

PROJET DE MODERNISATION DE LA VOIE MÈRE DE CALAIS

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

16 SEPTEMBRE 2021

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

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

I. Présentation de la réunion

Simon MAZAJCZYK, invite les participants à s'installer et les remercie de leur présence. Il explique que la réunion est un point d'étape sur l'avancement du projet et expose le déroulé de la séance.

II. Introduction de la réunion

Les intervenants se présentent :

- + Jean-Philippe PICHET, directeur maîtrise d'ouvrage, Direction territoriale Hauts-de-France, SNCF Réseau ;
- + Frédéric LECONTE, responsable du projet, Direction territoriale Hauts-de-France, SNCF Réseau ;
- + Bertrand COMBLE, responsable environnement, Direction territoriale Hauts-de-France, SNCF Réseau ;
- + Emmanuelle BOUDIB, experte acoustique du bureau d'études GAMBA.

SNCF Réseau remercie tous les participants de cette réunion de s'être déplacés et mobilisés, et remercie particulièrement la Ville de Calais pour avoir appuyé l'organisation logistique de cette rencontre.

Il est précisé que lors de cette réunion seront exposées :

- Les différentes phases d'études et de travaux qui ont été réalisées depuis la dernière phase de dialogue tenue en début d'année ;
- Les étapes et travaux qui vont être réalisés dans les prochains mois et prochaines années.

Un temps d'échange entre les riverains et les acteurs du projet est également à l'ordre du jour.

III. Point d'étape sur le projet

SNCF Réseau explique les raisons de la modernisation de la voie mère de Calais. Il s'agit d'accompagner le développement du port de Calais.

Le 9 septembre, une nouvelle partie du port, dans le cadre du projet d'extension « Calais port 2015 », a été inaugurée ; la mise en service est prévue pour le mois d'octobre 2021. L'objectif du projet de modernisation de la voie mère est de desservir efficacement le port par le mode ferroviaire. Les prévisions de trafic fret sont estimées à 30 trains par jour d'ici 2040. SNCF Réseau précise que, si l'échéance semble lointaine, une organisation de projet est nécessaire dès aujourd'hui.

SNCF Réseau précise également que le défi environnemental est au cœur du projet. Le trafic fret est plus vert que le trafic routier : un train sur la voie ferrée de 24 wagons représente 48 camions semi-remorques en moins sur les routes.

Les réunions de concertation menées en 2018 ont abouti à scinder le projet en deux phases en 2019 :

- Phase 1 : la modernisation de la voie mère entre l'arrière gare de Calais-Ville et le début du Quai de la Loire ainsi que la réalisation des mesures acoustiques sur ce linéaire, la zone du Technicentre et la rue Duguay-Trouin.
- Phase 2 : l'aménagement de la voie au-delà du Quai de la Loire, avec l'étude de deux tracés alternatifs, dont les études préliminaires ont débuté en janvier 2021.



Sont représentés sur le plan ci-dessus, les différents tracés et phases évoqués lors de cette présentation :

- En bleu, la zone Technicentre uniquement concernée par des travaux acoustiques puis la portion de linéaire entre Calais-Ville et Quai de la Loire concernée par des travaux acoustiques et par le renouvellement complet des voies.
- Puis, la partie phase 2 qui consiste en l'étude des tracés alternatifs

SNCF Réseau indique que l'opération est financée par l'État et par la Région Hauts-de-France respectivement à hauteur de 81% et 19%, pour un total de 53 millions d'euros. Ces financements sont inscrits dans le cadre du contrat Plan État-Région 2015- 2020, prolongé par avenant jusqu'en 2022.

IV. Avancement de l'opération

SNCF Réseau détaille dans un premier temps le planning général de l'opération.

Concernant la phase 1, SNCF Réseau insiste notamment sur la phase d'enquête publique qui va débuter en novembre 2021. Cette étape est nécessaire et décisive puisqu'elle permettra d'obtenir une déclaration de projet qui est un document obligatoire pour engager les travaux de la phase 1, notamment le remplacement des menuiseries dès 2022, et les travaux proprement ferroviaires dès 2023.

