



28d, Rue de la Rotonde - 25000 Besançon 03 81 50 60 07

www.chaprais.fr

**11 DECEMBRE 2011 MISE EN SERVICE COMMERCIAL DE LA LGV
ET DE LA LIGNE BESANCON VIOTTE/ BESANCON
FRANCHE-COMTE TGV**

COUPEZ LE SIFFLET A RFF !....

La polémique monte entre RFF et l'association Vivre aux Chaprais concernant **l'usage du sifflet des trains** à l'entrée et à la sortie du tunnel de Saint-Claude de la ligne de chemin de fer rénovée et électrifiée reliant la gare de Besançon Viotte à celle, toute nouvelle, inaugurée le 1^{er} décembre 2011, de Besançon Franche-Comté TGV !

En effet la réglementation en vigueur sur le réseau ferré, écrite par RFF (Réseau Ferré de France) impose aux conducteurs, pour des raisons de sécurité, d'actionner leur sifflet « systématiquement à l'entrée ou à la sortie des tunnels de 7h00 à 20h00 ».

Il est donc prévu sur cette ligne quelques 15 navettes aller et retour et 10 TGV aller et retour soit 50 trains par jour entre 6h et 23h. Alors, combien au juste entre 7h et 20h ? Au moins une quarantaine ?... Avec autant de coups de sifflet à l'entrée et à la sortie ?

Saisie par des riverains de cette ligne (rue N. Bruand, Francis Clerc, Henri Baigue, entre autres) quant aux futures nuisances qu'ils subiront, Vivre aux Chaprais avait lancé dès décembre 1999 une enquête auprès d'eux. Les résultats consultables sur le site de cette association www.chaprais.fr faisaient apparaître un fort sentiment d'inquiétude sur les nuisances de toutes sortes : sonores, olfactives, vibratoires, etc.

Aussi une petite manifestation fut organisée le samedi 20 mars 2010 pour demander la couverture de ce tronçon, entre le tunnel de Saint-Claude et la gare Viotte dans sa partie en tranchée.

Vivre aux Chaprais a engagé un dialogue avec RFF qui fut, selon cette association, courtois voire cordial. Sans pour autant déboucher sur des améliorations concrètes. Réunion au siège de RFF le 22 juin 2010, visite de chantier organisé par RFF le 13 juillet 2010.

L'association proposa alors de construire un mur antibruit moins coûteux qu'une couverture qui fut aussi refusé pour des raisons budgétaires et posa d'emblée la question du sifflet à l'entrée et sortie du tunnel. Dans un premier temps, RFF déclara vouloir se rapprocher de la SNCF à ce sujet. Puis annonça, lors de la visite de chantier que la SNCF était d'accord pour ne pas l'utiliser. Soucieuse d'un engagement écrit de la SNCF à ce sujet, un courrier lui fut adressé dès le 19 juillet 2010 auquel la SNCF répondit le 8 novembre de la même année. Et là, surprise ! le directeur régional sécurité de Bourgogne Franche Comté indiquait que cette question était du ressort de RFF qui se devait de l'inscrire au paragraphe 5 des Renseignements Techniques d'utilisation de la voie ! Donc retour à la case départ et RFF interrogée répond le 12 janvier 2011 **« je vous confirme qu'une mention de restriction de l'usage du sifflet sera ajoutée aux Renseignements Techniques de la ligne, dans les conditions évoquées dans le courrier du 8 novembre 2010 que vous a fait parvenir la SNCF ».**

Forts de cette réponse, riverains et association pensaient le problème réglé ! Or lundi et mardi 28 et 29 novembre, tous les trains en essai sur cette ligne ont fait usage du sifflet au grand courroux des riverains plus qu'inquiets pour la suite, le 11 décembre, lors de la mise en service réel de la ligne et...du tunnel.

Alerté par l'association, RFF répond par courriel « Si c'est bien RFF qui demande restriction, le courrier du 8 novembre 2010 précise que le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué, assurant la maintenance de l'infrastructure pour notre compte, participe également à la décision. Si celui-ci nous alerte sur une mise en danger avérée des personnels appelés à intervenir sur les voies, vous comprendrez que RFF ne pourra pas prendre la responsabilité d'une telle décision ». Interprétation surprenante la SNCF indiquant clairement que cette décision appartient à RFF ou au gestionnaire (la SNCF) et non pas conjointement. Il est surprenant qu'à quelques jours de cette mise en service cette question cruciale de sécurité ne soit pas encore réglée, chacun se défaussant sur l'autre. De plus, il n'y a pas tous les jours des travaux d'entretien ! Il avait été admis par les intéressés, tout aussi soucieux de la sécurité des agents, l'usage de ce sifflet en cas de danger, comme les travaux des voies. Mais il ne peut s'agir là que d'une exception qui confirme la règle !

D'autant plus que depuis les essais de circulation des trains dernièrement, les riverains ont une meilleure idée de ce qui les attend ! Certains matériels modernes offrent des nuisances acceptables en descente, en direction de la gare Viotte, plus bruyantes lorsqu'ils remontent la voie et surtout dans le virage de la voie à hauteur du pont N. Bruand. RFF devra, comme l'oblige la législation faire procéder à des relevés de ces nuisances d'ici un an. Mais Vivre aux Chaprais précise déjà que les relevés effectués sont calculés ensuite sous forme de moyennes, un train bruyant pouvant être compensé par un train moins bruyant...

Alors, le sifflet en plus ! Les riverains verront-ils la sortie du tunnel de cet imbroglio administratif ? Qui va siffler la fin de partie entre la SNCF et RFF ? A qui couper le sifflet ? Au riverain qui sifflote à sa fenêtre ? Ou à RFF pour qui la partie est mal engagée ? On demande un arbitre de toute urgence pour couper ces sifflets qu'on ne saurait souffrir !....