

PROJET DE MODERNISATION DE LA VOIE MERE DE CALAIS

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE SYNTHESE

1ER FEVRIER 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, après trois réunions sectorielles, il s'agit aujourd'hui d'une réunion de synthèse. Il explique le fonctionnement de la plateforme d'échanges et partage quelques règles de bonnes pratiques pour faciliter les échanges.

II. Introduction de la réunion

Nathalie DARMENDRAIL, directrice territoriale de SNCF Réseau, salue les participants et, en particulier, les partenaires qu'elle remercie pour leur présence. Elle rappelle l'importance du projet pour SNCF Réseau, en précisant que celui-ci est financé par l'Etat et la Région Hauts-de-France et que SNCF Réseau est en charge de la maîtrise d'ouvrage. Elle insiste notamment sur l'engagement de SNCF Réseau, aux côtés des partenaires, pour accompagner le développement économique des territoires.

Nathalie DARMENDRAIL explique que cette réunion de synthèse est l'occasion de présenter à nouveau le projet, ainsi que ce qui a été évoqué au cours des 3 réunions sectorielles et de présenter les solutions retenues en matière d'intégration du projet sur le territoire.

Franck DHERSIN, Vice-Président de la Région Hauts-de-France en charge des transports, remercie Nathalie DARMENDRAIL pour l'organisation de cette réunion et les participants pour leur présence. Il réaffirme l'importance du projet de modernisation de la voie mère de Calais pour le territoire et l'engagement de la Région pour la réalisation de celui-ci.

Julien LABIT, Secrétariat général aux affaires régionales, salue les participants et les acteurs du projet. Il insiste sur l'importance du projet pour le développement économique du port et du territoire plus largement. Il revient sur plusieurs volets du projet : son importance en termes de développement économique local, son caractère durable, en permettant le report de circulations routières de camions vers le rail. Il insiste sur l'importance de la bonne intégration du projet sur le territoire, notamment au travers du programme acoustique proposé.

Emmanuel AGIUS, 1er adjoint au maire de Calais, salue les participants présents pour la réunion. Il commence par rappeler la préoccupation de la ville de Calais pour le développement du port et le développement économique du territoire. Il rappelle l'engagement de la commune de Calais aux côtés des riverains pour favoriser l'intégration du projet et la protection des riverains, ce qui constitue pour la ville un fil rouge pour l'ensemble du projet. Il regrette que les choses n'aient pas suffisamment avancé sur ce sujet depuis la visite et les engagements de M. PEPY lors de sa visite à Calais en 2019. Il estime que beaucoup trop d'échanges et d'études ont été réalisés sans faire avancer suffisamment le projet. Pour lui, il est temps d'agir et d'avancer rapidement sur le projet et notamment pour la tranquillité des riverains.

Jean-Marc PUISSESSEAU, Président de la SEPD, rappelle l'investissement fort fait par la SEPD pour le transport non accompagné, via la création d'un terminal de ferroutage. Il explique observer une hausse du trafic ferroviaire au niveau du port de Calais et attendre avec impatience qu'une décision soit prise pour confirmer l'avancée du projet et lancer les travaux. Il explique qu'il est nécessaire d'allier la protection des riverains au développement économique car le développement du port de Calais représente des centaines d'emplois pour le territoire.

Simon MAZAJCZYK termine le temps d'introduction en présentant les intervenants présents :

Pour SNCF Réseau

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

Pour le bureau d'études GAMBA

- Emmanuelle BOUDIB, experte acoustique

III. Présentation du projet

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

SNCF Réseau explique que celui-ci répond à plusieurs objectifs :

- Accompagner le développement du port, notamment pour donner suite à 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 aux enjeux de développement durable en favorisant le report de la route vers le rail.

SNCF Réseau explique que le projet a été recomposé en 2 phases pour donner 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 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.

SNCF Réseau 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 renforcer la sécurisation du passage à niveau 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 piétons des rues Paul Bert et de Montréal, programmés 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 l'impact du projet 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.

SNCF Réseau ajoute que les mesures anti-bruit seront également prévues sur les secteurs des rues Hoche, Cambronne, Stephenson, les Fontinettes et Duguay-Trouin.

