

# PROJET DE MODERNISATION DE LA VOIE MÈRE DE CALAIS

## COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

26 avril 2022 – Salle Paul CARON

---

Retrouvez sur le site internet du projet : [www.sncf-reseau.com/voie-mere-calais](http://www.sncf-reseau.com/voie-mere-calais)

- Le diaporama présenté lors de cette 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
- 

## Introduction

**Emmanuel AGIUS, premier adjoint au maire de la Ville de Calais**, remercie SNCF Réseau pour l'organisation de cette réunion. Il rappelle que la Ville de Calais est depuis le début du projet aux côtés des riverains et a aidé à la création de l'association des riverains pour préserver le cadre de vie et la tranquillité de leur quotidien. Monsieur AGIUS indique que plusieurs choses ont déjà été obtenues, notamment le découpage des travaux en deux phases, avec une priorisation accordée aux travaux de la première phase et à l'automatisation des passages à niveaux piétons de la rue de Montréal et de la rue Paul Bert. Ensuite, la réalisation des murs antibruit a été actée, tout comme la protection des façades des habitations situées le long des voies ferrées. Il souhaite que l'avis des riverains soit entendu et pris en compte, c'est le but de ces réunions. Il s'agit de trouver un équilibre entre le développement du port que la Ville de Calais soutient fortement et le confort ainsi que le cadre de vie des riverains.

**Simon MAZAJCZYK, Agence Eker, animateur de la réunion**, présente le cadre de la réunion d'information en rappelant qu'elle s'inscrit dans une démarche de dialogue territorial et d'information du public mise en place par SNCF Réseau. Deux réunions sectorielles concernant les écrans anti-bruit ont précédé la tenue de cette réunion transverse sur le projet. Il présente l'organisation de la réunion, articulée entre temps de présentation et temps d'échanges, et les intervenants présents :

- Jean-Philippe PICHET, directeur maîtrise d'ouvrage, SNCF Réseau.
- Frédéric LECONTE, responsable du projet, SNCF Réseau.
- Bertrand COMBLE, responsable environnement, SNCF Réseau.
- Emmanuelle BOUDIB, experte acoustique du bureau d'études Gamba.

## Rappel des grandes lignes du projet

SNCF Réseau rappelle les trois objectifs de l'opération de modernisation de la voie mère du port de Calais :

- Accompagner le développement du port de Calais, notamment à la suite de la mise en service de son extension.
- Offrir une capacité d'accueil du trafic fret attendu dans le cadre du développement du port.
- Favoriser un mode de transport écologique et économique grâce à un important report modal pour le transport des marchandises, permis par ce projet. En effet, la voie mère de Calais sera dimensionnée pour pouvoir accueillir une quinzaine d'allers-retours par jour d'ici 2040. Ce trafic, représente environ 1500 camions semi-remorque évités sur les routes de Calais.

SNCF Réseau rappelle les différentes phases du projet :

- **La phase 1** de la gare de Calais ville jusqu'au début du quai de la Loire où s'effectueront la régénération de la voie et la mise en place d'écrans anti-bruit. Des écrans anti-bruit seront également réalisés au niveau du secteur du technicentre.
- **La phase 2** correspond aux tracés alternatifs par rapport au tracé de référence initialement présenté (un tracé par le nord et un tracé par le site Umicore). Ces tracés sont en cours d'étude.



## Le financement de l'opération

SNCF Réseau rappelle que l'opération est inscrite au Contrat de Plan État Région 2015- 2022 pour un montant d'environ 53 millions d'euros, 81% sont pris en charge par l'État et 19% par la Région Hauts-de-France.

## Les principales étapes

SNCF Réseau rappelle que depuis 2018, plusieurs phases de concertation et procédures réglementaires ont été organisées et ont abouti à l'enquête publique qui s'est achevée l'année dernière. Celle-ci a permis d'obtenir une déclaration de projet qui permet le lancement des travaux de la phase 1. Ces procédures réglementaires se sont tenues en parallèle du travail d'études techniques.

Sur la phase 2, les études des tracés alternatifs sont en cours de réalisation et les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

## Point d'avancement sur la phase 1

### Enquête publique et déclaration de projet

SNCF Réseau précise que l'enquête publique s'est tenue en fin d'année 2021. Elle s'est faite sous le contrôle d'un commissaire enquêteur indépendant, Monsieur LEROY. 32 contributions ont été compilées par le commissaire enquêteur, elles ont été enregistrées et transmises à SNCF Réseau. Elles ont servi de pièces au commissaire enquêteur pour rédiger ses conclusions. Ces contributions peuvent être regroupées en quatre thématiques :

- Le sujet acoustique et les mesures pour y répondre.
- Le sujet des vibrations et les conséquences sur les habitations.
- Le sujet des études d'impacts pour répondre aux objectifs de réduction des nuisances.
- Le sujet de l'opportunité du projet de modernisation.

SNCF Réseau a apporté dans un mémoire en réponse à ces conclusions, des éclairages sur chacune des contributions émises.

