

LGV : les riverains les deux pieds dans la

Le bouleversement et les dégradations de la vallée sont au delà de nos pires craintes.

Extrait du dernier livre de François de Closets «ENCORE PLUS» aux Editions Fayard Plon 2006 p. 186/187, une réflexion pertinente sur les projets TGV :

« ... A l'autre extrême voici le TGV. Une carte superbement jouée par la SNCF. En tant qu'utilisateur, je ne cesserai jamais d'en chanter les louanges et de pester chaque fois que je prends un train ordinaire. Je voudrais des TGV sur toutes les lignes. Justement, la France ne cesse d'en étendre le réseau, je devrais me réjouir, mais tout cela est-il bien raisonnable ?

Quand je prends l'Eurostar, je ne doute pas qu'il s'agisse du meilleur moyen de transport pour me rendre à Londres. J'admire le tunnel, je suis fier d'une telle réalisation. Si j'avais fait le mauvais choix de placer mes économies en actions d'Eurotunnel, j'en jugerais tout différemment. Encore s'agit-il d'une liaison essentielle qui, en tout état de cause, devait être réalisée. **Mais il faut se méfier de ces projets prestigieux qui font rêver tout le monde, le gouvernement qui les annonce, celui qui les inaugure, le passager qui en profite et dont on dissimule le coût véritable dans la confusion fiscale.** Or le TGV a été emporté par son succès, bien au-delà du raisonnable.

Son domaine d'excellence, c'est le parcours de trois heures entre de très importantes métropoles. Paris-Lyon, voici l'exemple parfait, l'utilité maximale, la rentabilité assurée. Mais le tour est vite fait des liaisons qui répondent aussi

*parfaitement au cahier des charges. Avec 1540 kilomètres de lignes TGV, nous avons équipé les meilleures. Restent les autres. **Celles qui prolongent et font gagner à grands frais une demi-heure, celles qui empruntent des parcours insuffisamment fréquentés. L'aventure du TGV est ainsi entrée dans les terres de la non rentabilité et demain, de la non-utilité.** Et l'on se prépare à franchir le Alpes pour lier Lyon à Turin, les Pyrénées pour joindre Montpellier à Barcelone! **Des projets grandioses, pharaoniques, cautionnés par des études complaisantes, celles-là qui promettaient à l'Eurostar 12 millions de voyageurs quand il n'en compte que 6 millions. La France ne peut décidément se déprendre de sa passion ferroviaire qui, en l'occurrence, flatte aussi notre orgueil national.***

*Résumons tout cela. **La SNCF** emploie plusieurs dizaines de milliers d'agents en trop. Elle entretient les transports régionaux loin de toute rationalité économique, elle **ne parvient pas à moderniser son activité de fret et se lance dans la construction de lignes à grande vitesse qui seront autant de gouffres financiers.** Qui plus est, les investissements initiés au cours des dernières années engagent à très long terme et condamnent la France à payer un énorme tribut au rail quand le réseau est si mal en point que sa remise en état ne coûterait pas moins de 1,5 milliards d'euros par an ! »*

Désacraliser le TGV

M. Philippe BAZEAU

Route de Vergranne

25110 Voilans.

Le TGV n'est pas, à mes yeux, ce bijou de technologie dont on vient de fêter, dans l'allégresse médiatique générale, les vingt-cinq ans d'existence. Ce n'est pas non plus cet outil merveilleux qui met Strasbourg à deux heures de Paris. C'est un monstre froid qui détruit sur son passage des milliers d'hectares de champs, prés et forêts ; qui va souiller les eaux et perturber leur écoulement malgré toutes les précautions qu'on nous dit prendre. C'est un cigare métallique qui brûle le combustible des centrales nucléaires et qui fait couler des milliers de tonnes de ciment.

Je me demande de quoi les élus (qui ne représentent qu'une minorité des citoyens) veulent nous « désenclaver » à une époque où ce n'est pas le manque de liaison qui entraîne licenciements et délocalisations mais le coût du travail. D'autant plus que le TGV ne transporte pas de fret. A l'inverse, je me déssole de voir cette cicatrice béante au travers des paysages franc-comtois et autres, agression faite à la nature par des pelleteuses indifférentes.