La seconde phase du projet prévoit la modernisation de la voie mère située entre le quai de la Loire et le faisceau des Dunes ou la réalisation d'un nouveau tracé. Deux tracés sont à l'étude : le tracé dit « UMICORE » et le tracé dit « par le Nord »

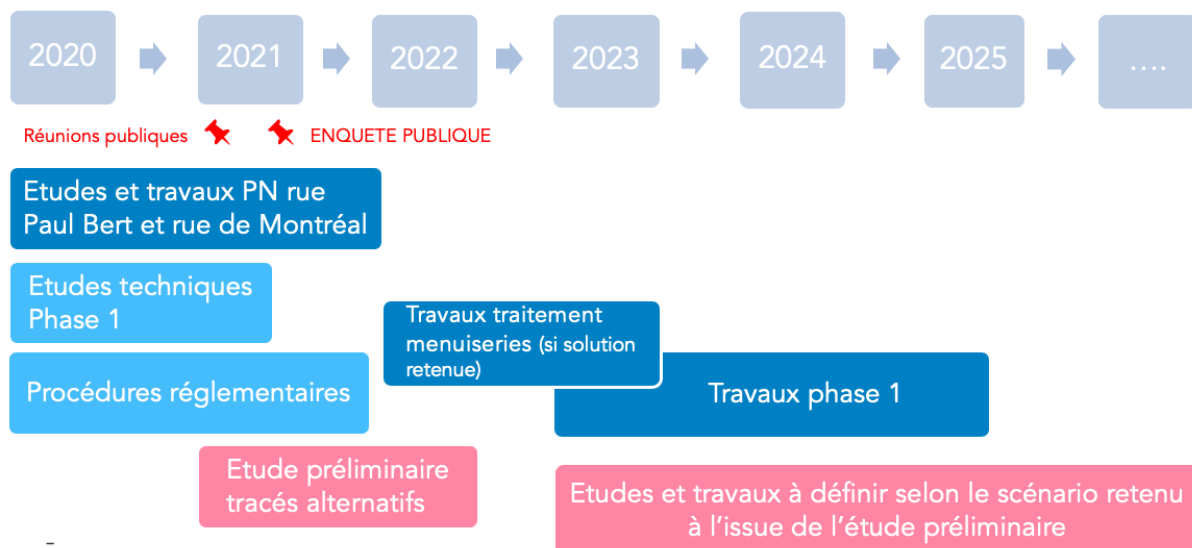
SNCF Réseau revient enfin sur le financement de l'opération en expliquant que les travaux de modernisation sont repris au Contrat Plan Etat Région 2015-2020 pour un montant de 53 M€, financés par l'Etat (80%) et la Région Hauts-de-France (20%).

IV. Avancement de l'opération

SNCF Réseau revient ensuite sur les éléments de projet ayant avancé depuis la fin de la précédente phase de concertation en 2018 :

- Elle explique que des études de faisabilité ont été menées en 2019 sur deux scénarios alternatifs, le scénario dit « par le Nord » et le scénario dit « UMICORE ». Ces études ont montré la faisabilité des deux tracés, il a donc été décidé de poursuivre les études avec des études préliminaires plus précises. Ces études ont donc été engagées en janvier 2021 ;
- SNCF Réseau 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. Ces passages seront modifiés, les études détaillées ont été menées, et 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. Ces travaux font l'objet d'une opération distincte (pour des sujets de financements) et ils peuvent être réalisés indépendamment de la déclaration de projet ;
- SNCF Réseau 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 pour donner 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. Il a donc été décidé par les partenaires et SNCF Réseau de ne pas poursuivre cette solution ;
- Il 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. Il insiste notamment sur la phase d'enquête publique qui doit débuter en septembre 2021 et qui constituera une nouvelle occasion pour le public de se prononcer sur le projet.

SNCF Réseau présente le planning prévisionnel de l'opération (cf. ci-dessous).



V. Le dispositif de dialogue mis en place

SNCF Réseau rappelle qu'un dispositif d'information et de dialogue a été mis en place au cours des dernières semaines pour échanger avec les acteurs locaux et les riverains du projet. Ce dispositif avait pour objectifs :

- D'informer les riverains sur l'avancée et le contenu du projet de modernisation de la voie mère de Calais ;
- De recueillir les commentaires et avis sur les solutions proposées d'intégration du projet sur le territoire.

SNCF Réseau rappelle que plusieurs outils ont permis d'informer les riverains sur le projet et sur cette phase de dialogue :

- Un dépliant d'information diffusé dans les boîtes aux lettres des riverains de la voie mère et du secteur du Technicentre ;
- Un tract complémentaire afin d'informer de la tenue des réunions en ligne ;
- Une page internet dédiée à l'opération, accessible à tous.

Le dispositif de dialogue mis en place s'appuyait sur les éléments suivants :

- 3 réunions d'information et de consultation des riverains, par secteurs :
 - o 19 janvier : secteur Mollien
 - o 20 janvier : secteur Technicentre
 - o 21 janvier : secteur Duguay-Trouin
- Un coupon T, joint au dépliant d'information, diffusé en décembre 2020

Ce dispositif illustrant la volonté de la part de SNCF Réseau et des partenaires de poursuivre les échanges au plus près du terrain.

