

PROJET DE MODERNISATION DE LA VOIE MERE DE CALAIS

COMPTE-RENDU DE LA REUNION RIVERAINS

SECTEUR RUE MOLLIEU – 19 JANVIER 2021

Retrouvez sur le site internet du projet : www.sncf-reseau.com/voie-mere-calais

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion auquel il est fait référence dans le présent compte-rendu
 - + L'ensemble des documents d'information sur le projet
-

I. Présentation de la réunion

Simon MAZAJCZYK, animateur de la réunion, présente le cadre de la réunion en rappelant qu'elle s'inscrit dans une démarche de dialogue territorial mise en place par SNCF Réseau. Il explique le fonctionnement de la plateforme d'échanges et partage quelques règles de bonnes pratiques pour faciliter les échanges.

Il présente les intervenants présents :

Pour SNCF Réseau

- Jean-Philippe PICHET, directeur maîtrise d'ouvrage
- Frédéric LECONTE, responsable du projet
- Bertrand COMBLE, responsable environnement
- Johan BOUFFLERS, responsable technique du projet

Pour le bureau d'études GAMBA

- Emmanuelle BOUDIB, experte acoustique

Un tour de table est ensuite effectué afin notamment d'identifier les riverains présents et de pouvoir répondre au cours de la réunion à leurs questionnements spécifiques.

II. Introduction par SNCF Réseau

SNCF Réseau salue les participants et les remercie pour leur présence. Il est rappelé le rôle de SNCF Réseau dans le projet en tant que maître d'ouvrage et précise que celui-ci est financé par l'Etat et la Région Hauts-de-France. Il est également rappelé l'engagement de SNCF Réseau afin d'accompagner le développement économique des territoires.

SNCF Réseau conclut l'introduction en expliquant que la réunion doit à la fois permettre de présenter le projet, son avancement et les mesures d'insertion de celui-ci sur le territoire ainsi que de recueillir les retours des riverains sur les mesures proposées.

III. Présentation du projet

SNCF Réseau rappelle les grandes lignes du projet de modernisation de la voie mère de Calais.

Il explique que celui-ci répond à plusieurs objectifs :

- Accompagner le développement du port, notamment à la suite de la mise en service en 2021 de l'extension du port ;
- Accompagner l'accroissement du trafic Fret en intégrant des prévisions de trafic pouvant aller jusqu'à 30 circulations par jour d'ici 2040 ;
- Répondre au défi environnemental : en favorisant le report de la route vers le rail.

SNCF Réseau explique que le projet a été recomposé en 2 phases suite aux enseignements de la concertation de 2018 et en échange avec les partenaires financeurs et la ville de Calais :

- Phase 1 : Modernisation de la voie mère entre la gare de Calais ville et le quai de la Loire ainsi que les protections acoustiques de la zone « technicentre » et de la zone « rue Duguay-Trouin » ;
- Phase 2 : Aménagement de la voie au-delà du quai de la Loire avec l'étude de tracés alternatifs.

Il précise que la phase 1, intègre :

- le renouvellement complet de la voie ferrée (rail, traverses, ballast) en intégrant des tapis anti-vibratiles au programme de l'opération ;
- l'aménagement du carrefour de la rue Mollien et de la rue Descartes pour améliorer la sécurité au passage à niveau (PN) lors du passage d'un train et préserver les besoins de circulation locale ;
- la rénovation du pont Mollien, pour l'adapter aux nouvelles circulations avec le minimum d'impact sur la circulation routière ;
- la modernisation des passages à niveau des rues Paul Bert et de Montréal, programmée en avance de phase pour donner suite aux enseignements de la concertation de 2018.

