



## 15ème législature

<b>Question N° : 1411</b>	<b>De M. Pierre-Henri Dumont ( Les Républicains - Pas-de-Calais )</b>	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Desserte ferroviaire « voie mère » de Calais</b>	<b>Analyse &gt; Desserte ferroviaire « voie mère » de Calais.</b>
Question publiée au JO le : <b>27/04/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/06/2021</b> page : <b>4688</b>		

### Texte de la question

M. Pierre-Henri Dumont appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les nuisances engendrées par le développement du fret ferroviaire autour de la « voie mère » desservant le port de Calais. En effet, l'État et la région Hauts-de-France se sont engagés de manière commune à valoriser l'accessibilité des ports de Boulogne, Calais et Dunkerque à travers le renforcement de la desserte ferroviaire « voie mère de Calais » et ce afin d'améliorer la circulation des trains de marchandises pour desservir le port de Calais. En 2015, la justification du projet d'extension du port de Calais reposait sur le développement du trafic de fret, notamment ferroviaire avec un projet de ferroutage et de transport des remorques non accompagnées. Était prévue la construction d'une nouvelle voie ferrée de contournement par l'est. Le projet de modernisation de la « voie mère de Calais » (entre le port de Calais et la gare de Calais-Ville) 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 du trafic de marchandises du port du fait de son extension. Ce projet ferroviaire qui avait pour objectif de favoriser le report modal en accompagnant le développement économique du port a privilégié les transporteurs routiers mais n'a absolument pas tenu compte de la préservation des conditions de vie des riverains, celle-ci étant totalement absente du projet. Aujourd'hui, ce sont plus de 450 logements qui se trouvent dans le périmètre de la desserte ferroviaire et qui en subissent, au quotidien, les nuisances sonores. Pourtant, de nouvelles autorisations de mise en service d'autoroutes ferroviaires continuent d'être délivrées (Calais-Le Boulou, Calais-Orbassano, Calais-Macon etc.) et accroissent au quotidien les nuisances sonores pour les riverains, lesquelles, aujourd'hui, deviennent insupportables pour ces derniers. Aussi, il lui demande si le Gouvernement entend mettre en œuvre des mesures pour réduire ces nuisances comme réduire le trafic, limiter la circulation aux horaires de jour mais aussi si des travaux de réduction du bruit sont envisagés et si le Gouvernement prévoit pour les riverains une réparation des préjudices moraux psychologiques, matériels et financiers.

### Texte de la réponse

#### VOIE MÈRE DE CALAIS

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-Henri Dumont, pour exposer sa question, n° 1411, relative à la voie mère de Calais.



**M. Pierre-Henri Dumont.** Je me fais le porte-parole des riverains de l'autoroute ferroviaire desservant le port de Calais dite « voie mère de Calais ». Cette desserte ferroviaire est source de lourdes nuisances pour l'ensemble des habitants des 450 logements qui se trouvent dans son périmètre et à sa périphérie. À l'origine, le projet de modernisation de la voie mère entre le port de Calais et la gare de Calais-Ville visait, selon la SNCF, à aménager la voie ferrée existante entre le port de Calais et la gare du centre-ville afin de répondre à la prévision d'accroissement du trafic de marchandises du port, du fait de son extension. Ce projet ferroviaire, qui avait pour objectif de favoriser le report modal en accompagnant le développement économique du port, a privilégié les transporteurs routiers sans tenir compte de la préservation des conditions de vie des riverains, préoccupation totalement absente du projet. Certes, le ferroutage crée des emplois mais son essor ne doit pas se faire au détriment de la santé des riverains de la voie mère, qui subissent de fortes nuisances sonores. Pourtant de nouvelles autorisations de mise en service d'autoroute ferroviaire continuent d'être délivrées – Calais-Le Boulou, Calais-Turin, Calais-Mâcon –, ce qui ne fait que dégrader le quotidien des riverains.

