

## Les Riverains de la Voie Mère reçus par Natacha Bouchart



Le terrain désaffecté d'Umicore (tracé orange), que la Région s'est engagée à racheter pour éloigner les trains de la rue Duguay-Trouin, est toujours en négociation.

Ferme mais modérée depuis le début de son combat, il y a plus de trois ans, l'Association de Défense des Riverains de la Voie Mère a laissé poindre un brin d'exaspération dans son dernier courrier, en date du 28 mai.

Adressée aussi bien au président de la République qu'au président de Région, au Premier ministre et à celui des Transports, au préfet et à la sous-préfète et au maire de Calais, la lettre disait notamment : « Depuis le premier semestre 2018, les 15 réunions n'ont abouti à aucune avancée (...) nous sommes persuadés que les politiciens et représentants de l'État et de la Région savent pertinemment que rien n'est engagé pour faire avancer ce dossier... »

Ce mercredi mardi soir, des représentants de l'association ont été reçus par le maire Natacha Bouchart. Les riverains en sont ressortis avec une mauvaise et une bonne nouvelle. « Le gros souci, explique Jean-Pierre Gouverneur, est que la SNCF ne veut rien entendre à propos du passage des trains de ferroutage au milieu du technicentre, que nous réclamons depuis longtemps. » Ce qui implique que les trains continueront de passer au plus près des habitations. Mais pour sa part, Natacha Bouchart estime qu'il reste un espoir « en empruntant la voie de service qui se trouve à l'opposé », une nouvelle suggestion que ne manquera pas de suivre l'association.

### NÉGOCIATIONS CONFIDENTIELLES AVEC UMICORE

Autre sujet de préoccupation soulevé par les Riverains de la Voie Mère, les murs antibruit et les menuiseries qu'il est prévu de changer pour protéger les habitants du bruit. Jean-Pierre Gouverneur est plus que sceptique sur l'effet réel de ces aménagements, et espère qu'ils seront évalués après leur réalisation. Le maire de Calais a posé comme condition à SNCF Réseau « que les murs antibruit soient intégrés à l'environnement urbain de la manière la plus esthétique possible », mais a également découvert « quelque chose qui n'avait pas été dit clairement, et qui concerne le changement des menuiseries. Il m'avait semblé que les menuiseries de toutes les habitations concernées par le bruit seraient changées. Or j'ai appris qu'une entreprise serait chargée d'évaluer si ce changement est nécessaire, et je ne suis pas d'accord avec ça... »

Troisième point, et non des moindres pour les habitants de la rue Duguay-Trouin, le détournement de la voie mère par le site désaffecté d'Umicore, déjà équipé d'une voie ferrée. Les membres de l'association ont été soulagés d'apprendre que des négociations sont bel et bien en cours entre Umicore et la Région, alors qu'on a longtemps cru que le groupe belge ignorait volontairement les propositions de la région Hauts-de-France. « Les informations filtrent peu car une certaine confidentialité s'impose » dit Natacha Bouchart qui confirme « que l'offre de la Région a été majorée. »

## DES ÉTUDES JUSQU'EN SEPTEMBRE 2022

Cependant, si la vente est conclue, des études seront nécessaires et ne rendront pas leurs directives avant septembre 2022, estime Natacha Bouchart : « *c'est un dossier compliqué parce qu'il implique l'acceptation de la SNCF, de l'État et de la Région. Ce n'est pas un dossier spécifique à la ville de Calais.* »

Les négociations avec Umicore redonnent en tout cas de l'espoir aux riverains, « *parce que ça n'empêche pas les aménagements des maisons de la rue Duguay-Trouin. Même si les trains passent par Umicore, ces protections antibruit ne seront pas de trop* » conclut Jean-Pierre Gouverneur.

### Les trois zones de la voie mère

C'est en 2014, rappelle l'association de Défense des Riverains de la Voie Mère, que l'Etat et la Région ont décidé « de faire passer le ferroutage sur une voie vétuste urbaine, certes moins onéreuse que la voie en site propre initialement prévue, mais ne préservant pas la qualité de vie des riverains : tremblements, fissures, dévaluation des habitations. »

La voie mère traversant Calais a été découpée en trois zones, chacune avec ses aménagements propres.

– La zone du technicentre SNCF, caractérisée par de multiples voies. L'association réclame un tapis anti vibratile ainsi que le passage des trains le plus loin possible des associations, ce que refuse la SNCF « sous prétexte du coût élevé et d'un soi-disant risque de ralentissement du trafic » déplorent les riverains.

– Entre la gare SNCF et le quai de la Loire, l'association estime que « les aménagements proposés sont assez satisfaisants. Mais la partie supérieure des habitations à étages ne sera pas à l'abri » nuance Jean-Pierre Gouverneur.

– La zone Duguay-Trouin, qui s'avère la plus complexe compte tenu d'une négociation avec le groupe belge Umicore. L'entreprise possède un terrain équipé d'une voie ferrée, où les habitations sont moins nombreuses que dans la rue Duguay-Trouin.