

Givors et ses environs

GIVORS

Farouche opposition au projet de raccordement ferroviaire

Peu de monde mais de la conviction salle Malik Ousseki hier, à 18 heures. Des membres de l'Association de défense des contribuables givordins (ADCG) sont remontés au créneau contre un projet de raccordement ferroviaire, vieux de six années.

Votée en 2002, lors d'un conseil municipal puis abandonnée, la construction d'une bretelle ferroviaire de 600 mètres entre la piscine et le Pré Vert a été relancée, il y a quelques semaines. Au grand dam de ces représentants associatifs, pour la plupart anciens conseillers givordins. L'objet du conflit concerne un raccordement ferroviaire givordin dont le but est de désengorger la voie des trains voyageurs reliant Lyon à Saint-Étienne en proposant aux wagons de fret d'emprunter une voie nouvelle. Le raccordement permet à ces trains de marchandises en provenance de Chasse-sur-Rhône de se raccorder sur la ligne Lyon-Nîmes sans couper la ligne Lyon-Saint-Étienne.

Une aberration pour Daniel Martin, membre d'ADCG. Ardent défenseur du trafic ferroviaire, il dénonce pourtant l'inutilité du projet. Et défend deux scénarios possibles : « soit le fret diminue et dans ce cas une ligne de débord en gare de Givors Canal suffit, soit le fret augmente, auquel cas, cette bretelle de raccordement ne suffirait pas à pallier la demande ». Pour proposer la construction d'un « pont ferroviaire aérien au sud de Loire-sur-Rhône et de Chasse-sur-Rhône ». Daniel Martin le concède, cette proposition serait coûteuse « mais justifiée ». Il pointe le coût supporté par les contribuables : « L'État



De gauche à droite : Alain Pelosato, Claude Denis et Daniel Martin, membres de l'association de défense des contribuables givordins / Photo Camille Roux

et la région financent à hauteur de 7.7 millions d'euros. Pour réseau ferré de France (RFF) qui s'investit à 4.6 millions d'euros, c'est confortable ! » Selon Raymond Combaz, élu de la majorité, la commune a obtenu des contreparties de la part de RFF pour la réalisation de ce projet telle « la construction d'un mur antibruit tout le long du raccordement », le remplacement d'un pont métallique place Pasteur et la construction du pont-rail, prévue pour août prochain. Pour AGDF, il ne s'agit pas de contreparties obtenues, mais « de mesures imposées de toute manière par la loi ». Des leures, tout au plus.

Camille Roux
croux@leprogres.fr

■ Le « développement durable » sur les rails

Pour Martial Passi, maire de Givors, ce raccordement ferroviaire permettra d'accélérer la cadence des trains entre Lyon et Saint-Étienne.

« Nous pouvons faire de Givors une gare beaucoup plus fréquentée, afin qu'elle devienne, pourquoi pas, une sorte de RER à la lyonnaise. »

Il précise que des réunions d'informations ont été faites en 2002, « dans les quartiers ainsi qu'au palais des sports », et argumente sur les atouts écologiques d'un tel projet qui s'inscrit dans « le développement durable. »

Des contreparties en faveur des nuisances sonores ont été obtenues de la part du maître d'ouvrage réseau ferré de France (RFF).

Et le maire de rappeler : « La construction d'un mur antibruit aux Pré Verts à Bans et le remplacement d'un pont métallique place Pasteur. »