VI. Synthèse des expressions

SNCF Réseau présente les principaux points saillants issus de cette phase de dialogue avec les riverains.

Elle revient d'abord sur les **remarques transversales**, en mentionnant les points suivants :

- Les interrogations et inquiétudes exprimées sur l'avancée effective du projet et les délais de réalisation de ce dernier ;
- Les demandes concernant le renforcement de l'information vis-à-vis des riverains ;
- Les regrets exprimés sur le fait que la solution de barreau par l'Est n'ait pas été privilégiée ;
- Les inquiétudes partagées sur l'intégration du projet au niveau acoustique et vibratoire ;
- Les attentes fortes vis-à-vis des scénarios alternatifs, avec une majorité favorable à ce stade au tracé dit « par le Nord ».

SNCF Réseau insiste ensuite sur les échanges ayant eu lieu sur **des sujets spécifiques** en mettant notamment en avant :

- Les demandes réaffirmées de suppression des nuisances liées au klaxon des trains, par une amélioration de la signalisation au niveau des PN des rues de Montréal et Paul Bert ;
- Les demandes quant à la possibilité de mettre en place une locomotive rail-route pour limiter les nuisances ;
- Les demandes d'éclaircissement sur les coûts du projet et notamment des scénarios alternatifs ;
- Les questionnements sur la possibilité de limiter la vitesse de circulation des trains sur certains secteurs ;
- Les questionnements sur les procédures en cours quant au rachat du terrain UMICORE.

SNCF Réseau termine en revenant sur les retours par **secteurs géographiques** concernés par le projet.

Sur le secteur de la **rue Mollien**, SNCF Réseau met en avant :

- Les demandes sur l'intégration visuelle du mur acoustique prévu rue Mollien ;
- Les interrogations sur la possibilité de conserver les arbres présents actuellement le long de la rue Mollien ;
- Les demandes de mesures permettant de limiter les vibrations au passage des trains.

Sur le secteur du **technicentre**, SNCF Réseau revient sur :

- Les débats concernant l'étude réalisée quant au déplacement de la voie mère au cœur du technicentre ;
- Les préoccupations liées aux nuisances induites par l'activité du technicentre ;
- Les questionnements sur les impacts fonciers et visuels des murs acoustiques proposés rue Cambronne ;
- Les expressions contrastées sur la mise en place des murs acoustiques rue Cambronne ;
- Les demandes de protections acoustiques de la part des habitations non concernées par le programme acoustique (fin de la rue Cambronne).

