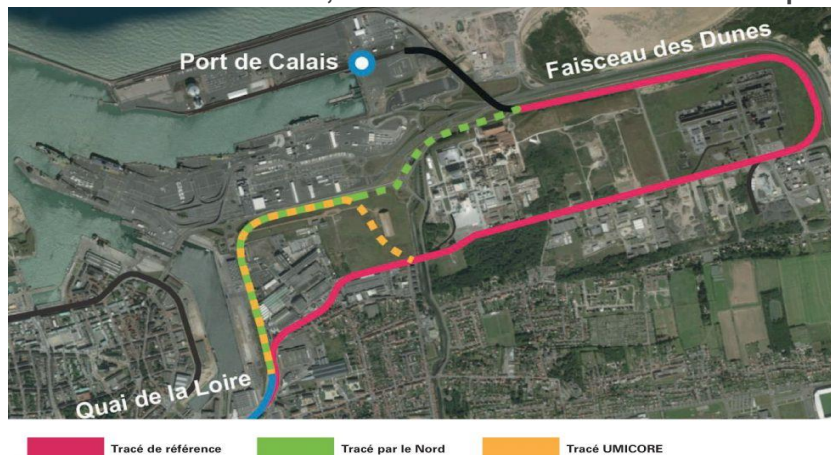


# Voie mère, ça galère

À l'issue de trois nouvelles réunions, le tracé final de la voie mère n'est pas déterminé.



Avancez en force et on vous reprochera d'agir à la hussarde. Mais multipliez les concertations et on dira que vous lambinez un peu, quand même... Il faut dire que sur la voie mère, des deux côtés, on s'est organisé : SNCF réseau avait prévu trois réunions en visioconférence les 19, 20 et 21 janvier avec les habitants riverains de la voie mère. En arbitre, l'adjoint Emmanuel Agius, assez prompt à se ranger du côté des riverains, et passablement contrarié de voir le conseiller municipal RN Marc De Fleurian assister à ces conférences...

Les riverains, donc, trouvent que ça ne bouge pas beaucoup : « *Y a-t-il une volonté réelle de la part de SNCF Réseau de réduire les nuisances de manière efficace ?* » « *Mais qu'a fait la SNCF depuis deux ans ?* » « *On en a marre d'attendre, on n'a pas avancé d'un poil depuis la première réunion !* » Une pluie de critiques et de questions s'est abattue sur les employés de SNCF Réseau, trois soirs de suite.

« **MAIS MON DIEU, QUE C'EST LONG !** »

Maître d'ouvrage du projet de rénovation de la voie mère, voie ferrée qui mène des Fontinettes au port de Calais, SNCF Réseau organisait ces réunions autour de trois secteurs : la rue Mollien, le secteur du technicentre et le secteur rue Duguay-Trouin. Pour rappel deux phases de travaux sont prévues : la modernisation de la voie mère entre Calais Ville et le quai de la Loire ainsi que la « protection » du secteur technicentre. La deuxième phase concerne l'aménagement de la voie au-delà du quai de la Loire, avec l'étude des tracés alternatifs. Emmanuel Agius fustige aussi la lenteur du processus : « *Mais mon dieu que c'est long ! Je sais que vous êtes une entité qui a des lourdeurs administratives mais pour deux passages à niveau, c'est vachement long* » a-t-il dit le 19 janvier.

En effet, SNCF Réseau a proposé une solution pour réduire les nuisances sonores au passage à niveau piéton rue Paul Bert et rue de Montréal. « *À chaque passage de train, il y a un coup de klaxon. Nous allons ajouter un feu de signalisation pour utiliser un signal lumineux plutôt qu'un klaxon* » a expliqué Frédéric Leconte. La mise en service est prévue pour le 1<sup>er</sup> semestre 2022. Pour sa défense, SNCF Réseau a ajouté que différentes études avaient été effectuées en 2019.

