

Des écrans pour protéger du bruit de la voie mère

La réunion publique de la voie mère a levé le voile sur les premiers travaux de ce vaste chantier qui inclut de nouvelles menuiseries chez des particuliers, des murs antibruit, un nouveau pont Mollien et une voie ferrée remise à neuf.



La pose de l'écran acoustique de la rue Mollien rendra inaccessibles les places de stationnement pendant toute la durée de chantier, ainsi que le trottoir et le tourne à droite. L'arrêt de bus Descartes sera déplacé. SNCF Réseau s'engage à ce que les grands peupliers soient préservés.

LES FAITS

DÉSUÈTE ET ENTRETENUE A MINIMA, la voie mère a connu un regain d'intérêt avec le nouveau port de Calais

DÉDIÉE AU FRET FERROVIAIRE, elle est censée supporter 15 allers-retours par jour d'ici 2040
C'EST EN TOUT CAS, le souhait de l'État et de la Région Hauts-de-France, qui cofinancent la modernisation de la voie mère avec un budget de 58 millions d'euros

LA RÉUNION SEMESTRIELLE de SNCF Réseau avec les riverains de la voie mère a eu lieu mardi à la salle Caron

LE DÉTAIL DES TRAVAUX de la phase 1 a été donné

Un total de 720 poids lourds qui, tous les jours, arrivent au port de Calais par le rail et non plus par la route d'ici 2040, c'est l'objectif de la modernisation de la voie mère.

Tombée en désuétude, cette voie de chemin de fer qui va de la gare des Fontinettes au port en passant par la gare de Calais-Ville, puis par la zone industrielle des Dunes, a retrouvé de l'intérêt avec la mise en service du nouveau port de Calais. En particulier parce qu'elle évite les grands frais d'une nouvelle voie dite « contournement par l'est ».

SNCF Réseau, qui mène les opérations à la demande de l'État et de la Région Hauts-de-France, a coupé le projet en deux phases, avec un budget de 58 millions d'euros, dont 20,5 pour la phase 1.

VERDICT CET ÉTÉ POUR LA PHASE 2

La phase 2, qui concerne la voie après le pont Mollien jusqu'au port, a fait l'objet de nombreuses discussions depuis 2018 sur l'hypothèse de tracés alternatifs à l'existant, c'est-à-dire la voie qui actuellement fait passer les trains de fret au fond des jardins des maisons de la rue Duguay-Trouin. C'est à ce titre que ses habitants bénéficient de menuiseries qui atténuent les nuisances sonores, à l'arrière, et uniquement dans les pièces à vivre (chambre, séjour). Suite aux diagnostics, 122 logements sont concernés par ces travaux ; 67 propriétaires éligibles ont refusé le diagnostic, ou leur habitation a été jugée suffisamment protégée contre le bruit.

Le tracé dit « par Umicore » a été définitivement rejeté par la Ville et la Région

On a appris lors de la réunion publique de ce mardi que 36 logements de la rue Cambronne, de la phase 1, vont à leur tour recevoir des menuiseries antibruit, cette fois en façade.

Au contraire de la phase 1, dont les travaux publics vont commencer ce mois-ci, la phase 2 est toujours en phase d'étude. Le choix a été réduit à une seule alternative au lieu de deux. Le tracé dit « par Umicore » a été définitivement rejeté par la Ville et la Région. D'ici la fin de cet été, fait savoir SNCF Réseau, le choix sera fait entre le tracé actuel – auquel cas refait à neuf – et le tracé dit « par le nord », encouragé par les riverains. Sans préjuger de la décision de l'État et de la Région, on sait que le choix du tracé de référence aura le désavantage d'interrompre la circulation des trains durant de longs mois de travaux. Une interruption que le tracé « par le nord » aurait le mérite d'éviter, tout en satisfaisant les habitants de la rue Duguay-Trouin.

L'ÉCUEIL DES PASSAGES À NIVEAU

Seulement, ce tracé par le nord nécessitera deux passages à niveaux, ce qui n'est plus dans l'air du temps. Pour des raisons de sécurité, l'État cherche justement à supprimer un maximum de passages à niveau sur le territoire.

