

Les riverains de la voie ferrée s'unissent pour faire plier la SNCF

Des habitants des quartiers du Pont-du-Leu, des Cailloux, du centre-ville et du Petit-Courgain habitant à proximité de la voie ferrée, ont constitué une association de défense s'opposant au projet de rénovation présenté en mai par la SNCF.

PAR BRUNO MALLET
calais@lavoxdunord.fr

CALAIS.

La SNCF a pour projet de rénover la voie ferrée qui traverse la ville jusqu'au port. En mai, elle a organisé des réunions publiques à ce sujet, pour présenter aux riverains la teneur des aménagements envisagés. Ces réunions de concertation auront eu pour conséquence de faire se rencontrer les riverains des quartiers traversés (Pont-du-Leu, Cailloux, quai du Danube, Petit-Courgain), et d'aggraver leurs colères. Du mal à se faire entendre jeudi, ils ont présenté l'association qu'ils ont constituée : l'association de défense des rive-

rains de la voie mère. Il y a neuf membres fondateurs, issus des différents quartiers, ils ont désigné comme président Jean-Benoît Probst, un habitant du quai du Danube qui bataille depuis plus d'un an contre les nuisances causées par les trains de l'autoroute ferroviaire. « L'objectif est d'apporter des propositions constructives, pour maintenir la tranquillité et la qualité de vie des riverains tout en souhaitant le développement économique », explique-t-il. L'association entend recruter un maximum de Calaisiens vivant à moins de 250 m

« Dès qu'on demande quelque chose, la SNCF se retranche derrière des contraintes techniques ou financières. »

de la voie ferrée. Après les réunions publiques de mai, les représentants de la SNCF ont reçu individuellement des riverains pour évoquer les aménagements prévus. « C'était très décevant, lâche Jean-Benoît Probst, on se rend compte qu'on a beaucoup de mal à se faire entendre. On a l'impression que tout est déjà décidé dès qu'on demande quelque chose, la SNCF se retranche derrière des contraintes techniques ou financières... »

DEVENIR CRÉDIBLE

L'association a pour ambition de muscler ses connaissances pour devenir un interlocuteur crédible, en particulier pour défendre les propositions alternatives qu'elle a déjà exposées, comme une déviation de la voie ferrée par le site de l'ancien Umicore. « Nous sommes convaincus que cette solution est moins chère que celle prévue par la SNCF, dit Claude Demassieux, qui habite aux Cailloux. Nous devons l'affiner, mais pour moi, créer de nouvelles voies à cet endroit ne devrait pas excéder un million d'euros. » Parallèlement, l'association promeut la création d'un contournement ferroviaire par l'est - prévu dans les premières études de l'extension du port, ce contournement n'interviendra pas avant 2030 - et exige d'être mieux informée sur le calendrier de la montée en puissance du trafic de l'autoroute ferroviaire. ■



L'autoroute ferroviaire part du port de Calais pour aller au Boulou, dans le sud de la France. PHOTO JEAN-PIERRE BRUNET

Le contexte

Le réseau ferré entre dans Calais par le Pont-du-Leu, traverse les Cailloux (s'y trouve un technicentre SNCF, centre d'entretien du matériel roulant) et rejoint la gare de Calais-Ville. Circulent sur ce tronçon essentiellement des TER. Mais aussi, depuis 2017, des trains exploités par la société VITA (filiale de la SNCF) transportant des remorques non accompagnées sur l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou (dans le sud, près de Perpignan).

UN PROJET ESTIMÉ À 53 MILLIONS

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, rue de Bîche et rejoignent le terminal ferroviaire du port par la rue des Garennes. Cette voie mère est vétuste, elle était quasiment à

l'abandon depuis l'arrêt des trafics de voitures neuves. Elle a repris du service avec les trains de l'autoroute ferroviaire, qui sont très longs (600 m), très lourds et qui causent des nuisances supplémentaires aux riverains (bruits, vibrations). VITA et le port de Calais prévoient une croissance de ce trafic, avec l'ouverture d'une nouvelle ligne vers l'Italie. La rénovation de la voie mère, qui n'est pas conçue pour recevoir un tel trafic, est donc devenue indispensable. La SNCF envisage de remplacer totalement les composants de la voie et d'électrifier la ligne entre la gare et le port. En amont, au niveau des Cailloux, elle installera des protections acoustiques. Le projet financé par l'État et la Région est estimé à 53 millions d'euros. La mise en service de la voie renouvelée est prévue pour juin 2021. ■

