

Association de Défense des Riverains de la Voie Mère

2020-01S

Calais, le 29 janvier 2020

M PROBST Jean-Benoît (Président)
24 quai du Danube 62100 CALAIS.

M. GOUVERNEUR J-Pierre (Secrétaire)
155 rue Duguay-Trouin 62100 CALAIS

CR de la Réunion du 28/01/2020 à Calais (Municipalité – Etat - Région – SNCF – Association)

Ce CR fait suite à la présentation de l'étude sur le TECNICENTRE :
- Rapport étude 19 23 et annexes (Document pour SNCF)
- Présentation du rapport (Document pour SNCF)
(Ces 2 documents sont disponibles sur le site Documents SNCF)

Une réunion de restitution de l'étude du passage des trains de marchandise par le centre du faisceau, pour les éloigner des habitations a eu lieu mardi 28 janvier à 10 heures en mairie de Calais. Pour rappel, cette étude « indépendante » a été commandée par Mr PEPY à la demande de Mr DEMASSIEUX, suite à sa visite à Calais en juin 2019.

Etaients présents :

4 représentants SNCF, 2 de la DREAL, 1 représentant de la Préfecture, le responsable technique de la ville de Calais, le Directeur du Technicentre, le nouveau Directeur Général de la SEPD, Mme le maire de Calais et son chef de cabinet, 3 représentants de l'association des riverains (dont C. DEMASSIEUX, riverain du Technicentre, qui s'est beaucoup exprimé) et Mr DULOT, Dirigeant du cabinet Leonkaimus qui a réalisé l'étude.

En préambule, le consultant a présenté la mission qui lui a été confiée : « *Etude des conséquences du déplacement de la voie de fret sur le fonctionnement du technicentre* ». Il a insisté sur le caractère « indépendant de cette étude »

Les riverains ont tout de suite souhaité apporter 2 commentaires :

D'une part, il y a lieu de préciser que le commanditaire est la SNCF et que de ce fait on peut douter de l'entière indépendance de l'étude. Il eut été préférable que cette étude soit commandée par une entité indépendante de la SNCF comme la région ou l'Etat.

D'autre part, dès l'énoncé de l'objet de l'étude, on voit bien que l'étude avait pour but « *d'éviter les perturbations sur le fonctionnement du technicentre et les coûts pour la SNCF* » commanditaire de l'étude.

Si l'objet de cette étude était de satisfaire les riverains, la question posée aurait dû être « comment faire passer les trains dans le technicentre ».

Madame le maire a ensuite indiqué qu'elle était toujours dans l'attente des conventions préalables au lancement des études de modernisation de la voie mère, suite à la dernière réunion du COPIL le 18/12/2019. A cette réunion, elle avait déjà déploré de ne pas avoir encore reçu les conventions.

L'association a indiqué qu'elle n'avait toujours pas reçu le compte rendu de cette réunion et que ce n'était pas le signe d'une volonté de coopération et de transparence de la part de la SNCF. D'ailleurs, il en est de même pour toutes les réunions qui se sont déroulées avec Région et SNCF.

Un des représentants de la SNCF a indiqué qu'il n'y avait pas de volonté d'obstruction de la part de la SNCF, mais que le compte rendu de cette réunion était toujours dans leur circuit d'approbation.

Madame le maire a indiqué qu'elle attendait toujours le calendrier des études et travaux et les études.

Mr DEMASSIEUX a insisté sur l'insatisfaction des autres parties (mairie, Conseil Régional, riverains, port) quant au dialogue avec la SNCF et les problèmes de confiance en résultant.

Il a également affirmé que la SNCF avait délibérément enterré le projet de contournement par l'Est qui devait voir le jour il y a 15 ans et qui aurait évité tous ces problèmes qui apparaissent aujourd'hui. Un représentant de la SNCF a indiqué que l'ensemble des parties, la SNCF, mais aussi l'Etat et la Région avaient convenu d'abandonner ce projet en 2013.

Mr DEMASSIEUX a émis des doutes quant à la réelle possibilité de disposer du budget de 53 M€ prévu initialement pour la rénovation de la voie mère, car il faisait partie du CPER 2020 et que les études ne sont même pas lancées à ce jour.

Il a insisté sur le fait que le trafic vers le port allait passer par cette voie pour au moins 50 ans et que des travaux conséquents, et pas seulement des traitements de façades, devaient être rapidement engagés pour réduire les nuisances des riverains (bruit, vibrations, tremblements). Que des solutions existent avec la modernisation complète des voies et la pose de murs antibruit, et que ça ne doit pas être une question budgétaire.

Il a insisté sur la patience et la compréhension des riverains, mais indiqué qu'ils pourraient entrer dans une démarche contentieuse et d'obstruction si rien n'avance.

L'étude du passage dans le technicentre a ensuite été présentée. Elle tient compte de l'évolution du trafic fret :

Objectif de la SNCF : 7 AR/ jour en 2020, 12 AR/jour en 2030 et 15 AR/jour en 2040.

