

Arguzennoù evit diorren an TTB (TGV)

Diell 1: [Sellit ouzh video ur gevredigezh o stourm a-enep an TTB](#)

Diell 2: **Des écologistes s'opposent au développement des TGV**

24 août 2009 / [Hervé Kempf](#)

Des écologistes contre les TGV ? L'hypothèse semblait improbable il y a peu. Les trains à grande vitesse apparaissaient comme le symbole d'une victoire environnementale sur les avions et les voitures. Et c'est sans difficulté que le Grenelle de l'environnement a produit un schéma de développement de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) de près de 2 000 km, avalisé par le Parlement, en juillet, puis par le gouvernement (*Le Monde* du 11 août).

Mais, dans plusieurs régions, les projets suscitent une vive contestation. Et des écologistes estiment que la modernisation du réseau existant, beaucoup moins coûteuse et sans impact environnemental, doit être étudiée beaucoup plus attentivement.

« Toute création de nouvelle ligne est pénalisante pour l'environnement », reconnaît Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers de transport (FNAUT), pourtant favorable au développement des TGV. Dans la Bresse, région de bocage et de zones humides, le projet Dijon-Lyon aurait *« des conséquences irréversibles sur des espèces protégées, car entraînant la destruction de zones naturelles classées (ZNIEFF) et rendant impossibles des corridors écologiques »,* écrit Thierry Grosjean, président de la CAPEN, une des associations de Saône-et-Loire qui se battent contre le projet.

Dans le Sud-Ouest, on redoute la répétition des destructions occasionnées par l'autoroute Pau-Langon, en cours de construction : *« La LGV Bordeaux-Hendaye est aussi inutile et destructrice que l'A 65 »,* affirme Denise Cassou, de Landes Environnement Attitude. Sur le tracé Tours-Bordeaux, *« l'atteinte à l'environnement est énorme,* affirme Patrick Lantrès, du Comité TGV Réaction Citoyenne, dans le Poitou. *Le projet a été conçu pour minimiser les dépenses de protection de l'environnement ».*

La création de gares en rase campagne est aussi dénoncée : *« Nous y sommes radicalement opposés,* explique M. Sivardière. *Soit elles rendent nécessaire pour s'y rendre de prendre la voiture, et l'on perd le gain environnemental du TGV, soit elles sont desservies par car, mais alors on perd le gain de temps. »*

De surcroît, les nouvelles lignes à grande vitesse nuiraient en fait l'aménagement du territoire : *« Le TGV est conçu pour les villes d'échelon européen tous les 400 km, mais il pousse au déclin des villes moyennes »,* affirme Victor Pachon, de la Coordination des associations de défense de l'environnement (CADE), en Pays basque. Cela explique ce qu'observe M. Charbonneau : *« Il y a un divorce : les élus de base sont plutôt du côté des associations, alors que les grands élus soutiennent toujours les grands projets. »*

Diell 3 :

Édition du 9 mars 2016

Les villes moyennes réclament un schéma national de desserte ferroviaire

Pierre Méhaignerie, édile de Vitré en Ille-et-Vilaine, accuse la SNCF et l'Etat de tout miser sur la desserte TGV des métropoles alors que les collectivités ont investi dans leur ensemble 1 des 3 milliards de la ligne TGV Bretagne. « *Ce projet avait un double objectif : la rapidité, mais aussi une bonne irrigation de la Bretagne. Nous ne nous battons pas pour plus de dessertes, mais pour le maintien de l'existant.* » L'ancien ministre réclame une commission parlementaire sur les coûts de la SNCF qu'il accuse d'être 20 % plus élevés que ses homologues européens.

+ Dielloù ho levr geografiezh pajenn 130, 131, 132, 133 ha 134.