« **On a peur que la lenteur du dossier d'Umicore cache une volonté d'abandonner cette solution** »

Concernant les vibrations : des tapis antivibratoires seront posés sous la voie au moment du remplacement des rails, entre Calais Ville et le quai de la Loire. « *Donc chez nous, les cadres vont continuer à tomber* » commente une riveraine de la rue Paul Bert où le renouvellement des rails n'est pas prévu. Pour le bruit, SNCF propose la pose de mur antibruit à certains endroits (voir ci-contre) et le changement des menuiseries là où la pose d'un mur n'est pas possible. « *Et pourquoi pas les deux ?* » a proposé Emmanuel Agius.

## LES DÉLAIS ET LES SOUPÇONS

Mais ces propositions, dont les solutions finales par secteur, seront présentées lors d'une réunion du 1<sup>er</sup> février, ne répondent pas à toutes les attentes et les inquiétudes des riverains. Notamment sur le tracé Umicore.

En 2018, suite à la première consultation des habitants, le trajet alternatif, dit « Umicore », avait été suggéré et SNCF Réseaux avait promis de l'étudier.

Pour beaucoup de riverains, comme le secrétaire de l'association Jean-Pierre Gouverneur, c'est ce tracé qui doit être choisi. Or, pour l'instant, ce que propose SNCF Réseaux, c'est... une autre étude. « *Les résultats de l'étude menée en 2019 étant positifs, on négocie avec les financeurs -l'État et la Région- pour une nouvelle étude plus détaillée sur les aspects techniques, le coût, l'impact pour les riverains...* »

Ce qui renvoie le choix définitif du trajet à 2022 et aiguise les soupçons de Jean-Pierre Gouverneur : « *On a peur que la lenteur du dossier Umicore cache une volonté d'abandonner cette solution – d'autant que les travaux d'insonorisation à Duguay-Trouin vont être faits dès la première phase – et que ça serve de prétexte pour y faire passer la voie mère...* »

« *On a rencontré Monsieur Pepy en 2019, il a fait plusieurs promesses : aucune n'a été tenue* » a rappelé Jean-Benoît Probst, président de l'association des riverains de la voie mère. « *La vieille locomotive bruyante devait être remplacée par un autre véhicule, on attend toujours. On a participé à beaucoup de réunions, le projet change en permanence et on constate que ça n'avance pas.* »

## LES AUTRES POINTS

### UMICORE : ÇA DURE ENCORE

Parmi les tracés à l'étude entre le quai du Danube et le port, le trajet alternatif passant par le terrain appartenant à Umicore permettrait d'éviter la rue Duguay-Trouin et donc d'épargner ses riverains. Mais là aussi, le dossier fait partie de ceux qui durent. La Région a fait une proposition à Umicore en 2018 mais la société est revenue sur sa décision en juillet 2018. « Nous avons relancé Umicore à l'été 2020, nous n'avons pas eu de réponse » précise le vice-président du conseil régional, Franck Dhersin, qui rappelle que le terrain de 16,7 hectares est stratégique pour Calais et la Région.

### LES PROMESSES DE PEPY NE VALENT PAS CHER

**L'ANCIEN PRÉSIDENT DE LA SNCF AVAIT FAIT DE NOMBREUSES PROMESSES AUX ÉLUS, COMME AUX RIVERAINS DE LA VOIE MÈRE. EMMANUEL AGIUS ET JEAN-BENOIT PROBST ONT SOULIGNÉ QU'AUCUN DES ENGAGEMENTS ORAUX DE L'ANCIEN PRÉSIDENT NE S'EST RÉALISÉ. MÊME POUR DES PROJETS SI IMPORTANTS, IL SEMBLE QUE LES PROMESSES N'ENGAGENT QUE CEUX QUI Y CROIENT.**

## Voie mère : quel est le planning des opérations ?



Rue Mollien, les arbres devront être abattus pour construire le mur

La rénovation de la voie mère est justifiée par le développement économique. L'agrandissement du port de Calais viendra avec une hausse du fret, passant de 4 à 12 allers-retours hebdomadaires à 15 allers-retours d'ici 2040. Malgré le retard, le coût des travaux est toujours estimé à 53 millions d'euros, payés à 80 % par l'État et à 20 % par la Région.

