



Le bureau de l'association Rivegauche 38 : Karine Didier la présidente, Raymond Colella le vice-président, et Jean-Claude Ortolland le trésorier

Quoi de neuf ?

Malheureusement rien a-t-on envie de dire, hormis une mobilisation grandissante des populations concernées. On le sait, rive droite, parce qu'il y a le précédent de Chavanay en décembre 1990, la fronde a été immédiate après l'annonce de la décision ministérielle au printemps 2009 de choisir, parmi les 7 fuseaux possibles proposés par Réseau Ferré de France (RFF), celui de la « plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord » qui impliquera une forte augmentation du fret ferroviaire sur les rives droite et gauche du Rhône.

Et depuis, ça bouge également rive gauche avec l'association « Rivegauche38 » créée au début de cette année à l'initiative de riverains de la voie ferrée à Vienne et présidée par Karine Didier. Et le combat est clair : « *Nous ne voulons pas être les riverains d'un déversoir européen* » nous dit d'emblée la présidente de l'association. Déversoir oui, car à terme, les donneurs d'ordres et les transporteurs seront européens, la SNCF n'ayant plus le monopole de circulation sur le réseau de RFF.

Alors, face au mur du silence des élus, hormis l'Adjoint de Vienne et Conseiller régional Thierry Kovacs, qui a été le seul à prendre ouvertement position contre ce tracé lorsqu'il explique

« *qu'il faut traverser les zones les moins urbanisées* », les riverains prennent le dossier en main : réunions publiques (notamment le 24 juin à 20h30 au Manège de l'Espace Saint-Germain à Vienne), distribution de tracts, courriers aux élus (et au Président de la

République), il ne manque que le porte à porte, mais sans doute cela viendra...

Un bref rappel des faits

« Alternative performante à la route » comme on aime le souligner chez RFF, le fret ferroviaire est aussi un enjeu écologique, chacun étant conscient que le transport routier a peut-être atteint ses limites, du moins en l'état actuel des infrastructures. Et ce ne sont pas les habitants de Vienne, quotidiennement envahis par des « hordes » de 45 tonnes qui diront le contraire. On notera au passage que Vienne est bien la seule ville d'Art et d'Histoire où paraît-il on se soucie beaucoup du patrimoine, qui vit un enfer routier du matin au soir en son centre

sur les quais du Rhône, quand ce n'est pas un camion lituanien ou roumain qui décide d'attaquer les cours !

Mais revenons à nos wagons...

Donc, au nom du développement durable et du Grenelle de l'Environnement, on va transférer d'ici à quelques années le maximum de fret de l'autoroute au chemin de fer, et ce tant rive droite que rive gauche à la cadence de plus d'une centaine de convois supplémentaires chaque nuit, ce qui, globalement, devrait faire un train toutes les 6 ou 7 minutes. Bien sûr, on le sait, on pouvait passer ailleurs, ne pas traverser les agglomérations, comme à Vienne où 15.000 personnes vivent à moins de quinze mètres de la voie (mais pas le maire, ni les adjoints !), on aurait pu, logiquement, doubler la LGV (Ligne à Grande Vitesse) justement faite pour cela. Mais voilà, y'a les sous ! Le fuseau retenu est bien le moins cher car le plus court, environ 1,4 milliard, alors que le jumelage avec la LGV atteindrait les 3 milliards. Lorsque c'est justifié, le coût ne doit pas être un frein.

Et qu'importe si le fret apporte le danger au sein des villes et villages, on s'en occupera plus tard, après une catastrophe. Ce jour-là, on verra les élus avec des mines compassées dire qu'ils ont toujours été contre, et blablabla. On notera d'ailleurs au passage que le Maire de Vienne (et député) faisait partie des élus présents lors de la manifestation contre le doublement de la LGV, qui c'est vrai aurait abîmé sa circonscription. Autre prudence encore du côté du Parti Socialiste puisque Erwann Binet, Conseiller général de Vienne Nord, participait aussi à cette manifestation. Il faut dire que les alliés sont les Verts, donc on est forcément pour le fret ferroviaire :

