



Edito

SCHEMA REGIONAL d'AMENAGEMENT et de DEVELOPPEMENT DURABLE du TERRITOIRE

Extraits et résumé des propositions faites par G Sené, président de Franche Comté Nature Environnement, à Monsieur le Président du Conseil Régional. (Lettre du 02/08/2007).

Notre vision des problèmes se veut la plus globale possible. Notre planète est finie. Chacune de nos actions a des conséquences proches ou lointaines dans le temps et dans l'espace.

Notre planète souffre de l'emploi des énergies fossiles : changement climatique, érosion et disparition des terres cultivables, diminution de la biodiversité, empoisonnement des écosystèmes....

Les aménagements auxquels aura participé la Région (urbains, routiers, ferroviaires...) ne nous apparaissent pas comme relevant du développement durable pour les raisons suivantes :

- ils contribuent à l'appauvrissement du patrimoine naturel par leur emprise démesurée et en augmentant la fragmentation des territoires et les difficultés de déplacement des espèces terrestres.
- ils contribuent à l'empoisonnement des écosystèmes
- ils contribuent également à l'imperméabilisation des surfaces
- ils contribuent enfin à la destruction des paysages.

Nous estimons donc qu'il serait grand temps de changer de logique, que les termes « développement durable » soient autres choses que de simples mots, mais appellent à une véritable évolution des façons de concevoir l'aménagement du territoire, afin de valoriser au mieux des territoires dont nos descendants seront heureux que nous les ayons économisés.

Nous attendons du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire la prise en compte des richesses naturelles, des incertitudes climatiques.... Politique sociale et économie, politique de l'habitat, politique agricole et forestière, politique des transports, politique de santé, tout doit s'intégrer dans une autre politique de développement.

Nous attendons :

Une volonté politique de modifier les pratiques et habitudes des déplacements par une reconsidération innovante de l'espace urbain où l'économie de déplacements, d'énergie et d'espace serait le fil conducteur.

Une formation professionnelle et universitaire qui permettrait à une main d'œuvre qualifiée d'origine locale de mieux répondre aux besoins à venir.

La préservation des paysages, de la biodiversité, des richesses agricoles et forestières... des spécialités gastronomiques, en un mot de l'identité franc comtoise. Dans un monde uniformisé reconquérir pour tous une alimentation saine et savoureuse serait un objectif fort, en particulier par le développement de l'agriculture biologique. Dans cette vision, il faudrait soutenir les filières, les entreprises ayant à cœur d'économiser les climats et les ressources planétaires.

L'implication des citoyens dans les décisions qui les concernent pour que cette démarche se réalise sur des bases qui ne s'arrêtent pas à une consultation hypocrite, par exemple : la consultation, voici quelques années, concernant le projet d'installation de la future gare TGV à Besançon-Viotte ou à Auxon-Dessous,



Dessin Jean-Philippe Paul extrait du bulletin de liaison LPO Info Franche-Comté n°2 du 2^{ème} trimestre 2007.

LGV

La journée « Portes ouvertes » du 23 septembre 2007

Annoncée à grand renfort de publicité par l'Est républicain, les radios, la télé, une journée « Portes ouvertes » sur le chantier de la LGV était organisée par RFF le dimanche 23 septembre 2007.

10 500 visiteurs ont profité de cette aubaine. Plusieurs d'entre nous ont fait partie de ces 10500 visiteurs.....

Maintenant, nous savons presque tout sur le chantier : le tonnage de cailloux, leur calibre, la contenance des réservoirs des engins divers, les précautions prises pour protéger les batraciens de la réserve de Buthiers.....Par contre les problèmes des habitants des villages concernant le bruit quotidien du chantier (les travaux commencent dès 6 h le matin et se terminent à 22 h ou plus tard), le son insupportable des signaux sonores quand les engins reculent, la circulation excessive des camions dans les villages... Rien!!!! Tout va très bien dans le meilleur des mondes !

Un adhérent a fait une tentative de calcul du coût de cette journée :

Transport de 10500 personnes :
40 € x 10500 = 420 000€

N°publicitaire de l'Est Républicain
(2 pages recto verso) : 40 000€

Mobilisation du personnel (préparation des engins de chantiers, permanences pour la journée du 23/9...) : 200 000€

Plaquettes, cartes postales, distribuées aux points de rendez-vous : 20 000€

Total : 680 000€

Enfin, tout cela n'est pas grave, puisque ce chantier « est actuellement le plus grand chantier de génie civil de France » !!!



Extrait de la bande dessinée « RURAL » de Etienne Davodeau aux Editions Delcourt 54 rue d'Hauteville 75010 PARIS. Cette bande dessinée raconte les aventures d'agriculteurs et de leurs voisins confrontés au passage d'une autoroute. Autoroute ou LGV, société autoroutière ou RFF, les méthodes et les résultats sont les mêmes. Nous vous en recommandons la lecture.

LIAISON FLUVIALE RHIN-RHÔNE, GRAND CANAL : LE RETOUR ?

Le projet de Grand Canal par la vallée du Doubs a été abandonné en 1997. Mais voilà, les BTP et leurs partisans veillent.

Il y a 2 ans une « mission d'information sur la liaison fluviale Saône-Rhin » avait conclu à la pertinence d'une telle liaison. Le 11 juillet 2007, le Comité de Pilotage du projet canal a lancé une étude technique et environnementale sous maîtrise d'œuvre de Voies Navigables de France. Cette étude doit identifier les couloirs de passages potentiels d'un futur grand canal.

