

# Association de Défense des Riverains de la Voie Mère

2021-07A

Calais, le 28 mars 2021

## Responsables Association

M PROBST Jean-Benoît (Président)  
24 quai du Danube 62100 CALAIS.  
[probstjb@gmail.com](mailto:probstjb@gmail.com)

M. GOUVERNEUR J-Pierre (Secrétaire)  
155 rue Duguay-Trouin 62100 CALAIS  
[jeanpierre.gouverneur@sfr.fr](mailto:jeanpierre.gouverneur@sfr.fr)

Site de l'Association : <https://tranquillite-riverains-voie-mere.fr/>

## **Questions au gouvernement relatives au développement du fret ferroviaire au port de Calais, à l'étude du contournement par l'est et à la modernisation de la voie mère**

### **Desserte du port de Calais par une voie ferrée dédiée au fret passant par l'est :**

La justification économique du projet d'extension Calais Port 2015, reposait sur le développement du trafic de fret, notamment ferroviaire, avec le développement du ferroutage et du transport de remorques non accompagnées.

C'est pourquoi, la construction d'une nouvelle voie ferrée de contournement par l'est était prévue (enquête publique de 2012). Mais ce projet n'a pas été porté par les décideurs politiques de l'époque (Etat et Conseil régional).

Le projet d'embranchement ferroviaire vers l'Est, pourtant repris parmi les priorités dans le bilan du débat public, n'était plus qu'une option dans l'enquête publique qui parlait de ce raccordement au conditionnel, peut-être vers 2030.

Pourriez-vous nous indiquer si des études ont été lancées pour la création de cette voie ferrée par l'est, outil essentiel du développement du port de Calais à moyen terme ?

Si tel n'est pas le cas, quand doivent-elles être lancées ?

### **Modernisation de la voie mère :**

De ce fait, le trafic a été reporté sur une ancienne voie ferrée urbaine désaffectée, qui devait faire l'objet d'une rénovation : la «voie mère» Calais Ville-Port de Calais.

Le trafic fret a commencé sur cette voie en 2011 avec le transport de voitures GEFECO (trafic arrêté en 2014 en raison des nombreux désordres sur la voie).

Sans aucune concertation préalable, ni mesure d'impact sur l'environnement, ni travaux d'aménagement conséquents, la première autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou a été lancée en 2016 en présence du ministre des transports de l'époque.

Pourquoi aucune mesure d'impact n'a été réalisée avant le lancement de cette autoroute ferroviaire alors que le code de l'environnement le prévoit expressément ?

A la suite de nombreuses plaintes des riverains, SNCF Réseau a mené une concertation publique du 7 au 31 mai 2018, soit plus de 7 ans après le lancement du fret ferroviaire sur cette voie et plus de 2 ans après le lancement de la première autoroute ferroviaire.

Le projet de modernisation de la Voie Mère de Calais visait, selon l'opérateur, 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 (soit 30 passages) 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.*

La préservation des conditions de vie des riverains était totalement absente de ce projet.

Il faut aussi mentionner nos maisons qui tremblent lors de chaque passage de train, alors qu'SNCF affirme qu'il n'y a pas de normes en matière de vibrations.

Bien qu'aucun aménagement n'ait été réalisé à ce jour malgré les engagements pris à la suite de ces concertations publiques de 2018 (soit pratiquement 3 ans), de nouvelles autorisations de mise en service d'autoroutes ferroviaires continuent d'être délivrées Calais-Le Boulou, Calais-Orbassano, Calais-Macon, Calais-Sète, projet de Calais-Poznan, continuant d'accroître les nuisances pour les riverains.

Comment est-ce possible ? Pouvez-vous fournir les études d'impact réalisées avant le lancement de nouvelles dessertes ?

C'est pourquoi les riverains demandent la réduction du trafic temps que les travaux ne sont pas réalisés. Ils demandent également l'interdiction du trafic de nuit, la réglementation sur le bruit n'étant pas respectée.

Pourriez-vous répondre sur ces demandes ?

### **Mise en œuvre des dispositions du code de l'environnement :**

L'arrêté du 30 Mai 1996 précise les règles et détermine les niveaux sonores d'insonorisation pour les habitations proches des voies existantes, en fonction de leur distance par rapport à la voie.