Compte tenu de ses différentes contributions et des réponses apportées par SNCF Réseau, le commissaire a émis un avis favorable, sans réserve, pour la poursuite du projet. Il a formulé trois recommandations au maître d'ouvrage :

- La mise en place d'un suivi des travaux et des mesures acoustiques afin de vérifier l'efficacité des différents dispositifs mis en œuvre. Pour cela il a été recommandé d'élargir les nombres de pièces concernées par les changements de menuiseries, de veiller à la vitesse des trains et enfin de veiller à la suppression des klaxons.
- La mise en œuvre des mesures de vérification post travaux des dispositifs vibratoires mis en œuvre pour évaluer leur efficacité, la mise en œuvre de mesures vibratoires sur le secteur du technicentre afin de vérifier qu'il n'y a pas d'évolutions par rapport à l'étude vibratoire initiale, , prendre en compte la possibilité d'ajouter plus tard des tapis anti-vibratiles dans les futures phases de régénération de la voie pour le secteur technicentre.
- La poursuite du dialogue avec le territoire et les riverains (réunions périodiques).

SNCF Réseau précise qu'au-delà de l'avis favorable sans réserve du commissaire enquêteur, SNCF Réseau a souhaité prendre en considération les remarques des riverains émises lors des différentes réunions publiques et durant cette enquête publique. Pour ce faire, SNCF Réseau s'est donc engagé à mettre en place des mesures complémentaires dans le cadre de l'opération :

- L'ajout de pièces dans le programme de remplacement de menuiseries comme les buanderies et les dressings par exemple, non éligibles initialement. Toutes les pièces, sauf les pièces d'eau, donnant sur la façade exposée sont désormais éligibles.
- Réaliser des mesures de contrôle acoustique et vibratoire sur l'ensemble des dispositifs mis en œuvre dans le but de réduire ces nuisances. Mesures qui seront également menées sur le secteur du technicentre.

- Supprimer les klaxons des trains aux passages à niveau 84 et 161 pour éviter les nuisances sonores. Ces passages à niveau seront ainsi modernisés afin d'être équipés d'une nouvelle signalisation lumineuse.
- Maintenir de manière régulière le dialogue local et l'information du territoire.

SNCF Réseau explique que la déclaration de projet émise au mois de mars donne aujourd'hui la capacité à SNCF Réseau d'engager l'ensemble des travaux de la phase 1.

### Les travaux de voies

SNCF Réseau présente les travaux de renouvellement complet de la voie. Ces travaux concernent la portion de voies située entre la gare Calais Ville et le passage à niveau n°163, soit sur 1 kilomètre de voie ferrée. Le renouvellement complet sera effectué sur ce secteur par remplacement de toutes les pièces de l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire le changement de la plateforme, des traverses, du ballast et des rails. Sur ce linéaire, la pose de tapis anti-vibratile est également prévue (cela représente 5000 m<sup>2</sup> de protections ajoutées sous la voie). Enfin, sur ce secteur, SNCF Réseau va procéder au démontage d'une partie de la voie ferrée du Quai Ouest qui n'est plus utilisée et qui est aujourd'hui source de nuisances.

Le planning travaux prévu pour la modernisation des voies :



### Les travaux du Pont Mollien

SNCF Réseau poursuit avec les travaux situés sur le secteur du pont Mollien. Ce pont est composé de deux parties, une partie ferroviaire et une partie routière. L'opération consiste à supprimer l'ouvrage ferroviaire existant et à le remplacer par deux tabliers métalliques complètement neufs qui respectent l'aspect architectural actuel de l'ouvrage comme demandé par l'Architecte des Bâtiments de France. Pour l'ouvrage, tout sera préfabriqué en usine et assemblé ensuite sur le Quai de la Meuse. La pose est prévue au travers d'une opération dite « coup de poing », les équipes disposant de 90 heures pour réaliser l'installation, entre le 28 octobre et le 1<sup>er</sup> novembre 2023.

Le planning des travaux est le suivant :



### Les travaux sur les passages à niveau 84 et 161

SNCF Réseau rappelle que les travaux sur ces deux passages à niveau sont réalisés dans le but de permettre leur modernisation et éviter les nuisances sonores. Aujourd'hui, à chaque passage de train le conducteur se signale par un coup de klaxon, ce qui représente une réelle nuisance en secteur urbain.

Les travaux permettront la mise en place de dispositifs lumineux pour éviter les klaxons. La mise en service du passage à niveau de la rue de Montréal (PN84) a été réalisée le 30 avril 2022 et est prévue à l'été 2022 pour le passage à niveau de la rue Paul Bert (PN161).

Il est rappelé la nécessaire vigilance lors de la traversée future de ces PN, de nouvelles habitudes étant à prendre, car les trains ne se signaleront plus au niveau sonore.