Ce premier temps du projet prévoit également un programme spécifique pour limiter son impact sur son environnement :

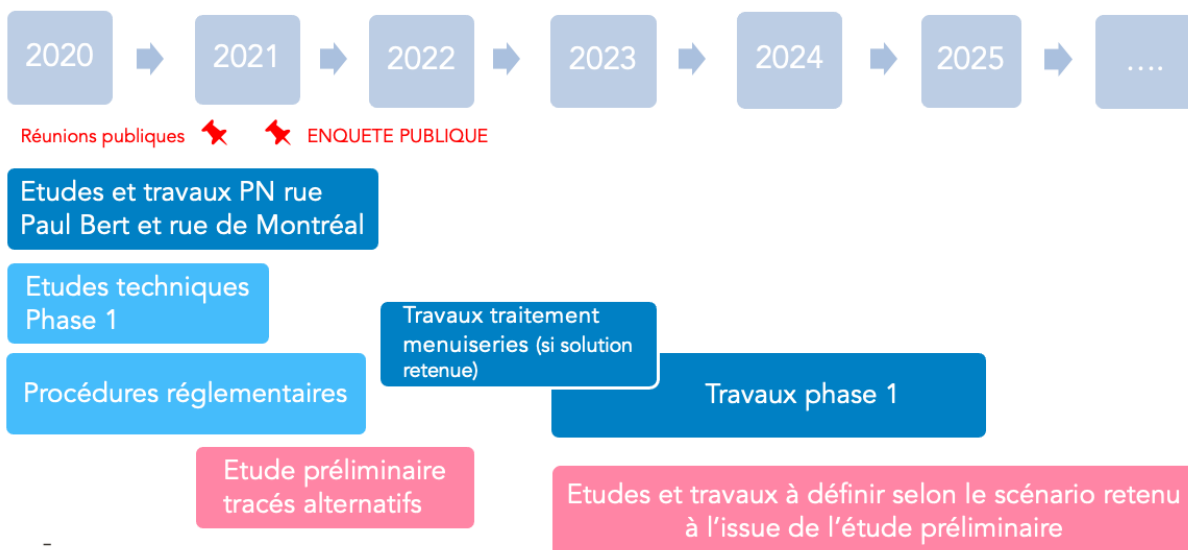
- des mesures pour réduire l'impact des vibrations sont prévues dans les zones de renouvellement de voie ;
- des aménagements pour lutter contre le bruit sont intégrés et ce, conformément à la réglementation.

Il ajoute que les mesures d'atténuation du bruit seront également prévues sur les secteurs des rues Hoche, Cambronne, Stephenson, les Fontinettes et Duguay-Trouin.

IV. Avancement de l'opération

SNCF Réseau revient ensuite sur l'avancement du projet depuis la fin de la phase de concertation en 2018 :

- Elle explique que des études de faisabilité ont été menées sur deux scénarios alternatifs, le scénario dit « par le Nord » et le scénario dit « UMICORE ». Suite à ces dernières, les partenaires ont décidé de poursuivre ces études, et des études plus détaillées appelées études préliminaires ont été engagées en janvier 2021 ;
- Elle ajoute que le sujet du traitement de nuisances acoustiques liées au franchissement des passages à niveau piéton situés rue Paul Bert et rue de Montréal a également avancé puisque ces passages seront modifiés. Les études détaillées ont été menées à cette fin. L'aménagement prévoit la mise en place d'un feu piéton qui permettra la suppression du signal sonore (klaxon) au passage d'un train. La mise en service de ces aménagements est prévue au 1^{er} trimestre 2022 ;
- Elle revient également sur la réalisation d'une étude concernant le déplacement des voies d'accès au port au niveau du Technicentre. SNCF Réseau explique que, comme décidé suite à la concertation, cette étude a été réalisée par un cabinet indépendant. Cette étude met en avant des impacts très forts en termes d'exploitation tant pour le technicentre que pour le trafic voyageurs en gare de Calais-Ville, peu de bénéfices au niveau acoustique et une complexité d'implantation de la solution technique envisagée. Les partenaires ont donc été décidé de ne pas poursuivre cette solution ;
- Elle revient enfin sur les procédures réglementaires en cours pour la phase 1 et notamment les étapes nécessaires à l'obtention de la déclaration de projet, prévue au 1^{er} trimestre 2022 et obligatoire pour pouvoir engager les travaux. Elle insiste notamment sur la phase d'enquête publique qui doit débuter en septembre 2021 et SNCF Réseau termine son intervention en présentant le planning prévisionnel de l'opération (cf. ci-dessous).



