

28 mai 18

Le contournement ferroviaire par l'est s'invite au débat public de la SNCF

Même si l'ordre du jour de la deuxième réunion publique de la SNCF concernait la modernisation de la voie entre la gare et le port, c'est l'abandon du projet de contournement par l'est par l'ancienne majorité de la Région qui a fait débat. Une voie qui devait se faire dans le cadre du projet d'extension du port et qui aurait soulagé de nombreux riverains.

PAR ÉRIC DAUCHART
calais@lavoixdunord.fr

CALAIS. Riverains et élus se rejoignent sur un point : plutôt que de rénover la voie mère, de la gare centrale au port, il aurait été plus judicieux de créer une voie de contournement par l'est (depuis la zone Transmarck vers le port en longeant la rocade portuaire), moins gênante car passant sur des zones non habitées. Premier adjoint, Emmanuel Agius rappelle que « ce projet avait été présenté en 2009, avec Calais Port 2015. Cette ligne devait être ouverte en 2017... Or, elle n'existe pas. L'ancienne majorité de la Région, avant 2014 (NDLR : présidée par le socialiste Daniel Percheron) a abandonné ce projet. L'actuel vice-président Franck Dhersin a annoncé qu'il n'était pas mort... ». L'élu pointe du doigt des « accords obscurs entre l'ancien président de Région et des locaux... » et souligne que si ce contournement voit le jour, « cela ne se fera pas avant une dizaine d'années, le temps de refaire toutes les démarches. » Président de l'Association de défense de l'environnement du Calaisis (ADECA), Dany Bogaert enchaîne sur les questions de coût. « La modernisation de la ligne Calais-Dunkerque, soit 45 km, a coûté 105 millions. Là, on nous dit que le contournement par l'est, qui ne fait que 5 ou 6 km, coûtera 120 millions ! Qu'on m'explique... » La directrice du projet Mitrane Couppa tente de justifier ce coût car « il s'agit d'une création, pas d'une modernisation, avec des acquisitions foncières et des frais de procédure. Ce n'est pas comparable. ». Un riverain de la rue Dugay-Trouin insiste : « Qui est-ce que 120 millions pour la SNCF qui a déjà 46 milliards d'euros de déficit... ». Si la blague a fait sourire l'assistance, elle a été moins bien accueillie par les membres de la SNCF... « Cette ligne n'est pas de notre ressort », ajoute Mitrane Couppa, qui pointe le rôle de la Région et de l'État. Conseiller de Natacha Bouchart, Claude Demassieux rappelait que « la commission nationale du débat public avait indiqué qu'il fallait un contournement ferroviaire par l'est dans le cadre de l'extension du port. Cette conclusion n'a pas été respectée. Pourquoi ? » ■

Le tracé ferroviaire au cœur de Calais



Riverains et élus se rejoignent sur un point : plutôt que de rénover la voie mère, de la gare centrale au port, il aurait été plus judicieux de créer une voie de contournement par l'est.

DE LA LUMIÈRE LA NUIT

Un riverain de la rue Dugay-Trouin a demandé à la SNCF de retirer l'éclairage de la ligne... la nuit ! « Depuis la mise en route de la ligne, la lumière de la voie reste allumée toute la nuit. Plus besoin d'éclairer mon jardin ! Est-il possible de ne mettre la lumière qu'au passage des trains. J'ai déjà fait cette demande il y a plus d'un an... ». La SNCF va « regarder le problème ».

POUR QUI L'ENTRETIEN FUTUR ?

Cette voie modernisée sera ensuite rétrocédée à la société d'exploitation des ports du Détroit (SEPD). « Peut-on avoir des garanties de l'entretien des voies par la SEPD ? », se sont interrogés plusieurs riverains. « Nous allons les accompagner et attirer leur attention sur cela », a répondu Mitrane Couppa de la SNCF.

LE PASSAGE PIÉTON RESTERA

Près de la mairie, entre la rue Paul-Bert et le quai du Danube, existe un passage piéton qui traverse la voie. Peu sécurisé, surtout en cas d'augmentation de trafic, ce passage sera « maintenu. Ce sont des passages que l'on retrouve souvent ». Un riverain se plaignait du bruit « des trains qui klaxonnent à ce niveau ». « Oui, mais c'est obligatoire », répond la SNCF. Notons enfin que le passage à niveau au carrefour de la rue Mollien et la rue Descartes sera aménagé. ■

Les riverains sceptiques

Avant le lancement des travaux de modernisation de la voie, des études acoustiques et de vibrations vont être réalisées sur toutes les habitations présentes le long du parcours. D'ores et déjà, la SNCF a indiqué que la voie n'engendrerait « aucun risque de dommage sur les maisons » en raison des vibrations, « mais une vibration tactile ». Contre cela, un tapis sera installé sous la voie, « ce qui réduira par quatre la sensation de vibration ». Pour éviter les perturba-

tions acoustiques, la SNCF prévoit d'installer des murs anti-bruit ou de nouvelles fenêtres dans les pièces de vie des maisons concernées. Des déclarations qui n'ont pas convaincu les participants à la réunion. Un habitant de la rue Dugay-Trouin relevait « des fissures dans ma maison », alors que le passage des trains n'est pas encore maximal. Un autre demandait si « la SNCF allait installer ces murs dans nos terrains ». La réponse a été « oui. Si ce n'est pas pos-

sible, on changera les fenêtres ». Claude Demassieux s'interrogeait : « Qui effectue ces études ? L'État ? Nous demandons à voir les résultats et nous les opposerons à d'autres études, qu'on ira chercher ailleurs ». Il a lancé l'idée d'une action collective contre la SNCF. Bertrand Comble, de la SNCF sait que « des problèmes vont exister rue Dugay-Trouin. L'idée est de voir tout le monde individuellement. La décision finale sera prise l'an prochain ». ■



LE CONTEXTE

Dans le cadre de la modernisation de la voie ferrée entre le port de Calais et la gare, une concertation a été mise en place par la SNCF. Celle-ci prend la forme de trois réunions publiques (la troisième aura lieu le 31 mai à la CCI de Calais à 18 h) et de permanences en mairie. Afin d'accompagner l'augmentation du trafic fret ferroviaire d'ici à 2040, où 15 allers et retours quotidiens sont envisagés, la SNCF va effectuer des travaux (remplacement de la voie ferrée, électrification, aménagement des carrefours et passages à niveau...). D'autres aménagements sont prévus sur la ligne entre la gare des Fontinettes et la gare centrale. Le montant de l'investissement est de 53 millions d'euros, financés à hauteur de 80 % par l'État et 20 % par la Région. Les études et l'enquête publique se dérouleront en 2018 et 2019, les travaux en 2020 pour une mise en service en 2021.