Pour la phase 2, une étude préliminaire est actuellement en cours et les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

PHASE 1

SNCF Réseau rappelle le programme des travaux de modernisation de la voie entre la gare de Calais Ville et le Quai de la Loire. Ces travaux comprennent :

- le renouvellement complet de la voie ferrée (rails, traverses et ballast) ;
- l'aménagement routier du carrefour de la rue Mollien et de la rue Descartes ;
- le renouvellement du pont Mollien ;
- la modernisation des passages à niveau des rues Paul Bert et de Montréal, qui seront bientôt en travaux.

A cela s'ajoute un programme ambitieux pour limiter l'impact de l'opération sur l'environnement avec la mise en place :

- de tapis anti-vibrations
- d'écrans acoustiques
- de nouvelles menuiseries.

Les secteurs concernés par les dispositifs anti-bruit sont les rues situées entre la gare de Calais-ville et le quai de la Loire, ainsi que les rues Duguay-Trouin, Hoche, Cambronne, Stephenson et les Fontinettes.

SNCF Réseau présente ensuite l'avancement des procédures réglementaires qui sont des étapes nécessaires et obligatoires à l'obtention de la déclaration de projet pour pouvoir engager les travaux. Sur ce point, une enquête publique, menée par un.e commissaire enquêteur nommé.e par le Tribunal administratif de Lille, sera organisée au dernier trimestre 2021 et permettra de recueillir l'ensemble des remarques et contributions du public sur la phase 1 du projet. Le/la commissaire enquêteur formulera et produira ensuite un rapport d'enquête publique que SNCF Réseau veillera à prendre en considération dans la suite de l'opération.

SNCF Réseau revient ensuite sur le contenu détaillé du programme des travaux :

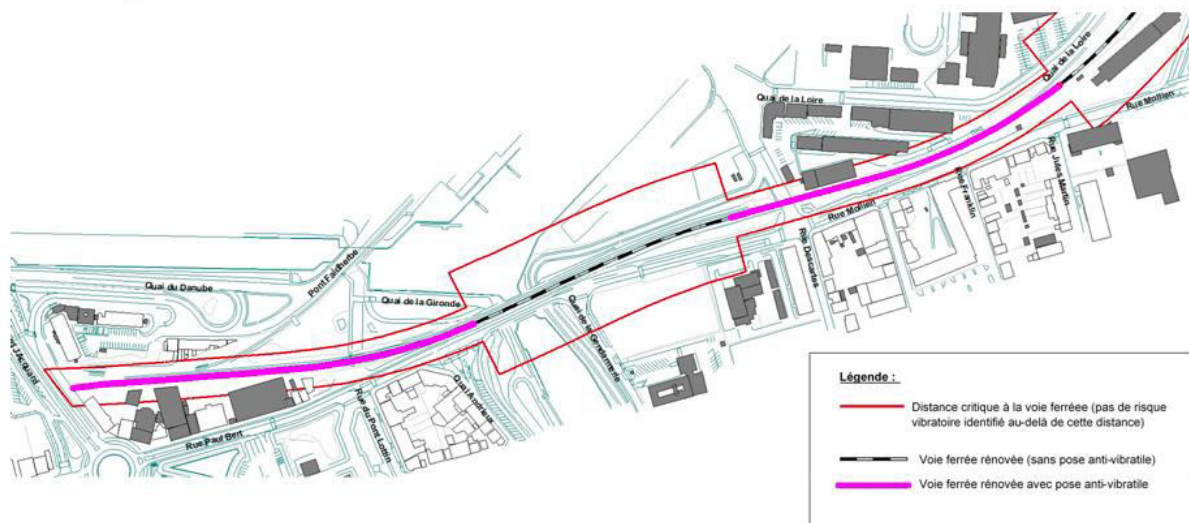
+ Le renouvellement de la voie

SNCF Réseau explique que le linéaire de 920 mètres de voie ferrée située entre la gare de Calais-Ville et le Quai de la Loire sera entièrement rénové (remplacement de toute l'infrastructure ferroviaire : rails, ballast, traverses).

