

## LES NOUVELLES LIGNES VBUS MÉCONTENTENT LES USAGERS

On pourrait imaginer quelques slogans pour le nouveau réseau VBus+ :

«Roulez avec VBus+, faites un tour en ville, profitez à plein des contours dans la ville et même des tours de c...»  
«Avec VBus+, nouvelles réseaux-lutions ! non, mais nouvelles complications sans améliorations».

Selon A. Chrétien, le nouveau réseau VBus+ mis en place à la rentrée de septembre serait «plus simple, plus lisible, plus évident et de qualité» ; «Le réseau a été spécialement conçu pour répondre à vos besoins» (sic). Peut-être, mais lesquels ?

Prenez les lignes A1-A2, B1 et B2 et vous verrez que c'est pour le moins une publicité mensongère. Père Ubu revient !

Quant à la correspondance avec les trains, les cars *Livéo*, il faut vous lever tôt... pour être à l'heure !

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué et multiplier les embouteillages au centre ville aux heures de pointe ?

Comment lire la fiche horaire ? Il aurait fallu mettre un zeste de pédagogie pour arriver à la déchiffrer et avec moins de couleurs fluo, elle aurait gagné en lisibilité.

Merci aux technocrates locaux qui ont concouru à cet imbroglio et offrons-leur un voyage sur ce magnifique circuit avec pour contrainte

d'arriver à l'heure sans perte de temps considérable ; peut être leur esprit emberlificoté arrivera t-il à résoudre cette quadrature du cercle ?



MF, usager (en colère) de VBus.

## VOTATION CITOYENNE : NON A LA PRIVATISATION DE LA POSTE UN SUCCES AVANT LA VIC TOIRE ?

L'UMP ne décolère pas devant la participation massive des citoyens pour dire NON à la privatisation de la poste voulue par l'Europe et relayée par le gouvernement et les fidèles de N. Sarkozy.

2 123 717 votants et 2 092 016 votes NON

En Haute Saône, 5203 NON avec seulement 13 points de votes.

Il est plus que regrettable que les communes ne se soient pas engagées davantage dans cette votation qui a permis de mesurer combien les gens apprécient d'être consultés sur des sujets sensibles et combien ils sont attachés à leurs services publics en général, à la poste en particulier. Cet attachement se manifeste dans des mobilisations locales opiniâtres chaque fois qu'un bureau de poste est menacé de fermeture.



### Et maintenant ?

N. Sarkozy doit entendre la volonté populaire telle qu'elle s'est manifestée et organiser une vaste consultation dans notre pays sous forme d'un référendum dont il avait dit lors de sa campagne électorale qu'il fallait « l'utiliser plus souvent ». Belle occasion pour lui de passer de la parole aux actes.

## PARIS-BÂLE : A.CHRETIEN LÂCHE LE MORCEAU

Alors qu'au conseil municipal, répondant enfin à la énième question posée par F. Bernabé sur l'avenir de la ligne n° 4, appelée il y a peu encore Paris-Bâle et désormais Paris- Mulhouse, le Maire-Ministre se voulait rassurant, ne voyant rien à l'horizon qui pourrait nuire à cette ligne, sauf que :

- les conditions de voyages sont de plus en plus dégradées avec les retards et autres suppressions de trains inopinés ;

- que 2012 approche à grands pas, et avec elle l'ouverture du TGV Belfort-Dijon via Besançon.

La SNCF prévient qu'il y aurait seulement un seul aller-retour Vesoul-Paris par jour, si la Région finance.

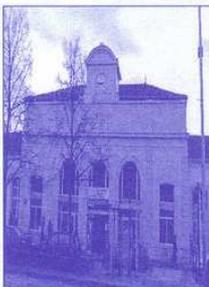
- que son adjoint A. Chrétien affirme : « Le combat de la ligne 4, je m'en fiche. Il ne s'agit pas de la soutenir mais de nous connecter à l'Ouest et à l'Est, au Nord et au Sud ». Fermez le ban...

Il peut bien par la suite atténuer ses propos, ce double langage est insupportable et inadmissible.

Ainsi des manifestations unitaires en 1995 pour la défense de la ligne, au soutien d'une association proche de la municipalité, tout ceci n'aurait été qu'un paravent masquant l'acceptation d'un schéma dans lequel la Haute-Saône est sacrifiée, perdant son seul axe ferroviaire d'importance.

On peut toujours nous amuser et nous distraire avec des projets de TGV, le temps de faire passer la pilule, il n'en reste pas moins que la ligne 4 est un axe stratégique pour le développement local, les industries, les personnes. L'abandonner, c'est lâcher la proie pour l'ombre. C'est opter pour le transport poids lourds pour lequel le Maire, publiquement, ne cache pas sa préférence ; c'est oublier que si on peut toujours organiser le trajet vers la gare TGV de Besançon pour les populations locales installées, inversement, l'attractivité d'un site se mesure à sa desserte directe et rapide, sans rupture de charge.

Allez, on nous a bien baladé de ce côté-ci. Reste la nécessité de préserver ce qui peut l'être avec tous ceux qui sont conscients de l'importance d'une ligne ferroviaire directe pour notre région ; qui savent que sa disparition serait l'indice de notre relégation.



## 2010 : LA SUPPRESSION DE LA TAXE PROFESSIONNELLE VA PORTER UN COUP TERrible A LA DÉMOCRATIE LOCALE ET AU POUVOIR D'ACHAT DES MÉNAGES.

Il est clair qu'en annonçant la suppression de la taxe professionnelle dès 2010, N. Sarkozy et sa majorité UMP ont répondu à la demande pressante du MEDEF. Cette décision va priver les collectivités locales de près de la moitié de leurs recettes fiscales utiles à leur développement et aux services publics locaux.

Depuis plusieurs années la taxe professionnelle est l'objet d'attaques en règle et l'État a déjà pris en charge une part importante de son montant (105 milliards d'euros). La taxe professionnelle représente encore 28 milliards d'euros.

Les élus communistes et républicains font depuis longtemps des propositions pour moderniser cet impôt et le rendre plus juste et efficace. En effet il faut mettre fin au déséquilibre actuel entre les différents secteurs d'activités. Le secteur industriel, l'énergie, les transports, sont redevables de 66% de la taxe professionnelle alors qu'ils ne représentent que 33% de la valeur ajoutée.

C'est le secteur financier qui profite de ce déséquilibre, d'où la proposition d'intégrer dans les bases de calcul de la taxe professionnelle les actifs financiers des entreprises, car la financiarisation est un frein au développement de l'emploi et des activités productives qui sont indispensables pour répondre aux besoins sociaux et économiques.