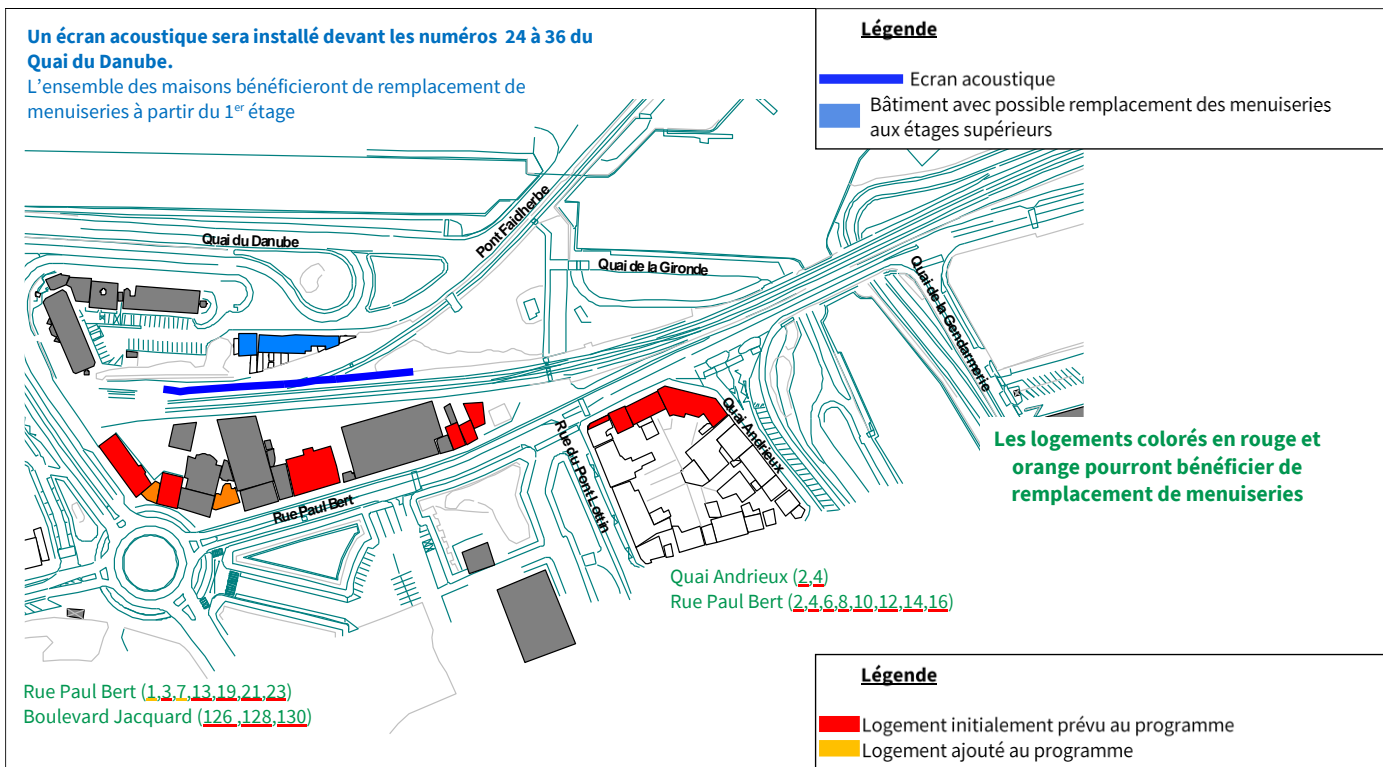
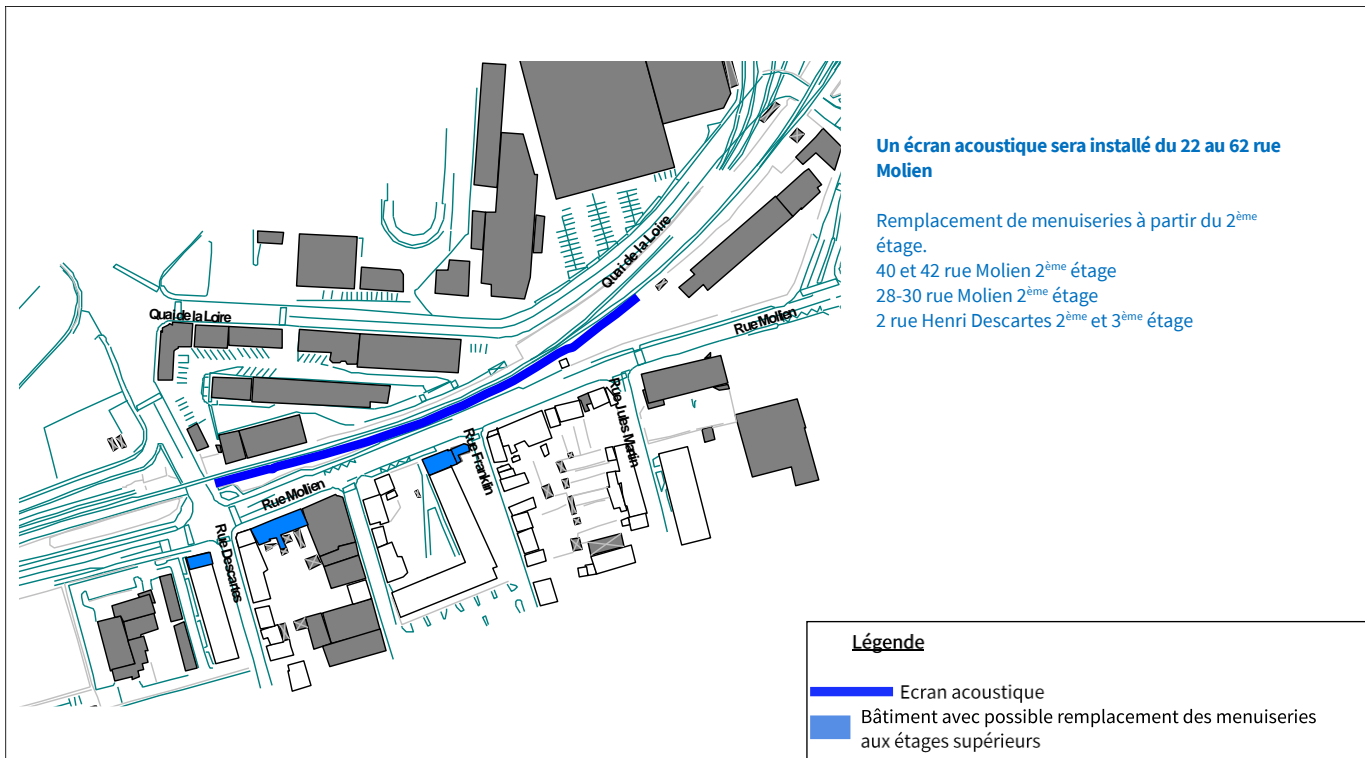
Sur le secteur **Duguay-Trouin**, SNCF Réseau revient sur :

- Le rappel de la part des riverains des gênes actuellement subies lors du passage des trains ;
- La volonté partagée de voir les scénarios alternatifs aboutir ;
- Le fait que la solution du tracé par le Nord semble la plus partagée par les riverains à ce stade des études, notamment par les habitants de la rue de Bitche ;
- Les demandes de précisions sur les changements de menuiseries et leur effet pour les habitations concernées.