Sur les secteurs en rose (sur l'image ci-dessous), des tapis anti-vibrations seront installés sous la voie représentant un linéaire de 500 mètres.

La zone en rouge permet d'illustrer les ressentis vibratoires avec ou sans tapis. Il est observé que là où la mise en place de tapis est simulée, l'impact vibratoire sera significativement diminué.

En complément, les appareils de voies inutilisés sur le secteur du quai Ouest en arrière gare de Calais-Ville seront supprimés ; cela permettra de réduire les nuisances sonores dans ce secteur lors du passage d'un train.



SNCF Réseau revient également sur l'organisation des travaux qui a été affinée depuis début 2021. Une base arrière située Cour Sernam installée sur du foncier appartenant à SNCF servira de base de stockage. Deux autres secteurs sont prévus comme base vie, un situé également Cour Sernam et l'autre situé Quai Andrieux. La mise en place effective de ces bases vie dépendra du choix qui sera fait par les entreprises retenues pour les travaux.

SNCF Réseau ajoute que la planification des travaux a été anticipée dès 2020 afin d'obtenir les interruptions temporaires de circulations ferroviaires nécessaires aux travaux conformément au processus de programmation travaux interne à l'entreprise. Pour finir, les différentes étapes du planning prévisionnel de ces travaux sont présentées.

+ Le carrefour Mollien / rue Descartes

L'aménagement du carrefour du PN 162 a pour objectif de sécuriser et fluidifier les différentes mobilités sur le carrefour routier tout en permettant l'accroissement du trafic ferroviaire. Ces travaux se feront seulement après le renouvellement de la voie ferrée et sont donc envisagés fin 2024

+ Les travaux sur le pont Mollien

Pour le pont Mollien, les études menées ont mis en avant la pertinence d'un remplacement complet de l'ouvrage plutôt que sa réparation partielle initialement envisagée. Trois raisons ont été énoncées pour expliquer ce choix :

- Une pérennisation de l'ouvrage beaucoup plus longue (environ 100 ans contre 20 ans dans le cas d'une rénovation) ;
- Des travaux moins longs donc moins impactants pour les riverains ;
- Des impacts ferroviaires moins longs : la continuité du trafic fret sera ainsi mieux préservée.

SNCF Réseau détaille l'organisation prévisionnelle des travaux du pont Mollien. Sur ce secteur il s'agit d'une méthodologie particulière, puisque l'ensemble de l'ouvrage va être assemblé sur place sur une aire de préfabrication située au niveau du quai de la Meuse. Il s'agira ensuite de démonter l'ancien pont ferroviaire et d'installer les nouveaux tabliers au cours d'un même week-end par l'utilisation de barges. Ces nouveaux tabliers conserveront l'aspect architectural de l'ouvrage actuel. Ces travaux sont programmés fin 2023. Ils nécessiteront une opération coups de poings pendant quelques jours, au moment de l'installation du nouveau pont, avec arrêt des circulations ferroviaires et routières et aussi pour le trafic fluvial (deux à trois semaines d'interruption).

+ Les passages à niveau (PN) rue Paul Bert (PN 161) et rue Montréal (PN 84)

Les travaux débuteront fin septembre 2021 pour le PN 84 et fin octobre 2021 pour le PN 161. Les travaux consistent à l'installation de feux piétons lumineux et à la mise en place d'un local technique pour abriter les nouveaux équipements ferroviaires. Cette modernisation de la signalisation permettra de supprimer le klaxon des trains, obligatoire à ce jour lors du franchissement de ces PN.

La mise en service des nouvelles installations est prévue en janvier 2022 pour le PN 84 et en avril 2022 pour la PN 161.

+ Les aménagements pour limiter les nuisances sonores

SNCF Réseau rappelle que des écrans acoustiques seront mis en place sur les secteurs identifiés lors de la précédente phase de dialogue, début 2021.

Concernant l'intégration urbaine des écrans acoustiques, SNCF Réseau précise qu'un cabinet d'architectes travaillera sur le sujet. Cette intégration urbaine est caractérisée par :

- le choix et les possibilités de parements pour chacun des écrans ;
- pour la rue Mollien, l'intégration d'un aménagement paysager en lieu et place des arbres actuels situés devant le futur écran acoustique.

