

MODERNISATION DE LA VOIE FERRÉE PORT DE CALAIS / CALAIS VILLE

BILAN DE LA CONCERTATION

JUILLET 2018



CONCERTATION VOLONTAIRE

Organisée par SNCF Réseau au titre de l'article 121-16 du Code de l'Environnement

DU 7 AU 31 MAI 2018



SOMMAIRE

1. LE PROJET EN BREF	4
1.1. Le contexte et les objectifs du projet.....	4
1.2. Les principaux aménagements du projet.....	4
1.3. Les acteurs et le financement du projet	5
1.4. Le calendrier général du projet*	5
2. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION DE MAI 2018	5
2.1. Une consultation liminaire d'acteurs du territoire.....	5
2.2. Le dispositif d'information au public.....	5
2.3. Le dispositif de participation du public mis en place.....	7
3. LE BILAN QUANTITATIF : PARTICIPATION ET THEMES ABORDES	8
3.1. Participation du public	8
3.2. Les principales thématiques abordées par les participants.....	8
4. LE BILAN QUALITATIF : SYNTHÈSE DES AVIS ET ATTENTES PAR RAPPORT AU PROJET....	9
4.1. Perception globale du projet.....	9
4.2. Demandes d'études de solutions alternatives.....	9
4.3. Avis par secteurs géographiques.....	10
4.4. Questions et avis généraux sur les incidences du projet.....	11
5. LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	14
5.1. Le choix de la modernisation de la Voie Mère contesté.....	14
5.2. Une demande forte d'alternative	14
5.3. Des attentes fortes en complément du projet	15
6. MESURES PRISES PAR SNCF RESEAU SUITE A LA CONCERTATION	15
6.1. Les orientations retenues par le maître d'ouvrage pour la suite du projet	15
6.2. Une nouvelle phase d'échanges et d'information à mettre en place	16
6.3. Un bilan rendu public.....	16

PRÉAMBULE

Le projet de modernisation de la Voie Mère de Calais vise à aménager la voie ferrée existante entre le port de Calais et la gare de Calais-Ville afin de répondre à la prévision d'accroissement de trafic de marchandises du port lié à son extension, et offrir de meilleures conditions de circulation aux nouveaux opérateurs.

SNCF Réseau a mené, du **7 au 31 mai 2018**, la phase de concertation en conformité avec l'article 121-16 du Code de l'Environnement dont ce document tire le bilan.

Ce bilan propose une synthèse et une analyse des contributions formulées pendant la concertation.

Il présente les enseignements de la concertation pour SNCF Réseau, ainsi que ses engagements pour la suite du projet.

1. LE PROJET EN BREF

1.1. Le contexte et les objectifs du projet

Le projet de modernisation de la Voie Mère de Calais vise à aménager la voie ferrée existante entre le port de Calais et la gare de Calais-Ville afin de répondre à la prévision d'accroissement de trafic de marchandises du port lié à son extension, et offrir de meilleures conditions de circulation aux nouveaux opérateurs.

Traversant Calais depuis le port jusqu'à la gare des Fontinettes, la ligne est aujourd'hui circulée au rythme de 8 allers-retours hebdomadaires. L'objectif est d'offrir une capacité d'accueil pour un trafic pouvant aller jusqu'à 15 allers-retours par jour sur le long terme.

Le projet ferroviaire veut favoriser le report modal en accompagnant le développement économique du port. En effet, privilégié par les transporteurs routiers pour son caractère écologique et économique, le train de marchandises limite le nombre de camions sur la route, dans la mesure où un train complet de 24 wagons équivaut à 48 semi-remorques.

1.2. Les principaux aménagements du projet

Les travaux envisagés sont distincts selon deux secteurs :

▪ Entre le port de Calais et Calais-Ville

Le projet prévoit la modernisation de la voie ferrée sur quatre kilomètres de ce secteur.

