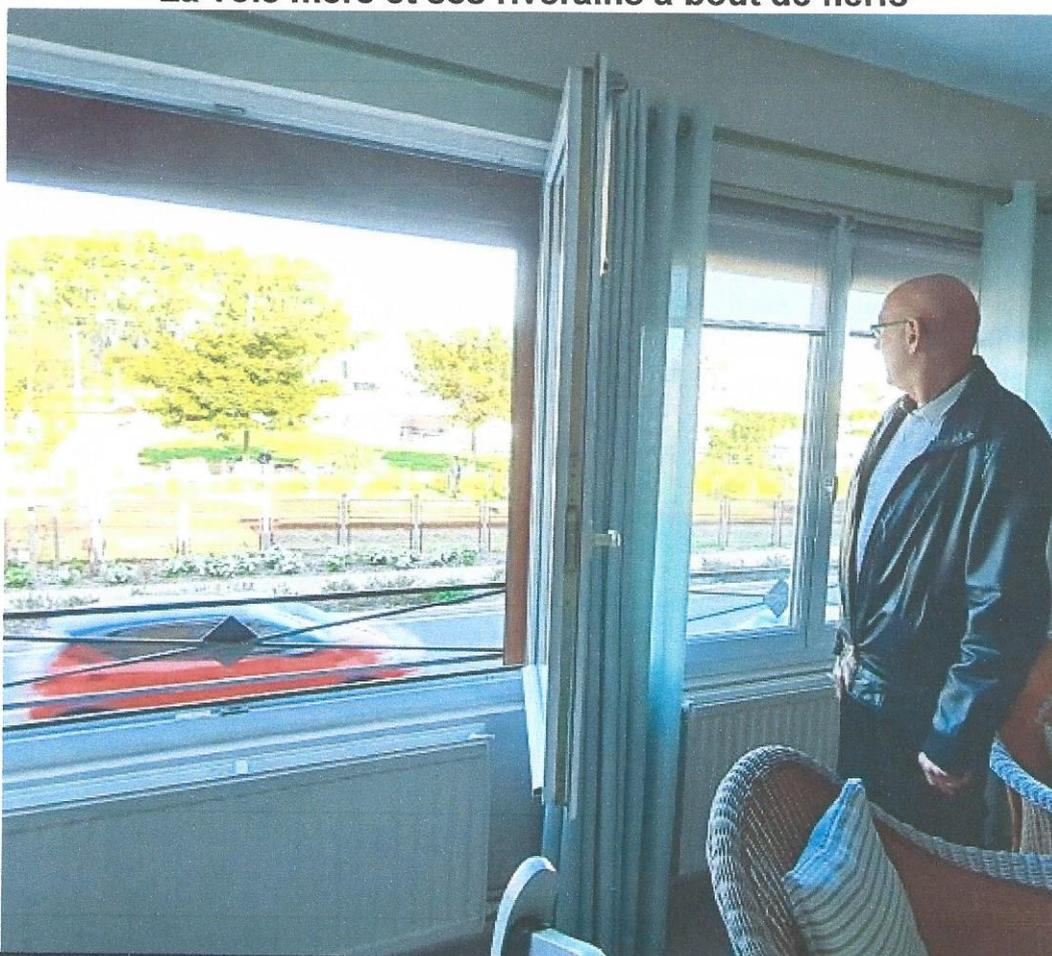


CONTESTATION

La voie mère et ses riverains à bout de nerfs



Jean-Pierre Gouverneur, dans l'appartement du couple d'adhérents des Riverains de la voie mère, qu'on peut distinguer en arrière-plan.

L'association des Riverains de la voie mère tient son assemblée générale ce vendredi à 18 heures. Un couple de riverains adhérent nous montre les conséquences du fret ferroviaire sur leur bien immobilier.

Pour Évelyne et Claude, cet immeuble de deux appartements situé rue Paul-Bert représente à la fois leurs économies et un complément de revenus. Ces deux appartements sont mis en location de courte durée. Bichonnés par leurs propriétaires, lumineux, bien situés, ils ne manquaient pas de clients, notamment de touristes

Récemment, Évelyne a effacé l'intégralité des commentaires de ses locataires qui, des années durant, ont pourtant été excellents : « Depuis quelque temps, les avis commençaient bien et, d'un coup, il y avait un mais ... »

**« Quand un train passe sur la voie
mère et que la fenêtre est ouverte,
on ne peut plus se parler ! »**

Et derrière ces « mais », toujours le même récit de crissements métalliques et de vibrations dans tout l'immeuble, de jour comme de nuit. C'est-à-dire à chaque passage des trains de fret sur la voie mère. Jusqu'à huit par jour.

