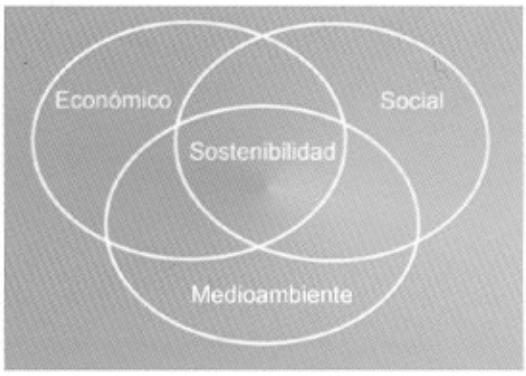
TGV ET QUALITÉ DE VIE

TGV ET QUALITÉ DE VIE

L'étude de la relation entre le TGV et la qualité de vie est importante pour une ville qui prétend mener à bien un développement local durable. Au sein du concept de qualité de vie, nous avons inclus les aspects rattachés à l'environnement et à la distribution sociale des bénéfices du TGV. Ces deux composants, conjointement aux aspects économiques, conforment la triade essentielle de la durabilité.



FONT: SHEARLOCK ET AL. (2000:81)

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

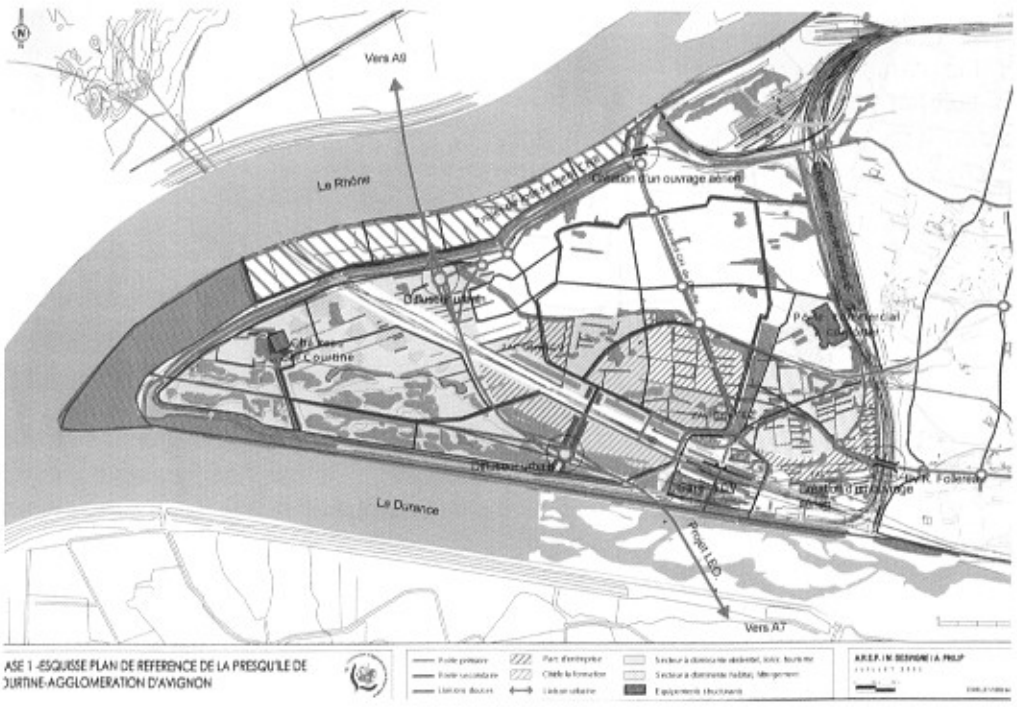
Le Train à Grande Vitesse a des aspects environnementaux positifs et négatifs. Parmi ceux positifs, nous pouvons citer la substitution d'autres moyens de transport plus polluants et moins efficaces comme l'avion ou la voiture pour parcourir des distances moyennes, ou le renforcement de tout le système de transport public urbain autour de la gare TGV (train, bus, taxi, etc.). Les aspects négatifs les plus significatifs sont les impacts environnementaux du tracé des voies sur le milieu et le paysage, bien qu'il en existe d'autres comme la pollution acoustique ou la haute consommation électrique de ce mode de transport. La question environnementale oscille, donc, entre la minimisation des aspects négatifs – c'est à dire, un important investissement dans la construction du tracé – et la maximisation de ceux positifs – une gestion correcte de l'intermodalité et le renforcement du transport public –.

Mis à part les conséquences environnementales positives citées, la planification des alentours de la gare TGV ou de l'aire du tracé des voies est vue par les villes comme une opportunité pour l'amélioration généralisée des conditions d'habitabilité de la ville et la pratique d'un urbanisme de qualité, avec une incidence sur les aspects environnementaux, du transport ou urbanistiques. Nous trouvons des exemples de ces interventions dans les villes étudiées dans le cadre du projet INTERREG III présenté, et que nous avons cités ci-dessus. Il s'agit des cas d'Avignon, Le Mans, Mannheim, Nîmes, Utrecht et Saragosse .