Une modernisation pour améliorer les conditions de circulation des trains avec :

- Le remplacement de l'ensemble des composants de la voie ferrée (rail, traverses et ballast)
- L'électrification de la ligne avec la pose de caténaires
- La reprise sur certains secteurs du tracé de la voie ferrée actuelle
- l'aménagement du carrefour de la rue Mollien et la rue Descartes
- La modernisation des passages à niveau accédant à la Zone des Dunes

Une modernisation dans le respect du cadre de vie des habitants avec :

- La rénovation du pont Mollien avec le minimum d'impact sur la circulation routière
- La mise en œuvre de mesures pour réduire l'impact des vibrations en l'absence de réglementation
- Des aménagements pour lutter contre le bruit et ce, conformément aux seuils acoustiques imposés par la loi

▪ Entre le pont Gambetta et la gare des Fontinettes

Du fait de l'augmentation prévisionnelle du trafic, les études acoustiques ont conclu à la nécessité de réaliser des aménagements anti-bruit pour respecter les niveaux sonores réglementaires sur ce secteur, bien que **les travaux de modernisation de la voie ferrée ne soient pas réalisés à cet endroit.**

1.3. Les acteurs et le financement du projet

En charge de la gestion des infrastructures ferroviaires, SNCF Réseau assure la Maîtrise d'Ouvrage des études et réalise les travaux.

Ces travaux de modernisation sont repris au Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020 pour un montant estimé à 53 M€.

Le financement est assuré par l'Etat à hauteur de 80 % et par la Région Hauts-de-France à hauteur de 20 %.

1.4. Le calendrier général du projet



Calendrier donné à titre indicatif et susceptible d'évoluer dans le temps

2. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION DE MAI 2018

2.1. Une consultation liminaire d'acteurs du territoire

Une première phase d'échanges avec des acteurs du territoire, en amont de la concertation publique réglementaire, s'est déroulée de **septembre 2016 à octobre 2017** afin de recueillir leur vision du projet et leur positionnement. Ces rencontres ont permis d'identifier les acteurs susceptibles de prendre part à la démarche de concertation, et d'éclairer le maître d'ouvrage sur les attentes des différents publics vis-à-vis du projet.

Les acteurs suivants ont été rencontrés :

- Acteur associatif :
L'Association de Défense de l'Environnement du Calais (ADECA), le 14/09/2016 et le 17/05/2017
- Acteurs économiques :
La CCI Côte d'Opale, les 15/05/2017 et 24/07/2017
La SEPD, le 26/10/2017
- Acteur industriel : Entreprise Graftech, le 21/09/2016
- Riverains du quai du Danube et de la rue Duguay-Trouin, le 14/09/2016

2.2. Le dispositif d'information au public

Des supports d'information ont été réalisés par le maître d'ouvrage afin d'annoncer la concertation, ses modalités et présenter les caractéristiques du projet, ainsi que les options d'aménagements soumis à l'avis du public.

L'information du public a été relayée au travers de différents supports de communication :

- **Presse locale**

Un communiqué de presse a été envoyé le 4 mai 2018 pour annoncer la concertation.

8 articles ont rendu compte du déroulement de la concertation.

Affichage

30 affiches dites « réglementaires » informant de la concertation organisée par SNCF Réseau du 7 au 31 mai 2018 ont été diffusées dans les secteurs concernés par le projet.

100 d'affiches annonçant les dates et les lieux des réunions publiques et des permanences dans les commerces de la ville de Calais.



Brochure d'information

Une brochure d'information synthétique sur le projet de 8 pages a été éditée en **8000 exemplaires** et distribuée début mai dans les boîtes aux lettres des secteurs concernés. Elle était également mise à disposition du public en mairie et diffusée en réunion publique.

Flyer

Un flyer informant des dates et lieux des réunions publiques et des permanences a été diffusé, tout d'abord avec la brochure d'information puis sur toute la ville de Calais.

Au total, **48 000 tracts**.



Exposition

Une exposition composée de **4 panneaux** a été mise en place à l'accueil de la mairie de Calais, en mairie annexe et lors de chaque réunion publique.

Panneaux lumineux de la Ville de Calais

Les panneaux lumineux de la ville ont diffusé les dates de la concertation publique et des réunions publiques.



Page internet du projet

Une page consacrée au projet a été mise en place sur le site internet de SNCF Réseau Hauts-de-France dès le début de la concertation :

<https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/modernisation/modernisation-de-la-voie-ferree-entre-le-port-de-calais>

Elle a permis au public de :

- S'informer sur le contenu du projet et de pouvoir consulter et télécharger l'avis de concertation volontaire et la brochure informative.
- Donner son avis et poser des questions au maître d'ouvrage via le formulaire d'expression en ligne.

