

## **Monsieur Georges RIBEILL** **Le TGV : un intrus dans l'Yonne ?**

Le conférencier, historien des chemins de fer, réside à 500m de la ligne à Dixmont, où une journée s'est tenue à l'occasion des 30 ans de l'arrivée du TGV.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) remonte à 1966, mais l'État envisageait plutôt un Turbo Train. Les ingénieurs SNCF conçoivent une nouvelle rame qui, par son adhérence, permettra des pointes très supérieures à celles autorisées classiquement, et un tracé en ligne droite qui reliera Paris à Lyon en deux heures et déchargera la ligne impériale totalement saturée par Dijon. La SNCF décide de la faire elle-même. Le financement se fera en deux phases, au sud de Saint Florentin, puis au nord. Dès l'origine, un contournement du Chablisien est programmé et l'enquête d'utilité publique sera coulée avec celle de l'autoroute a5. Les remboursements sont facilités par les propriétaires qui obtiennent des indemnités dans les trois mois. Même les communes viticoles et agricoles du Sénonais sont en émoi et les sociétés cynégétiques et de défense de la forêt du Morvan veulent faire tout arrêter en parlant de gâchis économique et écologique.

Le décret d'utilité publique paraîtra le 23 mars 1976. Une séance homérique se tiendra encore au Conseil Général de l'Yonne en novembre 1976, demandée au Président Chamant, alors Ministre des travaux Publics. Paul Avenos, ingénieur SNCF chargé de mener à bien le projet, vante les vertus de ce premier TGV au monde - par ailleurs 100% français - face aux opposants de tous bords. Le Préfet part en claquant la porte et le vote mettra les deux camps à égalité. La majorité revient au Président qui est favorable au projet. Après un recours en Conseil d'État pour avis, la bataille sera perdue en janvier 1977. 17 numéros de « TGV informations », des concours dans les écoles, des reproductions de dessins, sensibilisent toute la population à ce chantier pharaonique, source d'emploi et de sous-traitance en Pays d'Othe.

Certes une grande grève pendant l'été 1980 dans l'entreprise de terrassement viendra perturber l'avancement des travaux, mais fin janvier 1981 des tests pourront être effectués discrètement sur la ligne avec la locomotive et battre le record de vitesse des japonais avec le Shikansen (265km/h), en atteignant 380 km/h près de Tonnerre. François Mitterrand pourra l'inaugurer en septembre 1981 avec l'ouverture commerciale de la partie sud.

De 1981 à 1983 se déroulèrent les travaux puis l'inauguration de la partie nord et la ligne commerciale complète ouvrira en septembre 1983. Les délais ont été tenus et Paul Avenos, qui avait discuté les devis, réussit à tenir les coûts 2% près. La ligne sera rentabilisée en six ans d'exploitation. Certes le ballast se révèle insuffisant après quelques années et il faudra créer des ballastières, ce qui est source de mobilisation des groupements ornithologiques en 1989 et de travaux de nuit pendant 5 à 6 ans les tests du premier TGV vers 5 heures du matin..

L'ouverture du TGV Méditerranée obligera à créer une sous-station dont profitera Villechétive au détriment de Dixmont.

Un TGV Yonne est imaginé en 1996, partant de Melun vers Lyon et Marseille. Son insuffisante fréquentation sera compensée par le Conseil Général, mais son arrêt sera cependant confirmé en 2011, le Département ayant renoncé à cette dépense excessive.

*Notes et résumé par Monique CARON*



Tracé de la LGV dans l'Yonne