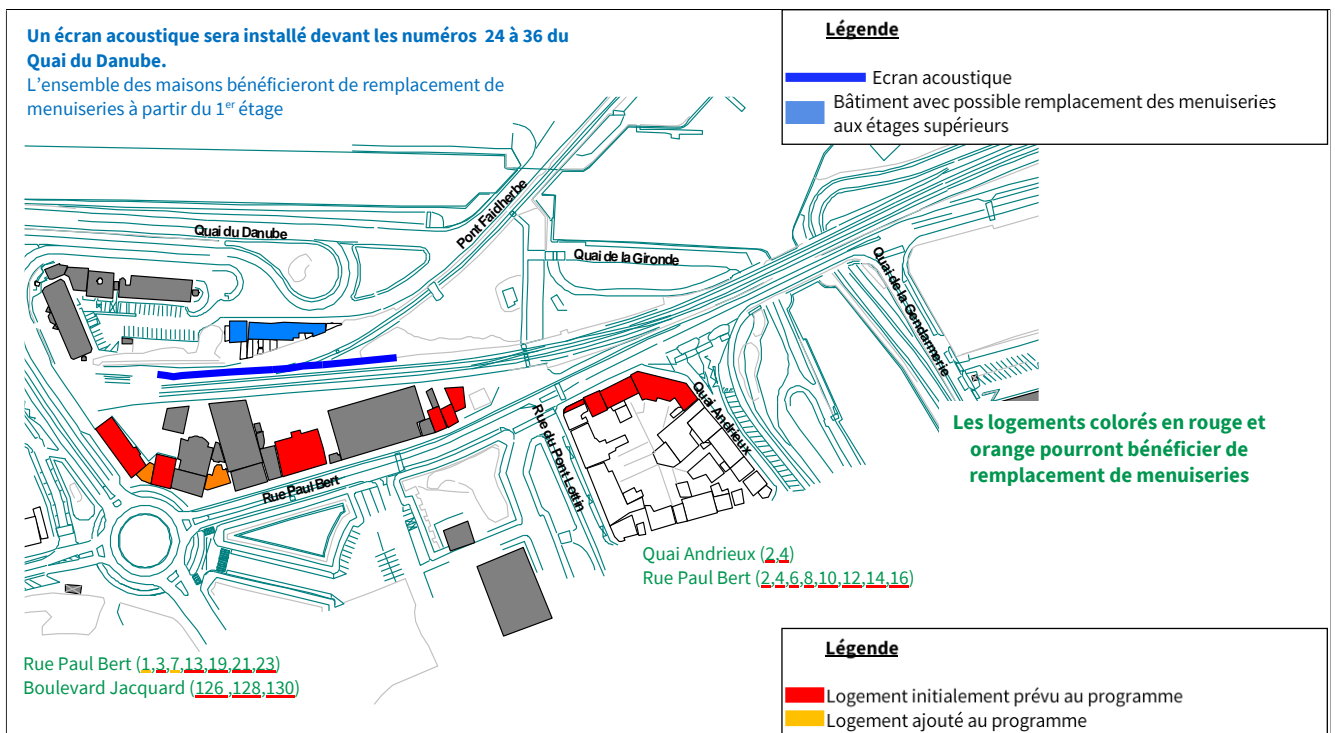
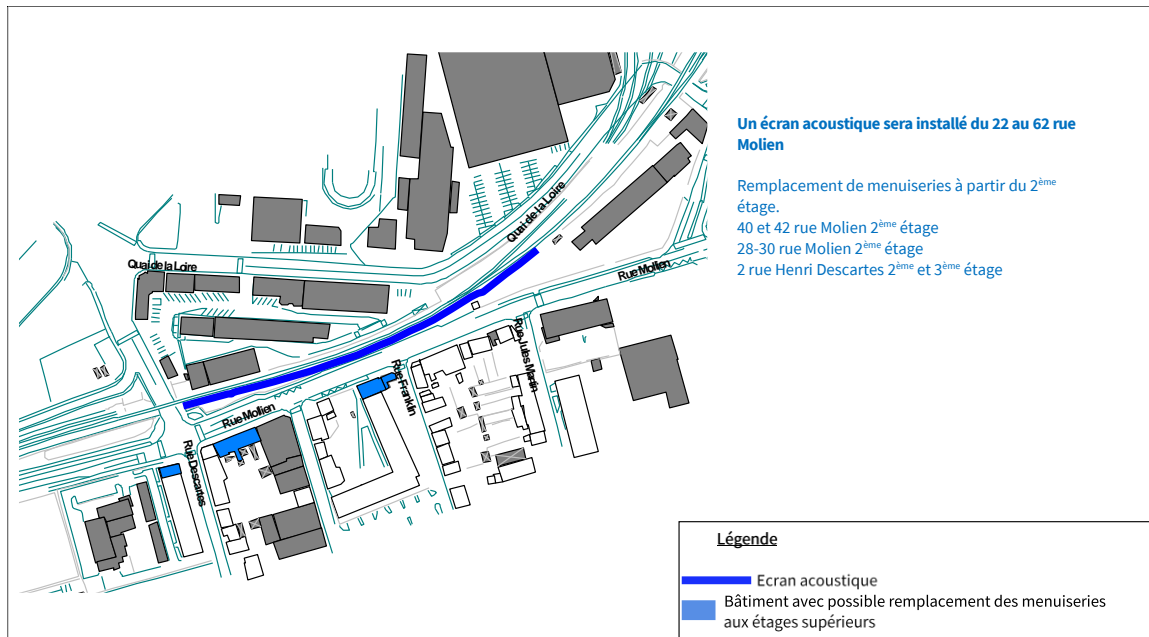
V. Les solutions d'intégration du projet sur le territoire