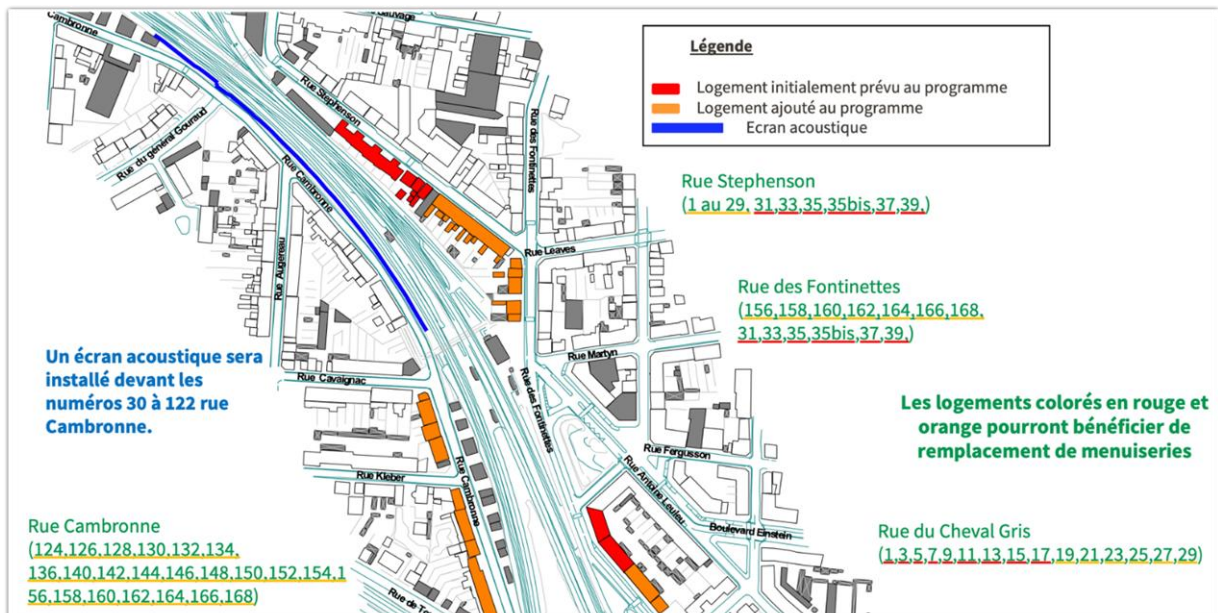
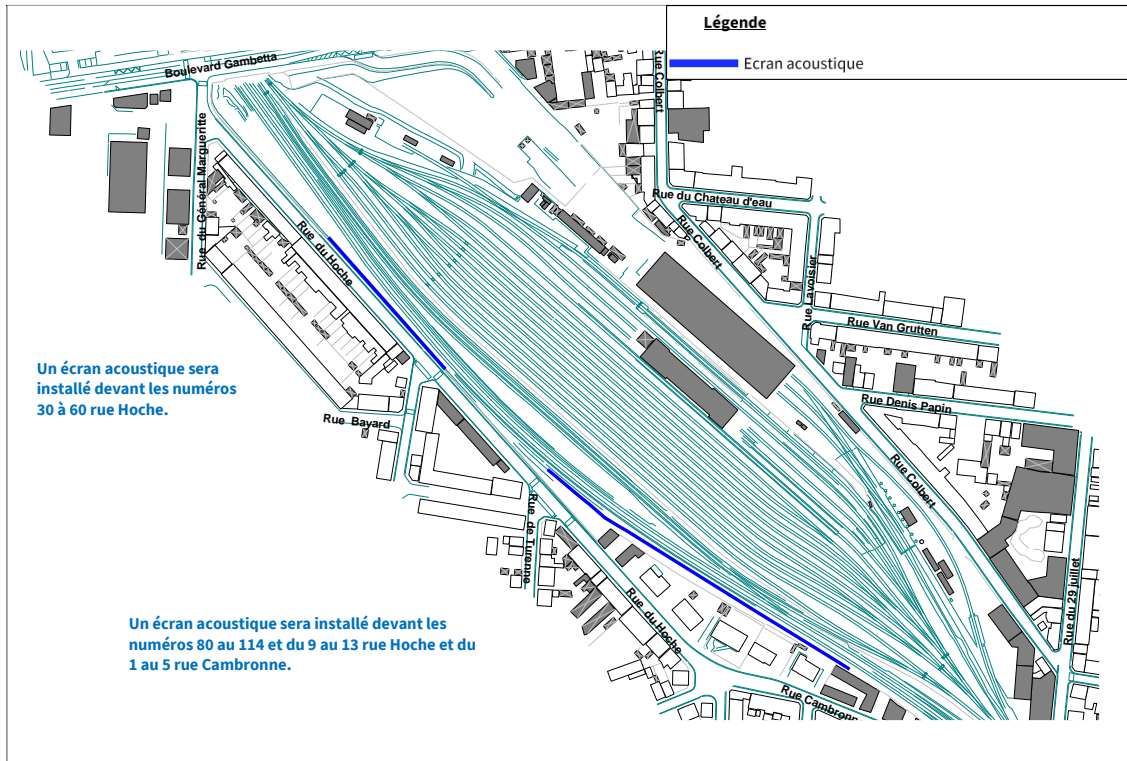
VII. Le programme acoustique retenu pour la poursuite de l'opération

