

Le lent combat de la voie mère



Le tracé alternatif comprend un détour par terrain d'Umicore, que ses propriétaires ont refusé de vendre aux conditions offertes par la Région.

La modernisation de la voie mère ne se fera pas avant 2023 mais les trains, eux, augmentent en fréquence de passage.

Depuis 2018, l'association Tranquillité Riverains Voie Mère a pris l'habitude de rencontrer SNCF Réseau, en compagnie de l'État, de la Région et de la Municipalité. Son objectif n'est pas de s'opposer au trafic de la voie mère mais de garantir que tout sera fait pour minimiser les nuisances imposées par ce trafic ferroviaire. « *Tout le dossier a pris deux ans de retard* », se désole le président de l'association Jean-Benoît Probst. Les travaux de modernisation entre les Fontinettes et Alcatel, en passant par Calais Ville, ne commenceront pas avant 2023.

La dernière réunion en date a eu lieu le 9 septembre. Au regret de l'association, « *nous avons eu beaucoup d'explications sur les protections de façade et le traitement du bruit. Par contre, les vibrations, les tremblements, et les fissures provoquées par le passage des convois ne font l'objet d'aucun commentaire.* »

Une des propositions d'aménagement faites dès 2018 intéresse tout particulièrement les habitants de la rue Duguay-Trouin. Il s'agit de la déviation par la voie existante qui passe par le terrain d'Umicore. Terrain désaffecté que ses propriétaires ne semblent pas décidés à vendre pour autant. Natacha Bouchart s'était engagée à obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) pour contraindre les propriétaires à vendre compte tenu de l'intérêt public apporté par cette déviation. Fin 2019, la Région et les propriétaires discutaient encore de cette transaction proposée un an plus tôt. Depuis, les propriétaires n'ont donné aucune suite : « *Pourquoi n'y a-t-il pas eu de DUP immédiatement ?* », s'interroge l'association. *Deux ans perdus, quel dommage !* »

UN TRACÉ ALTERNATIF

Aussi, en attendant, les maisons de la rue Duguay-Trouin doivent faire l'objet de travaux d'isolation phonique. L'association insiste sur le fait que ces travaux « *sont une solution d'attente en attendant la déviation* », soit par Umicore, soit suivant le tracé dit « par le Nord ». Il s'agit d'un autre tracé alternatif souhaité par l'opérateur Via, utilisateur de la voie mère, mais qui fait consensus : « *Les riverains, le port, la Région, tout le monde s'y retrouve*, explique Jean-Benoît Probst. *Mais cet autre tracé alternatif, qui implique la création d'un bout de voie ferrée supplémentaire, ne pourra pas se faire, lui non plus, sans le terrain d'Umicore...* » Une réunion sur ces travaux d'isolation phonique avec les habitants concernés aura lieu avant la fin de l'année. Mais on sait déjà que les travaux n'interviendront pas avant le début de 2022, pour se terminer en juin 2023.

L'association de riverains a, au demeurant, le sentiment d'être négligée par ses interlocuteurs de la SNCF : « *Nous ne sommes pas destinataires ni des comptes rendus de réunions, ni des convocations, ni des documents annexes présentés en réunion, au contraire du port, de la Région et de la municipalité. Nous, ils ne nous considèrent pas comme des partenaires* » se désole Jean-Benoît Probst. Pourtant, l'association n'est pas dans un combat pour la fermeture de la ligne : « *Nous sommes bien conscients que le salut du port de Calais passe par ce développement du fret non accompagné.* »

L'impasse du Technicentre



Dévier la voie mère par le Technicentre était une solution pour les riverains.
Elle s'avère impossible, selon la SNCF.

C'était un moindre mal, se disaient les riverains, de faire passer les trains au milieu du Technicentre (l'établissement SNCF qui comprend de nombreuses voies, sous le pont à côté du Channel, ndr) plutôt que sur la voie dédiée qui, elle, se trouve plus près de leurs maisons. Les riverains préconisaient, en conséquence, de construire des murs anti-bruit plus près de cette voie du Technicentre ; autrement dit moins près des habitations. Il semble malheureusement que ce soit une impasse, la SNCF faisant savoir, entre autres considérations techniques, que « *le terrain à l'intérieur du Technicentre n'appartient pas à SNCF réseau* ».

De plus, l'activité du Technicentre doit être développée d'ici 5 ans avec un quasi-doublement du nombre de trains en maintenance (de 50 à 90 trains maintenus par semaine). Les trains sont également stationnés le week-end sur les voies de parking adjacentes au Technicentre (10 voies de parking sur 18).

Les murs anti-bruit ont disparu

LES MURS ANTI-BRUIT ONT DISPARU

L'association relève que les murs anti-bruit ont disparu des mesures prévues initialement, en plus de l'isolation phonique des logements. L'association réclame leur retour dans le dispositif. « Il y a eu effectivement des réserves sur certains murs anti-bruit qui auraient été posés trop près d'habitations des Fontinettes. C'était un problème ponctuel. Mais de là à tout supprimer, c'est incompréhensible » souligne Jean-Benoît Probst.

DES TAPIS ANTI-VIBRATILES EN 2023

Entre la gare de Calais et le passage à niveau du quai de la Loire, il sera procédé à la pose de tapis anti-vibratiles sur une partie du linéaire, et à la simplification de l'aiguillage, quai ouest, sortie gare. Les travaux seront faits en 2023 voire 2024.

UNE INTERVENTION SANS EFFET

En juillet dernier, une intervention a été faite sur les joints des rails qui longent la rue Duguay-Trouin. Hélas « un riverain directement concerné par cette gêne sonore affirme que rien n'a changé suite à ces travaux. »

LES KLAXONS VONT SE TAIRE

La seule avancée qui fait consensus pour l'instant est l'installation de lumières clignotantes qui éviteront aux conducteurs de train de devoir klaxonner. L'étude est en cours, les travaux ne devraient commencer qu'à l'automne 2021.