2.3. Le dispositif de participation du public mis en place

■ Réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées au cours de la concertation :

- le 15 mai 2018 à 18h00, salle Paul Caron à Calais pour les habitants du secteur Pont Gambetta/Fontinettes ;
- le 25 mai 2018 à 18h00, salle Pascal à Calais pour les habitants du secteur Duguay-Trouin ;
- le 31 mai 2018 à 18h00, à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais pour tous les habitants de Calais.



*Réunion publique du 31 mai
à la CCI de Calais*

Chacune des réunions publiques s'est déroulée de la manière suivante :

- Mot d'accueil de la Ville de Calais
- Présentation du projet par SNCF Réseau
- Présentation des avis/questions posés depuis le début de la concertation (réunion du 31/05 uniquement)
- Temps d'échanges et de questions / réponses avec le public.

Chaque réunion a fait l'objet d'un débriefing et d'un compte-rendu détaillé présentant les différentes contributions.

■ Permanences

Deux permanences avec l'équipe-projet SNCF Réseau ont été organisées à la salle des commissions de la mairie de Calais, permettant des échanges individualisés :

- Le 23 mai 2018, de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30
- Le 26 mai 2018, de 10h à 12h et de 13h30 à 17h30



Permanence du 23 mai

■ Adresse mail dédiée

Une adresse mail dédiée au projet a été créée dès le début de la concertation :

projet-calais@reseau.sncf.fr

Elle permet au public de solliciter l'équipe-projet en fonction des situations. Une réponse a été systématiquement apportée.

■ Formulaire d'expression en ligne

Un formulaire d'expression en ligne a été mis en place sur la page consacrée au projet sur le site internet de SNCF Réseau Hauts-de-France. Il a permis au public de donner son avis et poser des questions au maître d'ouvrage.

Registre d'expression

Trois registres permettant au public de s'exprimer ont été mis à disposition en mairie de Calais, à la mairie annexe et lors des réunions publiques et des permanences

L'adresse mail et la page internet du projet sont maintenues jusqu'à la mise en service afin d'avoir un dispositif continu d'échanges avec les riverains.