SNCF Réseau présente aux participants les solutions qui, pour donner suite à cette phase d'échange, sont aujourd'hui retenues pour la suite de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais, par secteur.

Sur le secteur de la rue Mollien, SNCF Réseau présente les protections représentées sur les visuels ci-dessous. En ajoutant que les travaux ne permettent pas la conservation de l'alignement d'arbres face au futur mur acoustique rue Mollien, SNCF Réseau s'engage à un travail d'intégration paysagère du mur dans ce secteur.



Sur le secteur du technicentre, SNCF Réseau présente le programme de protection acoustique retenu sur la base des visuels ci-dessous. Il explique notamment que le programme a été adapté suite au dialogue avec les riverains en intégrant au programme des changements de menuiseries supplémentaires. Cela concerne les maisons situées du 124 au 168 rue Cambronne.



Sur le secteur du Duguay-Trouin, SNCF Réseau rappelle que le secteur est particulier car le programme de l'opération (phase 2) reste encore à stabiliser et les impacts seront différents selon le scénario retenu. Il explique que le secteur est néanmoins inclus dans les mesures mises en place dès la phase 1 et est exclusivement concerné par des solutions de remplacements de menuiseries.



VIII. Échanges avec la salle

Un participant demande par écrit des précisions sur les procédures et notamment sur le fait que des études soient encore en cours.

Un autre participant demande si des études d'impact sont également réalisées lorsque l'on réalise une autoroute ferroviaire

SNCF Réseau répond que lorsqu'une autoroute ferroviaire a des incidences sur les infrastructures, comme une modernisation de voie, des études d'impacts sont réalisées, c'est ce qui se passe sur ce projet.

Sur les procédures, SNCF Réseau rappelle qu'elles sont imposées par le code de l'environnement et qu'elles représentent donc des moments de passage obligatoires.

SNCF Réseau ajoute que les phases de procédures sont actuellement menées car il fallait que le programme soit stabilisé afin de les lancer. C'est notamment un impératif pour pouvoir consulter l'autorité environnementale.

Le Président de l'Association des riverains de la voie mère demande si la voie mère sera finalement électrifiée.

SNCF Réseau répond qu'à l'issue de l'opération la voie mère sera bien électrifiée de la gare de Calais ville jusqu'au port. Cela concernera le programme de la phase 2 de l'opération.

M. DEMASSIEUX, insiste sur le fait que cette phase est un temps d'information et non de concertation. Il explique que pour lui il y a plus que de l'inquiétude chez les riverains mais bien du mécontentement. Il rappelle que les riverains sont à l'origine de la solution de passage par UMICORE et également celle du passage par le milieu du technicentre. Il regrette que la solution du technicentre n'ait pas fait l'objet de davantage d'attention et émet des doutes sur l'indépendance vis-à-vis de la SNCF du cabinet d'études qui est intervenu. Il explique que l'abandon de cette décision est unilatéral et n'a pas fait l'objet d'échanges avec les partenaires et financeurs de l'opération. Il regrette également que la solution de passage par la voie de service, qu'il a lui-même proposée lors des échanges n'ait pas été reprise par SNCF Réseau. Il regrette enfin que la solution de pose d'un tapis anti-vibration sur la zone du technicentre n'ait pas été présentée aux partenaires et étudiées davantage, alors que le coût de cette solution est de l'ordre d'environ 1 million d'euros. Il termine en disant que les visuels des murs anti-bruit présentés étaient repoussoirs dans le but de ne pas être soutenus par les riverains. Il ajoute enfin être favorable au développement économique mais pas au prix de la tranquillité et de la qualité de vie des riverains.

