

AMENAGEMENT

SNCF : ÇA NE S'ARRANGE PAS AVEC LES RIVERAINS

La deuxième des trois réunions publiques sur la modernisation de la voie SNCF qui lie le centre au port n'a rien arrangé quant aux doutes et aux craintes des riverains.

LES FAITS

- **8 allers-retours** par semaine actuellement, 15 allers-retours maximum mais par jour sur le long terme : c'est le trafic ferroviaire induit par la modernisation de la voie entre le port et la gare de Calais Ville, longue de 3,6 kilomètres.
- **Cette modernisation** est justifiée par l'accroissement d'activité entraîné par Calais Port 2015. SNCF Réseau réalise les travaux, qui sont financés à 80 % par l'Etat et 20 % par la Région Hauts de France. Le chantier durera dix-huit mois à partir de 2020, sans interruption du trafic.
- **Il est prévu** que la gestion de la ligne soit transférée de la Région à la Société d'Exploitation des Ports du Détroit.
- **SNCF Réseau** a programmé trois concertations volontaires pour évaluer avec les habitants les nuisances liées au chantier et à l'exploitation future.



« Malheureusement, je ne pars pas d'ici avec la conviction que tout sera fait pour éviter les nuisances. » Un pavé dans la mare de SNCF Réseau, jeté par le premier adjoint Emmanuel Agius à la fin de cette deuxième réunion publique.

Is ne sont pas venus pour négocier, les ingénieurs de SNCF Réseau. La modernisation de la voie mère, qui lie le port au centre-ville, se fera en 2020. Les deux enjeux de la concertation volontaire (en trois réunions, préalables à l'enquête publique), sont écrits sur la plaquette remise à l'entrée de la réunion : « *Quels aménagements sont prévus dans votre quartier ?* » et « *Comment les intégrer au mieux ?* ». SNCF Réseaux veut agir en préventif, mais cela ne répond pas aux questions des habitants, ni de l'Adeca (l'association de protection de l'environnement), ni de l'élu Emmanuel Agius, à qui SNCF Réseau a néanmoins confié l'ouverture du débat. Une ouverture mi-figue, mi-raisin, car si le premier adjoint y a mis de la courtoisie, son propos n'en était pas moins critique sur le projet, et sur l'impression laissée par la première réunion.

A L'EST, RIEN DE NOUVEAU

SNCF Réseau justifie la modernisation de la voie mère par le développement économique. Ces travaux sont appelés par l'activité

de Calais Port 2015 et un trafic transmanche « qui pourrait augmenter de 40 % d'ici 2030 » annonce la directrice de projets Mitrane Couppa.

Le ferroutage, qui consiste à mettre des camions dans des trains, est évidemment vertueux puisqu'il réduit la pollution et désencombre les routes.

« Ce que vous proposez est un outil nécessaire, mais pas suffisant » nuance Emmanuel Agius. Il martèle que l'activité de Calais Port 2015 appelait surtout la création d'une voie de chemin de fer neuve, dite « contournement par l'est », qui devrait déjà être en service si les engagements avaient été tenus. Et d'indiquer que la modernisation de la voie mère était « un plan B ».

Malgré les démentis officiels récents, beaucoup considèrent le contournement par l'est comme abandonné. Claude Demassieux en fait partie et rappelle à SNCF Réseau que le « contournement par une voie à l'est était une préconisation de la commission nationale du débat public. Pourquoi n'est-elle pas respectée ? »

Les riverains comme le premier adjoint sont convaincus que le

coût du contournement - de 120 millions à 160 millions d'euros selon les versions - a fait préférer cette solution deux fois moins chère, quitte à pénaliser les voisins de la ligne centre-port. Mitrane Couppa répond du bout des lèvres : « Ce n'est pas l'objet de cette réunion et je ne sais pas d'où viennent les chiffres que vous avancez. Ce qui est sûr, c'est qu'une création de ligne coûte toujours

plus cher qu'une modernisation, puisque cela nécessite des acquisitions et des procédures. SNCF Réseau n'a pas à s'exprimer sur ce projet puisque nous n'en sommes pas le financeur. Et la SNCF ne fait pas d'économie au détriment des habitants. »