3. LE BILAN QUANTITATIF : PARTICIPATION ET THEMES ABORDES

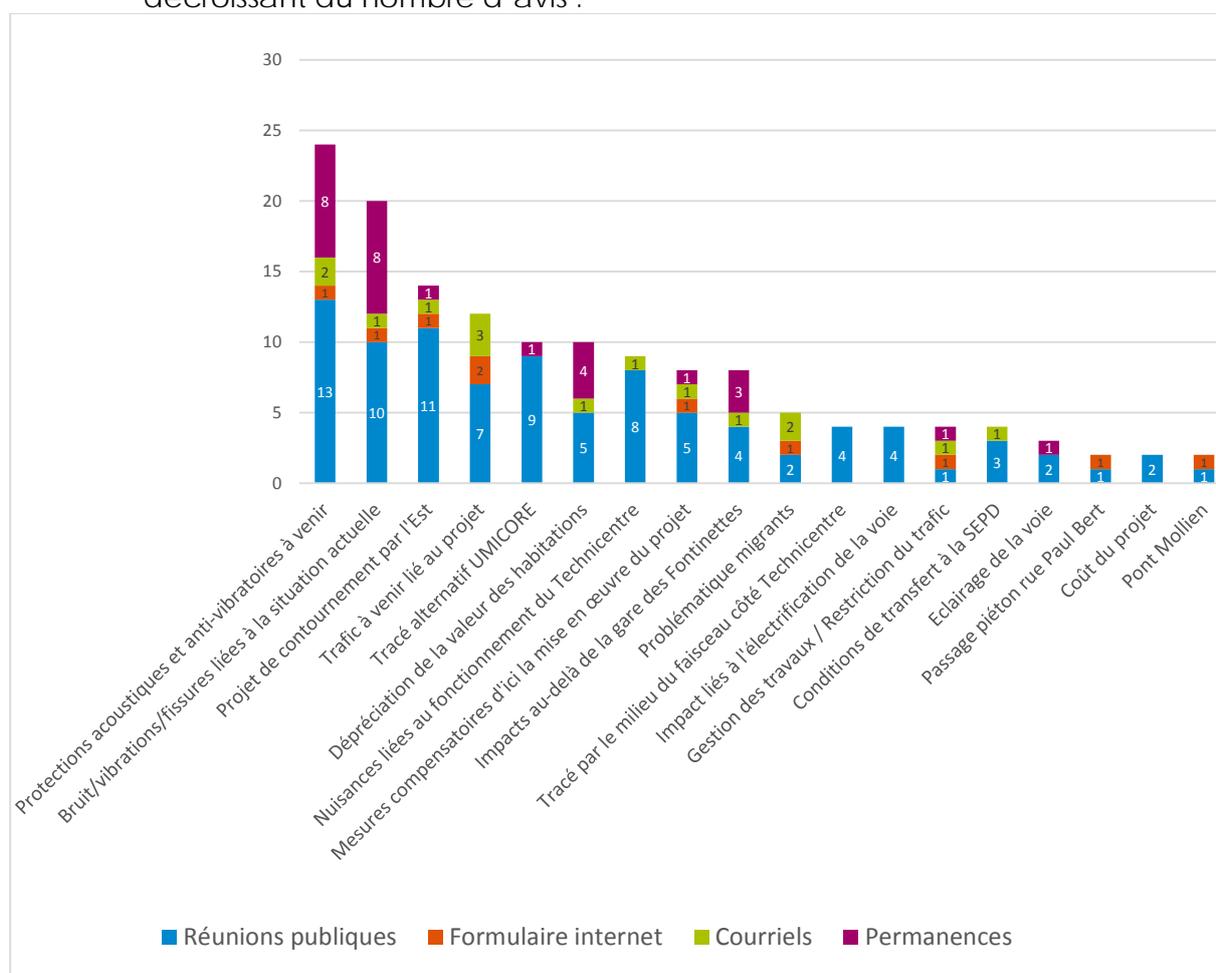
3.1. La participation du public

Les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau durant la période de concertation publique se traduisent, en termes de participation par :

- 142 personnes présentes, 116 prises de parole et 7 heures de débat pour l'ensemble des trois réunions publiques
- 17 personnes rencontrées au cours des deux permanences
- 17 avis et questions posés depuis le début de la concertation via le formulaire d'expression du site internet ou par courriel.
- Les registres d'expression ne comptabilisent, pour leur part, aucun avis.

3.2. Les principales thématiques abordées par les participants

18 thématiques principales ont été abordées, tous secteurs et tous modes de participation confondus. Elles sont répertoriées ci-dessous par ordre décroissant du nombre d'avis :



4. LE BILAN QUALITATIF : SYNTHÈSE DES AVIS ET ATTENTES PAR RAPPORT AU PROJET

4.1. Perception globale du projet

Pour les riverains, le projet de la Voie Mère de Calais :

- Est perçu comme une alternative économique au projet de contournement par l'est évoqué lors du débat public Calais Port 2015.
- Est une source d'inquiétudes quant à ses potentiels impacts acoustiques et vibratoires futurs malgré la présentation des aménagements envisagés par SNCF Réseau.
- Ne répond pas suffisamment aux enjeux d'intégration urbaine en particulier avec les désagréments de la zone du Technicentre et au-delà, de la gare des Fontinettes.

L'association ADECA, par la voix de son président :

- Demande la mise en place des mesures compensatoires avant la réalisation des travaux ;
- Demande une interruption totale du trafic durant toute la durée des travaux pour éviter la double peine aux riverains (travaux + circulations) ;
- Demande la prise en compte des nuisances apportées par l'augmentation du trafic attendue au-delà de la gare des Fontinettes ;
- Demande la prise en compte des nuisances occasionnées par les activités du Technicentre et la pose de protections acoustiques rue Colbert ;
- Conteste l'idée de la modernisation de la Voie Mère comme axe de développement économique, jugée impossible avec 15 allers-retours.

La Ville de Calais, par la voix du premier adjoint au maire :

- Affirme sa volonté de soutenir et d'accompagner les riverains, voire les défendre si nécessaire ;
- Considère le projet nécessaire pour la desserte fret du port de Calais mais insuffisant en terme de garanties pour les riverains ;
- Demande que des mesures viennent répondre aux nuisances générées par le Technicentre, indissociable du projet de modernisation de la Voie Mère ;
- Souhaite que les spécificités des logements et de l'environnement dans sa globalité soient intégrées dans la conduite des études ;
- Se montre favorable à l'étude du tracé alternatif dit UMICORE.