Au fil des articles de presse, nous apprenons plusieurs hypothèses de tracé : Saône-Rhin par la vallée du Doubs, Saône-Moselle par la vallée de la Saône ou peut être « un barreau » Port sur Saône/Montbéliard... Une chose est sûre, la vallée de l'Ognon l'a échappée belle, ce tracé « n'est pas réalisable compte tenu de la présence du TGV » (déclaration de Mr Viret, Président de l'association Saône-Rhin voie d'eau 2010). De toutes façons, entre la peste et le choléra, la vallée de l'Ognon et ses habitants n'ont pas eu le choix !!!

Nous savons tous que pour lutter efficacement contre l'invasion des camions, la priorité doit être donnée au fret ferroviaire.

Va-t-on, encore, gaspiller 3, 4...6 milliards € (selon les sources) pour un grand canal inefficace pour réduire la pollution du transport routier ?

Comme pour la LGV, va-t-on accepter les impacts dévastateurs et irréversibles sur l'environnement : disparition des zones humides, crues, conséquences sur la qualité et la quantité de l'eau, sur la biodiversité, les paysages..... ?

Pour nous remonter le moral et se faire plaisir, Saône et Doubs Vivants propose une cuvée de vin du Jura étiquetée « **2007, Grand canal jamais** ».

Les bouteilles sont diffusées par les magasins Biocoop et le Comptoir de la Nature à Besançon et le magasin Biocoop à Pontarlier.

Vous pouvez, aussi, vous procurer des bouteilles à Saône et Doubs Vivant, Maison Régionale de l'Environnement, 15 rue de l'Industrie à Besançon. Pour tout renseignement, commande et réservation, adressez vous à Saône et Doubs Vivant, Tél. : 03.81.53.39.46 ou SDV@wanadoo.fr



Brèves... ..Brèves...Brèves.....Brèves.....

1998, une étude « socio-économique » de RFF annonçait 45 000 emplois à la clé du chantier LGV. Nous sommes revenus à de modestes...très modestes évaluations. Le dernier magazine de la Région Franche-Comté (sept/oct/nov 2007) un article sur le viaduc de la Linotte. Conclusion de l'article : « c'est le plus grand chantier de génie civil en France sur lequel travaillent 3000 personnes ».

Notre commentaire : de 45 000 à 3000, Il y a dû avoir une erreur de calcul quelque part !

Le Grenelle de l'environnement a prévu la construction de 2000 kms de voies nouvelles pour la grande vitesse (LGV). Le TGV est certes moins polluant que l'avion ou les automobiles, mais ces prévisions sont en totale contradiction avec le rapport « Infrastructures de transport, mobilité et croissance » publié en août 2007 par le Conseil d'analyse économique et édité par la Documentation Française qui recommande de mieux entretenir les infrastructures existantes pour éviter les investissements inutiles.

Brèves... ..Brèves...Brèves.....Brèves.....

ER 3/10/2007 : coût d'un aller et retour Paris Mulhouse par le TGV Est ? 19 € en réservant 4 mois à l'avance.

ER 8/10/2007 : des nouvelles de Trans Europe TGV (lobby LGV). Mr Rebsamen, député et maire de Dijon prend la présidence à la place de Mr Bockel, nommé Secrétaire d'Etat dans le gouvernement Sarkozy.

Notre commentaire : il faudra attendre une nouvelle génération de politiques pour envisager un Aménagement de Territoire moins destructeur.

La Voix du jura 11/10/2007 : par une lettre ouverte, Mme le maire de Thervay annonce sa démission et celle du Conseil Municipal. La raison : suite à une enquête publique favorable (mars 2006) la préfecture du Jura prend un arrêté autorisant l'ouverture d'une carrière par l'entreprise Bonnefoy, carrière suffisante pour les besoins du chantier LGV. Quelques mois après, la préfecture autorise l'ouverture d'une 2ème carrière sur le territoire de la commune...L'heureuse gagnante de cette autorisation est l'entreprise Guintoli...

Notre commentaire : nous vous laissons tirer les conclusions de ce choix différent !



Le Bien public 23/10/2007 : l'association « Dijon, Côte d'or, Bourgogne » qui regroupe les décideurs économiques locaux lance une plaquette pour promouvoir la Branche Est du TGV. Par cet article, nous apprenons que les études APS de la branche Sud sont terminées mais il n'y a « pas de tracé ou même de fuseau pour cette branche, on en reste, pour le moment aux fonctionnalités ». La Branche Ouest a fait l'objet d'un Projet d'Intérêt général.

Notre commentaire : Pourquoi la Branche Est a-t-elle besoin de « promotion » ? Les décideurs économiques auraient-ils quelques soucis sur sa rentabilité ? Comment seront financées les Branches Sud et Ouest ?



Dessin extrait du journal « La décroissance » n°39 mai 2007

BULLETIN D'ADHESION

L'association des Riverains de l'Ognon est à votre service pour toute demande de renseignements juridiques ou autres (dossier DUP 2000, carrières, problèmes de bruit...)

Merci à tous ceux qui ont renouvelé leur cotisation ou nous ont envoyé un soutien financier. Pour 2008, l'adhésion est toujours de 5 € minimum pour l'année.

Meilleurs vœux 2008 à tous.

N'hésitez pas à nous solliciter. Pour tous renseignements, adhésion ou soutien, vous pouvez vous adresser à

Association des Riverains de l'Ognon la gare 70150 Chenevrey

Tel : 03 84 32 23 03 ou 03 81 58 13 30

Imprimé par nos soins – Ne pas jeter sur la voie publique, merci