SNCF Réseau présente quelques exemples de finitions possibles pour les futurs écrans du projet. SNCF Réseau proposera, en collaboration avec l'architecte, plusieurs options de finition d'écrans afin de les soumettre ensuite à l'avis des riverains lors de réunions de quartier qui seront organisées à l'issue de l'enquête publique. Ces mesures concernent l'ensemble des secteurs qui vont faire l'objet de la réalisation d'un écran acoustique. SNCF Réseau précise ensuite le planning prévisionnel des travaux d'installation des écrans qui s'échelonnent en 2023-2024.



Le cabinet acoustique GAMBA, revient sur la seconde manière de protéger les habitations des nuisances sonores : le changement de menuiseries.

Il explique que 180 logements sont potentiellement concernés par des changements de menuiseries. Pour les identifier, une procédure de diagnostic des logements est en cours. Celle-ci permettra de définir ceux qui sont éligibles au changement de menuiseries. Un premier courrier proposant le diagnostic acoustique a été envoyé à l'ensemble des propriétaires, suivi d'un second en recommandé pour ceux qui n'avaient pas pris contact suite au premier envoi. Au total, 2/3 des propriétaires souhaitent bénéficier d'un diagnostic. À ce jour, une centaine de diagnostics a été réalisée et une grande majorité d'entre eux va aboutir à des travaux de changements de menuiseries.

GAMBA précise ensuite les prochaines étapes prévues d'ici la fin de l'année :

- Poursuite des envois des résultats de diagnostic aux propriétaires et demande d'accord pour réalisation des travaux,
- Poursuite des diagnostics

Après accord des partenaires sur le plan de financement et conventions signées avec les propriétaires, des devis seront proposés à chaque propriétaire. Une fois l'entreprise validée par le propriétaire, les marchés seront passés avec des entreprises locales et les travaux pourront démarrer. Les premiers travaux débuteront après l'obtention de la déclaration de projet et s'étaleront sur une période de 12 à 18 mois.

La phase 2

SNCF Réseau présente l'avancement de la phase 2 du projet. Début 2021, les études préliminaires ont été engagées au sujet des tracés alternatifs Nord et Umicore. Ces études sont complétées par des échanges réguliers entre les services de SNCF Réseau et les services de la Ville, de la Région, de l'Etat et du Port. Ces échanges vont se poursuivre et ont pour objectif de s'assurer de l'exhaustivité des solutions proposées.



Sur le plan ci-dessus sont représentés les tracés actuellement à l'étude. Le tracé rose représente l'actuelle voie mère, les tracés alternatifs apparaissent en vert (Nord) et en jaune (Umicore). Le but de ces tracés est notamment de limiter les impacts pour les riverains en évitant le secteur de la rue Duguay-Trouin.

SNCF Réseau explique que du foncier sera à acquérir pour les travaux de la phase 2 quel que soit le scénario retenu. Elle précise que des discussions sont en cours entre la Région et UMICORE concernant la cession de l'emprise foncière qui serait nécessaire à la réalisation des 2 tracés alternatifs étudiés.

Concernant l'avancement des études, la phase d'acquisition des données est achevée et des analyses sont actuellement en cours :

- Étude technique des tracés
- Étude Faunes, Flores (d'une durée minimale d'un an)
- Analyse des sondages géotechniques réalisés
- Étude de sûreté
- Étude d'exploitation

Trois études complémentaires sont à venir : une étude acoustique, une étude socio-économique et une étude foncière.

Le calendrier prévoit une remise finale de l'étude par SNCF Réseau aux partenaires au dernier trimestre 2022.

V. Échanges avec la salle

+ Les remarques et questions sur le projet dans son ensemble

Le secrétaire de l'Association des riverains de la voie mère souhaite savoir si des représentants de la Région, de l'État et de la municipalité sont présents à la réunion. Il revient également sur le déroulement des travaux acoustiques et demande si les travaux ne pourraient pas d'ores et déjà être engagés avec les propriétaires volontaires.