LE FERROUTAGE EN QUESTION

Une façon habile de renvoyer la

DES JARDINS RACCOURCIS RUE DUGUAY TROUIN

Sur la trentaine d'habitants participant à la réunion publique, beaucoup étaient des habitants de la rue Duguay Trouin. Pour certains, la voie ferrée passe à ras de leur jardin. Mitrane Couppa n'a pas caché que la modernisation de la voie va exiger du terrain supplémentaire. Ce qui peut signifier en l'occurrence que des jardins seront rétrécis, contre des compensations financières.

L'augmentation attendue du trafic va engendrer du bruit supplémentaire, de jour comme de nuit. Des murs anti-bruits pourraient remplacer les palissades et grillages actuels, sauf si le propriétaire préfère la protection par fenêtre à double vitrage de ses pièces de vie : « ce qui ne protège pas du bruit quand on est dans le jardin ou quand la fenêtre est ouverte » précise-t-on du côté de SNCF Réseau.

Concernant les vibrations, SNCF Réseau assure « qu'il n'y aura pas de dommages aux structures ». Ce qui laisse sceptiques les habitants dont les biens présentent déjà des fissures : « des constats d'huissiers pourront être faits avant les travaux » indiquent les ingénieurs, aux frais de SNCF Réseau.

Contre les désagréments dus aux vibrations, un tapis anti-vibratile sera posé rue Duguay-Trouin, rue Mollien et quai du Danube « pour réduire la gêne potentielle à moins de quinze mètres de la voie. » Même avec ces mesures, les riverains doutent : « Je ne peux pas bouger ni la voie, ni l'habitation » se borne à répondre l'ingénieur en charge de l'aspect environnemental du projet, Bertrand Comble.

FOCUS

Sourde oreille

Jean-Benoît Probst dispose d'une mesure de 58 décibels, réalisée chez lui, quai du Danube, lors du passage d'un train sur la voie mère. Le passage de 30 trains par tranche de 24 heures a de quoi l'inquiéter.

Bertrand Comble, en charge des aspects environnementaux du projet, parle, lui, d'une « ambiance sonore modérée. » Il refuse d'entendre l'argument de Jean-Benoît Probst : « Le trafic ferroviaire n'est pas soumis à la même interprétation qu'une boîte de nuit. Vos données sont bonnes, mais votre interprétation est fautive. »

Cet échange a rendu la conclusion d'Emmanuel Agius plus acide encore que son mot d'ouverture : « Je n'arrive pas à comprendre qu'on puisse répondre à un habitant de cette façon. Malheureusement, je ne pars pas d'ici avec la conviction que tout sera fait pour éviter les nuisances. »

critique à la Région Hauts de France, dont Emmanuel Agius est justement élu : « C'est un engagement de la Région d'hier » a justifié le conseiller régional, « et je suis un élu de la Région d'aujourd'hui ». Et de reprocher à ses prédécesseurs d'avoir entretenu le flou sur ce contournement, « malgré les questions posées à l'époque par Natacha Bouchart. »

Au nom de l'Adeca, Dany Bogaert a mis en doute l'argument économique : « 15 allers-retours par jour, ce n'est pas ce que j'appelle du développement économique. Et il a nous été expliqué que cette ligne n'en supporterait pas davantage. Oui, Calais est idéalement située pour le ferroutage, mais à condition de réaliser le contournement par l'est. »

Une dernière concertation volontaire aura lieu ce jeudi 31 mai, à 18 h, à la Chambre de commerce. Des riverains intervenants à la salle Pascal ont espéré la présence de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit qui, à terme, sera gestionnaire de la voie port-centre. Ce point lui-même pose question aux riverains : « Est-ce qu'on est sûr que l'entretien sera bien assuré ? »

GREGORY FAUCQUEZ