SNCF Réseau rappelle que deux solutions de protections acoustiques sont possibles pour ce type de projet d'infrastructure, chacune d'elle présentant des atouts et des limites :

- La solution de remplacement de menuiseries (portes et fenêtres) représente une solution individuelle adaptée, permet de disposer de nouvelles menuiseries, n'a pas d'impact visuel et a l'avantage de représenter des travaux pouvant se réaliser rapidement. Cette solution n'apporte cependant pas de réponse pour la protection des espaces extérieurs et ne concerne pas les maisons qui seraient déjà suffisamment isolées phoniquement ;
- La pose de murs ou écrans acoustiques est une solution qui présente l'avantage de protéger collectivement l'ensemble de la zone concernée et notamment les espaces extérieurs. Cette solution est en revanche plus lourde en termes de travaux et donc plus longue à mettre en œuvre. Elle a également un impact visuel plus fort.

SNCF Réseau ajoute que dans certains cas, l'écran acoustique ne suffit pas pour protéger les étages des bâtiments les plus hauts et que, dans ce cas spécifique, des remplacements de menuiseries, uniquement sur les étages, peuvent venir compléter le dispositif d'écran acoustique.

Le cabinet acoustique GAMBA présente ensuite le programme acoustique proposé à ce stade sur le secteur (cf. cartes ci-dessous).



GAMBA précise ensuite les étapes de mise en place des remplacements de menuiseries :

- Diagnostic : Visite d'un expert acoustique pour déterminer le besoin de travaux : Un RDV sera pris pour chaque logement
- Devis : choix d'une entreprise en accord avec le propriétaire
- Financement : 100 % pris en charge par SNCF Réseau dans le cadre du projet via l'établissement d'une convention
- Travaux : les travaux de menuiseries seront réalisés par des entreprises qualifiées selon les prescriptions acoustiques. Le remplacement se déroule en général sur 1 ou 2 jours et le chantier est peu salissant

