUILLART confirme que le tracé alternatif Umicore variante Nord convient à tous (riverains, conseil régional, mairie de Calais, SEPD) et qu'il n'est pas infaisable techniquement. La SNCF va demander à l'Etat qui finance à 80 % et à la région qui finance à hauteur de 20% de conventionner pour lancer les études de ce tracé.

Cependant, le terrain appartient toujours à UMICORE.

Mme BOUCHART indique avoir fait une nouvelle proposition d'achat du terrain, au nom du conseil régional, en prévenant UMICORE que si la proposition n'aboutit pas, il y aura de toute façon DUP et que le prix payé sera alors celui du domaine.

Si l'achat du terrain a lieu dans le cadre de la DUP, le délai de réalisation des travaux pourrait être de 7 ou 8 ans

Le conseil régional va demander que l'étude soit menée par le même cabinet que celui qui a réalisé le projet de rénovation de la voie mère et qui connaît donc bien le dossier.

Les représentants présents confirme que le CPR 2015 2020 sera prorogé jusqu'en 2022, ce qui maintient le financement du projet de rénovation de la voie mère.

Les représentants des riverains de la voie mère prennent la parole pour dénoncer l'immobilisme des acteurs sur le dossier alors que le trafic augmente (+ 120 % soit de 9000 remorques en 2018 à plus de 20 000 remorques en 2020.

Suite à la mise en place d'une nouvelle liaison maritime Calais-Tilbury spécialement dédiée au transport des remorques non accompagnée acheminées par rail, un projet de 3^{ème} autoroute ferroviaire vers Sète est à l'étude. Ce qui devrait augmenter encore le trafic et les nuisances pour les riverains (bruit, vibrations, poussières). Un projet de rénovation de la voie mère a été annoncé il y a 18 mois et rien n'a avancé depuis. Et les trains passent majoritairement la nuit.

C'est positif que la proposition de tracé alternatif soit retenue, mais il faut avancer sur les études et la réalisation.

Ils demandent que cette nouvelle étude UMICORE Nord soit traitée séparément du reste du dossier et que ça ne retarde pas les travaux de rénovation de la voie mère qui peuvent être mis en œuvre à partir du quai de la Loire, le projet n'étant pas modifié.

Ils demandent qu'un calendrier contractuel soit établi au plus vite et soit respecté.

Ils regrettent l'absence de représentants de l'état à la réunion, l'Etat étant le principal financeur.

Madame BOUCHART indique qu'elle va se rapprocher rapidement du préfet pour préparer les conventions.

Le mercredi 25 septembre, Madame BOUCHART a fait paraître un communiqué dans le Nord Littoral :

« Lors de la venue de Guillaume PEPY en juillet dernier, la SNCF avait acceptée l'idée d'étudier un trajet alternatif pour éviter des nuisances aux habitants de la rue Duguay-Trouin. Le dossier continue d'évoluer

favorablement, même si Madame la Maire évoque des difficultés à obtenir un calendrier précis sur la réalisation des différentes étapes de travaux.

Elle estime qu'assez de temps a été perdu et a refusé qu'une nouvelle enquête publique soit lancée. Et pour gagner du temps, la région s'est engagée à ne pas passer par la voie judiciaire pour contester l'abandon du contournement par l'est (ce point n'a absolument pas été abordé en réunion le 24/09/19).

A défaut, la région prendra la co-maitrise avec la SNCF de l'ouvrage.

La SNCF s'est engagée sur l'amélioration des passages à niveau à l'horizon 2020-2021.

Un budget de 2.9 millions d'euros a été dégagé pour évaluer les travaux à mener sur les façades, les fenêtres et les portes des maisons qui seront évalués au cas par cas. Concernant l'étude de faisabilité du passage des trains sur la voie centrale du technicentre, une réponse devrait être apportée à la fin du mois d'octobre ».

2.- BILAN FINANCIER

- La municipalité nous a accordé une subvention en 2019 de 5000 Euros. Cette 1^{ère} subvention est prévue pour faire réaliser des mesures de bruit à différents endroits du trajet ferroviaire.

- Le montant des finances actuel est de 5395,50 Euros

- Nous avons fait une nouvelle demande de subvention de 5000 Euros. Cette nouvelle demande est prévue pour l'intervention d'avocats, huissiers, et aides.

3.- INFORMATIONS

Il nous semble qu'il y ait un problème d'informations pour les Calaisiens.

Afin de rassembler un maximum de riverains pour lutter contre cette volonté de laisser pourrir cette situation, nous allons envisager des solutions supplémentaires :

- Ouvrir un site Internet

- Envoyer tous les CR de réunions aux adhérents possédant un mail

- Réaliser des réunions publiques.

4.- ADHERENTS

Actuellement, nous avons en adhésion 39 familles, ce qui représente environ 150 personnes, ce qui est pour nous assez faible. Il manque la zone du Pont du Leu. Il faut que vous en parliez autour de vous. Le montant de l'adhésion qui est versé, est de l'ordre de 10 à 50 Euros, la somme est laissée libre à votre décision.

- Rues Duguay-Trouin, Suffren et proximité : 15 familles

- Rues Mollien, Danube et proximité : 18 familles

- Rues Hoche, Cambronne et proximité : 3 familles

- Rues Puëbla, Argentine et proximité : 2 familles

5.- QUESTIONS ET OBSERVATIONS DU PUBLIC

- Des réponses sont apportées aux questions du public.

- Délais de réalisation : le public ne croit plus aux délais annoncés par les intervenants

- Vibrations : en fait, il ne s'agit pas de vibrations, mais de tremblements au passage des convois

- Au technicentre, il n'y a aucun respect pour les riverains, avec notamment les hauts parleurs, les locos en fonctionnement permanent, les vidanges des sanitaires.

6.- STATUTS ET CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le public donne son accord pour modifier les statuts (nombre d'élus au CA).

Le public donne son accord pour modifier les personnes composant le CA.

Ces modifications seront abordées à la prochaine réunion du CA.

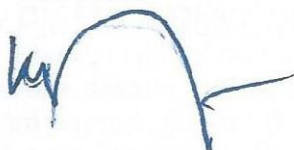
7.- CONCLUSIONS

Il y a un réel manque de confiance dans l'action des intervenants concernant cette affaire. L'insatisfaction des riverains grandit, et rien n'est fait pour atténuer son importance.

Tout se traduit par de la colère devant l'immobilisme de la SNCF. Il faut que la SNCF trouve les moyens et le temps pour faire avancer cette affaire, même si cela est au détriment d'autres actions. Pourquoi toutes ces démarches sont si longues à être entreprises, en bref, pourquoi on ne s'en occupe pas ?

Depuis maintenant 16 mois, la SNCF est incapable d'établir un planning des interventions à faire. Dommage que ces travaux ne puissent être réalisés par des sociétés privées, nous serions beaucoup plus avancés.

Jean-Benoît PROBST
Président



J-Pierre GOUVERNEUR
Secrétaire

