

Dix associations de défense remettent en cause l'utilité du train à grande vitesse Paris-Lyon

MARC AMBROISE-RENDU, Le Monde, 10 janvier 1976

" Le futur train à grande vitesse Paris - Lyon constitue un gaspillage écologique et un gâchis économique. Il est imposé sans concertation sérieuse. Nous demandons l'arrêt de la procédure et l'étude d'une variante réellement économique. " Tels sont les thèmes qu'ont développés les membres du Comité de liaison des associations de sauvegarde et de défense (CLASAD), au cours d'une conférence de presse, le jeudi 8 janvier, à la mairie de Sens (Yonne). Le comité groupe une dizaine d'associations qui se sont créées lors de l'enquête publique menée en avril 1975 dans les cent soixante-quinze communes que doit traverser la nouvelle ligne S.N.C.F. Le train à grande vitesse (T.G.V.), dont le principe avait été adopté par un conseil interministériel en 1971, n'avait guère suscité d'opposition jusqu'ici. Sa réalisation, qui a été confirmée et accélérée par le plan de relance de l'économie, soulève à présent chez certaines communes et propriétaires riverains une opposition véhémente et structurée. Elle s'exprime par la voix du président du comité de liaison, M. Jacques Peron-Magnan, professeur de sciences économiques à Paris et propriétaire de vastes forêts à Briennon-sur-Armançon (Yonne).

Mais elle est aussi le fait de la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles de l'Yonne, dont le représentant, M. Forey, siégeait aux côtés du professeur d'économie. Les 415 kilomètres de la ligne du T.G.V. auront évidemment des incidences écologiques. Les opposants les jugent catastrophiques ; la S.N.C.F. les estime " très faibles ". Le tracé va stériliser 1 800 hectares de terres et raser 500 hectares de forêts. Sans compter les bois sacrifiés au passage des lignes E.D.F. amenant le courant aux sous-stations. Sans compter non plus les 400 hectares grignotés par les 75 kilomètres d'autoroute nouvelle qui doivent longer la voie sur une partie de son parcours, ainsi que les 400 hectares pris par la ligne que les P.T.T. envisagent de poser parallèlement au T.G.V. Des carrières vont s'ouvrir le long du chantier, mais le volume des matériaux manipulés sera deux fois moins important que s'il s'agissait d'une autoroute. Dans les vallées, on redoute une modification du régime des eaux souterraines. La voie étant bordée de grillages sur toute sa longueur - et malgré les passages souterrains prévus de loin en loin, - le gibier aura de la difficulté à passer. De même que les troupeaux et les machines agricoles, pour lesquels les ponts sont jugés trop peu nombreux et trop étroits.

" La Bourgogne sera coupée en deux par un véritable rideau de fer, a dit l'un des contestataires. Et elle ne pourra même pas profiter du passage des trains puisque ceux-ci ne s'arrêteront qu'en deux endroits. " Le sectionnement des communes et des propriétés va entraîner un nouveau remembrement au financement duquel la S.N.C.F. s'engage à participer. Mais les écologistes redoutent les destructions qu'entraînent de semblables opérations. Les défenseurs des sites, de leur côté, s'alarment du saccage des paysages et de l'avenir des gisements archéologiques. Pourtant la S.N.C.F., dont les ingénieurs travaillent depuis dix-huit mois avec les fonctionnaires des affaires

culturelles et de l'environnement, y a prêté attention. Le tracé a été modifié en une dizaine de points pour éviter des sites classés ou inscrits.

" Procès " le 21 janvier

Le dossier des nuisances du T.G.V. est donc aujourd'hui largement ouvert. Les quelques précautions prises pour les réduire sont loin d'épuiser le sujet. Le Haut Comité de l'environnement, solennellement installé il y a deux mois par le président de la République, s'en saisira dès sa prochaine séance, le 21 janvier. Et si, comme le souhaite M. Giscard d'Estaing, le projet de loi sur la protection de la nature est examiné et voté par le Parlement en avril prochain, la S.N.C.F. sera dans l'obligation de procéder à une étude d'impact préalable. Les contestataires de Sens ont également parlé de " gâchis économique ". Selon M. Peron-Magnan, le T.G.V. est, à l'égal du France ou du Concorde, un monstre technologique lancé " pour le prestige ". " La S.N.C.F., soutient-il, surévalue les hypothèses de trafic (quinze millions de voyageurs par an en 1982) et de recettes. En revanche, elle sous-évalue les coûts (actuellement 3,6 milliards de francs). Ses calculs étant erronés, la ligne ne sera pas rentable. " Le comité de liaison, observant que la ligne Paris-Lyon n'est saturée que sur les 109 kilomètres entre Saint-Florentin et Dijon, propose de doubler ce tronçon. La S.N.C.F. répond que de toutes les variantes étudiées par les commissions " indépendantes ", présidées l'une par M. Coquand en 1970, l'autre par M. Le Vert en 1973, celle qu'on projette actuellement est la plus intéressante. Elle procurera des recettes à la société nationale et constitue " le plus rentable " de tous les grands équipements actuellement programmés en France. Cette réponse n'élude-t-elle pas le vrai problème ? La nouvelle ligne Paris-Lyon va donner au Sud-Est des chances économiques supplémentaires. Avec le canal à grand gabarit Rhin-Rhône, l'équipement nucléaire du Rhône, les stations alpines, le complexe de Fos et les séductions bien connues de la Côte d'Azur, c'est un quart de l'Hexagone (déjà bien pourvu) qui va connaître un développement accéléré. L'aménagement du territoire, c'est-à-dire la recherche de l'équilibre entre la France développée et la France " fragile ", n'y trouvera probablement pas son compte. En rouvrant un dossier que les fonctionnaires croyaient clos et en suscitant un débat public, les écologistes, une fois de plus, posent une réelle question politique.