

PROJET DE MODERNISATION DE LA VOIE MERE DE CALAIS

COMPTE-RENDU DE LA REUNION RIVERAINS

SECTEUR RUE DUGUAY-TROUIN - 21 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 :

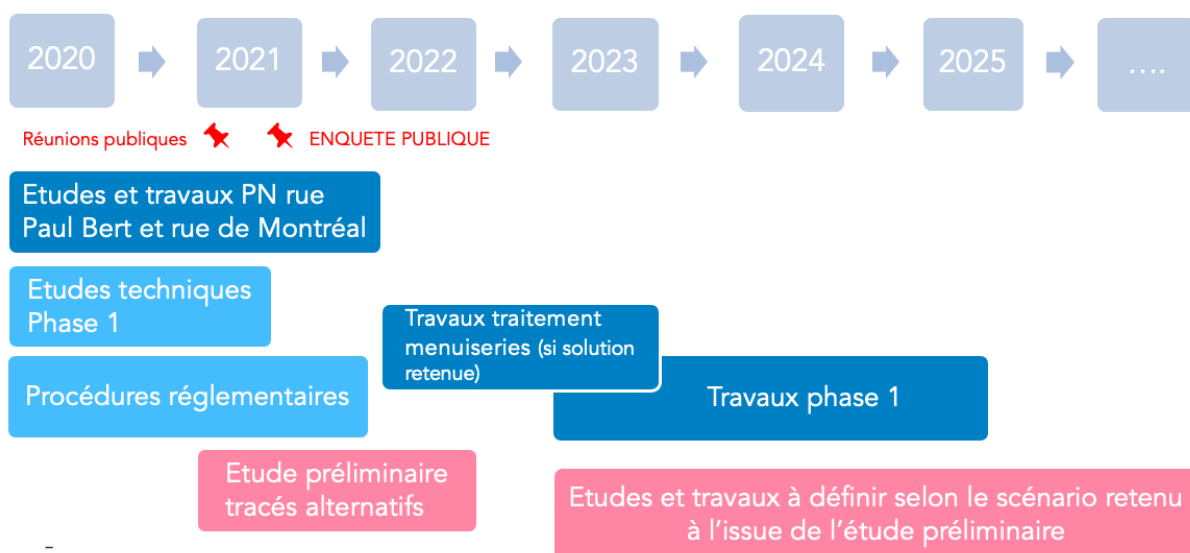
- des mesures pour réduire l'impact des vibrations sont prévues dans les zones de renouvellement de voie ;
- des aménagements pour lutter contre le bruit sont intégrés et ce, conformément à la réglementation.

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).



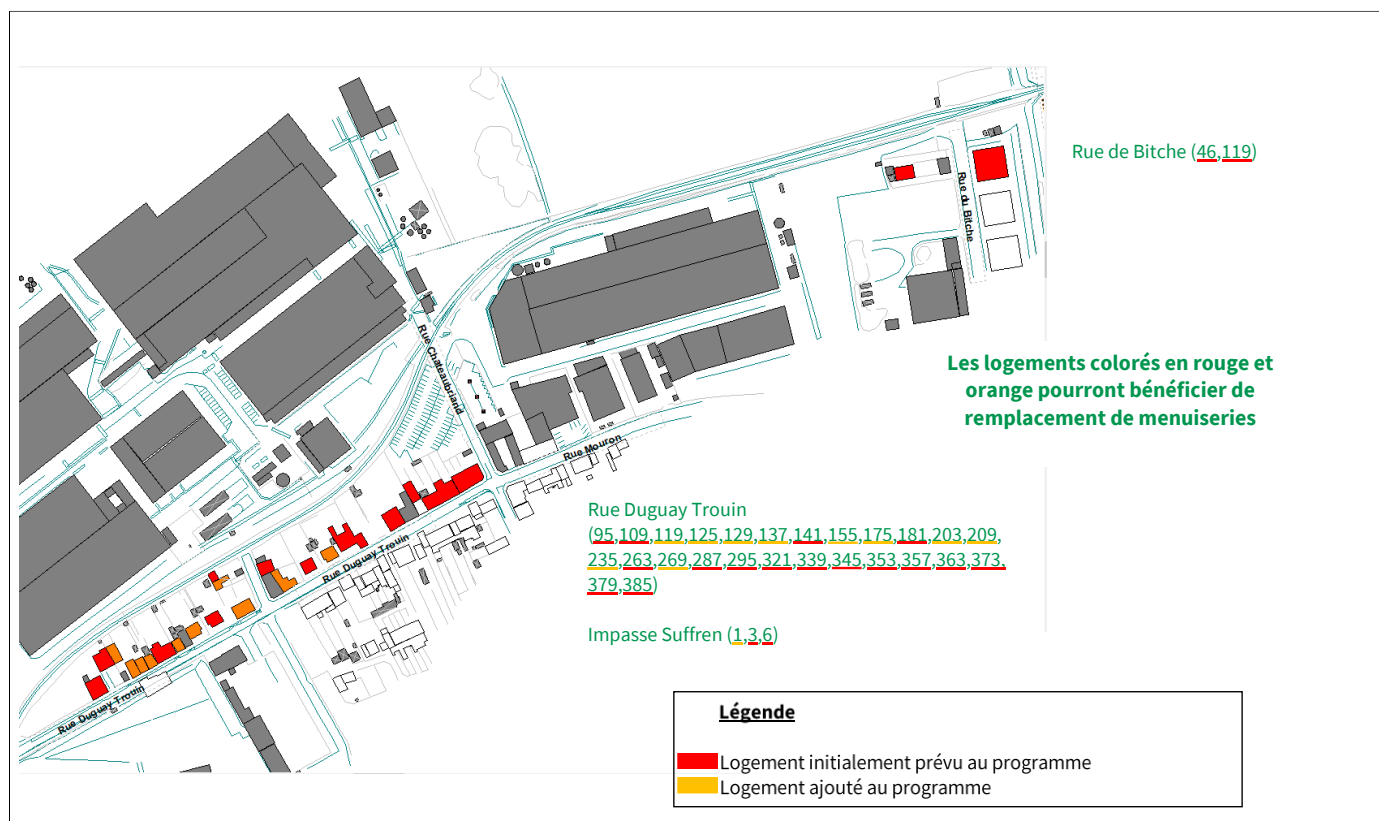
V. Les solutions d'intégration du projet sur le territoire