Je ne pense pas non plus que les riverains soient très heureux d'entendre, de voir, de savoir cette chenille supersónica qu'ils ne prendront pas ou si peu. Je me demande si ce vaste chantier n'est pas, avant tout, l'occasion pour des entreprises industrielles et pour le BTP de continuer à exister sur le dos des contribuables et de l'environnement.

(Courrier des lecteurs E.R. du 30/10/06)

Quelques exemples :

OUGNEY

Le défrichement d'un site prévu pour une carrière accentue les phénomènes de ruissellement des eaux en direction du val de la Vèze. Une partie du village d'Ougney est concerné. **Ce risque a été signalé au maire de la commune et à quelques élus locaux.... pas de réponse à ce jour.**

COGNIERES

La LGV coupe le ruisseau intermittent de la source de « la Fontaine Belleville » (à ne pas confondre avec les sources de la GRANGE BRULEE comme sur le rapport du Tribunal Administratif du 17/3/2005) qui coule au creux de la Combe Vertoillot. Le rapport de la Commission d'Enquête Publique (déc. 2000) conseille le projet d'un « ouvrage évacuant les eaux de la Fontaine Belleville. (à prévoir) protection des habitations situées en aval »

Un habitant a écrit au Maire de Cognières et un autre à la Conseillère Générale du canton de Montbozon pour lui signaler ce problème, il précise que « **le flux de la Fontaine Belleville coule plus vite qu'avant travaux** », qu'une maison est inondée régulièrement depuis des décennies et une autre risque de subir le même sort (lettre du 15 janvier 2007)... Les risques sont d'autant plus grands que la Combe Vertoillot où passe la Fontaine Belleville sert de zone pour un dépôt de terre de 240 000m³ répandu sur 92 ha (voir dossier LGV) (Erreur de frappe du rapport LGV! Il s'agirait de 9,2 ha. 92 ha signifierait un tiers de la COMMUNE de COGNIERES!!!) A ce jour.... l'écoulement de la Fontaine Belleville n'est toujours pas prévu dans les normes notamment pour le passage du ruisseau sous la RD N° 76, la maison située en aval est toujours inondée et LES RISQUES d'aggravations sont bien réels. **Tout cela est connu depuis des lustres par la Municipalité et RFF ... Affaire à suivre.**

SECENANS

Le Narvot, petite rivière qui traverse la commune est... capricieuse de nature. Dès l'Avant Projet Sommaire de la LGV, le bureau d'études IAD de Vesoul avait signalé le besoin d'un bassin de rétention important pour protéger la commune des inondations, conséquences prévisibles de la construction de la LGV.

En 2000, année de l'Enquête Publique, une habitante et la Commune avaient alerté les commissaires enquêteurs sur l'aggravation prévisible des risques de débordement du Narvot.. Ces remarques ont été minimisées dans le rapport de la Commission d'Enquête.

Dès les premières négociations engagées avec RFF, M. Tarby, maire de la Commune, réclame un bassin de rétention capable de retenir l'eau pendant 48 h au lieu de 2 h pour mettre à l'abri le village des sautes d'humeur du Narvot chahuté par le passage de la LGV...

Début 2006, cette demande s'est faite plus pressante après la déforestation et la suppression de 9 ha de zone humide sur 19 ha et l'arasement d'un talus de 100 m de long sur 6/7 m de large... RFF fait toujours la sourde oreille...

1er octobre 2006, la catastrophe annoncée est là. Un violent orage s'abat sur le secteur de Secenans. Au débordement ordinaire du Narvot, s'ajoute toute l'eau et la boue qui d'habitude étaient retenus par la zone humide, sa forêt et le talus... Résultats: 14 maisons d'inondées au lieu de 5 à 6 habituellement. L'eau a monté jusqu'à 80 cm, envahissant la D 9 et le milieu du village. Les évacuations habituelles du Narvot ont été tout de suite encombrées et obstruées...

Le maire et le Conseil Municipal, l'Association Foncière réclament toujours un bassin de rétention dimensionné de telle sorte qu'il tienne compte de la suppression de la zone humide et inondable disparue sous le remblai du TGV afin qu'il puisse retenir « la totalité des eaux en temps d'orage ».

Il ne faut pas être "grand clerc" pour observer que les inondations du 1er octobre ont été aggravées par le chantier de la LGV.