La largeur étant de moins de 10 m entre les habitations et la voie, l'infrastructure est classée en classe 5.

Le niveau sonore de référence LA<sub>ee</sub> (6 h-22 h) en dB (A) doit être compris entre  $60 < L \leq 65$ .

Le niveau sonore de référence LA<sub>ee</sub> (22 h-6 h) en dB (A) doit être compris entre  $55 < L \leq 60$ .

Dans les rues en U, ce qui est le cas l'isolement minimal D<sub>nAT</sub> des logements classés en catégorie 5 est de 30 dB(A).

Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :

- pour les façades latérales, en effectuant un décalage d'une classe d'isolement.
- pour les façades arrière, en effectuant un décalage de deux classes d'isolement.

Les points noirs :

Ce sont des secteurs particulièrement touchés par le bruit ou le niveau sonore est supérieur à 65 Db(A) le jour et 70 Db(A) la nuit.

Les préfets sont chargés de répertorier ces points noirs. Les conclusions du Grenelle de l'environnement prévoit que dès la fin 2008, l'inventaire des points noirs du bruit devra avoir été révisé.

Le décret n° 2002-867 du 3 Mai 2002 indique que les propriétaires de locaux d'habitation pourront bénéficier de subventions pour les travaux nécessaires à l'isolation.

Le montant maximum des subventions est de 80 % des dépenses subventionnables, c'est-à-dire les opérations de maîtrise d'œuvre et de contrôle acoustique. Ce pourcentage peut être porté à 90% pour les faibles revenus et à 100% pour les bénéficiaires du RMI ou d'allocations équivalentes.

Pourquoi l'Etat n'a pas proposé ces mesures de réduction des nuisances aux riverains de la voie mère alors que l'association de défense des riverains a rencontré le sous-préfet de Calais à plusieurs reprises pour lui exposer les nuisances subies et adressé de nombreux courriers au préfet au secrétaire d'Etat au transport, au ministre de tutelle?

De nouvelles réunions de concertation publiques ont eu lieu début 2021.

Suite à ces réunions les conclusions sont les suivantes sur les 3 secteurs concernés par la modernisation de la voie mère :

### **Entre la gare de Calais-ville et le quai de la Loire :**

Les travaux entérinés sont les mêmes que ceux annoncés en 2018. Pourquoi faut-il une enquête publique qui retarde encore la réalisation des travaux ?

Pouvez vous donner une date précise de réalisation des travaux sur ce secteur qui peut être traité indépendamment des 2 autres ?

### **Quartier Fontinettes/technicentre :**

Bien qu'il y ait 16 voies ferrées dans cette zone du Technicentre et que SNCF réseau emprunte régulièrement une voie plus éloignée des habitations pour le trafic fret, la voie qu'elle a retenue pour le trafic fret, contre l'avis des riverains qui subissent les nuisances, est celle la plus proche des maisons. Les raisons techniques invoquées ne nous satisfont pas et ne nous semblent pas reposer sur des justifications techniques solides.

Pouvez-vous réaliser une nouvelle étude ?

Les riverains de la voie ferrée subissent le bruit et les vibrations. Pourquoi ne peuvent-ils pas bénéficier d'une voie rénovée avec un tapis anti vibratile comme sur les autres secteurs ?

### **Tracé entre le quai de la Loire et le port de Calais :**

Le tracé proposé par SNCF lors de la concertation publique de 2018 empruntait la rue DUGUAY TROUIN où la voie ferrée est colée aux maisons. Pour réaliser l'électrification de la voie prévue par le projet de modernisation, cela nécessitait l'achat de terrain par la SNCF aux riverains.

C'est pourquoi, les riverains ont proposé 2 tracés alternatifs dits UMICORE et tracé Nord.

Le tracé UMICORE réduit l'impact à 4 habitations situées au bout de la rue de BITCHE.

Le tracé Nord permet de relier directement le port sans contourner la zone Industrielle des Dunes et réduit l'impact pour tous les riverains et entreprises situées le long du parcours, mais nécessite la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber une route. Ce tracé permettra également de supprimer l'entretien de la voie sur la zone industrielle.

Ces 2 tracés nécessitent une DUP pour préempter le terrain appartenant à la société UMICORE (terrain qui n'est plus exploité depuis plus de 15 ans).