4.2. Demandes d'études de solutions alternatives

■ Solutions proposées par des riverains

Des participants ont suggéré les solutions suivantes :

- **Faire passer les trains au milieu du faisceau ferroviaire dans le secteur du Technicentre** afin d'éloigner le bruit et les vibrations des rues Cambronne et Hoche, de 20 ou 30 mètres.
- **Contourner la rue Duguay-Trouin par le site d'UMICORE** pour rejoindre le faisceau rue des Garennes.

Ces solutions ont été projetées sur écran à l'initiative d'un riverain au cours de la dernière réunion publique. Elles ont été plébiscitées par l'auditoire.

■ **Projet de contournement ferroviaire par l'Est**

Ce sujet a été au centre de nombreuses interventions des participants. Les participants se sont appuyés sur le rapport de la Commission Particulière du Débat Public lors du débat public « Calais Port 2015 » (qui s'est tenu en 2009) pour interroger SNCF Réseau sur le choix de la Voie Mère et non du contournement à l'Est de Calais, au moyen d'une voie nouvelle à créer.

Ils ont rappelé que la commission avait estimé que « 15 passages allers-retours à travers la ville » constituaient « un niveau inacceptable pour la population ».

Les participants ont estimé que SNCF Réseau voulait faire des économies avec la modernisation de la Voie Mère au lieu du contournement par l'Est.

N'étant pas soumis au débat, le projet de contournement par l'Est est-il abandonné ?

Réponse de SNCF Réseau :

Le projet de barreau par l'Est n'est pas l'objet de la concertation publique engagée par SNCF Réseau. La création d'une nouvelle ligne n'est pas du ressort de SNCF Réseau mais de l'Etat et de la Région Hauts-de-France, financeurs et décisionnaires de ce type de projet.

La Région Hauts-de-France, par la voix du Vice-Président en charge des Transports :

Exprime la volonté d'organiser une table ronde avec l'Etat, la Région et SNCF Réseau pour le 15 octobre 2018 afin d'examiner la question du barreau par l'Est et de son financement.

La Ville de Calais, par la voix du premier adjoint au maire :

Présente son soutien au projet de contournement jugé utile et nécessaire car c'est un axe principal de développement du port de Calais.

L'Association ADECA, par la voix de son président :

Affirme que le développement du ferroutage ne peut passer que par la réalisation du barreau par l'Est.

4.3. Avis par secteurs géographiques

■ **Aménagements entre le port de Calais et la gare de Calais Ville**

Les riverains :

- Souhaitent des restrictions sur les circulations actuelles (jour/nuit) en attendant la modernisation de la Voie Mère de Calais ?
- Demandent que soit géré l'éclairage actuel de la voie, très dérangent pour certains riverains ;
- Considèrent le passage à niveau piéton de la rue Paul Bert non sécurisé ;
- S'interrogent sur l'impact de l'augmentation de trafic sur les temps d'attente aux passages à niveau ;

- Estiment que les nuisances qu'ils subissent actuellement ne sont pas prises en compte. Ils restent en attente de mesures immédiates, indépendantes du projet de modernisation de la Voie Mère.

La société VIIA, utilisatrice de la ligne :

- demande qu'aucune interruption du trafic ne soit opérée le temps des travaux pour ne pas faire périliter son activité.

■ **Aménagements entre le pont Gambetta et la gare des Fontinettes**

Les avis et attentes ont porté tout autant sur la situation actuelle, vécue par les riverains, que sur les impacts potentiels du projet.

Le centre de maintenance ferroviaire (Technicentre) a suscité de nombreuses interrogations :

- Nuisances liées à son activité (actuelle et future) : gestion des entrées/sorties, klaxons, bruit des moteurs allumés, gestion des déchets... ;
- Circulation actuelle des trains (vibrations, bruit) ;
- Demandes d'indemnisation par rapport aux nuisances actuelles.

Sur les impacts futurs du projet, il a été demandé :

- La pose de tapis anti-vibratiles sous la voie ferrée pour faire face à l'augmentation future du trafic ;
- L'impact futur des vibrations sur les habitations compte-tenu de l'ancienneté de certaines : quelles conséquences ?
- La possibilité de faire passer les trains au milieu du faisceau dans le secteur du Technicentre, pour éloigner la source de bruit des habitations riveraines des rues Hoche et de Cambronne.

4.4. Questions et avis généraux sur les incidences du projet

■ **Fonctionnement du Technicentre**

Les nuisances générées par le fonctionnement du Technicentre seront-elles prises en compte ?

