

La SNCF s'engage dans des tracés alternatifs entre la gare et le port



Les trains passent derrière les maisons situées rue Duguay-Trouin.

Hier matin, le président de la SNCF Guillaume Pépy a rencontré la maire de Calais, Natacha Bouchart, pour évoquer la voie mère qui relie la gare au port. Il s'est engagé à y effectuer des travaux et à étudier les tracés alternatifs proposés par les riverains. Pour le contournement par l'est, il faudra tout reprendre de zéro...

Le remplacement, dès 2020, des remorques diesel par des remorques route-rail, «qui font moins de bruit», note Natacha Bouchart.

1 Le contexte

Le réseau ferré passe par le Pont-du-Leu, les Cailloux, où se trouve un technicentre SNCF (centre d'entretien du matériel roulant), et rejoint la gare de Calais-Ville. Y circulent essentiellement des TER. Mais aussi, depuis 2017, des trains exploités par VIIA (filiale de la SNCF) transportant des remorques non accompagnées sur les autoroutes ferroviaires Calais-Le Boulou (près de Perpignan) et Calais-Orbassano (près du Turin).

Ces trains vont au-delà de la gare et empruntent la voie mère qui longe le quai du Danube, traversent le Petit-Courgain par la rue Duguay-Trouin et rejoignent le port par la rue des Garennes. Ce qui cause des nuisances aux riverains (bruits, vibrations). Deux allers-retours quotidiens sont effectués en ce moment. Le projet de rénovation, financé par l'État et la Région, est estimé à 53 millions d'euros.

2 Des changements réalisés à court terme

Lors de son entrevue avec Natacha Bouchart, Guillaume Pépy, qui n'était pas présent à la conférence de presse, s'est engagé sur des travaux à court terme. Ceux-ci concernent, pour VIIA, le remplacement, dès 2020, des remorques diesel par des remorques route-rail, «qui font moins de bruit», note la maire. Puis, le président de la SNCF s'est engagé à remplacer, aux passages piétons, les sifflets par des panneaux lumineux. « Leur installation, prévue en 2020, demande une technologie précise », ajoute Natacha Bouchart. Guillaume Pépy a accepté le principe de faire passer les trains au milieu du technicentre, plutôt que sur les voies situées près des habitations. « Le président s'est également engagé à faire des travaux d'isolation sur les façades des maisons concernées », ajoute l'élue.

3 Les tracés alternatifs à l'étude

« Tout le monde était d'accord pour proposer une alternative à l'actuel tracé de la voie mère, en passant par Umicore ou Tioxide », souligne Natacha Bouchart. Ainsi, Guillaume Pépy a donné son aval pour une étude d'un nouveau tracé. Qui pourrait aboutir dans cinq ans. L'idée est de voir les trains poursuivre leur route le long du quai de la Loire et éviter de passer derrière les maisons de la rue Dugay-Trouin. Pour ce tracé, la SNCF doit traverser les terrains de l'ex-entreprise Umicore, le long de l'avenue Cousteau. « Si Umicore refuse de vendre ses terrains à la Région, nous lancerons une déclaration d'utilité publique pour les obtenir », affirme la maire. Deux options s'offriraient alors aux trains après Umicore : rejoindre le tracé actuel vers le port ; ou passer derrière Tioxide (plus rapide mais qui nécessite de traverser la rue du Nord).

4 Les riverains satisfaits mais vigilants

Membre de l'association de défense des riverains de la voie mère, qui regroupe des habitants du Pont-du-Leu, des Cailloux, du centre-ville et du Petit-Courgain, Jean-Pierre Gouverneur a échangé avec le président de la SNCF. « On est en phase avec les propositions abordées.

Notre objectif aujourd'hui tient en deux mots : efficacité et rapidité. On ne souhaitait plus que ça traîne encore un an ou deux », explique-t-il. Conscient que l'aménagement d'un tracé alternatif peut prendre du temps, il souhaite que « les changements aux passages piétons et au technicentre aillent vite ».

Contournement par l'est : il faut tout reprendre à zéro...



Avec le développement de l'activité logistique au sein des zones Marcel-Doret et Transmarck, la création d'une nouvelle voie ferrée passant par l'est de la ville pour aller vers le port s'imposait.

« À L'HORIZON 2040 »

Il y a six ou sept ans, on parlait déjà d'une étude pour savoir comment longer la rocade portuaire, déterminer les surfaces à exproprier, les ouvrages d'art à installer... Mais depuis, plus rien.

« L'ancienne gouvernance de la Région (NDLR : le socialiste Daniel Percheron) n'a pas fait ce choix alors que tout le monde sur le territoire consent à dire que ce contournement était LA solution pour l'attractivité », note Natacha Bouchart. La maire LR insiste : « Ce projet n'est pas abandonné mais il coûte cher, entre 250 et 300 millions d'euros. S'il voit le jour, ce sera à l'horizon 2040. »

En attendant, les trains qui arriveront zone Transmarck ou de la Turquerie devront suivre la voie Calais-Dunkerque, passer par les gares des Fontinettes puis de Calais-ville pour rejoindre la voie mère et le port.