

Où en est-on des travaux sur la voie mère de la SNCF ?

La SNCF a prévu de rénover le tronçon allant de la gare au port de Calais, appelé voie mère. Mais, en raison du développement du fret ferroviaire, une association de riverains s'est mise en place, dénonçant, entre autres, des nuisances sonores et des dégradations de leurs maisons. Depuis, elle négocie avec la SNCF.

PAR ÉRIC DAUCHART
calais@lavoixdunord.fr

CALAIS.

1 Statu quo au technicentre

Les trains de fret passent par le quartier des Cailloux, le long des rues Hoche et Cambronne. Occasionnant des nuisances. Les membres de l'association ont demandé que ces trains ne passent plus sur les voies les plus près des maisons mais à l'intérieur d'un autre périmètre, celui du technicentre. Un décalage de plusieurs dizaines de mètres qui, complété par des mesures antibruit, atténuerait les nuisances et éviterait ainsi la pose d'autres murs antibruit le long de la clôture de la rue Hoche. Ce qui, avec leur hauteur allant de deux à trois mètres, n'aurait rien de très esthétique. « Le problème est que les représentants de la SNCF expliquent que ces terrains n'appartiennent pas à SNCF réseau mais à un autre organisme de la SNCF (Gares et connexions). On sent qu'ils n'ont pas envie que ça bouge », estime Jean-Pierre Gouverneur, secrétaire de l'association.



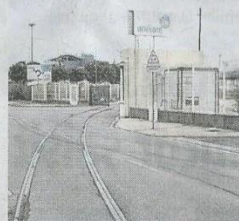
2 Travaux de façade en 2022

En ce moment, les riverains de la ligne de fret de la SNCF enregistrent huit passages de train par jour, dont certains la nuit. Une fréquence qui va augmenter dans les prochaines années avec le développement du ferroutage. Si le sujet du bruit a été évoqué lors de la dernière réunion du comité de pilotage, « les vibrations et les fissures n'ont fait l'objet d'aucun commentaire », note l'association. Ainsi, selon Jean-Pierre Gouverneur, la SNCF doit organiser une réunion publique avant la fin de l'année puis se rendre au domicile des riverains afin d'effectuer des mesures acoustiques. Avec, derrière, la possibilité d'ériger des murs antibruit (au fond des jardins rue Dugay-Trouin, par exemple) ou de doubler les murs extérieurs afin de mieux les isoler. Ces travaux sont prévus du début de l'année 2022 à juin 2023. Bizarrement, rien n'est évoqué pour la rue de Puebla au Pont-du-Leu, où les maisons sont pourtant proches de la voie ferrée.



4 Dans l'attente du rachat d'Umicore

Dès les premières réunions, l'association a fait part d'un tracé alternatif, qui ne passe plus derrière les maisons de la rue Dugay-Trouin. Le train emprunterait la voie existante le long du quai de la Loire puis bifurquerait au sein de l'ancienne usine Umicore pour longer l'avenue Cousteau (le long du terminal ferry) et ainsi arriver au port. Soit directement via la création d'un nouveau tronçon, soit en passant devant l'ex-Tioxide puis autour de Graftech. « Sauf qu'on ne sait pas encore si la Région a acheté Umicore », note Jean-Pierre Gouverneur. Si ce rachat est validé, il faudra encore cinq ans pour y voir passer les trains, le temps des études et des travaux. Rappelons que, pour des raisons de coût, la SNCF a abandonné l'idée d'un contournement de la voie ferrée par l'est.



3 Du nouveau aux passages à niveau

La voie mère traverse deux passages à niveau franchissables par les piétons. L'un se trouve rue Paul-Bert, près de l'hôtel de ville, l'autre se situe au fond de la rue de Montréal. Actuellement, les trains sont obligés de klaxonner à chaque passage, y compris la nuit, afin de prévenir leur arrivée. Ces nuisances sonores devraient prendre fin dans un an. La SNCF prévoit en effet l'installation de feux clignotants.



5 Le mystère de la locomotive qui roule à vide...

L'association est toujours dans l'attente de réponses. Le premier est la mise en place d'une locomotive rail-route, moins bruyante. « Mais les wagons derrière resteraient bruyants... C'est peut-être mieux lorsque la locomotive va, à vide, du port à la gare. Ce qui, compte tenu de l'importance que l'on donne actuellement à l'environnement, reste incompréhensible. Pourquoi utiliser cette locomotive à vide ? », note Jean-Pierre Gouverneur. Autre requête qui, elle, a trouvé écho auprès de la SNCF : le déplacement du bruyant poste d'aiguillage situé derrière les maisons du quai du Danube, de plus de vingt mètres. Enfin, le secrétaire de l'association évoque une visite de chantier de la SNCF sur les joints des rails de la rue Dugay-Trouin. « Ils disent que c'est réparé, mais on ne l'entend pas... Pourquoi ne les soudent-ils pas ? Ce serait mieux. »