Il est indispensable que des travaux de réduction du bruit soient entrepris au plus vite. La situation n'a pas avancé depuis 2011 et aucune action de la présidence de la SNCF ou de l'État n'a été mise en œuvre. Les riverains sont toujours dans l'attente de travaux et de nouvelles solutions comme la construction d'une voie ferrée de contournement par l'est. Ce dernier projet commencé en 2011 dans le cadre du projet Calais Port 2015 a été jugé trop onéreux et a malheureusement été abandonné alors qu'il aurait pu permettre d'épargner aux habitants de graves nuisances. Il est essentiel que les études du contournement par l'est prévues à l'origine du projet soient poursuivies et que celui-ci voie le jour le plus rapidement possible.

Non seulement la santé des riverains est atteinte mais la valeur de leurs biens est affectée, compte tenu de la chute du prix de l'immobilier induite par le bruit incessant et les multiples fissures provoquées dans leurs habitations par les trop fortes vibrations liées au passage des trains sur la voie mère.

Des solutions ont pourtant été mises en œuvre dans une autre zone, il y a quelques années, lors de la rénovation de la voie entre Calais et Dunkerque par laquelle transite du fret ferroviaire très lourd en provenance notamment des carrières. Plusieurs aménagements – tapis anti-vibrations, murs antibruit, isolation des logements – ont permis de préserver la tranquillité des riverains des communes de Gravelines ou de Marck. Pourquoi une telle différence de traitement entre les riverains de la voie mère de Calais-Dunkerque et ceux de la voie mère de Calais ?

Cette situation n'est plus tenable. Je demande au Gouvernement de prendre de façon urgente des mesures fortes pour réduire les nuisances subies par les riverains, qu'elles soient sonores, psychologiques ou urbanistiques, et d'engager au plus vite des travaux de réduction du bruit. Il importe également de relancer la réflexion sur la création d'une desserte du port de Calais par l'est, qui aurait l'avantage de passer par les zones industrielles et non par les zones habitées. Enfin, j'aimerais savoir si le Gouvernement prévoit pour les riverains de la voie mère une réparation des préjudices moraux, psychologiques, matériels et financiers.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement.

**Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée chargée du logement.** La prise en compte des nuisances sonores et vibratoires actuelles et futures subies par les riverains représente un enjeu fort du projet de la voie mère de Calais. Ces éléments bien connus ont été mis en avant lors de la phase de concertation préalable menée en 2018. Des mesures d'atténuation des nuisances sonores ont ainsi été prises en compte par le maître d'ouvrage et présentées lors d'une concertation complémentaire, au début de l'année 2021. L'enquête publique sur la première phase de modernisation liée à la section urbaine, prévue pour l'automne prochain, donnera une nouvelle occasion à la population de s'exprimer sur ce sujet.

Sans attendre la mise en service de la première phase, à l'horizon 2025, des aménagements seront réalisés dès cette année afin de supprimer les klaxons au passage des trains et de réduire les nuisances sonores autour de deux



passages à niveau. Ces travaux seront réalisés grâce à des financements conjoints de l'État et de la région Hauts-de-France pour une mise en service dès le premier trimestre 2022. Dans les secteurs où cette solution serait retenue lors de l'enquête publique, des protections acoustiques de façade pourraient être installées dès 2022 afin de protéger les riverains du bruit. Ces premières interventions vont dans le sens d'une amélioration à court terme du quotidien des riverains. Au-delà, la première phase de l'opération prévoit l'intégration de mesures anti-vibratoires dans les zones de renouvellement de la voie ferrée et la réalisation d'écrans acoustiques.

Soyez assurés que les services de l'État resteront mobilisés pour mettre en œuvre ces mesures afin que la modernisation de la voie mère de Calais réponde de manière optimale aux enjeux de développement du territoire par le fret ferroviaire tout en veillant aux conditions d'intégration dans l'environnement urbain et de respect du cadre de vie des habitants.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-Henri Dumont.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Madame la ministre déléguée, vous avez répondu à mes questions sur les nuisances sonores mais vous n'avez rien dit du contournement par l'est. Cette possibilité est-elle toujours sur la table ou est-elle définitivement à oublier ?