Au Havre qui est un port plus conséquent, il y a 60 AR/semaine.

L'activité du Technicentre doit également être développée d'ici 5 ans avec un quasi doublement du nombre de trains en maintenance (de 50 à 90 trains maintenus par semaine).

Les trains sont également stationnés le week-end sur les voies de parking adjacentes au Technicentre (10 voies de parking/18).

3 solutions techniques ont été étudiées, reculant plus ou moins la voie réservée au fret des habitations. Elles sont présentées dans le détail dans le rapport dont nous avons obtenu une copie (clé USB).

Pour conserver une vitesse de circulation des convois de 60 km/h, et ainsi ne pas ralentir le trafic général vers la gare de Calais, la voie de fret doit avoir un certain rayon de courbure qui pose des contraintes techniques et nécessite de modifier les implantations de voies et « appareils de voies » (aiguillages).

Ce qui peut créer de nouvelles nuisances (crissements) dans les courbes la voie devant retrouver le faisceau au pont Gambetta (où on ne peut pas dévier le passage) et au niveau de la gare de Fontinettes.

Les 2 premières solutions nécessitent d'aliéner 5 à 6 voies réservées au stockage des trains, ce qui, selon l'étude, n'est pas acceptable pour le fonctionnement du technicentre et son développement.

Les coûts de modifications présentés dans les 3 solutions sont faramineux (entre 5 et 30 M€).

Les chiffres pris en compte dans l'étude posent question, les coûts bien sûr, mais aussi le nombre de trains arrivant en gare de Calais (106 trains par jour) ou le nombre de mouvements de trains sur les voies du technicentre.

Le présentateur de l'étude a indiqué que celle-ci avait le mérite d'être factuelle et de permettre aux riverains de comprendre pourquoi les modifications proposées n'étaient pas réalisables.

Les riverains ont rappelé qu'ils avaient demandé cette étude visant à écarter la voie de fret des habitations car lors de la concertation publique, SNCF avait catégoriquement refusé de rénover la voie de fret au niveau du technicentre, comme aux autres points névralgiques de la voie mère alors qu'elle savait très bien que les nuisances allaient augmenter.

Le Directeur du technicentre a indiqué que cette étude lui était utile pour réfléchir au fonctionnement de son établissement.

Madame le maire a conclu la réunion en disant qu'elle n'était pas surprise par les conclusions de l'étude et que tout le monde s'y attendait. Qu'elle souhaite qu'on concilie développement économique et préservation de la qualité de vie des riverains.

Elle a de nouveau insisté pour avoir rapidement les comptes rendus, dans un contexte de campagne électorale où des listes concurrentes pourraient vouloir utiliser contre elle l'inertie sur ce dossier.

Elle a rappelé l'engagement de la mairie pour accompagner financièrement l'association des riverains pour la réalisation d'études de bruit et de vibration indépendantes.

En marge de cette présentation, il y a eu également des échanges avec le Directeur du Technicentre, auquel l'association a remonté les nuisances perçues par les riverains, liées aux opérations de maintenance et de stockage des trains : maintenance portes du technicentre ouvertes la nuit, maintenance en extérieur comme les vidanges de toilettes, les essais techniques, les moteurs des locos qui restent en marche des heures durant.

Il s'est montré très constructif, à l'écoute et nous a détaillé ce qu'il a déjà mis en place suite aux précédentes remontées des riverains (radios du personnel, klaxon, attente des taxis...). Il ne faut pas hésiter à le contacter pour lui faire part des problèmes.

Après réflexion et post présentation, beaucoup de questions se posent maintenant sur cette présentation et sur l'ensemble du projet :

- Cette étude du technicentre avec les conclusions suivantes :

- . Scénario 1 : coût 20 M€ Pas de changement rue Cambronne – Léger changement rue Hoche pour les riverains.
 - . Scénario 2 : coût 30 M€ Amélioration rues Cambronne et Hoche pour les riverains
 - . Scénario 3 : coût 5 M€ Pratiquement pas de changement pour les riverains.
- L'évidence, pour nous association, est que ne rien faire, simplifie la vie de tous sauf pour les riverains

- Le technicentre en lieu et place à Calais est-il bien situé ? Une bonne question, à ne pas écarter.

- Budget : où en est le budget prévu du CPER (Contrat Plan Etat Région) de 53 M€. La région et l'état ont-ils fait le nécessaire pour prolonger la durée de ce CPER au-delà de 2020 ? Compte tenu de la vitesse de réalisation de la SNCF, des doutes subsistent !!

- Budget : Le budget de 53 M€ est-il suffisant ? Beaucoup, beaucoup de doute.

Jean-Benoît PROBST
Président



J-Pierre GOUVERNEUR
Secrétaire



Copie : *Etat : Ministre, Secrétaire d'état, Préfet, Sous préfet*
SNCF : Président et Intervenants régionaux
Région : Président, Vice présidents(es), et Autres
Presse : Nord Littoral et Voix du Nord
CA et Adhérents Association
Site Internet