Les représentants de l'État (DREAL HDF) et de la Région Hauts-de-France (Direction des ports) se signalent dans la salle.

SNCF Réseau répond que les travaux acoustiques ne peuvent pas débuter maintenant car la réglementation interdit d'engager les travaux sans disposer de la déclaration de projet. SNCF Réseau ajoute que les travaux acoustiques pour l'ensemble des logements, dont les propriétaires auront donné leur accord, se dérouleront sur au moins une année.

Le président de l'association des riverains regrette que les travaux n'avancent pas plus rapidement. Il fait remarquer que cela fait plus de dix ans que les habitants subissent les nuisances et attendent des modernisations. Pourtant l'association des riverains a participé à de nombreuses réunions et avait insisté pour que les travaux soient accélérés. De plus, il regrette beaucoup que la phase 2 ne soit qu'en étude préliminaire et que les travaux ne commencent que dans quelques années. Il demande des précisions sur la date de mise en service de la phase 2.

SNCF Réseau indique que pour la phase 2 les études sont en cours donc il est impossible de donner une date de mise en service. Il est nécessaire d'attendre les résultats qui permettront de présenter un planning prévisionnel par tracé. Les résultats finaux de ces études sont prévus pour fin 2022.

Une riveraine demande comment les riverains ont été mis au courant de cette réunion d'information.

SNCF Réseau indique que dès la programmation de la réunion, un boitage de flyers dans les secteurs concernés est réalisé. Il est proposé, si les secteurs actuels ne sont pas assez étendus, de prendre les coordonnées des personnes intéressées et d'inviter plus de riverains aux prochaines réunions.

Monsieur GOUVERNEUR, secrétaire de l'association des riverains de la voie mère, rebondit sur cet élément et remercie SNCF Réseau d'accepter d'échanger avec les riverains tous les 6 mois à l'occasion de réunions. Ce dernier informe la salle que l'enquête publique se déroulera pendant les mois de novembre et de décembre 2021. Enfin, Monsieur Gouverneur demande ce qu'il va se passer pour les propriétaires n'ayant pas répondu au courrier pour les diagnostics acoustiques

Le cabinet Gamba explique que les propriétaires n'ayant pas répondu à date seront recontactés

+ Les remarques et questions concernant le secteur du Technicentre

Une riveraine de la rue Colbert demande pourquoi aucune référence à la rue Colbert n'a été faite dans la présentation de SNCF Réseau et pourquoi aucune mesure de réduction des nuisances n'est présentée au cours de la réunion pour ce secteur.

SNCF Réseau explique que la rue Colbert est une zone qui connaît à la fois des bruits routiers, le bruit des circulations ferroviaires liées au trafic du port et le bruit du Technicentre. Le programme acoustique retenu et présenté aujourd'hui est lié à l'augmentation de la circulation des trains de fret et c'est l'influence de ces circulations sur le territoire qui a été étudiée. La rue Colbert est moins concernée, au sens réglementaire, par les nuisances qu'occasionneront l'augmentation des circulations liées à l'opération. En revanche, pour ce qui relève spécifiquement des nuisances du Technicentre, les responsables ont été présents aux précédentes réunions de concertation et s'étaient engagés à revenir vers les riverains avec des réponses. L'équipe projet informera ses collègues en charge de l'exploitation du Technicentre des remarques faites en séance.

Une riveraine de la rue Cambronne fait remarquer que les trains passent à quelques mètres de sa façade et que si des murs pour absorber les nuisances sonores seront installés aucun tapis anti-vibration ni changement de menuiseries n'est prévu pour son habitation. Elle s'inquiète de la perte de luminosité chez elle et insiste sur le fait que la voie ferrée se situe exactement à la même hauteur que sa maison et non en contre-bas (comme pour la rue Hoche) et que par conséquent, les nuisances causées par le trafic ferroviaire sont plus importantes. Elle s'interroge alors sur la pertinence des écrans de protection et sur les mesures pour réduire les vibrations.