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

M. Jean-Pierre GOUVERNEUR, Association des Riverains de la Voie Mère, demande si une isolation des murs extérieurs aurait un intérêt d'un point de vue acoustique.

GAMBA explique que cela dépend des murs en place, mais que globalement l'isolation de mur est très efficace au niveau thermique mais peu au niveau acoustique. Le bruit passant principalement par les portes et fenêtres.

M. GOUVERNEUR, explique qu'il a bien en tête que tous les sujets ne concernant pas directement SNCF, mais qu'il lui semble important de partager ces sujets lors de cette réunion. Il revient d'abord sur l'erreur originelle selon lui d'avoir fait passer le ferroutage par le centre-ville de Calais. Il regrette ensuite que le sujet de la DUP sur le terrain UMICORE n'ait pas avancé depuis plus de 2 ans, elle aurait selon lui dû être déposée en 2018. C'est un sujet traité par la région mais pour lequel il souhaiterait avoir des informations, la région devait avoir une réunion en janvier 2020 qui a été repoussée, il souhaiterait savoir ce qu'il en est et pourquoi cela nécessite autant de temps. Il souhaiterait aussi que la ville de Calais relance régulièrement la région à ce sujet.

Sur les sujets acoustiques, il précise que la locomotive passe au-dessus du niveau du sol des maisons de la rue Duguay-Trouin et que les impacts sont forts. Il prend note des solutions proposées à ce stade et espère qu'il n'y aura pas de mur dans le secteur Duguay-Trouin car le projet pourrait passer par un autre tracé. Il insiste sur le fait qu'il souhaite que l'avancement des travaux dans ce secteur ne provoque pas ensuite l'arrêt du travail sur les tracés alternatifs, qui représentent les seules variantes possibles pour la poursuite de ce projet.

M. Emmanuel AGIUS, 1^{er} adjoint au maire de Calais, précise que le tracé UMICORE est bien une proposition des riverains soutenue par la maire de Calais. Il explique que la Région a essayé de parler avec UMICORE avant d'engager les procédures réglementaires, c'est pourquoi la DUP n'a pas été engagée à ce stade. Si les négociations n'aboutissent pas, d'autres moyens réglementaires pourront être lancés. Les contacts ont été engagés mais les négociations sont complexes. Il explique attendre également sur ce sujet une amorce d'étude de la part de SNCF Réseau, ce qui est également long et n'avance pas suffisamment selon lui.