## Échanges et questions

Monsieur DEMASSIEUX souhaite revenir sur les recommandations et l'avis rédigé par le commissaire enquêteur. Il met en avant le fait qu'à la page 12 du rapport du commissaire, un plan d'impact vibratoire représentant la distance critique du risque pour les rues Hoche, Cambronne et la rue du Cheval gris a été recommandé mais n'a pas été pris en compte par SNCF Réseau. Un deuxième point à la page 17 est présenté comme problématique par Monsieur DEMASSIEUX. Parmi les recommandations, un suivi particulier des travaux antivibratoires dans le secteur où les tapis n'existent pas est à privilégier. Il s'agit de vérifier s'il n'y a pas eu d'aggravation du phénomène pour le technicentre. Le commissaire enquêteur recommande alors la pose de tapis dans le secteur, soit dans le cadre des travaux qui vont être réalisés, soit dans le cadre d'autres opérations. Il regrette que SNCF Réseau indique que ça ne sera pas le cas, en argumentant que les voies du secteur ont déjà été rénovées. Il souligne l'impact pour les habitants qui fait suite à une erreur à l'époque de SNCF Réseau.

Monsieur DEMASSIEUX insiste ensuite sur le fait que l'avis de l'Autorité environnementale (AE) n'apparaît pas dans les documents présentés en réunion. Pourtant cette autorité a selon lui indiqué en septembre 2021 que les dommages aux structures causés par les vibrations sont à noter lors des dépassements notables des seuils vibratoires pour les habitations situées à une distance inférieure ou égale de 25 mètres des voies. Au-delà, les perturbations sont inacceptables selon l'AE. Enfin, cette dernière recommande de poursuivre l'information des riverains et de passer des conventions

individuelles avec eux, il note qu'aucune concertation personnelle particulière n'a été mise en place avec les riverains.

En conclusion, monsieur DEMASSIEUX demande pourquoi il n'y a pas eu de prise de contact avec les riverains de la part de SNCF Réseau, une démarche pourtant voulue depuis le début par des riverains. Il termine son intervention en précisant que l'Autorité environnementale recommandait également de préciser les modalités retenues pour éviter les vibrations et de privilégier l'évitement des nuisances par l'étude des tracés alternatifs.

SNCF Réseau indique que l'Autorité environnementale s'est déplacée sur le site pour évaluer le projet. L'AE a émis un avis auquel SNCF Réseau a répondu avec la rédaction d'un mémoire dans lequel les recommandations ont été prises en compte. Cela a fourni une aide importante pour élargir les programmes de réponse, notamment pour les mesures et les pièces complémentaires pour les menuiseries.

En ce qui concerne la question des vibrations, la mise en place de tapis anti-vibratiles se fait uniquement sur les secteurs où des travaux de voies sont programmés. En effet, la mise en place de tapis nécessite de déposer l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire au préalable et pose des contraintes pour l'exploitation des voies, les choix ont été faits à l'époque en fonction de ces critères. Aujourd'hui, si les voies et les ballasts ne sont pas renouvelés, la pose de tapis anti-vibratiles n'est pas envisagée.

SNCF Réseau précise que sur le secteur technicentre, une nouvelle campagne de mesures a été actée pour justement vérifier l'évolution du sujet vibratoire sur ce secteur.

Un habitant de la rue Stephenson, souhaite avoir accès aux documents indiquant les limitations de vitesse des trains pour pouvoir contrôler lui-même depuis chez lui, les vitesses. Il ne comprend pas pourquoi certains trains vont beaucoup plus vite que les autres, surtout la nuit. Il souhaite avoir les informations exactes sur les normes de vitesse.

Sur ce sujet, SNCF Réseau indique que les vitesses sont définies au référentiel de voie, des règles de vitesse maximale sont donc à respecter par l'ensemble des trains. Cette vitesse maximale reprise au référentiel sera partagée aux participants pour donner suite à la demande faite en séance.

**Post-réunion** : pour répondre à la demande, la vitesse maximale sur les voies principales le long du technicentre est de 100 km/h pour tous les trains (voyageurs, y compris TGV, et Fret), avec une limite maximum de vitesse pour les train de fret liée à leur composition à 90 km/h.

SNCF Réseau complète en indiquant que dans chaque train, un système embarqué est installé, celui-ci empêchant les trains de dépasser les vitesses requises. Il est donc possible que certains trains circulent à des vitesses plus réduites par rapport à la limite de vitesse autorisée, mais pas au-delà.

Une habitante de la rue Cambronne s'interroge sur les études réalisées. Elle indique que sa maison se situe à 10 mètres des voies et qu'aucune personne n'est passée chez elle pour faire des relevés et constater des nuisances. Elle ajoute qu'un mur anti-bruit de 4 mètres ne représente pas une réponse suffisante, notamment pour les vibrations et pose d'éventuels problèmes de clarté bien que des parties transparentes sur le mur soient envisagées. Elle doute de l'esthétisme.

SNCF Réseau précise que les études techniques ont été réalisées en 2016 et 2017, les études ont été faites au niveau des voies ferrées et non au niveau des habitations, c'est pourquoi personne n'est intervenu dans les habitations. Enfin, il rappelle que la partie de mise en place des tapis anti-vibratiles est possible uniquement sur les secteurs en régénération.

Les contrôles présentés précédemment seront réalisés à l'issue des travaux et seront élargis au secteur du technicentre.

Un habitant au 5 rue Cambronne indique que dans sa cour, un appareil pour évaluer les nuisances sonores a été installé, mais s'étonne fortement que le jour précis de l'étude, il y ait eu aussi peu de passage de trains.