Réponse du Technicentre (SNCF Mobilités) :

Les nuisances sonores existantes peuvent être de différentes natures : klaxons, jingles, claquements de portes de voiture, essais de moteurs...

Il est proposé aux riverains de les rencontrer chez eux et que soit constitué un comité de quartier afin de mutualiser les doléances et d'engager un dialogue riverains/Technicentre.

Des démarches vont être engagées par le Technicentre pour traiter ces nuisances.

■ **Coût du projet**

Comment justifier les différences de coût entre l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque à hauteur de 105 M€ pour 45 km et le contournement par l'Est à 120 M€ pour environ 5 km, alors que la modernisation de la Voie Mère s'élève à environ 50 M€ pour 4 km ?

Réponse de SNCF Réseau :

La différence de coûts se justifie par le fait qu'une création de ligne nouvelle nécessite des acquisitions foncières et des procédures qui ne sont pas comparables à celles d'une modernisation de voie existante.

- **Trafic à venir sur la Voie Mère**

Les entreprises disposant d'embranchements sur la voie peuvent-elles faire circuler leurs trains de marchandises pour les desservir localement, au risque d'augmenter considérablement le trafic fret attendu ?

Réponse de SNCF Réseau :

La prévision de trafic de 15 allers-retours par jour correspond à une hypothèse de trafic maximale portant jusqu'à l'horizon 2040, et intégrant tous les types de trafics, y compris le Gefco.

- **Transfert à la SEPD et maintenance de l'exploitation**

Comment SNCF Réseau peut-elle obliger le futur propriétaire d'entretenir les voies, le tapis anti-vibratile et les écrans acoustiques ?

Réponse de SNCF Réseau :

Les engagements de SNCF Réseau sont pris de manière concertée et préavisent les futurs propriétaires et futurs exploitants de leurs obligations. Les démarches ont déjà été engagées avec la SEPD sur l'aspect entretien et maintenance futurs.

- **Vibrations et fissures impactant les habitations**

Qu'est-il possible d'envisager pour les constructions sur lesquelles des fissures sont apparues, étant donné qu'aucun constat d'huissier n'a été effectué à l'époque ?

Réponse de SNCF Réseau :

En cas d'apparition de fissures, une procédure d'assurance-dommages permet de constater les dommages et de confirmer si le trafic sur la voie génère ou non une incidence sur la structure de l'habitation. Les riverains concernés sont invités à prendre contact avec leur assureur pour faire constater le préjudice. Ce dernier se mettra alors en relation avec le service assurance-dommages de la SNCF pour gérer le litige.

- **Mesures compensatoires d'ici la mise en œuvre du projet**

Les riverains font état des nuisances sonores ressenties au quotidien depuis la reprise des circulations par le fret. Quelles mesures sont prévues pour compenser ce qui a déjà été subi et ce qui sera encore subi d'ici la mise en service de la voie modernisée ?

Réponse de SNCF Réseau :

L'étude acoustique réalisée montre que l'ambiance sonore actuelle est modérée (au sens de la réglementation), car le trafic actuel est relativement faible.

Il convient de noter que la réglementation qui s'applique aux infrastructures de transport terrestre considère le bruit moyen (sur les périodes diurne 6h-22h et nocturne 22h-6h) et non le bruit perçu au passage d'un train (émergence).

La prévision d'augmentation des trafics liée à la modernisation de la Voie Mère met en évidence le dépassement des seuils réglementaires et justifie donc la mise en place d'un certain nombre de protections acoustiques.

- **Installation des protections acoustiques**

Comment l'avis des riverains est-il pris en compte dans l'installation des écrans acoustiques ?

Réponse de SNCF Réseau :

L'installation des écrans acoustiques est la solution privilégiée car elle permet une protection au plus près de la source de bruit. Néanmoins, elle nécessite l'acquisition de foncier en raison de leur emprise au sol (mur et clôture).

Chaque riverain concerné par l'installation d'un écran au fond de son jardin aura la possibilité de s'exprimer et de donner son avis sur le sujet. En cas de refus de sa part, l'écran sera remplacé par une protection de façade. Néanmoins, un consensus devra être trouvé entre voisins car l'efficacité de l'écran passe par le respect d'un certain linéaire dans lequel il ne pourra pas y avoir de « trous ».