Malgré cela, RFF comme le Préfet, dans 2 courriers (concernant des travaux immédiatement postérieurs aux inondations du 1 octobre) adressés à M. Tarby, précisent que « ces travaux réalisés à titre conservatoire... ne préjugent en rien des éventuelles responsabilités de Réseau Ferré de France dans les événements exceptionnels dont votre commune a été victime »...

En temps ordinaire «qui casse les verres les paie»... il faut croire que non !!!

SORANS LES BREUREY

(Information communiquée par l'Association « Les cailloux de la Colère ») « Sur la commune de Sorans-les-Breurey, nous avons un projet de carrière très inquiétant. Il se situe à 110m de la 1ère habitation et à 200m de l'école et de beaucoup d'autres maisons. Elle comporte beaucoup de désagréments pour la commune et aucun avantage. L'Enquête Publique terminée le 06/05/2006 a eu un avis défavorable du Commissaire Enquêteur. Mais à ce jour, elle n'est pas passée en commission de carrière et reste toujours d'actualité pour la DRIRE.

Autre inquiétude : La LGV coupe la RN57 sur notre commune. Pendant le chantier de la LGV, nous supportons aussi la déviation de RN57. Notre village est constitué de 3 hameaux Sorans-les-Breurey - Breurey-les-Sorans et They-en-Sorans. Le petit pont qui relie They et Sorans est détruit. Il sera remplacé.... En attendant, notre école est en RPI avec la commune de Nouvelle-les-Cromary. Les ramassages scolaires se faisaient en passant par ce petit pont pour rejoindre They et Nouvelle, avec 11 passages par jour.

(suite et fin de l'article page 4)

LGV Rhin-Rhône-Branche Est

Tronçon C entre Villers-sur-Saulnot et Petit-Croix

Demande d'autorisation d'exploiter au titre des Installations Classées

Commune d'AIBRE

Je soussigné Marc SVETCHINE, agissant en ma qualité de Directeur de la Région Bourgogne-Franche Comté de Réseau Ferré de France, dont le siège social est Réseau Ferré de France, domiciliée au 92, avenue de France 75 648 PARIS CEDEX 13, atteste sur l'honneur disposer des conventions de foretages ou des conventions d'occupation temporaires sur les terrains cités ci-dessous.

Cette demande d'autorisation d'exploitation d'une carrière de calcaire porte sur les terrains situés au lieu-dit « Les Châtelés » sur la commune d'Aibre.

Les promesses de conventions de foretages ou de convention d'occupation temporaire portent sur 19 parcelles pour une superficie totale de 99 540 m².

Le tableau ci-dessous précise les parcelles concernées par le projet.

Situation cadastrale du site

Commune	N° de parcelle	Section	Zone concernée	Superficie totale (m ²)
Aibre	1	Z	Zone Nord-Ouest	9 650
Aibre	2	Z	Zone Nord-Ouest	6 840
Aibre	3	Z	Zone Nord-Ouest	5 590
Aibre	4	Z	Zone Nord-Ouest/ Zone Sud-Ouest	5 180 (4 950+230)
Aibre	5	Z	Zone Nord-Ouest/ Zone Sud-Ouest	14 280 (2 230+12 050)
Aibre	11	Z	Zone Sud-Est	9 940
Aibre	12	Z	Zone Sud-Est	4 330
Aibre	13	Z	Zone Sud-Est	4 190
Aibre	14	Z	Zone Sud-Est	4 510
Aibre	15	Z	Zone Sud-Est	12 720
Aibre	16	Z	Zone Sud-Est	1 160
Aibre	17	Z	Zone Sud-Est	1 200
Aibre	18	Z	Zone Sud-Est	680
Aibre	19	Z	Zone Sud Est	240
Aibre	21	Z	Zone Nord-Est	1 760
Aibre	22	Z	Zone Nord-Est	460
Aibre	23	Z	Zone Nord-Est	6 470
Aibre	24	Z	Zone Nord-Est	5 090
Aibre	25	Z	Zone Nord-Est	5 250
TOTAL				99 540

Fait à Besançon, le 28 février 2006

Faux en écriture (art. 441-1 du Code Pénal) : « constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques »

Le document ci-dessous est extrait du dossier d'enquête publique concernant l'ouverture d'une carrière à d'Aibre (25) qui a eu lieu du 27 avril au 29 mai 2006. Nous savons de source sûre que les conventions d'occupation temporaire n'étaient pas signées le 28/2/2006. Elles ont été signées fin janvier et février 2007 sous la contrainte de l'arrêté préfectoral 081710 bis.