Un exemple des améliorations environnementales concerne la planification des espaces ouverts qui surgissent des quartiers les plus transformés physiquement en raison du TGV. La nouvelle projectualité urbaine dispose des actions, dans de nombreux cas, d'une stricte conservation ou récupération environnementale. Un cas exemplaire (bien que particulier, puisqu'il s'agit d'une zone éloignée et dégradée de la ville) est le quartier de la gare TGV d'Avignon (Courtine), où des mesures ont été prises pour récupérer les espaces dévalorisés à partir de la création d'un grand parc fluvial, du renforcement de la végétation traditionnelle, de la conservation des canaux traditionnels ou de la minimisation des zones goudronnées pour les dangers d'inondation. D'autres villes comme Nîmes mettent également à profit la nouvelle projectualité pour créer, par exemple, un couloir vert du centre à la périphérie récente à partir de la récupération de canaux historiques. Dans certains cas, comme Utrecht, la législation de l'État marque déjà des standards environnementaux spécifiques dans des matières comme la qualité de l'air ou la pollution acoustique.

D'autres actions de type environnemental sont la priorisation de la mobilité respectueuse envers l'environnement, comme nous l'avons vu au chapitre de la mobilité, pour les piétons, les bicyclettes, le transport public, ou d'autres moyens alternatifs comme les patins. Nous trouvons des exemples à Saragosse, avec la construction du corridor vert-boulevard piétonnier, ou au Mans, avec l'amélioration des transports publics autour de la gare et Novaxis. En général, l'amélioration de l'intermodalité suppose une augmentation de

1 L'étude est intitulée « Étude cadre du Train à Grande Vitesse dans la ville intermédiaire » et elle a été réalisée conjointement par les universités de Gérone, Lleida et Perpignan dans le cadre de projet INTERREG « Évaluation de l'impact socioéconomique du train à grande vitesse (TGV) dans l'espace transfrontalier »



PROJET DE PLANIFICATION DU QUARTIER DE COURTINE EN AVIGNON

la qualité de vie importante, en particulier pour les travailleurs qui doivent se déplacer quotidiennement à la gare pour travailler.

Outre les espaces immédiats de la gare et de son quartier, il existe des paquets importants de mesures environnementales pour toute la zone du tracé des voies qui passent dans la zone urbaine, en particulier lorsqu'elles sont neuves. Les villes mettent à profit les importants investissements pour amortir les blessures causées par les tracés urbains avec des interventions d'enfouissement des voies, construction de ponts, écrans, etc. Un cas exemplaire dans ce sens est constitué par Saragosse, à partir de l'enfouissement et de l'élimination de voies, la construction du Périphérique sud pour éviter le passage des marchandises dans la ville ou la construction du corridor vert-boulevard piétonnier. En outre, l'exploitation de la nouvelle gare a également servi à articuler des tronçons et des quartiers à l'Est de cet agrandissement. Un autre cas est Nîmes qui, avec l'arrivée du TGV, prévoit l'élimination des effets barrière du tracé avec les quartiers sud, mis à part le renouvellement des équipements urbains pour les citadins. Un autre exemple est le double viaduc qui traverse le Rhône en Avignon, avec un coût de 87 millions d'euros.
Mais, outre le tracé urbain, les interventions pour

GARE NORD DU MANS.
PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ARTEFACTO

pallier les impacts environnementaux sont également effectuées sur tout le tracé de la région traversée, avec une tendance à être de plus en plus importants. Effectivement, on constate que le coût environnemental du TGV est de plus en plus élevé (tunnels, enfouissement, ponts, barrières visuelles et de son) dans l'ensemble des coûts de construction. Dans le cas français, il a été de 4% pour le TGV Sud-Est, de 10% pour le TGV Nord et de 17% pour le TGV Méditerranée.

Finalement, il existe des interventions en matière de qualité de vie qui mettent l'accent sur les aspects sociaux. Un exemple courant sont les améliorations dans la sécurité. Ceci semble être un objectif primordial tant pour les villes avec une gare centrale que si celle-ci est plus périphérique. En général, les interventions sont en matière de prévention, dissuasion et protection physique. De plus, la réalisation d'un amalgame d'utilisations est perçue comme une garantie pour la sécurité urbaine (résidentielle, commerciale, bureaux, loisirs, etc.) dans le même espace qui permettra une utilisation de l'espace de la gare « à temps complet », sans vides temporaires dangereux.

AMÉLIORATIONS SOCIALES

Les améliorations sociales dérivées du TGV peuvent être conçues de différentes façons, comme l'amélioration de la qualité de vie des travailleurs, l'amélioration du niveau de vie du quartier de la gare, l'amélioration dans les espaces publics, etc. Ce sont des aspects qui jouent un rôle important dans la cohésion sociale de la ville.