SNCF Réseau confirme que les études sont disponibles en ligne. Lors de ces études, le nombre de passage de train a été pris en compte et la qualité du terrain également. Les relevés permettent surtout de caractériser le site et le terrain afin de modéliser l'environnement sonore du secteur.

Monsieur DEMASSIEUX revient sur son interrogation et demande ce qu'il en est de l'avis du commissaire enquêteur et souhaite une réponse précise. Il questionne notamment son indépendance vis-à-vis de SNCF Réseau. Il explique qu'un plan de l'impact vibratoire des conséquences critiques aurait été souhaité par l'AE et demande ce qu'il en est, et si SNCF Réseau a l'intention de le faire. Il ajoute que depuis 4 ans, les habitants attendent des réponses claires, il réclame un plan antivibratoire adapté. Monsieur DEMASSIEUX souhaite enfin connaître l'horizon des futurs travaux prévus sur les secteurs qui ne sont pas concernés par le projet de modernisation de la voie mère. Il souhaite aussi avoir la réponse de SNCF Réseau pour la distance critique des risques de vibration.

SNCF Réseau rappelle que le commissaire enquêteur a été nommé par le tribunal administratif sur demande du préfet. Il s'agit d'une personnalité indépendante de SNCF Réseau, et SNCF Réseau n'interfère pas dans la désignation.

SNCF Réseau explique que la régénération de la voie ferrée permet la mise en place de tapis anti-vibratiles afin de répondre à une attente du territoire, bien que ces dispositifs ne soient pas requis réglementairement. La pose de tapis anti-vibratiles est une opération lourde, qui nécessite de refaire la voie. La mise en place de ces tapis pour les voies qui ne seront pas régénérées dans le cadre de la modernisation de la voie mère sont néanmoins intégrées dans les schémas prévisionnels de régénération des voies situées le long du technicentre. Il ajoute que la dernière opération de renouvellement des voies principales le long du technicentre a été réalisée en 1992, seules des maintenances légères ont été faites depuis.

Une habitante de la rue Cambronne souhaiterait qu'une personne compétente vienne constater chez elle les fissures liées aux vibrations et surtout l'évolution du phénomène avant et après les travaux. Elle envisage de porter plainte si aucun dommage n'est constaté.

SNCF Réseau répond que des cas similaires sont en cours de traitement sur d'autres secteurs et conseille d'opter pour la procédure réglementaire, c'est-à-dire de saisir les assureurs qui feront venir quelqu'un pour constater les dégâts. C'est cette démarche qui doit être effectuée et privilégiée pour que le processus de traitement soit initié.

# Les mesures pour réduire les nuisances

## La pose des écrans antibruit

SNCF Réseau rappelle que deux réunions spécifiques sur le sujet se sont tenues la semaine précédant la réunion publique, les 19 et 21 avril 2022. Il est rappelé que le programme acoustique est particulièrement ambitieux puisqu'il représente environ 20% du budget global du projet. Cela peut de prime abord ne pas sembler suffisant, mais il s'agit en réalité d'un des plus gros programmes acoustiques en secteur ferroviaire. En complément de ces écrans acoustiques, 180 logements sont éligibles au changement des menuiseries par des huisseries plus performantes acoustiquement.

SNCF Réseau prend acte que la perception de l'esthétisme des murs est un sujet de préoccupation fort des riverains. Il est rappelé que l'Autorité Environnementale a bien préconisé la pose de murs comme solution privilégiée.

SNCF Réseau rappelle également que la réglementation lui impose de prendre en compte l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) d'une part, et des règles d'urbanisme de la Ville d'autre part. Ainsi, plusieurs éléments remarquables ont été identifiés :

- le beffroi de l'hôtel de ville.
- les anciens abattoirs.
- les éléments de mobilier urbain.
- le patrimoine industriel.
- la brique rouge.
- le patrimoine ferroviaire.

La proposition initiale de murs par SNCF Réseau proposait des panneaux en béton nervurés, disposés sur des structures métalliques. Après des échanges avec l'ABF et les services techniques de la Ville, une nouvelle proposition a été faite. La partie nervurée a été conservée, toutefois un élément d'intégration de couleur rouge brique a été ajouté tout comme un soubassement en brique et une protection supérieure.

SNCF Réseau explique qu'un écran anti-bruit est composé de plusieurs couches complémentaires qui permettent par l'accumulation d'un certain nombre de structures de jouer son rôle absorbant. Le mur se compose d'un élément central qui assure le maintien de la structure, d'une partie qui permet l'absorption, d'une partie de soubassement en briques, de spécificités qui permettent de protéger le panneau et enfin, d'un élément de couverture.

**SNCF Réseau présente ensuite l'intégration des écrans acoustiques prévue sur chaque secteur :**

**Rue Mollien** : les écrans seront disposés depuis le passage à niveau du carrefour de la rue Mollien jusqu'à l'entrée du Quai de la Loire. L'aménagement prévu permet la conservation d'une partie du mur historique ainsi que l'alignement des peupliers.