La phase 1, comprise entre la gare des Fontinettes et le pont Mollien inclus, est plus avancée. Cinq ans après la première réunion publique, les travaux préparatoires vont commencer ces jours-ci et le premier des écrans acoustiques, plus simplement appelé mur antibruit, sera dressé au plus tard à la fin septembre. Les premiers riverains servis seront ceux de la rue Mollien, avec des travaux de ce mois de juillet à janvier 2024 ; et du quai du Danube, de février à mai 2024.

Le tracé par le nord nécessitera deux passages à niveaux, ce qui n'est plus dans l'air du temps.

La pose de l'écran acoustique de la rue Mollien rendra inaccessible les places de stationnement durant toute la durée de chantier, ainsi que le trottoir et le tourne-à-droite. L'arrêt de bus Descartes sera déplacé. SNCF Réseau s'engage à ce que les grands peupliers soient préservés.

Une troisième palissade acoustique, longue de 550 mètres, réduira les nuisances sonores pour les habitants des rues Hoche et Cambronne. Ce second chantier se passera de 2024 à 2025. Après concertation avec les habitants de la rue Cambronne, il a été décidé de réduire la hauteur du mur et de compenser par la pose de menuiseries antibruit, mais uniquement pour les pièces à vivre et à partir du premier étage.

CINQ ANS QU'ON EN PARLE, ET CE N'EST PAS FINI

Lors de la réunion, le secrétaire de l'association des Riverains de la Voie Mère Jean-Pierre Gouverneur a souligné la lenteur de ce projet commencé il y a cinq ans : « Les travaux de la phase 1 commencent et la phase 2 prendra peut-être encore cinq ans. Ça fera dix ans en tout. C'est excessif. Je me demande même si j'en verrai la fin... » ironise le septuagénaire. Au nom de SNCF Réseau, Frédéric Leconte acquiesce mais lui fait une réponse très « administrative » : « Les délais sont incompressibles ».

Dans l'intervalle, trois membres du conseil d'administration de l'association des riverains ont vendu leur maison...

Des portes et fenêtres contre le bruit



Le changement des fenêtres chez Dominique Chauchoy a été effectué en deux jours.

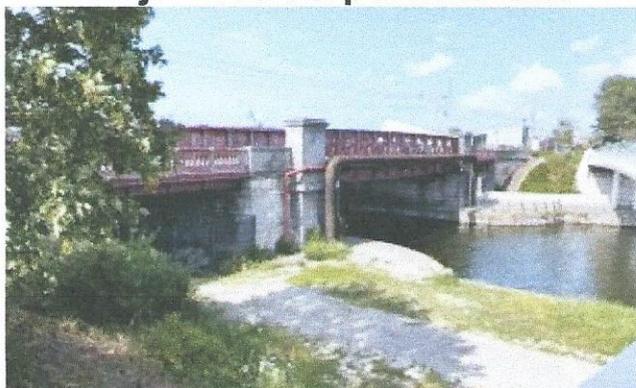
Le changement de menuiseries chez les habitants proches de la voie mère fait partie du dispositif de modernisation de la voie mère. SNCF Réseau a annoncé ce mardi que « 35 % des travaux sont réalisés ».

C'est le cas chez Dominique Chauchoy, et d'autres propriétaires de la rue Duguay-Trouin, où les changements de portes et fenêtres, à l'arrière, c'est-à-dire côté voie mère, s'enchaînent. Ces propriétaires bénéficient du doute quant au choix du tracé de la phase 2, qui sera levé cet été, mais les nuisances sont bien réelles tant que les trains circuleront sur le tracé actuel.