Que vaut donc une attestation sur l'honneur du Directeur de la Région Bourgogne Franche Comté de RFF ?

Marc SVETCHINE
Directeur de la Région
Bourgogne Franche-Comté de
Réseau Ferré de France

ce qui donne le pessimisme du conducteur de bus.

- soit couper la RN57 entre le trafic très dense et les engins qui font les travaux. Le chauffeur de bus refuse cette hypothèse, c'est trop dangereux : sur cette portion de RN57, il y a un accident grave ou mortel en moyenne par mois ;
- soit passer par Rioz pour rejoindre Nouvelle et They, (They est à 1km de l'école) **et refaire le chemin en sens inverse ce qui augmente le voyage de 10km chaque fois .**

RFF ne peut certifier que la route de Nouvelle sera toujours accessible par Rioz, car un pont doit être construit aussi à l'entrée de Nouvelle. C'est cette 2ème solution qui a été retenue et donc les 10 km supplémentaires à chaque voyage.

Suite à tout ce chamboulement... les horaires d'école ont changé pour tenir compte de l'allongement des temps de parcours et les enfants se trouvent sans gardiennage pendant les attentes du bus... la commune ne veut pas assumer les frais de l'embauche d'une personne, le Conseil général rejette la faute sur RFF et RFF sur le Conseil général...

Les habitants de 3 hameaux connaissent les mêmes difficultés que les enfants pour se rendre à au travail ou pour les courses de la vie quotidiennes

Pour les différents travaux réalisés sur la LGV, il est prévu des passages pour escargots, pour chauve-souris, pour grenouilles... **mais, pour les 400 habitants que nous sommes aucun passage n'est prévu !!!** Notre petit village

tranquille est bouleversé par la LGV et nous attendons de la Collectivité des solutions à toutes ces nuisances »

Pour ces quelques exemples dont nous avons connaissance, combien d'autres que nous ignorons ?

ON NOUS AVAIT DIT QUE TOUT ETAIT PREVU, C'EST ENCORE A PROUVER

Après l'annonce d'un billet TGV majoré de 20 à 30 % pour le TGV Est, à combien sera vendu un Besançon-Paris en 2011 ?

**Où en est la part de financement de l'Europe ?
Où en est la liaison ferrée Viotte/gare nouvelle ?**



Heureux Haut-Saônois !

**M. Charles CHAUSSALET
70230 Dampierre-sur-Linotte.**

Pas un mètre d'autoroute, donc pas de pollution et pas de nuisance. De plus, voilà le TGV qui s'avise de fouler la Haute-Saône, mais pour passer uniquement. Nous n'aurons que le plaisir de le voir ; un vrai bonheur ! Malgré les petits désagréments dus aux formidables chantiers et quelques récalcitrants pas vraiment satisfaits d'une proximité un peu gênante (parfois quelques dizaines de mètres), mais il y a des ronchons partout !

Par contre, je pense à la joie des vaches réputées pour aimer regarder les trains passer. Hélas, ils vont tellement vite ces TGV, que nos pauvres bêtes vont sûrement devoir être équipées de minerves anti-torticolis.

(Courrier des lecteurs E.R. du 30/10/06)

BULLETIN D'ADHESION

L'Association des Riverains de l'Ognon est à votre service pour toutes demandes de renseignements juridiques ou autres...

Si vous souhaitez de plus amples renseignements sur le problème des carrières nous tenons à votre disposition un dossier où vous trouverez des renseignements très précis sur la localisation des demandes d'ouverture de carrières, les tonnages... et notre point de vue sur ce sujet.

Pour nous aider à limiter les dégâts de la construction de la LGV, nous attendons votre soutien par :

Vos informations sur le déroulement du chantier

Vos adhésions : 5 €/ an (minimum)

La diffusion de ce bulletin

N'hésitez pas à nous solliciter.

*Pour tous renseignements, adhésions 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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

**MERCREDI 18
AVRIL
2007 - 19 H**

**SALLE DES FÊTES
DE COURCHAPON**