

COMPTE-RENDU

Réunion de concertation avec les habitants du Quai du Rhin

Réunion du	● 16/11/2018
Objet	● Réunion de concertation – Riverains du Pôle d'Echanges Multimodal
Émetteur	● Geoffrey CAPELLE

ENTITES	REPRESENTANT	MAIL	PRES.	DIFF.
SITAC	Ph.MIGNONET	philippe.mignonet@mairie-calais.fr	x	x
SITAC	A. RIVELON	alexandra.rivelon@grandcalais.fr	x	x
SITAC	G. CAPELLE	geoffrey.capelle@grandcalais.fr	x	x
MAIRIE DE CALAIS	E.AGIUS	Emmanuel-agius@mairie-calais.fr	x	x
MAIRIE DE CALAIS	E.HEUX	eric-heux@mairie-calais.fr	x	x
MAIRIE DE CALAIS	J-M. LORIOT	jean-marc.loriot@mairie-calais.fr		x
GRAND CALAIS	G. PIERRET	gregory.pierret@grandcalais.fr		x
INGEROP	M. TRITSCH	mathieu.tritsch@ingerop.com		x
INGEROP	D. ZILLHARDT	david.zillhardt@ingerop.com		x
STCE	D.ROUSSEL	daniel.rousseau@transdev.fr	x	x
STCE	F.FAVIER	florent.favier@transdev.fr	x	x
BR&A	B. REMOUE	b.remoue@brunoremoue.com	x	x
TRANSAMO	F. DAVIAUD	fabrice.daviaud@transamo.com		x
TRANSAMO	M. LEDDET	margaux.leddet@transamo.com		x
RIVERAINS				

Sommaire

1. Introduction et présentation des participants (Philippe Mignonet)	1
2. Présentation du projet (Bruno Remoué)	1
3. Echanges avec les participants	2

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION DES PARTICIPANTS (PHILIPPE MIGNONET)

2. PRESENTATION DU PROJET (BRUNO REMOUE)

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

- Une participante réagit sur la dimension des trottoirs et de la piste cyclable bi-directionnelle devant les façades des habitations Quai du Rhin et sur la potentielle dangerosité de placer des pistes cyclables en trottoir.

En réponse, il est précisé les largeurs dédiées aux piétons (1,50 m), aux cycles (2,5m) et qu'un espace tampon entre la piste cyclable et le stationnement (1m) permet de porter la largeur totale de l'espace « trottoir » à 5 mètres. Les couleurs des revêtements entre les espaces piétons et cycles seront bien distincts.

Après échanges avec les participants, la solution du positionnement des cycles devant les façades Quai du Rhin fait l'unanimité auprès des participants car cela permet d'éloigner les bus et les cars des façades mais aussi de permettre la création d'un écran visuel grâce à la plantation d'arbres, elle aussi appréciée.

- Un participant s'interroge sur les nuisances en termes de bruit et de vibrations et fait remarquer qu'aujourd'hui il y a déjà des nuisances provoquées par la régulation des cars interurbains (OSCAR)

En réponse, il est précisé que le futur Pôle d'échanges Multimodal (PEM) a vocation à accueillir les bus et les cars uniquement en passage et non ceux en régulation ou en stationnement. La flotte évolue également vers des bus plus propres et plus silencieux (acquisition de bus hybrides, test de véhicules électriques...). L'exploitant précise également que les revêtements modernes participeront à limiter les vibrations. Enfin, les quais dédiés aux cars interurbains seront positionnés à l'opposé de l'emplacement actuel c'est-à-dire vers le pont Freycinet et les cars inter-régionaux dans la rue du Cimetière Nord de façon à minimiser les nuisances.

- Une participante s'interroge sur les horaires de fonctionnement du réseau et par conséquent du PEM (notamment les samedis et dimanches).

En réponse, le délégataire explique que les bus urbains circulent entre 7h et 19H45. Des précisions sont apportées sur le fonctionnement les week-ends.

- La même participante estime que le trafic automobile actuel sur le Quai du Rhin génère des nuisances sonores

En réponse, le MOA explique que des comptages et des études de trafic ont été réalisés sur le secteur (situation existante et projetée). Le nouveau plan de circulation dans le secteur (mise en sens unique du Quai du Danube et du Quai du Rhin) et la mise en place d'un carrefour à feu à l'intersection entre le Quai du Rhin et du pont Jacquard va induire un report de trafic vers le nord (via le pont Freycinet et le Quai de l'Escaut) et apaiser la circulation quai du Rhin.