SNCF Réseau répond que des études de faisabilité sur ces tracés alternatifs ont été menées dès 2019 et qu'elles ont été partagées avec les partenaires. Ces études montrent la faisabilité de ces tracés et apportent des premières réponses en termes de coût et d'impacts. C'est sur la base de cette étude que des échanges ont été menés avec la Région et l'Etat pour travailler sur la recomposition du programme du projet et obtenir des conventions de financement permettant de lancer en janvier 2021 les études préliminaires.

SNCF Réseau rappelle que la DUP arrive à la fin du processus lorsque l'on connaît le programme stabilisé et qu'elle ne pouvait donc pas être lancée en 2018. La faisabilité ne suffit pas à demander une déclaration d'utilité publique, c'est pourquoi des études dites préliminaires sont aujourd'hui lancées. Il ajoute que la DUP dont il a été question en 2018 concernait le tracé de référence et ne portait donc pas sur la parcelle UMICORE et les tracés alternatifs.

M. GOUVERNEUR pense qu'avec les scénarios alternatifs et notamment celui reliant directement le port, des économies pourront être réalisées car des travaux de protections, de rachats de terrains, de corrections de rayons de courbures sont évités. De plus, pendant les travaux, la ligne actuelle pourra être utilisée jusqu'à la mise en service de la nouvelle infrastructure.

SNCF Réseau revient sur le sujet des coûts exprimés lors de l'étude de faisabilité de 2019. Les deux tracés alternatifs sont à ce stade évalués comme plus coûteux que le tracé de référence, le projet global intégrant le tracé dit UMICORE a été évalué à 70 M€ et le tracé par le Nord à 80 M€, contre 53 M€ pour le projet utilisant le tracé de référence.

Sur les études préliminaires, SNCF Réseau explique qu'elles entrent dans un niveau de détail plus important ce qui implique des délais de réalisations importants. Elles traitent d'un grand nombre de sujets : foncier, infrastructures et notamment les franchissements routiers et fluviaux, impacts environnementaux, exploitation, etc.

VIIA (exploitant de la voie mère), insiste sur le fait que le tracé dit par le Nord présente de nombreux avantages : possibilité de maintenir l'exploitation pendant les travaux, moins de franchissements de PN, infrastructure plus courte et donc moins coûteuse en maintenance.

SNCF Réseau confirme que les deux alternatives sont étudiées avec le même niveau d'importance dans les études préliminaires qui viennent d'être lancées.

M. de FLEURIAN, conseiller municipal, revient sur les estimations de coûts et demande à SNCF Réseau si ces estimations prennent en compte le rachat du terrain UMICORE.

SNCF Réseau répond que dans ce niveau d'étude le sujet foncier est bien intégré et qu'il ait pris en considération, en base, des prix par m² de terrain référencés et côtés par les domaines et qui sont obtenus dans le cadre d'une DUP.

VIIA Connect à Calais interroge SNCF Réseau sur la différence de prix entre les deux scénarios alternatifs et précise qu'il semble que moins de foncier soit à reprendre à UMICORE dans le scénario par le Nord que dans le scénario dit UMICORE.

SNCF Réseau confirme ces propos et précise que la différence de coût entre les deux tracés alternatifs est due à la différence d'infrastructure et notamment aux ouvrages d'art plus coûteux à réaliser dans le cas du tracé par le Nord.

Un habitant de la rue de Bitche explique que le tracé par le Nord est beaucoup plus favorable à son habitation, car dans le cas du tracé UMICORE il continuerait à subir les impacts des circulations contrairement aux habitants de la rue Duguay-Trouin. Il se dit surpris qu'on ne puisse pas faire de protections acoustiques sur les murs des maisons, il explique qu'il met en place dans le cadre de sa profession des protections acoustiques sur des murs de salles de cinéma ou de musique.

GAMBA répond que son propos précédent a été de dire que le bruit se propage principalement par les murs et les fenêtres et que, quand un mur existe déjà, une isolation par l'extérieur ne renforce pas la protection acoustique qui est déjà importante par le mur.

SNCF Réseau ajoute que dans certains cas - lorsque des faiblesses sont identifiées - il peut être ajouté un traitement complémentaire de caisson de volets par exemple afin d'assurer une meilleure performance acoustique. Ces points seront identifiés au moment des visites de diagnostic dans chaque logement identifié.

Un riverain revient sur la question des vibrations et notamment des impacts sur le bâti et sur les fissures en façade. Il explique être inquiet du fait qu'on engage les protections de façades chez les riverains alors qu'on travaille sur des scénarios alternatifs, il demande si ce n'est pas un moyen de garder le projet initial.