Le traitement paysager de l'écran (aspect « esthétique ») sera retenu en concertation avec les riverains concernés, parmi différentes propositions faites par SNCF Réseau. Par souci écologique, on veillera également au type de matériau utilisé pour les écrans, notamment par rapport aux émissions de gaz à effet de serre (GES).

La protection de façade permet un abaissement des niveaux du bruit équivalent à l'intérieur des logements mais ne protège pas, de fait, les espaces extérieurs (jardins...). Cette solution est retenue quand il n'est techniquement pas possible d'implanter un linéaire d'écran ou dans les zones d'habitat diffus.

Quelle que soit la solution technique retenue, des contrôles seront effectués après les travaux pour veiller à l'atteinte des performances d'abaissement du bruit et au respect des seuils acoustiques réglementaires.

- **Impacts de l'électrification de la voie**

Quels sont les impacts liés à l'électrification de la voie et les nuisances qui peuvent être générées par rapport aux caténaires ?

Réponse de SNCF Réseau :

L'électrification d'une voie ferrée est une opération couramment réalisée. Pour information, 63,5% du réseau ferré en région Hauts-de-France est électrifié.

Les champs électrique et magnétique générés par une caténaire sont des phénomènes connus. Les projets d'électrification respectent les valeurs limites d'exposition du public définies dans la recommandation européenne et reprises dans le décret n°2002-775 et l'arrêté du 17/05/2001. La conformité des installations est systématiquement vérifiée lors de la mise en service. L'ensemble de ces éléments seront repris dans l'étude d'impact du projet, qui constitue une pièce du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

5. LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

5.1. Le choix de la modernisation de la Voie Mère contesté

SNCF Réseau constate que :

- le choix du transport par voie ferrée du trafic fret lié au développement futur du port de Calais n'est pas remis en cause ;
- les habitants sont conscients que le développement économique qu'il va générer, tout comme la création d'emplois et de nouvelles activités, est utile pour le territoire de Calais ;
- l'objet de la contestation porte sur le fait d'utiliser la voie ferrée existante (Voie Mère de Calais), alors que le débat public autour de Calais Port 2015 avait fait l'objet d'une recommandation de la Commission du débat public en faveur d'une liaison ferroviaire par l'Est pour la circulation des trains de marchandises. Elle soulignait que « la décision n'était pas prise », et que la circulation des trains dans la ville se traduirait par au moins 15 passages allers-retours, « niveau inacceptable pour la population ».

5.2. Une demande forte d'alternative

La concertation a amené des participants à demander que le projet de contournement par l'Est soit étudié car il représente pour eux la solution à terme la plus pertinente et la moins impactante pour faire face à l'augmentation de trafic attendue.

Le Vice-président de la Région Hauts-de-France et le premier adjoint de Calais ont réaffirmé que le barreau par l'Est devait rester une priorité.

Il a été rappelé que SNCF Réseau n'est actuellement pas mandaté pour étudier ce contournement par l'Est, qui constituerait une portion de voie nouvelle.

▪ Etude d'un tracé alternatif

La concertation a conduit des participants à proposer entre autre, un tracé alternatif à la Voie Mère de Calais, tracé dit UMICORE, pour éviter la rue Duguay-Trouin.

Ce tracé alternatif a intéressé le Vice-président de la Région Hauts-de-France.

Le projet de modernisation de la Voie Mère sera-t-il mis en attente le temps que soit étudiée la proposition de tracé alternatif dit « UMICORE » ?

Réponse de SNCF Réseau :

SNCF Réseau est réglementairement tenu d'étudier et d'exposer dans l'étude d'impact du projet (pièce du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) les différentes alternatives techniques possibles afin de justifier, au regard des impacts sur l'environnement (au sens large du terme), la solution retenue.

Dans le cadre des études, SNCF Réseau poursuivra donc les démarches engagées concernant le projet de modernisation de la Voie Mère de Calais.

La concertation a permis à SNCF Réseau de rencontrer les riverains et d'enrichir son projet en prenant en compte les nuisances et les préoccupations exprimées.

5.3. Des attentes fortes en complément du projet

▪ Gestion des incidences actuelles de la voie ferrée sur les riverains

SNCF Réseau a entendu tout au long de la concertation les craintes exprimées vis-à-vis d'une augmentation prévisible des nuisances. Celles-ci se sont trouvées renforcées par celles qu'ils estiment déjà subir en termes de bruit et de vibrations sur la voie actuelle, ainsi que d'un éclairage très pénalisant la nuit pour les riverains de la rue Duguay-Trouin.