La phase 1 comprend la modernisation de la voie entre Calais Ville et le quai de la Loire, ce qui veut dire un renouvellement complet de la voie ferrée, l'aménagement du carrefour rue Mollien et rue Descarte, la rénovation du Pont Mollien et la modernisation des passages à niveau rue Paul Bert et rue Montréal qui se feront en amont de cette phase. La phase deux, c'est la modernisation de la partie entre le quai de la Loire et le faisceau des Dunes ou la réalisation d'un nouveau tracé (Umicore ou par le Nord.) Mais concrètement, que savons-nous du calendrier ? Avant de commencer les travaux de la phase 1, SNCF Réseau doit obtenir une déclaration de projet, prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2022. Avant cela, l'enquête publique se déroulera de septembre à novembre 2021 et la consultation de l'autorité environnementale de février à juillet 2021.

### Rénovation des menuiseries à partir de 2022

À partir de ce mois de janvier, une nouvelle phase d'études commence qui vise à « analyser, étudier, comparer les trois scénarios (tracé de référence, tracé Umicore ou tracé par le Nord) selon les coûts, l'impact sur les riverains... » a répondu Frédéric Leconte, responsable du projet chez SNCF Réseau. Les travaux de traitement de menuiserie (remplacement des portes et des fenêtres dans les habitations proposées par SNCF Réseau, après la visite d'un expert acoustique) pourront se faire en dehors de la phase 1 de rénovation de la voie mère, en 2022. Concernant les travaux de la première phase, ils devraient commencer en 2023 et se terminer en 2025.

Un calendrier flou qui n'a pas rassuré les riverains. « *Les vibrations abîment mon immeuble, les fissures continuent d'apparaître. Nous voulons une date, nous voulons savoir exactement quand les travaux seront faits* » a réaffirmé Évelyne Lapotre, une habitante de la rue Paul Bert. Un scepticisme partagé par le président de Tranquillité Riverains voie mère, Jean-Benoit Probst. « *À chaque réunion, on se rend compte que le projet glisse de plus en plus. On ne sait pas quelle confiance on peut avoir dans votre planning.* » Bertrand Comble, responsable environnement, a précisé que l'étude vibratoire effectuée par un cabinet ne montrait pas de risque pour le bâti.

### Et la vitesse des trains

Lors de la réunion sur le secteur du technicentre, Claude Démassieux a proposé que la vitesse des trains soit limitée à 15km/h, pour réduire les nuisances sonores. Un agent de la SNCF content de voir « que le technicentre ne serait pas sacrifié avec ce projet », a quant à lui fait savoir que 15 A/R par jour, en gardant la vitesse actuelle, cela lui semblait « impossible ».

## Historique du projet

### 2015 ET 2016

Étude avant-projet de modernisation de la voie mère, voie ferrée située entre la gare des Fontinettes et le faisceau des Dunes. Le projet vise à améliorer la circulation des trains de marchandises pour desservir le port de Calais afin d'atteindre 30 trains par jour à l'horizon 2040.

### 2017 ET 2018

Premières études de projet.

### DU 7 AU 31 MAI 2018

SNCF Réseau a mené une série de réunions publiques pour recueillir les doléances des riverains.

### JUILLET 2018

L'association des riverains de la voie mère est créée. Jean-Benoît Probst est le président de Tranquillité Riverains Voie Mère.