Enfin, elle s'interroge sur la façon dont les murs vont être choisis au regard du petit nombre de participants présents aux réunions publiques qui ont été organisées au cours des derniers mois. Elle demande également à SNCF Réseau si tous les murs se valent.

SNCF Réseau explique que les études montrent que les écrans de protection acoustique protègent mieux que les remplacements de menuiseries, c'est un constat qui a d'ailleurs été rappelé par l'Autorité environnementale lors de sa visite à Calais début septembre. Ce choix a donc été fait pour une meilleure protection des riverains. Les études acoustiques menées montrent que les murs sont suffisants pour diminuer le bruit de façon substantielle et que le remplacement de menuiserie en supplément ne se justifie pas. De manière exceptionnelle, les murs peuvent ne pas suffire à protéger les étages supérieurs des habitations, dans ce cas précis un remplacement de menuiserie est fait.

SNCF Réseau indique au sujet des vibrations qu'il n'est pas prévu de poser des tapis anti-vibratiles sur le secteur Technicentre car la voie n'est pas régénérée dans le cadre du projet. SNCF Réseau indique que ce dispositif pourrait être étudié lors de futurs travaux de régénération complète de cette voie, mais cela ne peut pas être à la même échéance que le projet.

SNCF Réseau conclut en expliquant que le choix esthétique des murs se fera au travers de réunions de quartier qui seront organisées au 1^{er} trimestre 2022 pour présenter les propositions de l'architecte. Le choix se fera avec les personnes qui seront présentes, même si elles sont peu nombreuses.

Monsieur DEMASSIEUX regrette que SNCF Réseau mette en place une rénovation de la voie mère, importante pour l'économie calaisienne, sans introduire des tapis anti-vibration au niveau des voies principales de la zone technicentre. Il estime que SNCF Réseau « mégote » pour 800 mètres sous prétexte que la rénovation des voies ferrées sur ce secteur a été faite il y a quelques années. À cette époque, il explique qu'il était déjà question de Calais Port 2015, qu'une erreur a donc été commise et qu'elle doit être réparée. Ce sujet s'ajoute à l'abandon du projet de contournement Est.

SNCF Réseau rappelle que le sujet du contournement Est ne relève pas de ses compétences mais de celle de l'Etat au titre de l'aménagement du territoire.

Il est rappelé que la mise en place des tapis antivibratoires n'est pas automatique lors des renouvellements de voies. Aujourd'hui dans le cadre de l'opération présentée, la pose de tapis ne concerne que les portions qui auraient été identifiés dans l'étude vibratoire menée par SNCF Réseau et qui font l'objet d'un renouvellement de voie, ce qui n'est pas le cas du secteur du technicentre.

Un riverain de la rue Hoche ne souhaite pas avoir de mur devant chez lui, il s'inquiète de la perte de vue depuis son habitation et explique son désaccord. Il demande pourquoi il a été décidé qu'un mur soit installé rue Hoche et non pas de nouvelles menuiseries par exemple.

SNCF Réseau remarque qu'il est difficile de mettre tout le monde d'accord sur le choix de protection, écrans ou remplacements de menuiseries. Il est précisé que SNCF Réseau a été amené à proposer des choix aux partenaires du projet, notamment à l'issue la phase de dialogue avec les riverains qui s'est tenue en janvier et février 2021. Concernant les étages, à l'exception de quelques cas particuliers, le mur les protège aussi, car géométriquement la hauteur du mur est fonction des étages à protéger à proximité. Quand cela n'est pas le cas, des changements de menuiseries s'imposent pour les étages non protégés.

Monsieur DEMASSIEUX indique que SNCF Réseau n'avait pas prévu le passage UMICORE, ni le passage par le Nord et que c'est lui qui l'a proposé lors des réunions de concertation de 2018. Il fait une autre proposition au travers d'une présentation qu'il diffuse, il s'agit de 2 solutions alternatives faisant passer les circulations fret au centre du Technicentre ou par la voie de service. Il regrette que le facteur humain soit laissé de côté, et que les demandes « soient balayées ».

