

Voie mère : rien ne bouge sauf les maisons



Les Riverains de la Voie Mère appellent à une plus forte mobilisation des habitants.

Pendant longtemps, on a cru que cette voie était à l'abandon. En particulier après le départ de Gefco pour Zeebrugge. Et puis un jour on a appris que cette voie, dans son état d'abandon, était en fait «l'autoroute ferroviaire» » ironise Jean-Benoît Probst, habitant du quai du Danube et président de l'association des Riverains de la Voie Mère. La voie mère désigne cette ligne de fret ferroviaire qui lie Calais Ville au port.

Au vu des nouvelles pour les riverains, il a sûrement raison de tenter d'en sourire. « Ce qu'on a de plus concret pour l'instant, c'est le remplacement de deux feux sonores par des feux lumineux, aux passages à niveaux de la rue de Puebla et de l'hôtel de ville. Et encore, ça ne sera pas fait avant 2021, soit cinq mois d'études et huit mois de travaux. »

L'ESPOIR UMICORE

Le contournement par Umicore, imaginé lors des réunions publiques avec SNCF Réseaux, est en négociation. Cette solution épargnerait au moins les habitants de la rue Duguay Trouin, mais Umicore s'accroche à son terrain : « Il reste la solution de la Déclaration d'Utilité Publique, que le maire envisage, mais ça reculerait encore le contournement de plusieurs années. On a tout intérêt à ce que la négociation aboutisse. »

Cet automne doit apporter une réponse sur la faisabilité technique de faire passer les trains par une voie du technicentre (à côté du Channel), ce qui les éloignerait un peu des habitations, et réduirait d'autant les nuisances. « Mais les syndicats s'y opposent », se désole Jean-Benoît Probst. La CGT rejette cette solution pour des raisons de sécurité et d'activité même : le syndicat redoute que le technicentre de Calais perde en attrait par rapport à son équivalent à Amiens. Qui plus est ils estiment « que quelques mètres ne changeront pas grand chose pour les nuisances et les vibrations. »

PLUS FRÉQUENTS ET PLUS LONGS

Rien n'avance sauf les trains sur la voie mère, « qui sont de plus en plus fréquents, de jour comme de nuit, et de plus en plus longs » lance un adhérent. Il y aurait à ce jour quarante passages par semaine, selon le comptage des habitants. Une voisine du technicentre évoque en plus « les locomotives dont les moteurs tournent à l'arrêt toute la journée ! » et, sur tout le trajet, des bruits et des vibrations : « ce ne sont plus des vibrations, corrige un habitant de la rue Duguay-Trouin, ce sont des tremblements. »

En rappelant que « le remplacement du feu au passage à niveau de la rue de Montréal a été obtenu grâce à une pétition des riverains », l'association croit encore à une forte mobilisation des riverains. Seulement neuf personnes, sur 39 foyers adhérents, ont assisté à l'assemblée générale : « Malheureusement, c'est quand les nuisances seront au plus fort qu'on se mobilisera le plus. Alors que c'est maintenant que nous devons faire pression » insiste le président des riverains.

L'arlésienne du contournement par l'est

L'ARLÉSIENNE DU CONTOURNEMENT PAR L'EST

Les riverains se sont fait une raison concernant le contournement par l'est : « Il est bien clair que ça ne se fera pas, ou alors pas avant 2030. C'est un coût de 300 à 400 millions d'euros. Xavier Bertrand nous a donné copie de la lettre où il demande la relance des études, mais on sait bien que c'est politique. » L'association demande que « la SNCF n'attende pas, comme elle l'a fait savoir, le retour des études du tracé alternatif pour commencer les aménagements anti-bruit le long de la voie. Tout ce qu'on sait, dix-huit mois après les réunions publiques, c'est qu'il y a une enveloppe de 2,9 millions d'euros pour les études et les travaux pour 180 logements, y compris la rue Duguay Trouin. Mais rien n'avance. » Les aménagements envisagés comprennent des murs anti-bruit, ainsi que la pose de portes et fenêtres plus isolantes, « évaluée au cas par cas. »

Par ailleurs, d'ici 2020, la SNCF va étudier la possibilité de remplacer la locomotive diesel par une locomotive rail-route, plus légère donc moins bruyante et provoquant moins de vibrations. Ce remplacement serait uniquement sur le trajet entre le port et la gare. Selon un riverain, ce remède serait pire que le mal : « car cette locomotive fera la navette, ça fera deux fois plus de trajets. »