**Quai du Danube** : sur ce secteur, certains éléments de la voie ferrée non utilisés peuvent être perturbants d'un point de vue sonore et seront donc supprimés.



**Rue Hoche** : ce secteur est spécifique, la voie ferrée étant en contrebas. Il est alors moins haut et vient en remplacement de la clôture existante.



**Rue Cambronne** : sur ce secteur, l'écran va être repoussé au plus proche de la voie, un espace mieux entretenu est prévu avec une particularité pour le secteur : la possibilité d'installer des espaces d'affichages et d'exposition, par exemple dans le cadre de projets artistiques avec l'école située à proximité.



**Bas de la rue Cambronne et secteur inter passerelle** : une continuité du mur entre les deux passerelles est prévue avec la possibilité d'intégrer de la transparence dans les murs pour limiter l'impact visuel.

SNCF Réseau indique que, sur ce secteur, un travail particulier est mené afin de prendre en considération les craintes et demandes des riverains émises lors des réunions spécifiques du 19 et 21 avril 2022. A ce titre, un travail sur la mise en place d'un maximum de parties transparentes est en cours d'étude.



SNCF Réseau fait ensuite un point sur le calendrier et indique que les travaux des murs seront associés aux travaux sur les voies ferrées. Des études préparatoires seront réalisées jusqu'en 2023 et les travaux entre 2023 et 2025.

### Les remplacements de menuiseries

Le cabinet acoustique Gamba explique que les travaux de changement de menuiseries se réalisent en plusieurs étapes.

D'abord, il précise que tous les diagnostics dans les logements éligibles ont été réalisés l'année dernière et que les comptes rendus de ceux-ci ont été envoyés aux habitants.

Aujourd'hui la phase de consultation des entreprises sélectionnées par SNCF Réseau est en cours. Elle consiste à obtenir des devis finaux par les entreprises suite à leur visite dans les logements concernés. Certains devis ont été obtenus et validés, d'autres sont en cours de validation. Une trentaine de devis ont été validés par SNCF Réseau et ont été envoyés aux propriétaires.

Certains devis ne sont pas finalisés car les cas sont particuliers, de plus, il peut y avoir des délais car les entreprises locales sélectionnées connaissent une surcharge de travail.

En parallèle, les premières déclarations de travaux ont été envoyées par les propriétaires à la mairie et certaines ont déjà été acceptées.

Ensuite, une fois les devis validés par les propriétaires, l'étape de la convention officialise la prise en charge du montant des travaux par SNCF Réseau et le démarrage des travaux. Cette convention doit ainsi être validée par toutes les parties ville, propriétaires et maître d'ouvrage. A ce jour, 25 conventions ont été envoyées aux propriétaires pour signature.

Le début des premiers travaux est prévu pour l'été 2022 jusqu'en 2023 pour la totalité du remplacement des menuiseries prévu au programme de l'opération de modernisation de la voie mère de Calais.



## Échanges et questions

Un habitant du 146 rue Cambronne demande jusqu'où le mur va être installé et si la rue de Toul est concernée.

SNCF Réseau répond que le mur s'arrête juste avant la passerelle des Fontinettes. Selon les études, les effets directs des nuisances sont moindres à cet endroit car les voix se séparent en deux, ainsi une partie des flux s'éloignent.

Un habitant du 13 rue Hoche s'interroge sur les emprises foncières de l'écran anti-bruit de la rue Cambronne et s'inquiète des empiètements éventuels des parcelles privées.

SNCF Réseau confirme à la salle qu'il n'y aura pas d'empiètement sur le foncier des particuliers. Il précise que les écrans seront placés au-delà des clôtures privées et qu'il n'y aura donc aucun impact sur le foncier des habitants de la rue Cambronne.

Monsieur GOUVERNEUR, Association des riverains de la voie mère de Calais, habitant de la rue Duguay-Trouin, aimerait connaître le détail de l'élargissement des pièces éligibles pour le remplacement des menuiseries et s'interroge notamment sur son cas particulier pour l'isolation de ces deux portes donnant sur l'extérieur. De plus, il remarque sur le secteur Quai du Danube que d'un côté de la voie ferrée, les protections contre les nuisances sont des murs antibruit et de l'autre, des protections de façades dans la rue Paul Bert notamment et précise que les habitants de cette rue s'en inquiètent.

SNCF Réseau confirme qu'il n'y aura pas effectivement d'écrans acoustiques sur certaines zones du quai du Danube mais que les habitations du secteur sont éligibles au diagnostic pour les menuiseries.

Un habitant du secteur inter passerelle à proximité du technicentre s'interroge sur les démarches à suivre si personne n'est venu sur place pour prendre des mesures après le diagnostic.

Jean-Benoît PROBST, habitant du Quai du Danube et membre de l'association des riverains de la voie mère de Calais demande que les intervenants précisent les recommandations énoncées dans les documents, notamment les pièces qui sont concernées par l'élargissement de l'éligibilité pour le changement des menuiseries. Enfin, il indique que plusieurs adhérents ont eu du mal à contacter les trois entreprises recommandées par SNCF Réseau. Monsieur PROBST souhaite avoir plus de détails sur

les conditions de la mise en place des protections acoustiques et sur les critères d'une façade dite exposée. Il explique redouter des retards de calendrier, car les devis prennent déjà beaucoup de temps.