Aux riverains de la rue Duguay-Trouin concernés par ces nuisances, se sont joints les riverains des différentes rues du secteur du Technicentre, eux aussi très préoccupés par les impacts actuels et futurs de la circulation des trains sur leurs habitations (vibrations, fissures, pollution, bruit, dépréciation de la valeur des maisons). Ils ont aussi exprimé leurs fortes préoccupations vis-à-vis des nuisances dues à l'activité même du Technicentre qui, selon les mots d'un riverain, leur occasionne des « troubles de jouissance ».

La tonalité de ces préoccupations a conduit SNCF Réseau à solliciter les responsables tant du Technicentre (SNCF Mobilités) que de la sûreté ferroviaire, non directement concernés par le projet, pour intervenir lors de la dernière réunion et répondre aux interrogations et attentes exprimées. Le responsable du Technicentre s'est engagé à informer régulièrement les riverains au travers de la création d'un comité de quartier.

6. MESURES PRISES PAR SNCF RESEAU SUITE A LA CONCERTATION

6.1. Les orientations retenues par le maître d'ouvrage pour la suite du projet

SNCF Réseau s'est engagé à prendre les mesures suivantes :

- lancer les études du tracé UMICORE en parallèle des études du tracé initial, présenté lors de la concertation ;
- restituer les premiers résultats d'ici la fin de l'année 2018.

SNCF Réseau a donné rendez-vous aux riverains pour une réunion d'information d'ici 6 mois et apportera des réponses sur les points nécessitant d'être étudiés parmi lesquels :

- Le traitement des nuisances acoustiques au-delà de la gare des Fontinettes ;
- Le renforcement de la sécurisation du PN piéton côté rue Paul Bert ;
- La faisabilité du passage des trains au milieu du faisceau du Technicentre.

A cette occasion, SNCF Réseau veillera à ce que les différents acteurs impliqués apportent leurs propres réponses aux préoccupations exprimées lors de la concertation mais qui ne relèvent pas du projet de la Voie Mère, telles que :

- Les nuisances au quotidien des riverains du Technicentre et l'information à mettre en place par l'entreprise ;
- L'amélioration du fonctionnement de l'éclairage rue Duguay-Trouin, nécessaires aux opérations de sûreté,
- La gestion et l'évolution du trafic d'ici la mise en service du projet de modernisation de la Voie Mère.

Il est réaffirmé que la décision de lancer l'étude du contournement par l'Est n'est pas du ressort de SNCF Réseau.

6.2. Une nouvelle phase d'échanges et d'information à mettre en place

Dans le cadre du tracé actuel de la Voie Mère et si le projet se réalise, des écrans acoustiques figurent au programme des travaux prévus. SNCF Réseau envisageait début juillet l'organisation d'ateliers avec les riverains directement concernés pour rechercher collectivement les solutions les plus appropriées.

Au vu de la demande en réunion publique d'étudier un tracé alternatif, ces ateliers sont prématurés en l'absence d'une décision sur le tracé à retenir. SNCF Réseau attendra donc les conclusions de l'étude qui seront portées à la connaissance des riverains **en réunion d'information de fin d'année**.

En fonction des décisions retenues, SNCF Réseau organisera alors les ateliers spécifiquement consacrés aux protections acoustiques.

La réunion d'information annoncée en fin d'année permettra de rappeler l'ensemble des sujets soulevés au cours de la concertation, en tenant compte des nouvelles études que SNCF Réseau engage sur le tracé alternatif.

Elle sera également l'occasion de tenir les riverains informés des positions de l'État et de la Région Hauts de France sur le contournement par l'Est.

L'adresse mail projet-calais@reseau.sncf.fr et la page internet du projet <https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/modernisation/modernisation-de-la-voie-ferree-entre-le-port-de-calais> serviront de points d'information et de liaison en continu pour le projet, jusqu'à sa mise en service.

6.3. Un bilan rendu public

Le présent bilan est partagé avec le comité de pilotage du projet constitué des co-financeurs.

Sur la base des enseignements tirés de la concertation, le comité de pilotage validera les orientations pour la suite du projet.

Elles constitueront la base des études de conception à venir.

SNCF Réseau rendra public le présent bilan de la concertation avec sa mise en ligne sur la page internet du projet et en avisera le public par voie de presse.