VI. Échanges avec les participants

Le Président de l'association des Riverains de la Voie Mère, constate que depuis 2015, les riverains subissent les impacts du FRET, renforcés par la mise en place de l'autoroute ferroviaire. Il regrette qu'aucune mesure n'ait pour l'instant été prise pour répondre à ces nuisances. Il met en avant le fait que le projet change beaucoup mais n'avance pas et regrette que les engagements pris par Guillaume PEPY en juillet 2019 n'aient pas été suivis d'actions. Il regrette notamment :

- *que la mise en place de signaux lumineux aux PN pour éviter les klaxons ne soit pas réalisée et soit aujourd'hui prévue pour 2022,*
- *que la locomotive actuelle n'ait pas été remplacée par une locomotive rail route comme cela devait être fait,*
- *qu'il n'y ait pas de suite donnée à l'étude faite sur le technicentre, qui selon lui a été faite pour que les choses ne puissent pas aboutir,*
- *que les études sur la réalisation du contournement Est n'aient pas été relancées.*

Il s'interroge aussi sur le fait que la DUP sur la parcelle UMICORE n'ait pas avancée.

Sur le secteur Quai du Danube, il note qu'il avait été envisagé de déplacer l'aiguillage et d'installer des rails de plus grande longueur et demande ce qu'il en est à ce jour.

SNCF Réseau revient sur le sujet des PN piétons en expliquant que ce sujet a demandé un travail préparatoire et d'étude important pour pouvoir être réalisé en avance de phase. Ce sujet a des incidences fortes sur la signalisation ferroviaire, et notamment sur le poste de contrôle des installations ferroviaires du secteur pilotant également les circulations du tunnel sous la Manche. Ce sujet nécessite également une vigilance forte en matière de sécurité. SNCF Réseau confirme enfin que les travaux seront lancés cette année. A propos de la locomotive rail-route, ce sujet est traité par l'exploitant ferroviaire VIIA, nécessite des autorisations et impacte les circulations et l'exploitation en gare de Calais. Ce sujet est donc en cours de discussion et d'études.

Concernant l'étude du technicentre, SNCF Réseau rappelle que cette étude a été réalisée par un cabinet indépendant. Les conclusions de l'étude sont claires et montrent que les 3 scénarios étudiés impactent fortement la pérennité de l'activité du technicentre et les possibilités d'exploitation de la gare de Calais-Ville. Cette solution n'a donc pas été intégrée au programme.

Sur le secteur Quai du Danube, SNCF Réseau confirme que les appareils de voies seront bien supprimés dans le cadre de la première phase du projet et remplacés par de nouveaux rails. Cette suppression et l'installation de rails neufs permettra de réduire les nuisances lors du passage des trains.

Concernant le sujet UMICORE, cela concerne la question des emprises nécessaires à la réalisation éventuelle des tracés alternatifs à l'étude en phase 2 du projet. Ce sujet sera à traiter sur la base des résultats des études préliminaires lancées en ce début d'année. Des échanges entre la ville, la région et UMICORE sont en cours au sujet de l'acquisition de ce foncier.

Sur le thème du contournement Est, il est rappelé que SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet de modernisation de la voie mère de Calais afin de renforcer le développement et la compétitivité du port à court terme. Le contournement Est représente un projet différent, lié à l'aménagement du territoire sur lequel SNCF Réseau n'est pas en responsabilité et n'a pas été mandaté.

M. Emmanuel AGIUS, 1^{er} adjoint au maire de Calais, rappelle que le tracé UMICORE est une idée qui a émergé de l'association des riverains mais que le sujet de la DUP est un sujet suivi par la Région Hauts-de-France, bien que soutenu par la ville de Calais. Il explique ne pas avoir d'information sur l'étude en question sur ce tracé spécifique. Concernant le contournement Est, il met en avant le fait que le maire de Calais a toujours soutenu cette solution, mais que l'exécutif régional de l'époque n'a pas fait avancer cette solution. Cette dernière pourrait à nouveau être étudiée dans le cadre d'un prochain CPER. Il estime enfin que Guillaume PEPY a fait beaucoup de promesses lors de sa venue à Calais et que les sujets n'ont pas avancé suffisamment depuis ces échanges. Il termine en regrettant que le sujet des travaux aux passages à niveau tarde autant, malgré les relances de la ville.

