

Autoroute ferroviaire : la SNCF va étudier un tracé alternatif

PAR BRUNO MALLET calais@lavoixdunord.fr



Des habitants de la rue Duguay-Trouin sont prêts à se mobiliser pour que la voie qui passe derrière leur maison soit délaissée.

La troisième réunion de concertation concernant la rénovation de la voie ferrée entre la gare et le port de Calais s'est déroulée jeudi soir. L'idée d'un tracé alternatif à cette voie fait son chemin.

Comme les deux premières, la réunion de jeudi a permis à de nombreux riverains de la voie ferrée de manifester leurs inquiétudes face au projet de rénovation. Elle a surtout permis d'entretenir l'espoir d'une solution alternative qui pourrait soulager les habitants du secteur Duguay-Trouin.

S'il faut se battre pour que ce projet alternatif aboutisse, on le fera. J-PIERRE GOUVERNEUR

PLUSIEURS AVANTAGES

Déjà évoquée lors des réunions précédentes, cette solution a été formalisée par Claude Demassieux. L'ancien directeur de cabinet de Natacha Bouchart, qui a bien précisé qu'il intervenait en tant que riverain et non en tant que politique, a présenté une diapositive illustrant le tracé alternatif qu'il appelle de ses vœux.

Au lieu de rénover la voie actuellement utilisée, qui longe la rue Duguay-Trouin, la SNCF ferait mieux, selon lui, de rénover celle qui longe le quai de la Loire jusqu'au site Umicore, aujourd'hui à l'abandon. « *Cette solution a plusieurs avantages : elle préserve la cinquantaine de maisons de la rue Duguay-Trouin des nuisances, elle permet à VIIA (qui exploite l'autoroute ferroviaire) de continuer à opérer sur la voie actuelle le temps du chantier .* »

L'exposé de Claude Demassieux a suscité l'enthousiasme de l'assistance, et des habitants de la rue Duguay-Trouin. « *S'il faut se battre pour que ce projet alternatif aboutisse, on le fera* », témoigne ainsi Jean-Pierre Gouverneur qui, avec l'aide de voisins, a distribué deux cents tracts dans le quartier. « *Pour l'instant, huit passages par semaine, c'est supportable, embraye Jérôme Gareau. Mais il est inimaginable qu'il y en ait trente par jour comme cela semble être prévu.* »

Les représentants de la SNCF se sont engagés à lancer une étude sur la faisabilité de ce tracé alternatif, dont les résultats seront connus dans six mois. Une nouvelle réunion publique où cette question sera abordée devrait avoir lieu aux alentours du mois d'octobre. « *On verra à ce moment s'il est nécessaire de passer à la vitesse supérieure* », prévient Jean-Pierre Gouverneur.

La SNCF propose au public de suivre l'actualité du projet sur www.sncf.reseau.fr/hdf, ou de réagir à l'adresse projet-calais@reseau.sncf.fr



De quoi s'agit-il ?

Depuis plus d'un an, la société VIIA (filiale de la SNCF) fait circuler des trains chargés de remorques de camion sur une « autoroute ferroviaire » entre Perpignan et le port de Calais. Ces trains empruntent une portion de voie ferrée, entre la gare centrale et le port, dite voie mère, en très mauvais état. Sa rénovation est indispensable d'autant qu'un accroissement du trafic est prévu. Elle est inscrite au contrat de plan État-Région 2015-2020. Pour un montant de 53 M€, SNCF Réseau prévoit de remplacer l'ensemble des composants de la voie, son électrification, de mettre en place des aménagements pour réduire le bruit et les vibrations. Des mesures de protection acoustique sont également prévues aux Cailloux, aux abords du Technicentre SNCF.

Ce printemps, la SNCF a décidé de lancer une procédure de concertation volontaire consistant notamment en trois réunions publiques et des permanences. La procédure d'enquête publique est prévue en 2019, le début des travaux en 2020 et la mise en service de la voie rénovée et électrifiée en 2021. Cette rénovation n'enterre pas le projet de contournement ferroviaire par l'Est. Prévu dans le projet initial de Calais Port 2015 (extension du port de Calais), il permettrait aux trains de rejoindre le port de Calais en évitant le centre-ville. Franck Dhersin, vice-président du conseil régional en charge des transports, a indiqué que ce projet devrait être inscrit au prochain contrat de plan État-Région. Sa concrétisation interviendra au mieux en 2028, pour un coût « **au minimum** » de 200 millions d'euros.