

Pas de fret via le technicentre



Les habitants des rues Hoche et Colbert espéraient que les trains de fret passeraient plus loin de leurs maisons, sur la voie centrale du technicentre de la SNCF. SNCF Réseau a définitivement rejeté cette suggestion, « incompatible avec l'activité du site ».

SNCF Réseau clôt la demande des riverains, pour infaisabilité technique.

C'est une mauvaise nouvelle pour les habitants des rues Hoche et Colbert, qui espéraient encore que les trains de fret passeraient un peu plus loin de leur maison en empruntant le faisceau central du technicentre de la SNCF. L'idée proposée dans le cadre du tracé alternatif a été étudiée par SNCF Réseau, comme l'opérateur s'y était engagé dans son bilan des réunions publiques du printemps 2018.

Les réticences déjà exprimées lors des concertations publiques sont confirmées par Jean-Yves Dareaud, directeur de la communication et du dialogue territorial de SNCF Réseau : le passage de la voie mère par le technicentre est impossible « *pour cause d'incompatibilité avec l'activité du site.* »

ET PAS DE TRAVAUX EN 2020

Ce sujet du technicentre écarté, SNCF Réseau poursuit les études d'approfondissement, qui considèrent l'hypothèse du tracé alternatif proposé par les riverains ; conformément à son engagement pris à l'issue des réunions publiques. Ce qui a pour conséquence de retarder les travaux d'une durée impossible à déterminer en l'état, indique Jean-Yves Dareaud. Seule certitude, les travaux ne commenceront pas en 2020, contrairement à ce qui était prévu durant la concertation. Outre les études supplémentaires, une enquête publique reste à mener. Dans le même temps, le trafic sur la voie mère va continuer d'augmenter.

MAIS UN FEU LUMINEUX

Bonne nouvelle pour les habitants de la rue de Puebla et de la route de Coulogne : ils ne subiront plus les coups de klaxon des trains bien obligés de se signaler, de jour comme de nuit, à l'approche du passage à niveau piétonnier qui lie leurs deux rues. Des signaux lumineux vont se substituer pour assurer la sécurité des passants qui traversent les voies. La proposition de SNCF Réseau a été communiquée à la municipalité début avril. C'est en effet la ville qui doit prendre à sa charge financière cet aménagement, précise Jean-Yves Dareaud.

Les grandes lignes du tracé alternatif

Durant les réunions publiques, les riverains ont suggéré un autre tracé pour la voie, avec l'appui de la municipalité. Ce tracé a justifié des études approfondies du côté de SNCF Réseau, l'opération qui agit pour le compte de la Région Hauts-de-France.

Ce tracé alternatif épargne les habitants de la rue Duguay Trouin en faisant remonter la voie mère le long du quai de la Loire, puis en coupant à travers le site d'Umicore. Un autre ajustement serait nécessaire : éviter la zone des Dunes en la longeant par le nord, le long de la rocade, avant un demi-tour qui ramènerait les trains vers le port.

Problème, Umicore n'est plus vendeur (notre édition du 15 avril). Du moins pas dans les conditions financières que la société avait pourtant acceptées en juillet 2018, avant de se rétracter en octobre. La Région a ouvert une déclaration d'utilité publique, ce qui donne deux ans aux propriétaires pour accepter un compromis.



Questions à J-François PROBST

Comment réagissez-vous au refus de faire passer les trains de la voie mère par le technicentre ?

« C'est plutôt inquiétant »

Je ne suis pas surpris dans la mesure où c'était déjà la réponse des techniciens durant les réunions publiques. Je ne me l'explique pas pour autant. Dix-huit faisceaux sont disponibles au technicentre, ça n'avait pas l'air si compliqué d'anticiper le passage de quelques trains par jour. Je crois surtout que la SNCF ne s'embarrasse pas de la gêne des riverains.

Que penser du fait que les travaux ne démarreront pas, comme prévu, en 2020 ?

C'est inquiétant. Le trafic augmente, les nuisances aussi. Et on nous a pourtant fait savoir, lors du bilan de la concertation, que le pont Mollien a déjà beaucoup souffert. Je ne comprends pas cette stratégie de vouloir réaliser les travaux d'un seul bloc. S'il s'agit d'étudier le tracé alternatif, celui-ci ne porte pas sur l'ensemble de la voie. Il y a des endroits où des aménagements, murs anti-bruits et autres, peuvent se faire. Et en abandonnant l'objectif de 2020, on risque de sortir du contrat de plan État-Région 2015-2020. Est-ce que les fonds seront encore disponibles après ? C'est Franck Dhersin (vice-président de la Région en charge des transports) qui l'a souligné lui-même lors d'une réunion publique.

Le signal lumineux entre la rue de Puebla et la route de Coulogne est finalement la seule bonne nouvelle à ce jour...

Oui, d'autant que ce n'était pas demandé au départ, le Pont du Leu n'étant pas repris au début de la concertation. Mais c'est une bonne nouvelle pour les riverains qui, eux, subissent la double peine, fret et trains de voyageurs. Un feu lumineux, c'est bien, mais nous avons désigné trois points qui devraient bénéficier de cet aménagement sur le tracé.

(L'association des Riverains de la Voie Mère existe depuis juillet 2018. L'association milite pour le contournement par l'est, un projet qui prendra des années s'il doit se faire et, en attendant, pour se faire entendre dans les projets d'aménagements promis par SNCF Réseau pour atténuer les nuisances. L'association a également pour objectif de faire réaliser des relevés de nuisances sonores, indépendants des relevés faits par SNCF Réseau)