Un habitant de la rue Stephenson explique que l'Autorité environnementale avait préconisé que les voies ferrées fassent le contournement du centre-ville lors du débat public sur le port 2015, pourtant il en est autrement. De plus, sur le sujet des changements de menuiseries, il demande s'il est possible de contacter d'autres entreprises que celles recommandées et s'il est possible d'avoir les contacts de ces dernières.

Monsieur DEMASSIEUX estime que les recommandations de l'Autorité environnementale ne sont prises en compte qu'une fois sur deux et que le secteur du technicentre est fortement défavorisé. De plus, il considère que les couleurs du mur anti bruit ne sont pas très originales et que l'esthétisme reste basique.

Emmanuel AGIUS, premier adjoint au maire de la Ville de Calais, explique que ce qui est présenté aujourd'hui en termes d'esthétisme a déjà évolué par rapport aux premières propositions. L'ABF joue ici aussi un rôle d'arbitre et a demandé à SNCF Réseau de travailler avec plusieurs architectes pour élaborer de nouveaux visuels.

Sur le secteur inter passerelle, la problématique est particulière, les murs de 4 mètres sont imposants, les façades ne sont pas traitées. Monsieur AGIUS préconise alors qu'une exception soit faite dans ce secteur afin de proposer aux habitations de ce quartier de bénéficier également d'un changement de menuiseries. Monsieur AGIUS indique que ce serait un juste rendu au regard de l'impact sur le cadre de vie des riverains.

SNCF Réseau explique que l'écran antibruit est positionné au plus près de l'émission de bruit afin d'être le plus efficace. Par ailleurs, il est rappelé que cette solution d'écran antibruit permet d'apporter une protection plus étendue qu'un remplacement de menuiseries puisque cette dernière ne protège pas lorsque les fenêtres ou portes sont ouvertes.

Le cabinet acoustique Gamba précise les nouveaux critères pour le changement de menuiseries qui sont pris en compte pour donner suite à l'enquête publique : désormais toutes les menuiseries donnant sur les façades exposées aux nuisances sont éligibles sauf celles situées dans les pièces d'eau. En ce qui concerne les échanges avec les entreprises, beaucoup d'entre elles ont déjà répondu et beaucoup de demandes sont en cours. Toutefois, certains devis ne sont pas encore validés et le cabinet Gamba y travaille et poursuit le travail de consultation.

En ce qui concerne les entreprises, le cabinet acoustique Gamba précise que chacun peut faire appel à l'entreprise de son choix, les entreprises recommandées ont été choisies pour leur savoir-faire car les remplacements de ces menuiseries nécessitent des techniques particulières. De plus, le choix de certaines entreprises présélectionnées permet de faciliter la gestion des dossiers, mais toute entreprise RGE, répondant à un prix marché acceptable et capable de répondre aux critères acoustiques définis, peut être retenue.

SNCF Réseau confirme que les travaux prévus sont très spécifiques et qu'ils nécessitent de ce fait une certaine expertise et une technicité. Ces entreprises ont été choisies en fonction de leur savoir-faire et de leur offre en termes de prix, toutefois le choix final demeure celui des propriétaires. Il précise la démarche à suivre si un propriétaire reste sans nouvelle après la réalisation d'un diagnostic. Dans cette situation, le propriétaire concerné doit adresser un mail à SNCF Réseau via l'adresse mail dédiée au projet en exposant précisément le problème ce qui permettra à l'équipe projet de répondre au cas par cas.

Le cabinet acoustique Gamba complète en indiquant les noms des entreprises consultées :

- Fermetures Cousin (Calais).
- Flen Securit (Gravelines).
- Hugo Menuiserie (Calais).
- Komilfo-Novastyle (Leulinghem).
- Ternois Fermeture (Le Parcq).
- MFB (Les Attaques).
- Hennuyer (Wimille).

SNCF Réseau précise pour finir qu'il n'y a pas de remplacement de menuiseries lorsque les habitations se situent dans un secteur où il y a des écrans anti-bruit. Les écrans antibruit restent la solution la plus fiable et efficace pour réduire les nuisances sonores.

Un habitant de la rue Cambronne demande pourquoi l'écran mis en place est si haut (4 mètres), il souhaite savoir s'il est possible de l'abaisser.

SNCF Réseau répond que pour des questions d'absorption du bruit, la hauteur est fixée techniquement en fonction de la position des voies ferrées et des habitations. Il n'est pas possible de l'abaisser sinon l'efficacité du dispositif se verra affectée. Il est ensuite du rôle des architectes d'adapter l'esthétisme, les visuels en fonction des retours et des souhaits de chacun dans la mesure des conditions techniques. L'esthétisme de ces écrans est encore à travailler, il s'agit d'un équilibre à trouver entre les parties transparentes et les parties pleines des panneaux. Il faut noter qu'une surface de 10% maximum en transparence est envisageable. Cette partie en transparence pourrait être travaillée sur la partie supérieure afin de limiter l'effet de hauteur du mur. A cette fin, un travail spécifique va être mené sur les écrans situés sur le secteur Passerelles afin de permettre la mise en œuvre d'un maximum de parties transparentes.