Pourquoi les études de ces tracés alternatifs qui satisfont toutes les parties (riverains, entreprises, port de Calais) n'ont toujours pas commencé ?

Quand doivent-elles commencer ?

Pourquoi la DUP UMICORE qui a été annoncée n'a toujours pas été lancée alors qu'il faut plus de 5 ans pour ce type de démarche administrative ?

**Faisant suite à un article de la presse Nord Littoral, et suite à un entretien Presse/Umicore, il semblerait que le groupe Umicore soit prêt à discuter avec la Région Hauts de France pour la vente de son terrain. Umicore attend une intervention de la Région. Notre Association a le sentiment que la Région ne souhaite pas avancer dans ce dossier. Y a-t-il des raisons que nous ignorons ? Ci-joint l'article de presse sans modification.**

Pourquoi la SNCF refuse t'elle d'effectuer de simples opérations de réparation des voies qui réduiraient les nuisances pour les riverains (vibration des rails qui se répercutent dans les maisons) et assureraient une meilleure sécurité du transport. Des convois déraillent en effet régulièrement, dernier en date le 17/03/21 au passage à niveau Mollien, ce qui prouve la vétusté et le mauvais entretien des voies.

C'est pourquoi nous demandons :

- Quel est le budget alloué à la réfection courante de cette voie ?
- Le budget annoncé de 53 M€ pour la rénovation complète de la voie mère est-il suffisant. SNCF ne communique aucune étude budgétaire.
- Pourquoi le budget du plan état région 2015/2020 n'a pas été utilisé pour avancer sur ces sujets ?
- Y-aura-t-il un nouveau budget état région et pour quelle durée ?
- Peut-on limiter la vitesse de circulation des trains en attente des travaux de réfection compte tenu de la vétusté des voies et des vibrations que cela engendre ?

### **Questions générales concernant l'ensemble du tracé :**

Quand vont commencer les diagnostics de bruit au domicile des riverains et l'installation des protections acoustiques (double vitrage) ? Pouvez-vous donner un calendrier précis ?

Quand vont être installés les murs anti-bruit ? Pouvez-vous donner un calendrier précis ?

### **Questions complémentaires :**

A titre subsidiaire, suite aux plaintes des riverains et de la mairie de Calais, lors de sa venue à Calais le 7/07/2019, Mr Guillaume PEPY, alors PDG de la SNCF a pris 5 engagements qui devaient être tenus rapidement pour réduire les nuisances subies par les riverains, en attente de la réalisation des travaux de modernisation :

-remplacement de la Locomotive diesel actuelle par une locomotive moins bruyante rail/route comme c'est le cas au Boulou. Le remplacement n'a toujours pas eu lieu. Pourquoi ? Quand ce remplacement de locomotive va-t-il avoir lieu ?

Travaux d'isolation des façades : Mr PEPY a indiqué que l'isolation des fenêtres des logements des riverains devait être rapidement réalisé (double fenêtre), ainsi que l'isolation par 2ème paroi des maisons. Aucune étude n'a encore été lancée à ce jour. Pourquoi ? Quand ces études vont-elles être lancées au logement des riverains ?

Pourquoi l'isolation par 2ème paroi ne fait plus partie du projet alors que le bruit se propage également par les murs ?

Tracé alternatif Umicore : Mr PEPY précise que « ce tracé fait bon sens ». Il a annoncé que la SNCF allait demander à l'Etat et la Région de se positionner sur ce tracé. Aucune étude n'a encore été lancée à ce jour. Pourquoi ? Quand ces études vont-elles être lancées ?

Pourquoi la SNCF met autant de temps et si peu de moyen pour réaliser ses études ?

Mise en place de signalisation lumineuse pour éviter le klaxon d'avertissement des trains sur 2 passages piétons. La signalisation lumineuse devait être posée dans un délai de 12 à 18 mois. Ce n'est toujours pas fait. Pourquoi ? Quand ces signalisations vont-elles être posées ?

Globalement, nous constatons une absence complète des travaux et à un manque de volonté caractérisée pour faire avancer de manière significative les études et travaux. De ce fait, pour préserver les conditions de vie des riverains, Il est nécessaire de bloquer l'augmentation du trafic et de le limiter aux horaires de jour.

Jean-Benoît PROBST  
Président



J-Pierre GOUVERNEUR  
Secrétaire