Sur le sujet acoustique, il souhaiterait que dans certains secteurs voire sur toute la longueur du projet, les solutions de murs acoustiques et de remplacement des menuiseries puissent être cumulées, notamment pour protéger les maisons lorsque les fenêtres sont ouvertes.

M. Jean-Pierre GOUVERNEUR, Association des Riverains de la Voie Mère, revient sur la DUP UMICORE en affirmant que celle-ci aurait pu être déposée dès 2018. Il explique que, même si cela n'est plus du ressort de la ville de Calais, le maire de Calais est aussi une élue de la Région et devrait pouvoir relancer régulièrement la Région pour que le sujet avance.

Il revient ensuite sur le sujet acoustique : il demande pourquoi un mur acoustique n'est pas prévu pour la rue Paul Bert malgré les nuisances subies par les riverains.

Il interroge SNCF Réseau sur la hauteur des murs et la capacité de les rendre plus esthétiques. Il pense notamment au secteur technicentre où des riverains sont opposés aux murs en raison de leur impact visuel.

Emmanuel AGIUS revient sur la solution UMICORE, en disant que l'on peut toujours aller plus vite. Il explique avoir demandé très fermement lors d'une réunion avec le Préfet de Région que la solution UMICORE soit étudiée dans les plus brefs délais. Il faudrait à son avis que l'étude menée par SNCF Réseau soit réalisée en parallèle du travail sur la DUP afin de démontrer que le tracé est faisable.

SNCF Réseau rappelle qu'une étude de faisabilité a bien été réalisée en 2019 et qu'elle a confirmé l'intérêt de lancer des études préliminaires, études engagées en janvier 2021 pour une durée d'un an et demi.

Concernant l'esthétique des murs acoustiques, SNCF Réseau, explique qu'elle souhaite aborder ce sujet au cours de ces réunions sectorielles. Dans tous les cas, il explique que les murs devront répondre aux normes techniques et acoustiques et que cela implique que le mur ait une certaine consistance. Il n'est par exemple pas envisageable d'avoir des murs transparents en totalité, mais le sujet de l'habillage des murs pourra en revanche faire l'objet de réflexions.

GAMBA précise que les écrans proposés sur le secteur Mollien et Quai du Danube ont une hauteur de 3 mètres par rapport au niveau du rail.

M. GOUVERNEUR, explique avoir eu beaucoup de demandes de protections acoustiques des habitants de la rue Colbert. Il revient ensuite sur le sujet UMICORE en expliquant qu'une réunion entre la Région et UMICORE a eu lieu en juillet 2019 et que depuis aucune réponse n'a été apportée. Il regrette qu'il y ait beaucoup de procédures qui font perdre du temps alors que cette solution est très intéressante et que tout doit être fait pour utiliser ce terrain.

Sur le sujet de la rue Colbert, Simon MAZAJCZYK, propose que ce sujet soit traité lors de la réunion du lendemain traitant spécifiquement du secteur du technicentre.

Marc de FLEURIAN, Conseiller municipal de Calais, demande si une végétalisation des murs est envisageable pour des raisons esthétiques et de prévention contre les tags qui pourraient transformer ces murs en verrues urbaines.

SNCF Réseau explique que la végétalisation est une possibilité mais que cela est difficile à maintenir dans le temps. Le substrat au sol en milieu urbain est en effet souvent insuffisant pour maintenir dans la durée une couverture végétale satisfaisante.

Une habitante de la rue Mollien explique qu'elle a découvert le projet lors de l'achat récent de son logement. Elle confirme que les vibrations sont très fortes et qu'il est impossible de dormir côté rue. Elle s'inquiète également de l'impact visuel du mur qui pourrait être devant la maison et interroge SNCF Réseau sur le maintien des arbres aujourd'hui présents là où il est prévu d'installer le mur.