- ➔ Un participant demande si des giratoires n'auraient pas pu être installés en lieu et place des deux carrefours à feux.

En réponse, la MOE précise qu'en termes de géométrie, il n'était pas possible d'implanter des giratoires sur les carrefours existants. Par ailleurs, l'avantage des carrefours à feux est de sécuriser les continuités et les traversées pour les vélos et les piétons.

- ➔ Un participant demande si des places de stationnement pourraient être réservées aux riverains. Il fait état d'une pression sur le stationnement les jours de manifestations ou d'évènements festifs en centre-ville.

En réponse, les élus de la ville de Calais précisent qu'il n'est pas possible de réserver du stationnement sur voirie aux riverains. Il est toutefois évoqué en réunion la possibilité de prévoir des espaces dans les parkings (parking du PEM voire dans celui envisagé à moyen terme sur l'ancienne gare auto-train).

- ➔ Une participante demande si le PEM n'aurait pas pu être positionné Quai du Danube et non pas Quai du Rhin. Elle parle de double nuisances celle liée aux voies ferrées et celle liée à la future gare routière.

En réponse, le MOE précise que l'espace évoqué n'a pas la surface suffisante pour accueillir le PEM, qu'il est éloigné de la gare et que cet emplacement aurait engendré des détours pour les différentes lignes de bus/cars.

- ➔ La même participante pense que le PEM sera un espace de squat notamment pour les personnes alcoolisées

En réponse, l'espace du PEM sera équipé de vidéo-surveillance et un contrôle permanent sera réalisé par les équipes de contrôle et les chauffeurs de la STCE.

- ➔ La même participante regrette « d'avoir une vue sur les bus », elle souligne la qualité du traitement végétal au cœur du triangle du PEM tout en regrettant de pas pouvoir en profiter. Elle souhaite la plantation d'arbres entre les façades et le triangle du PEM. Souhaite avoir des précisions sur les marquises.

En réponse, les marquises sont à ce stade du projet prévues en verre afin de faciliter la transparence, souhaitée par les architectes membres du groupement de MOE. L'Avant Projet (AVP) vient de démarrer, les architectes vont affiner leurs propositions une fois le plan masse arrêté sur les dimensions, les matériaux et le positionnement des marquises. Le MOE précise également que la présence des bus sera très limitée dans le temps, du fait qu'ils ne sont qu'en passage : le site sera occupé par moins de 4 bus 95% du temps.

- ➔ La création d'un nouvel accès de la gare directement sur le Quai du Rhin depuis l'arrière du buffet de la gare inquiète un riverain qui craint des nuisances et les problèmes de covisibilité depuis les maisons et les jardins quai du Rhin.

Le MOA précise que le projet a été dessiné par la SNCF de manière à ce qu'il n'y ait aucune co-visibilité sur les jardins privés.



- Une riverain s'interroge sur la temporalité du projet.

En réponse, la MOA précise que les travaux ne démarreront pas avant fin 2019, l'objectif est d'inaugurer le PEM au plus tard en septembre 2021. Le chantier sera phasé et fera l'objet de communication préalable.

- Des questions sur le coût et le financement du projet sont posées par les participants.

En réponse, la ville de Calais précise que le projet n'impliquera pas de hausse d'impôts, ni de nouvelles taxes, le projet Mov'In a un cout global de 40 millions d'euros. Le projet est financé par le SITAC, la ville de Calais, Grand Calais Terres et Mers et bénéficiera de financements de l'Europe et de l'Etat.

- Les participants insistent sur l'importance de végétaliser ce secteur aujourd'hui très minéral. Un riverain évoque notamment la rue d'Alençon comme exemple.

En réponse, le groupement de MOE proposera une réponse adaptée par le positionnement et le choix des essences végétales afin de créer un filtre visuel tout en préservant une luminosité suffisante compte tenu de l'exposition des façades plein nord.

En fin de réunion, des formulaires sont remis aux participants pour laisser la possibilité de s'exprimer hors réunion.