Dominique Chauchoy est très satisfait du déroulement des travaux : « Après les travaux, des gens de SNCF Réseau sont venus avec un dispositif qui fait un son très fort, pour voir la différence. Et c'est quand même impressionnant. À condition d'avoir les fenêtres fermées. » Le seul regret de Dominique Chauchoy est que sa fenêtre de salle de bain n'ait pas été changée : « Ce n'est pas considérée comme une pièce à vivre. Mais on y passe du temps quand même, c'est comme une cuisine. » En revanche, ses volets manuels ont été remplacés par des électriques et sa nouvelle fenêtre de cuisine s'actionne aussi en oscillo-battant.

Les propriétaires ont le choix entre au moins trois entreprises pour la réalisation des travaux, et le remplacement prend en compte l'équipement en volets et la couleur d'origine. Chez Jean-Pierre Gouverneur, rue Duguay-Trouin, une porte et quatre fenêtres sont à changer. Son devis indique 10 000 euros, à la charge de SNCF Réseau : « J'ai choisi l'entreprise dont je savais qu'elle a déjà travaillé avec la SNCF. Je suis confiant. Mais ça ne change rien quand on est dehors, et tant qu'ils n'auront pas refait la voie, on aura le problème des vibrations. »

Un jumeau du pont Mollien



SNCF Réseau a assuré que les aspects architecturaux du pont Mollien seront conservés par son remplaçant.

Le nouveau pont Mollien ne créera pas le choc esthétique de la très contemporaine passerelle Mollien, juste à côté. C'est l'un des enseignements de la réunion publique semestrielle ouverte aux riverains de la voie mère, donné ce mardi par Jean-Philippe Pichet pour SNCF Réseau : « Les aspects architecturaux vont être conservés ». Par nouveau pont, il est entendu « le renouvellement complet du tablier côté voies ferrées, par deux tabliers métalliques à poutres latérales basses. » Le poids de l'actuel pont Mollien, à retirer, est estimé à 140 tonnes. Le nouveau pèsera 225 tonnes.

L'assemblage de ce nouveau pont va commencer la semaine prochaine, dans la base de travaux installée au niveau de l'écluse de la batellerie. Ce positionnement permettra son acheminement par voie fluviale le 28 octobre à 4 heures. SNCF mise en effet beaucoup sur la précision de cette opération.

La pose doit se dérouler en 90 heures, pour s'achever le 31 octobre à 22 heures. Pas moins de 80 ouvriers et techniciens seront mobilisés. Le chantier sera clos le 11 décembre.

La circulation à pied sous le pont sera interdite jusqu'au 5 novembre. La circulation routière sera impossible du 16 octobre au 5 novembre quai de la Moselle et quai de la Gendarmerie ; et du 28 au 31 octobre sur le pont Mollien.

Le renouvellement du pont Mollien, qui appartient à la phase 1 de la modernisation de la voie mère, sera suivi du renouvellement de la voie même. Pour commencer sur un kilomètre à partir de l'arrière de la gare de Calais-Ville. Sous les portions de voie se trouvant face à des habitations seront posés des tapis anti-vibratiles, « soit environ 5 000 m² » de ces tapis, annonce SNCF Réseau. Ces travaux de renouvellement de voie doivent durer jusqu'au printemps 2024.

Ce n'est pas anodin pour les habitants qui subissent le « tac tac » des trains qui passent : la nouvelle voie sera constituée d'un long rail soudé. Une bonne nouvelle aux oreilles de Jean-Pierre Gouverneur, habitant de la rue Duguay-Trouin, qui connaît bien les diverses nuances de nuisances sonores de la voie mère : « Derrière chez moi je me demande si les rails sont bien jointifs... » Il a également interrogé SNCF Réseau à propos du matériel roulant : « Il y en a qu'on n'entend pas, mais il y en a d'autres qui sont de vrais tas de rouille ! » Son interlocuteur Frédéric Leconte n'a pas de réponse à lui fournir : « Ce n'est pas SNCF Réseau qui gère les wagons... »

Concernant cette rue, soit la Région et l'État décident de dévier la voie mère par le nord – auquel cas les riverains seraient enfin tranquilles –, soit ils décident de conserver le tracé actuel, auquel cas la voie sera refaite à neuf.