SNCF Réseau explique que les solutions proposées présentent des difficultés d'exploitation au niveau de l'entrée et la sortie du Technicentre : l'entrée rapide n'est pas possible en termes de courbure. Réduire la vitesse de la ligne ne peut être une solution, car les nuisances sonores seraient d'autant plus longues et prononcées pour les riverains.

Par ailleurs, SNCF Réseau précise que l'étude des solutions alternatives proposées pour traverser le Technicentre ont été étudiées dans le cadre d'une étude indépendante réalisée en 2019 et présentée à la Ville, aux partenaires et à l'association début 2020. Cette étude a notamment démontré les impacts négatifs sur l'exploitation du Technicentre et de la gare de Calais-ville de plusieurs scénarios alternatifs, dont les 2 présentés par M. DEMASSIEUX.

Une riveraine demande de préciser le rapport entre la hauteur des murs de protection et proximité de l'habitation par rapport aux rails. Elle demande également si les murs ne provoquent pas un effet d'échos avec les passages des voitures côté rue.

SNCF Réseau précise que les écrans absorbent les bruits des deux côtés, circulations ferroviaires et routières confondues. La hauteur du mur est calculée en fonction de la hauteur de la maison et de la surface à protéger, tous les murs ne seront donc pas de la même hauteur.

Un riverain de la rue Stephenson regrette qu'une infrastructure comme le Technicentre soit installée en plein centre-ville. Il propose de déménager le Technicentre vers un autre secteur, le secteur Frethun et soumet l'idée que la Région soit à l'initiative de ce projet de déplacement.

Monsieur DEMASSIEUX explique que le Technicentre a deux fonctions, une fonction de nettoyage et une fonction de stockage. Il demande alors pourquoi il n'est pas possible de délocaliser les fonctions de stockage du Technicentre, même partiellement, et demande à SNCF Réseau de fournir les chiffres d'activités et des circulations au niveau de la zone qui du Technicentre.

Il est expliqué que ce sujet est un sujet propre à l'opérateur ferroviaire qu'est SNCF Voyageurs et qu'une telle proposition d'aménagement ne relève ni du projet ni directement de SNCF Réseau.

Un habitant de la rue Augereau, se questionne sur le choix des habitations concernées par les mesures de protection et demande si les murs acoustiques bénéficieront aussi pour les autres rues des secteurs concernés.

SNCF Réseau explique que les murs, contrairement aux remplacements de menuiseries, présentent l'avantage de bénéficier à l'ensemble du secteur.

Un riverain interroge SNCF Réseau sur les études menées à propos de la mise en place d'une locomotive rail-route. Il demande par ailleurs s'il est possible de contacter les exploitants des voies ferrées pour éviter que les chauffeurs abusent du klaxon.

SNCF Réseau explique, en ce qui concerne les klaxons, que ces informations seront transmises aux exploitants pour les inciter à respecter au maximum la tranquillité des riverains tout en préservant l'aspect sécuritaire et obligatoire lors de l'approche de passages à niveau piétons, en attendant leur modernisation. SNCF Réseau ajoute que l'utilisation d'un appareil rail-route est aujourd'hui encore à l'étude mais présente des fortes difficultés en termes d'exploitation en gare de Calais-Ville.

Un riverain de la rue Cambronne, trésorier de l'association des riverains de la voie mère, indique que des riverains ont remonté des nuisances au niveau de la réception de la télévision. Les gros convois perturberaient cette réception. Aussi, il demande s'il est possible qu'il y ait un engagement des acteurs du projet pour la mise en place de tapis anti-vibrations sur le secteur du Technicentre au cours d'une prochaine opération de renouvellement de voie. Enfin, il demande s'il y a des mesures particulières prises dans le projet par rapport à la montée progressive des eaux liée au réchauffement climatique.

SNCF Réseau prend en considération cette observation et propose qu'il lui soit transmis une liste des adresses concernées par ce problème de réception de la télévision. En termes d'électromagnétisme, des études ont été réalisées et les résultats ne faisaient pas remonter de problème à ce sujet.

SNCF Réseau confirme que la pose de tapis anti-vibrations pourrait être intégrée à plus long terme au cours d'une opération de renouvellement complet de la voie.