Enfin, SNCF Réseau précise que l'aspect financier n'entre pas un critère dans le choix final de ces parties transparentes, c'est la question du niveau de performance de l'écran qui jouera dans la décision.

## Point d'avancement sur la phase 2 et les études préliminaires

SNCF Réseau rappelle que les résultats de la phase d'étude préliminaire sur les scénarios alternatifs sont attendus pour la fin de l'année 2022. Ils concernent les deux tracés étudiés en plus du tracé de référence : le tracé dit par le Nord et le tracé dit Umicore.

Le but de ces études est de déterminer le scénario qui répond de la manière la plus favorable aux enjeux du projet en termes de performance et d'insertion locale, notamment au regard des impacts acoustiques et vibratoires. Ce sont ces critères qui permettront aux partenaires de se positionner en faveur d'un tracé préférentiel.

SNCF Réseau revient sur l'avancée des études. Il explique que le bilan socio-économique est à ce stade positif et conforte l'intérêt des financements publics. De plus, une étude foncière a été menée pour identifier les points durs de chaque scénario. Les besoins fonciers diffèrent en fonction des alternatives proposées. SNCF Réseau précise que les deux tracés alternatifs sont tout à fait réalisables, qu'il n'y a

pas de sujet technique bloquant identifié à ce stade. Il rappelle les ordres de grandeurs des tracés : 4,4 km pour le tracé nord, 2,4 km pour le tracé Umicore et 3,6 km pour le tracé de référence.

Sur le tracé par le Nord et Umicore, SNCF Réseau précise que des nouveaux passages à niveau sont à créer.

En complément pour la tracé par le Nord, un nouvel ouvrage au -dessus du Watergang est à créer également.

Pour le tracé par le Nord, SNCF Réseau, en collaboration avec les services de la Ville de Calais, étudie 2 variantes car le tracé initial traverse le giratoire situé entre l'avenue Cousteau et la rue du Nord. Une première variante consiste donc à décaler le tracé vers le sud mais a l'inconvénient d'impacter de façon plus importante le site industriel Tioxide. SNCF Réseau étudie donc également une deuxième variante qui consiste à déplacer le rond-point vers les emprises du port, permettant ainsi de moins impacter le site industriel et de maintenir la gestion actuelle des circulations routières.

Les résultats de tous ces scénarios sont attendus en fin d'année.

## Les prochaines étapes

**SNCF Réseau rappelle** les moyens mis à disposition pour garder le contact avec le territoire. :

- La mise en place d'un journal du projet.
- L'adresse e-mail générique : [projet-calais@reseau.sncf.fr](mailto:projet-calais@reseau.sncf.fr)
- La page internet du projet : [www.sncf-reseau.com/voie-mere-calais](http://www.sncf-reseau.com/voie-mere-calais)
- Une nouvelle réunion d'information à l'automne 2022.

## Échanges et questions

Un participant, habitant rue Duguay-Trouin, s'inquiète des futures emprises foncières, il remarque que les propriétaires des terrains qui longent la voie risquent d'être touchés par les travaux. Il se demande pourquoi il est plus délicat d'acquiescer un foncier appartenant à un industriel, plutôt qu'à un particulier. De plus, il interroge SNCF Réseau sur l'avancée des discussions avec Umicore pour l'acquisition du foncier.

Monsieur DEMASSIEUX exprime une satisfaction sur le fait que la proposition de tracés alternatifs, qu'il avait émise lors d'une précédente phase de concertation, soit aujourd'hui étudiée. Toutefois il expose trois insatisfactions : le refus d'un passage par le centre du technicentre, le refus d'un passage par la voie de service et le refus de mettre en place un tapis antivibratoire dans le secteur du technicentre. Il conclut en mettant en avant le fait que pour les riverains du secteur technicentre, le projet d'origine, présenté en 2018, reste inchangé. Il rappelle une de ses demandes précédentes, l'estimation des travaux de régénération des voies avec pose de tapis anti-vibratiles dans le secteur du technicentre.

Monsieur GOUVERNEUR remarque que la Région a fait une nouvelle proposition pour acheter Umicore en avril 2021, il y a un an, il demande si SNCF Réseau a une réponse concernant l'achat.

SNCF Réseau explique qu'une délibération de la Région a autorisé le début des négociations avec Umicore. Mais il s'agit d'un sujet traité par la Région, SNCF Réseau n'a pas d'informations supplémentaires à ce stade.

Emmanuel AGIUS ajoute que les négociations à ce sujet évoluent de manière positive.

SNCF Réseau explique que la question foncière n'est jamais simple, qu'il s'agisse d'un industriel ou d'un propriétaire privé. Dans le cadre du projet, l'acquisition à l'amiable sera privilégiée. Il ajoute que les solutions d'acquisition à l'amiable sont toujours privilégiées par rapport aux procédures d'expropriation à la suite d'une DUP.