L'une des conséquences immédiates de l'ouverture du service TGV est l'élargissement du marché de travail de la ville en raison de la réduction du temps de déplacement, en particulier si l'on entre dans un rayon d'action inférieur à 1 heure de distance d'une grande ville. Dans ce sens, l'amélioration de l'accessibilité de la population à de nouveaux postes de travail peut être considérée une amélioration sociale, bien que circonscrite essentiellement à un profil professionnel qualifié, puisque les coûts de transport sont élevés. Cette affirmation s'appuie sur l'observation des tendances de villes comme Mannheim, où l'on constate un meilleur accès au marché du travail de Francfort ou Stuttgart, ou Le Mans. Dans cette ville, la haute compétitivité du TGV Le Mans-Paris, en comparaison à la voiture, permet les migrations pendulaires et une plus grande opportunité d'emploi, en particulier pour les travailleurs qualifiés et souhaitant un salaire supérieur.

Mais ce meilleur accès peut avoir d'autres conséquences sur le profil de la population, puisqu'il peut provoquer le rapprochement, le changement de résidence, de travailleurs qualifiés de la métropole voisine. Au Mans, l'augmentation de travailleurs qualifiés et de salaires a été ressentie dans l'augmentation modérée des prix des logements près de la gare et dans le centre de la ville. Mais cette tendance n'est pas toujours suivie. Par exemple, après l'arrivée du TGV a Nîmes, aucun phénomène de changement structurel n'a été observé dans la composition résidentielle (ni déplacements, ni gentrification ...), en partie pour le manque de données (recensement de 1999) et en partie pour le peu de temps de fonctionnement du TGV.

En ce qui concerne la mobilité des travailleurs, les changements introduits par le TGV dans le prix et dans les services régionaux peuvent avoir des effets sociaux négatifs. À Saragosse, le montant élevé du billet TGV, ainsi qu'une politique erratique de prix, sont vus par la population comme la preuve que le TGV est un train cher et exclusif, en particulier avec la disparition de lignes régionales comme Saragosse-Binéfar, ou la diminution de Grandes Lignes (Calatayud, Huesca). En Avignon également, des connexions ferroviaires ont été perdues, à usage pendulaire avec des villes comme Montpellier.

Par conséquent, le TGV peut comporter des conséquences dans la cohésion sociale de la ville, ou tout au moins de certains quartiers comme celui de la gare TGV, en raison de la hausse du prix des immeubles ou de la spécialisation dans certains usages (et l'expulsion d'autres). Les conséquences peuvent provoquer des processus de gentrification dans certains quartiers et contribuer à la dualisation sociale excessive entre des classes très bien situées professionnellement dans des secteurs de services qualifiés et des contingents croissants de travailleurs tertiaires très peu qualifiés.

La correction de ces tendances complexes exis-

tant dans la plupart des villes européennes peut passer par des politiques de gestion urbaine et de formation. Dans le premier cas, les politiques qui sont effectuées dans les villes sont multiples, comme la réservation de logements avec un type de figure de protection, la promotion du mélange d'utilisations (résidentielles, commerciales, bureaux, transport, publiques) pour éviter des zonages excessifs et augmenter la sécurité, le renforcement des espaces et services publics, etc. Quoi qu'il en soit, la participation des citoyens dans la conception et la gestion des politiques publiques qui sont développées est recommandable, en premier lieu parce que l'implication comporte une plus grande efficacité des politiques et, en deuxième lieu, parce que l'opposition sociale aux politiques relatives à l'implantation du TGV peut conduire à l'affaiblissement du projet de transformation urbaine.

Effectivement, l'implantation du TGV suppose un grand révulsif dans la ville, capable de soulever de grandes adhésions au projet et capable de mobiliser de grands contingents de population à son encontre. Les raisonnements des adversaires de la nouvelle infrastructure (ou de sa forme de réalisation) sont précisément centrés sur les questions environnementales et sociales, et génèrent souvent des situations de conflictivité, soit entre les associations locales et les administrations supérieures, soit entre celles-ci et les gouvernants locaux. Dans les cas extrêmes, l'opposition sociale au projet TGV a fini par décider le changement du gouvernement au niveau local.

En principe, il faut penser que la conflictivité n'est pas préjudiciable. Au contraire, les conflits d'intérêts communs explicités sont un symptôme de santé et de vigueur de la société, mais la négociation et le pacte sont nécessaires pour les résoudre. C'est pourquoi, il faut que des processus participatifs soient constitués dans la volonté d'introduire les différentes propositions et les points de vues divers. Dans le cas contraire, l'implantation du TGV pourrait finir par se réaliser sur la base de politiques d'imposition mais avec le danger d'ignorer certaines voix qui font partie des demandes et du processus de la durabilité.

TOUR SUD DE MANNHEIM