Enfin, SNCF Réseau précise que la montée des eaux est prise en compte dans les études mais ne contraint pas aujourd'hui la mise en œuvre du projet.

Monsieur DEMASSIEUX demande si SNCF Réseau est tout à fait transparent avec les riverains et s'il possible de savoir combien coûte un kilomètre de voie nouvelle avec pose de tapis anti-vibration.

SNCF Réseau confirme sa transparence et explique qu'elle se manifeste notamment par la tenue de ces réunions d'étape. Toutefois il n'est pas possible de donner un chiffre sur ce renouvellement au cours de cette réunion car cela nécessiterait une étude précise.

Enfin, il est rappelé que sur les 53 millions d'euros du projet, les mesures de protection représentent 10 millions d'euros, ce qui est une part considérable et témoigne de l'ambition du programme de protections acoustiques.

+ Les remarques et questions concernant le secteur Mollien / Quai du Danube

Le président de l'association des riverains s'interroge sur la pertinence du changement de menuiserie si toutes les pièces de la maison ne sont pas équipées et remet en doute l'efficacité de ces mesures.

SNCF Réseau explique qu'il y a des particularités Quai du Danube : les premiers étages seront protégés par le mur et le dernier étage par les menuiseries. Elle rappelle que les travaux, qui s'inscrivent dans un cadre réglementaire, concernent les pièces de vie : chambre, salon, cuisine, salle à manger.

Monsieur DEMASSIEUX demande des précisions sur les surcoûts liés au changement complet du pont Mollien et la manière dont ils vont peser sur l'opération.

SNCF Réseau précise qu'une partie du coût des travaux relative au remplacement du pont Mollien sera prise en charge par SNCF Réseau et n'impacte donc pas le financement du projet.

+ Les remarques et questions concernant le secteur Duguay-Trouin

Une riveraine de la rue Duguay-Trouin demande des précisions sur les impacts acoustiques. Elle demande également si des compensations sont prévues pour les éventuelles pertes de valeur des habitations concernées. Elle dit regretter que le côté « humain » ait été oublié dans la conception du projet.

GAMBA explique que lors des diagnostics, sur la base de l'isolement actuel, des préconisations avec un produit plus performant permettent de donner des chiffres précis du gain possible en matière de protection acoustique.

SNCF Réseau rappelle qu'initialement des écrans acoustiques étaient prévus, mais que la recomposition du projet avec l'étude de scénarios alternatifs n'impactant pas le secteur Duguay-Trouin a engendré une modification du programme. SNCF Réseau a souhaité protéger dès à présent les habitations concernées par l'opération, même si elles pourraient ne plus subir aucune nuisance avec la phase 2 du projet.

SNCF Réseau indique qu'il n'est pas prévu la mise en œuvre de compensations financières relatives aux éventuelles pertes de valeur d'un bien immobilier.

Un riverain de la rue Duguay-Trouin, souhaite comprendre ce qu'il y a dans la balance financière à propos des tracés alternatifs. Il demande des précisions sur le coût et la consistance du projet initial sur la partie concernée par la phase 2.

SNCF Réseau, explique que le coût global de l'opération est de 53 M€. Si le tracé initial est retenu, les travaux prévus consisteront à la régénération complète de la ligne et son électrification. Des tapis anti-vibration seront alors installés. En cas de scénarios alternatifs, comme identifié lors de la phase d'étude de faisabilité, des surcoûts sont à prévoir : cela fait partie de l'étude et sera présenté aux partenaires de façon détaillée.

VI. Conclusion

SNCF Réseau conclut la réunion en remerciant l'ensemble des participants et en partageant les prochains rendez-vous :

- ENQUÊTE PUBLIQUE : Un nouveau temps d'expression pour les riverains et acteurs du territoire envisagé entre novembre et décembre 2021 (sous réserve de la validation du commissaire enquêteur qui sera nommé par le Tribunal administratif)
- RÉUNIONS DE QUARTIER sur l'intégration des écrans acoustiques – Janvier-Février 2022 (dates à fixer)
- PROCHAINE RÉUNION D'ÉTAPE : Mars-Avril 2022 (date à fixer)