M. Emmanuel AGIUS, ajoute qu'il est nécessaire que l'ensemble des acteurs trouvent une solution qui permettent le respect du cadre de vie des riverains et le développement économique du port. Il précise que la majorité actuelle au Conseil régional regrette que la solution du contournement par l'Est n'ait pas été poursuivie par la majorité précédente, car cela aurait solutionné le problème occasionné par le passage des trains en centre-ville de Calais.

SNCF Réseau revient sur le sujet de l'intégration des murs sur le territoire, évoqué dans l'intervention de M. Demassieux. Il précise que les murs posés feront partout l'objet d'une réflexion spécifique pour leur bonne intégration sur le territoire et que les choix esthétiques de finition seront faits dans le dialogue avec les riverains concernés.

L'Etat rappelle que le choix fait en 2019 de scinder le projet en 2 phases permet de travailler dès à présent sur les protections acoustiques des riverains, en avance de phase.

Sur les protections acoustiques l'Etat insiste sur le travail qui est fait en matière de réduction de nuisances à la source (pose de tapis anti-vibrations, suppression des klaxons au PN, réflexions sur le changement de matériels...). L'avis de l'Autorité environnementale viendra éclairer le travail mené par le maître d'ouvrage et rendre un avis sur la prise en compte des impacts générés par le projet. La phase d'enquête publique sera aussi un moment important de recueil des avis sur cette phase 1. Ces points sont partagés entre partenaires et il n'est pas possible de dire que SNCF Réseau impose ses choix aux partenaires financeurs Etat et Région.

Un participant demande s'il existe des possibilités de compresser les délais réglementaires prévus.

L'Etat explique que ces délais sont réglementaires et donc essentiellement incompressibles. Il ajoute que ces procédures sont au bénéfice des habitants et riverains car cela permet de s'exprimer et d'assurer la prise en compte des impacts par le maître d'ouvrage.

M. DEMASSIEUX ajoute que ce qui est demandé dans le secteur du technicentre est que la SNCF intègre dans son projet les tapis anti-vibratiles sur le secteur Cambronne / Hoche avec une rénovation de la voie et une limitation de vitesse sur ce secteur ainsi que l'utilisation de la voie de service. Il prend acte du refus du passage par le centre du technicentre mais demande à ce que ces solutions soient étudiées.

SNCF Réseau explique que la zone du technicentre n'est pas une zone directe du projet mais une zone d'effets indirects de l'opération. Pour poser des tapis anti-vibratiles il est nécessaire de déposer la voie et replacer toutes ces composantes. C'est ce qui est fait sur d'autres parties du projet, dans le cadre du renouvellement de voie prévu par l'opération mais ce n'est pas fait sur le secteur du technicentre qui n'est pas du périmètre du projet.

M. DEMASSIEUX explique qu'il regrette cette position dogmatique, alors qu'il s'agit d'un des secteurs les plus impactés par le projet.

Une participante demande s'il existe des risques liés à la proximité entre les caténaires et les maisons de la rue Duguay-Trouin.

SNCF Réseau précise que les études seront faites dans les étapes à venir mais qu'il existe des règles et normes à respecter en la matière et que cela sera bien-sûr mis en place dans le cadre du projet.

M. GOUVERNEUR, Association de Riverains de la Voie Mère, demande si les menuiseries seront en double ou triple vitrage et interroge SNCF Réseau sur l'isolation possible des murs comme évoqué lors des étapes précédentes. Il regrette que le dossier UMICORE traîne encore et demande pourquoi la DUP n'a pas été lancée depuis 2018. Il demande aussi pourquoi les études préliminaires sur les tracés alternatives sont si longues.

GAMBA, explique que les isolations acoustiques de façades concernent bien les remplacements de menuiseries car c'est par les ouvertures que le bruit se diffuse, l'intervention sur les murs n'est pas utile. Concernant les protections utilisées, il s'agit de double vitrage acoustique. SNCF Réseau ajoute qu'un diagnostic de chaque maison éligible sera effectué afin de voir si des remplacements sont nécessaires.

Sur le sujet des études préliminaires, SNCF Réseau explique que leur durée est importante car elles concernent de nouveaux tracés et cela impose de prendre en compte un nombre important de données : foncier, techniques, réalisation d'ouvrages d'art routiers et fluviaux, environnement, exploitation, etc. Il prend notamment l'exemple des études environnementales qui nécessitent de prendre en compte chaque saison et se déroulent donc sur une année entière. Les délais annoncés sont nécessaires pour pouvoir mener une étude solide qui permettra de faire un choix éclairé sur le scénario à retenir pour la phase 2.

