

TGV et désert vert !

Par Michel Godet¹

Les résultats du dernier recensement mettent en évidence des fractures territoriales et sociales difficiles à accepter. A défaut de changer de cap, on aura bientôt, à côté de la région parisienne et de quelques métropoles régionales, un grand cimetière français dans nos provinces : à Vendôme, 42 minutes en TGV de Paris, on est déjà dans la France de 2025 avec plus de 30% de la population de plus de 60 ans et en 2020, si les tendances se poursuivaient, la proportion de plus de 60 ans serait de 50% ! Naturellement, sans le TGV ce bassin de vie ressemblerait déjà au Berry ou à la Creuse, c'est-à-dire à des territoires qui se meurent faute de relève humaine. La carte des cantons de France où il y a plus de morts que de naissances montre que ces territoires sont sur une trajectoire de développement non durable.

L'image de la France de plus en plus urbanisée dans ses modes de vie est juste : on vit à la campagne comme en ville. Mais la réalité est plus subtile et révèle de nouvelles tendances défavorables aux mégalofoles .

D'après le dernier recensement, 60% des habitants vivent dans les aires urbaines couvrant 13% du territoire et 16% des habitants dans des communes périurbaines couvrant 17% du territoire. Le monde rural avec près du quart de la population et 70% du territoire progresse de plus en plus grâce à l'exode urbain. Entre 1990 et 1999, la progression démographique des zones urbaines et périurbaines est de moins en moins forte en raison d'un solde migratoire négatif pour les aires urbaines (-900.000) et de plus en plus faible pour le périurbain (+500.000 contre +900.000 dans la période 1982-1990). De son côté, le monde rural progresse de plus en plus fortement grâce à un solde migratoire croissant (+410.000 entre 1990 et 1999 contre +230.000 entre 1982 et 1990) et malgré un solde naturel négatif de 160.000 personnes.

Ainsi, les urbains fuient de plus en plus la ville et cherchent par tous les moyens à s'installer dans des villes moyennes à taille humaine bien loties en services publics de transport, d'éducation et de santé. Ce sont surtout les familles avec enfants qui souhaitent vivre autrement loin des encombrements, du bruit, du manque d'espace et de temps pour la vie sociale. Il en résulte un accroissement de la mobilité : pour l'Ile de France, la perte (en solde net avec la province) qui était de l'ordre de 40.000 personnes par an dans les années 80 est passée à 70.000 personnes par an dans les années 90. Naturellement, ces pertes sont plus que compensées par l'arrivée de flux migratoires en provenance notamment d'Afrique, du Maghreb et de l'Asie.

La vie en Ile de France ne se résume pas à un long fleuve tranquille. Les conditions de vie dégradées expliquent le solde migratoire négatif avec la province. Le rapport rédigé fin 1998 par le Préfet de Région Jean-Pierre Duport sur la stratégie de l'Etat en Ile de France évoque : *"Une région riche affaiblie par ses contradictions marquée par une dualisation sociale et territoriale alarmante".... "Les franciliens sont confrontés à la fois à un coût de la vie élevé, à une insécurité croissante et à de fortes nuisances urbaines qui génèrent une insatisfaction compréhensible illustrée par le mouvement d'émigration vers la province : 82% des partants justifient leur départ par leur aspiration à une vie équilibrée et plus saine pour leurs enfants". Il ajoute aussi que si rien n'est fait pour inverser les tendances, la circulation automobile devrait augmenter d'un tiers d'ici à 2015 "*

Ces constats sont connus : il reste à mettre en place une politique de l'habitat et de l'éducation qui ne chasse plus les familles nombreuses du cœur des villes et assure un meilleur brassage social. Une autre politique d'aménagement du territoire est possible : les nouvelles technologies de communication et de transport rapide permettent justement de retrouver une meilleure cohésion sociale à moindre coût.

Hélas, tout est fait pour favoriser le développement des mégalofoles ! Ainsi, le TGV dans sa version Paris-Lyon -Marseille renforce la concentration des activités et des

¹ Professeur de Prospective Industrielle au Conservatoire national des arts et métiers

moyens et traverse, sans l'irriguer, le désert vert de la Bourgogne bientôt aussi vide d'hommes que le Morvan, le Massif Central, la Champagne ou le Perche ! Ce mythe de la concentration urbaine a un coût colossal pour la société : la fracture sociale des cités, c'est aussi une facture à payer.

Les familles nombreuses sont les premières à chercher à vivre mieux ailleurs. Est-il possible de le faire, tout en restant à moins d'une heure de Paris grâce au TGV ? Oui, car ce dernier, s'arrête en pleine forêt de Vendôme, tout près de ces hameaux et de ces bourgs du Perche qui s'éteignent lentement.

Ils sont près de 400 voyageurs à montrer chaque jour qu'il est possible de vivre ailleurs et autrement. La demande latente est telle que, malgré une tarification élevée, elle se développe fortement : dix ans après la construction de la gare nouvelle, le parking est plus que saturé. Craint-on de voir les TGV se transformer en trains de banlieues ? Non, car parmi ces voyageurs, il y a aussi des entrepreneurs qui créent des activités nouvelles là où ils vivent sans compter la présence de leur famille sur place qui fait vivre les écoles et les commerces. Ou craint-on plutôt de voir d'autres villes situées à moins de 200 kilomètres de Paris réclamer un arrêt TGV ? Ce pourrait être le cas dans la vallée de l'Yonne à St Florentin, à Tonnerre, autant de cités qui meurent à petit feu et de déserts verts silencieux que la grande vitesse ne fait que traverser à grand bruit.

C'est finalement la collectivité qui finance la SNCF. Elle devrait imposer, en contrepartie, une plus grande cohérence et une meilleure adéquation des stratégies d'entreprises publiques aux intérêts de la société française. Ces derniers ne se réduisent pas à concurrencer l'avion et à poursuivre la croissance anarchique et ruineuse des mégalo-poles. Il s'agirait d'expérimenter une politique active de délocalisation des entreprises et des familles afin d'éviter l'urbanisation et la congestion sans limite de l'Ile-de-France avec son cortège d'encombres coûteux en investissement, en temps, en énergie, et en pollution. L'enjeu est bien de sauvegarder la ceinture verte des plaines de blé et de développer les villes historiques des cathédrales à une heure de Paris. La France des villes aura plus que jamais besoin d'une France des champs vivante, où les urbains en mal d'intégration et de sociabilisation pourront trouver un terreau favorable pour revivifier leurs racines. Nous rejoignons sur ce plan les analyses du député Vert Alain Lipietz.

La diminution du temps de travail et le développement des moyens de transport rapide permettent d'expérimenter une politique plus volontariste : qu'attendent les pouvoirs publics pour remettre le TGV sur les rails de l'aménagement du territoire afin d'irriguer le désert vert !

6892 signes espaces compris