### 2018 ET 2019

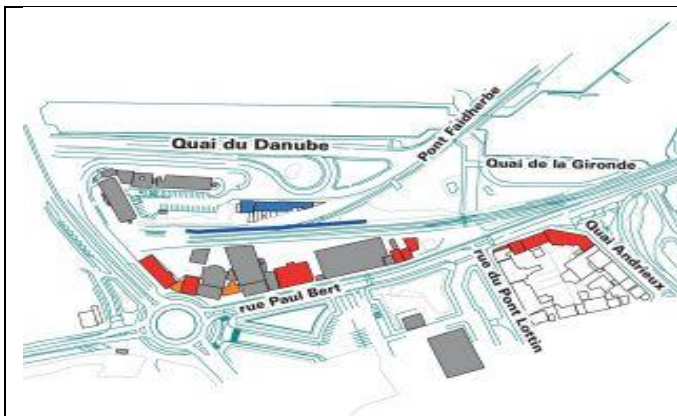
Etude de faisabilité des tracés alternatifs, appelés «Tracé par le Nord » et « Tracé Umicore » qui ont émergé suite aux réunions publiques. Si le trajet initial était estimé à 50 millions d'euros, le tracé Umicore est estimé à 70 millions d'euros, celui par le Nord à 80 millions d'euros par SNCF réseaux.

### 2019-2020

Reprogrammation du phasage de l'opération.

### 19, 20, 21 JANVIER 2021 :

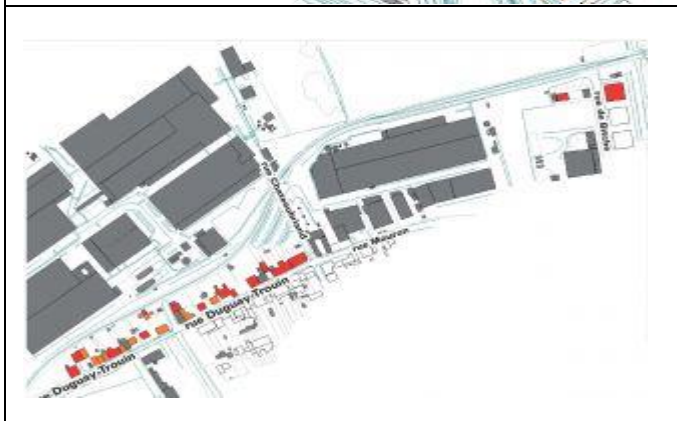
Visioconférences de consultation des riverains avec SNCF Réseaux.



**Mollien** : Concernant la rue Mollien, SNCF Réseau propose de mettre un écran acoustique du 22 au 62 rue Mollien et de remplacer la menuiserie à partir du 2<sup>ème</sup> étage aux numéros suivants (28, 30, 40 et 42 rue Mollien et 2 rue Descartes.) SNCF Réseau propose de mettre un écran acoustique du 24 au 36 du Quai du Danube et de remplacer les menuiseries : rue Paul Bert (1,3,7,13,19,21,23 et 2,4,6,8,10,12,14,16), boulevard Jacquard (126,128,130) et quai Andrieux (2,4). En bleu, les bâtiments avec possible remplacement des menuiseries aux étages supérieurs. En orange, les logements qui ont été ajoutés au programme initial.(© SNCF Réseau)



**Technicentre** : SNCF Réseau propose d'installer un écran acoustique devant les numéros 30 à 60 rue Hoche, devant les numéros 80 à 114, du 9 au 13 rue Hoche, du 1 au 5 rue Cambronne et devant les numéros 30 à 122. Le remplacement des menuiseries est prévu rue Stephenson (1 au 39), rue des Fontinettes (156 au 168, 31 au 39) et rue du Cheval Gris (1 à 29)



**Duguay-Trouin** : les logements colorés en rouge (initialement prévu au programme) et orange (logements ajoutés au programme) pourront bénéficier du programme de remplacement de menuiserie  
Rue Duguay-Trouin (95,109,119,125,129,137,141, 155,175,181,203,209,235,263,269,287,295,321, 339,345, 353,357,363,373,379,385.  
Impasse Suffren (1, 3, 6) et rue Bitche (46,119)