Un riverain interroge SNCF Réseau sur l'isolation des belles-voisines de sa maison et des coffres de volets roulants.

SNCF Réseau explique que si les pièces concernées par ses structures sont des pièces de vie (chambres, cuisines, séjour...) ces parties pourront également être isolées dans le cadre de l'opération après vérification sur place.

En conclusion sur les sujets acoustiques, SNCF Réseau ajoute que sur une opération aujourd'hui estimée à 53 M€, le programme acoustique est de l'ordre de 10 M€ ce qui est une part particulièrement importante de l'opération.

IX. Conclusions de la réunion

En conclusion, **Jean-Philippe PICHET** remercie les participants pour leurs contributions au cours des 4 réunions. Il note la volonté partagée d'avancer rapidement sur les phases opérationnelles de mise en œuvre du projet en agissant pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains. Il explique que SNCF Réseau va à présent présenter aux partenaires financeurs le programme détaillé au cours de cette réunion. SNCF Réseau proposera également que des points d'étape réguliers soient menés pour informer et associer les riverains et le territoire de l'avancée du projet. Un prochain point d'information à la rentrée

de septembre lui paraît être une échéance pertinente. Il termine en rappelant que la phase d'enquête publique se tiendra à l'automne 2021 et que les riverains pourront à nouveau s'exprimer.

Franck DHERSIN, estime que la concertation a été menée du mieux possible. Il se dit conscient que les choses prennent du temps, mais que cela est le sujet de beaucoup de projets d'infrastructure, car les procédures sont encadrées par la loi et les études prennent du temps. Il revient sur le sujet des échanges avec UMICORE en regrettant que l'entreprise n'ait à ce jour pas répondu aux dernières sollicitations de la Région. Il explique qu'il est engagé sur le sujet au titre de ses responsabilités en matière de transport et que cela relève également des enjeux de développement du port qui ne sont pas directement de sa compétence. Il se dit satisfait de l'écoute de SNCF Réseau sur le sujet et souhaite que les choses avancent à présent du mieux possible dans les mois qui viennent. Il termine en affirmant son attachement à la tranquillité des riverains et à la bonne intégration du projet.

Nathalie DARMENDRAIL, remercie tous les participants pour leurs interventions. Elle insiste sur la volonté de SNCF Réseau à travailler dans le dialogue avec les partenaires et le territoire. L'objectif est d'avancer à présent sur les procédures à venir et de revenir régulièrement vers les riverains, par exemple 2 fois par an, pour faire le point sur le dossier. Un prochain rendez-vous à l'automne paraît important. Elle termine en expliquant avoir bien pris note de toutes les remarques faites et que l'équipe de SNCF Réseau est pleinement engagée pour que les choses avancent aujourd'hui rapidement et dans le dialogue.

Emmanuel AGIUS, ajoute qu'il faut selon lui persévérer et essayer de recontacter UMICORE et faire avancer plus rapidement les études sur les tracés alternatifs. Il ajoute qu'il est nécessaire que la ville de Calais soit en contact avec les équipes de SNCF Réseau pour accompagner la bonne mise en œuvre du projet notamment sur les sujets acoustiques sur l'ensemble du parcours. Il termine en mettant en avant la nécessité de mettre en place un dialogue entre les différentes parties, il explique que si ces réunions ont pu être vives, elles sont importantes car elles permettent de garder le contact et que la ville jouera son rôle pour accompagner ces échanges.

Julien LABIT, remercie à son tour l'ensemble de participants et insiste sur l'importance du dialogue dans ce type de projet. Il explique que pour l'Etat le tracé de référence et les deux alternatives sont bien toujours sur la table et seront analysés à la lumière des études en cours. Sur la question de la DUP pour UMICORE, il explique que c'est une procédure longue et qui ne règle pas le sujet dans la mesure où il faudra ensuite mener les procédures d'expropriation pour acquérir le terrain, ce qui ajoute du délai et des risques de contentieux. La voie amiable lui semble donc importante à poursuivre en priorité. Il termine en expliquant que les services

de l'Etat sont très attachés et attentifs à ce que l'on puisse poursuivre le dialogue tout au long du projet en prévoyant possiblement de nouveaux échanges en amont de l'enquête publique.

Jean-Marc PUISSESSEAU, se dit satisfait de l'unanimité qui a été exprimée autour du projet. Il appelle de ses vœux une avancée rapide du sujet avec UMICORE et souhaite que la voie par le nord puisse être entérinée, afin de pouvoir poursuivre le développement du Port de Calais et du territoire.

Simon MAZAJCZYK, remercie les participants pour la qualité des échanges et précise qu'un compte-rendu de la réunion réalisé.