CRISSEMENTS ET VIBRATIONS

« Quand un train passe sur la voie mère et que la fenêtre est ouverte, on ne peut plus se parler ! » lâche Évelyne. Jean-Pierre Gouverneur, le secrétaire de l'association des Riverains de la voie mère, domicilié rue Dugay-Trouin, acquiesce : « Quand on n'est pas à côté, on ne rend pas compte du bruit que fait un train de fret. Ça n'a rien à voir avec un train de voyageurs : ça claque, ça cogne ! Ça fait un bruit de tas de ferraille rouillée ! » S'il y a une chose qui agace Évelyne, c'est qu'on lui rétorque « qu'on n'avait qu'à pas acheter là... » C'est qu'à l'époque de leur investissement, il y a près de trente ans, personne n'aurait pu imaginer que la voie mère, envahie par les herbes, serait à nouveau fréquentée à ce point.

**« On se bat contre une sorte de monstre,
sopire Jean-Pierre Gouverneur.
La SNCF est toute-puissante... »**

Les nuisances ont commencé « en 2015, 2016 » se souvient la propriétaire. Et n'ont fait qu'augmenter depuis, comme c'était annoncé par la SNCF.

DES FISSURES

« Depuis 2018, non seulement il y a plus de trains qui passent, mais ils sont plus longs » se désole Évelyne qui, outre la désaffection des clients de ses appartements, voit son bien se dégrader. Des fissures apparaissent et les propriétaires soutiennent que c'est à cause des vibrations.

Outre ces contrariétés, les propriétaires sont exaspérés par l'attitude de la SNCF, selon eux, indifférente. « On se bat contre une sorte de monstre, sopire Jean-Pierre Gouverneur. La SNCF est toute-puissante... »

Relisant les informations données par SNCF en avril dernier, Jean-Pierre Gouverneur signale qu'« il y aura un tapis anti-vibratile au niveau de la rue Paul-Bert mais il n'y aura pas de mur antibruit. » Pour les riverains de la rue Paul-Bert, le combat n'est pas près de cesser.

UNE PREMIÈRE EXPERTISE SANS SUITE

Lors d'une première expertise, en 2020, l'expert mandaté par l'assurance des propriétaires avait noté « que le lien de causalité entre les dommages déclarés et le passage des trains n'est pas clairement démontré. » Ce qui avait conduit l'assurance à exclure un recours, à l'époque, même si l'expert a reconnu une incidence certaine sur les revenus locatifs saisonniers.

Cependant, on note que son analyse a évolué, puisqu'il a estimé par sa seconde expertise « que la responsabilité de la SNCF » est maintenant « susceptible d'être recherchée », même si, au grand désarroi des propriétaires, il n'a pas écrit noir sur blanc

QU'A DIT L'EXPERT ?

À deux reprises, les propriétaires ont sollicité leur assurance, ce qui est d'ailleurs recommandé par la SNCF en pareil cas. Il y a eu deux rapports d'expert. Le premier, en 2020, est resté sans suite. Contrairement au second. Dans son rapport du 2 juillet 2021, l'expert mentionne que, bien que « dûment convoquée », la direction territoriale de la SNCF ne s'est pas fait représenter à l'expertise amiable et contradictoire du 28 juin 2021.

La SNCF était néanmoins présente à ce rendez-vous, via un représentant de la direction Juridique et de la Conformité. Mais d'après le rapport, ce dernier a déclaré ne pas être « informé du dossier. » Il s'est engagé à consulter sa hiérarchie afin de revenir vers les propriétaires et l'expert avec « l'avis et la position de la SNCF ». Plus d'un an après, les propriétaires n'en ont eu aucune nouvelle.

Le rapport du 2 juillet 2021 dit : « Il a été constaté que pour un train de voyageur (rame à deux voitures), nous avons pu sentir les vibrations ainsi qu'entendre le roulage à vitesse lente sur la voie mère. Nous pouvons supposer que les trains de fret étant largement plus longs (parfois jusqu'à 700 mètres) et plus lourds occasionnent plus de nuisances sonores et vibratoires. »

L'expert a considéré « opportun que SNCF Réseau apporte des solutions antibruit (amortisseur de bruit sous les rails) (...) D'autres dispositifs pourraient être à prendre en considération (mur antibruit). Et de conclure « la responsabilité de SNCF Réseau est susceptible d'être recherchée en raison des nuisances sonores notamment par la circulation de ses rames de fret. »