SNCF Réseau explique que la zone du technicentre n'est pas régénérée car son état général est plutôt bon. Il confirme que dès que des travaux de régénération de la voie seront programmés alors cette question des tapis anti-vibratiles sera bien intégrée.

Un participant reste dans l'incompréhension et demande pourquoi ne pas investir maintenant et effectuer la régénération le plus rapidement possible plutôt que dans 10 ans, s'il ne s'agit pas d'une question financière.

SNCF Réseau répond qu'il s'agit d'un sujet de périmètre de projet et de programme de l'opération. Cette question ne se limite pas aux enjeux financiers.

Il est ajouté que le réseau ferré représente 28 000 km de voies en France. Les travaux de la voie mère entrent dans le cadre des plans d'entretien et de travaux, qui n'intègrent pas le renouvellement de la voie sur le technicentre. Néanmoins, SNCF Réseau a bien pris en compte les remarques, et note que les vibrations sont toujours un point de débat.

Un participant, membre de l'association Calais pour le climat, s'interroge sur la restructuration lourde initialement prévue pour le centre-ville. Il explique que lors du projet de port 2015, il était prévu de repenser de façon complète l'insertion du projet dans le centre-ville si celui-ci était amené à le traverser. Il indique qu'à l'époque, l'étude d'impact du port 2015 proposait de mettre en place des passages souterrains. Il remarque également que la question des passerelles situées sur la zone des Fontinettes n'est pas traitée, et qu'il ne s'agit pas en l'état du projet d'une restructuration lourde. Le participant s'inquiète et fait remarquer qu'il s'agit d'un projet de grande envergure qui va avoir un impact fort sur 20 ans dans le centre-ville et que rien n'est fait. La question a pourtant été posée devant le commissaire enquêteur.

Monsieur DEMASSIEUX ajoute qu'en effet, la commission officielle du grand débat sur le projet Calais Port 2015 avait appuyé un contournement du centre-ville soit fait à l'Est ou à défaut une restructuration en profondeur, qui n'est pas intégrée au projet présenté.

Un participant demande qui a la compétence pour donner l'accord et permettre de réaliser des travaux pour poser des tapis anti-vibratile au niveau du technicentre. De plus, il remarque que la Région qui participe au financement à hauteur de 19% est en charge du technicentre. Ce dernier est un point noir pour la ville, une extension est prévue, le participant demande si la Région ne peut pas imposer le déplacement de ce centre pour réduire les nuisances.

SNCF Réseau précise sur le sujet du technicentre, qu'il s'agit d'une problématique traitée par les financeurs de l'activité voyageurs. SNCF Réseau est gestionnaire du réseau ferré national. Néanmoins, il est rappelé que l'objectif des équipes est bien de recueillir toutes les remarques et contributions du

public. Il s'agit aussi du rôle de SNCF Réseau de permettre un dialogue dans le cadre de la gouvernance du projet et d'adresser les informations aux financeurs et acteurs concernés.

M. GOUVERNEUR, demande si des actions seront menées sur le changement des joints de rail vétustes sur la voie au niveau de la rue Duguay-Trouin, générateurs de fortes nuisances.

Sur la question des joints, SNCF Réseau explique que la seule solution pour répondre à cette problématique est celle proposée dans le cadre de l'opération, c'est-à-dire de réaliser une régénération complète de l'infrastructure. Une simple remise à niveau des joints et des rails par exemple ne suffit pas, cela a déjà été vérifié sur place par les équipes de SNCF Réseau. Il est rappelé qu'une opération curative de reprise des joints raccordant les rails a été réalisée en juillet 2020 par les équipes de SNCF Réseau.

**Emmanuel AGIUS** réaffirme la position de la Ville de Calais en rappelant la délibération votée à l'unanimité sur le projet. Cette dernière émet un avis favorable au projet, avec des réserves pour améliorer la qualité de vie et la protection vis-à-vis des riverains. Il insiste sur les principales réserves :

- que SNCF Réseau puisse mener à bien les mesures de remplacement de l'ensemble des portes et des fenêtres des riverains concernés.
- que le changement des menuiseries soit fait sur l'ensemble des habitations concernées, et également pour les habitations des rues Hoche et Cambronne qui bénéficient de la mise en œuvre d'écrans.
- que la pose de plateaux anti-vibratiles soit bien faite dans le secteur du technicentre.
- que l'utilisation de la voie de service pour les trains de fret soit privilégiée.
- que SNCF Réseau remplace les rails rue Duguay-Trouin par des rails soudés.

Tous ces différents points sont des réserves qui font foi, il s'agit de demandes de la part du conseil municipal, l'avis de ce dernier a une valeur juridique.

## Conclusion

**SNCF Réseau** conclut la réunion en remerciant la mairie pour l'accueil et la mise à disposition de la salle. De plus, l'équipe remercie les participants pour leurs contributions. L'équipe note qu'un certain nombre de sujets reste en suspens et fait l'objet de débats. Ces sujets seront remontés aux financeurs, notamment pour les sujets de vibration. Enfin, d'autres réunions périodiques sont prévues, mais chacun peut prendre directement contact avec les équipes du projet via le site internet et l'adresse mail dédiée.