Sur les vibrations, SNCF Réseau explique que dans ce secteur la voie sera renouvelée et que des tapis anti-vibration seront installés sous la voie afin de les réduire. Concernant les arbres de la rue Mollien, il n'est pas prévu de les conserver, car ils sont incompatibles avec les installations de chantier nécessaires à l'implantation du mur.

Emmanuel AGIUS, explique qu'il sera nécessaire de proposer une végétalisation après l'installation du mur afin que cela ne soit pas trop minéral. Il faudra voir s'il est possible de remettre des arbres ou sinon de végétaliser ces espaces.

Marc de FLEURIAN, demande s'il est envisageable de remplacer le mur par un talus sur le secteur Mollien.

SNCF Réseau explique qu'un talus peut avoir les mêmes propriétés acoustiques qu'un mur mais que, sur ce secteur, les largeurs du foncier disponible ne sont pas suffisantes pour imaginer ce type solution.

Une habitante demande que soient précisés à nouveau les numéros de maisons rue Paul Bert qui sont concernées par les protections. Elle regrette que le projet n'ait pas avancé davantage depuis la concertation de 2018 et que, pendant ce temps, les nuisances se prolongent. Elle explique qu'il aurait été préférable de réaliser les travaux avant de faire passer davantage de trains FRET et demande une date pour la mise en place des solutions acoustiques.

M. PROBST, ajoute qu'il a d'autant plus de mal à comprendre les délais de mise en œuvre sur ce secteur car le programme a très peu évolué.

SNCF Réseau explique que dans le programme proposé les protections concernent les numéros 1 à 23 et 2 à 16 rue Paul Bert. Concernant les vibrations, un tapis anti-vibration sera installé sous la voie lors du remplacement de cette dernière. Au sujet des fissures, SNCF Réseau rappelle que cela relève du risque assurantiel : après le passage d'un expert, l'assurance se rapproche de SNCF Réseau. SNCF Réseau ajoute que le remplacement des rails actuels par des rails plus longs permettra également de limiter les nuisances au passage des trains.

En termes de planning SNCF Réseau explique que les travaux de menuiseries, si cette solution est retenue, pourront débuter à l'issue de la phase des procédures, dès 2022, à l'obtention de la déclaration de projet. Il ajoute que le programme global de l'opération a évolué, avec le nouveau phasage mis en place suite à la concertation de 2018, ce qui impose de reprendre les procédures et le découpage des études techniques et engendre des délais supplémentaires afin d'obtenir les autorisations légales.

M. GOUVERNEUR demande s'il ne serait pas plus raisonnable de prévoir une réunion présentielle plus tard sur le projet, en espérant que les restrictions sanitaires se détendent.

SNCF Réseau explique que si le format n'est pas idéal, il est important de pouvoir avancer afin de ne pas retarder davantage l'opération et notamment l'avancée des procédures. Il ajoute qu'un travail est en cours afin d'être plus efficace en matière d'information du territoire sur l'opération.

En conclusion, SNCF Réseau remercie l'ensemble des participants pour leur participation à cette rencontre dans un format à distance. Il est précisé que le support de présentation et le compte rendu de la réunion seront disponibles en ligne.

SNCF Réseau rappelle que 2 autres réunions sont prévues dans les deux jours suivants afin d'échanger avec les riverains des autres secteurs. Il est précisé qu'une réunion publique de synthèse ouverte à tous est prévue le 1^{er} février 2021. Elle permettra notamment de présenter le programme acoustique retenu pour donner suite à cette phase de dialogue territorial.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre des points d'avancement réguliers avec les riverains à propos de l'opération, par exemple à un rythme semestriel et termine en expliquant que la phase d'enquête publique prévue au dernier trimestre 2021 représentera une nouvelle occasion pour les riverains et acteurs de s'exprimer sur le projet.