Sur le sujet des vibrations, SNCF Réseau répond que sur ce secteur la question des vibrations est traitée lors du renouvellement de la voie avec la pose de tapis sous la voie ferrée permettant de réduire les vibrations. Cela sera le cas dans le cadre du projet de référence. Si un scénario alternatif est retenu, il n'y aura plus d'impact sur ce secteur.

SNCF Réseau ajoute qu'il a été décidé – notamment à la lumière de la concertation de 2018 - d'apporter des réponses rapides aux riverains de ce secteur par des remplacements des menuiseries sans attendre la mise en service éventuelle d'un projet alternatif. Cela est un choix de SNCF Réseau et des partenaires du projet qui n'obère en rien la possibilité de retenir un des tracés alternatifs suite aux études préliminaires.

M. GOUVERNEUR revient sur la question des joints entre les rails qui provoquent beaucoup de bruit au passage des convois. Cela a été vérifié en juillet 2020 par SNCF Réseau mais aucun changement n'a été noté. Il se dit prêt à accueillir un technicien sur place pour rechercher une solution.

SNCF Réseau confirme que les vérifications ont été faites et que d'un point de vue technique il n'est pas possible de modifier davantage le joint. Pour apporter une amélioration, il est donc nécessaire de supprimer des joints, ce qui sera fait dans le cadre des travaux en mettant en place des rails de plus grande longueur.

M. GOUVERNEUR insiste sur la nécessité de réduire les délais et d'avancer le plus vite possible sur les études.

SNCF Réseau explique avoir bien conscience de la nécessité d'avancer rapidement ce qui s'illustre notamment par la recomposition du projet qui permet de lancer certains travaux acoustiques en avance de phase. Il ajoute néanmoins que les études et procédures doivent être faites dans le respect des règles de l'art et de la réglementation et qu'il existe donc également des délais incompressibles.

M. Emmanuel AGIUS explique que le sujet est avant tout technique et qu'il est nécessaire d'avancer sur les études. Quel que soit le scénario retenu, une solution de financement devra être trouvée, dans le cadre du CPER. Il ajoute que la solution du mur antibruit sur le secteur n'a pas été évoquée et se demande si cette solution pourrait être intéressante pour les riverains.

Un riverain explique qu'il ne souhaite pas de mur anti-bruit car il ne souhaite pas perdre de foncier dans le cadre de ce projet.

M. Jean-Pierre GOUVERNEUR ajoute que pour lui en cas de pose de murs cela pourrait aussi être le signe d'une volonté de conserver le scénario de base, ce qu'il ne souhaite pas.

M. de FLEURIAN, interroge SNCF Réseau sur deux mesures qui pourraient avoir des impacts positifs sur les nuisances : le changement du mode de traction et la réduction de la vitesse.

VIIA, explique que pour lui la réduction de la vitesse aujourd'hui limitée à 20km/h semble peu intéressante, car elle augmenterait la durée de passage des convois. Il ajoute qu'il existe des engins rail-route, moins bruyants et moins polluants et explique que VIIA a proposé d'utiliser ce type d'engins sur la voie mère qui appartient au réseau ferré national. Cela implique de récupérer les trains à Calais-Ville (et non plus Calais-Fréthun), mais il faut pour cela des autorisations qui n'ont pas été données à ce jour par SNCF Réseau. Dès autorisation, cette solution pourrait être mise en place rapidement par VIIA.

SNCF Réseau explique que ce sujet est bien pris en considération par SNCF Réseau. Cela relève d'un sujet d'habilitation du rail-route à circuler sur le réseau ferré national. Cela pose également des questions techniques importantes en termes d'exploitation en gare de Calais-Ville et pour le moment ce sujet n'est pas réglé.

Une habitante de la rue Duguay-Trouin précise que cette réunion permet de mieux connaître le projet. Elle demande les critères qui seront prépondérants pour arbitrer entre les scénarios au cours de l'étude préliminaire et demande comment va être prise la décision. Elle ajoute que pour les riverains le tracé par le Nord est le plus pertinent.

SNCF Réseau répond que la décision ne sera pas prise l'entreprise seule mais bien de façon collégiale avec les financeurs dans le cadre des Comités de pilotage existants. Les études préliminaires en cours serviront à éclairer la décision en prenant en compte l'ensemble des critères étudiés. Des points d'étapes pour informer de l'avancée des études seront mis en place dans les mois qui viennent avec l'association et les riverains.

Un riverain explique que pour lui le meilleur tracé est celui par le Nord qui impacte le moins de riverains du secteur.

M. GOUVERNEUR confirme cette position et ajoute qu'il serait intéressant d'avoir des points a minima semestriels avec les riverains.

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.

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 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.