

Universitaire, économiste et urbaniste,
Marie Delaplace, professeur à l'université
Paris-est-Marne-la-Vallée, membre de
l'Institut français d'urbanisme et du Lab'Urba,
est spécialiste de l'impact des LGV sur le
développement local et régional.

Une LGV a-t-elle un effet sur l'économie d'un territoire ?

Non ! Il faut vraiment dépasser ce cliché.
Entre chercheurs, nous sommes tous
d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets
structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique.
Quand il y a un impact, c'est à chaque fois
dans un contexte très particulier. Sauf
exception, il n'y a aucune corrélation entre
LGV et dynamisme d'un territoire.

Qu'est-ce qui vous permet de l'affirmer ?

Nous avons par exemple étudié la croissance
de l'emploi de 1 400 unités urbaines de plus
de 9 000 habitants sur plusieurs années.
Qu'elles soient desservies ou non par une
LGV, ne change rien. Celles qui ont une LGV
ne se détachent pas, n'évoluent pas
différemment. Si elles étaient dynamiques
elles le restent, et inversement. Certaines
sortent du lot. Par exemple, Sablé-sur-Sarthe
(72), s'est étonnamment développée. Il faut
dire que c'est la ville de François Fillon, ça
aide peut-être à attirer les entreprises...

Mais alors, à quoi sert une LGV ?

À aller d'un point à un autre plus rapidement.
Ça améliore la qualité de vie des voyageurs.
On note un petit effet sur les cadres, mais
généralement, les gens ne font pas plus de
trajets. Ils font plus vite des trajets qu'ils
auraient faits de toute façon.

Comment expliquer, avec des conséquences positives aussi faibles, qu'autant de villes se soient battues pour avoir leur LGV ?

C'est l'effet de l'image positive forte du TGV. L'avoir sur son
territoire, c'est être dans son temps, être « in », être dans la
cour des grands. Sans doute parce que la première ville de
province à avoir le TGV a été Lyon, qui est quand même la
deuxième aire urbaine de France.

Dans une ville comme Reims par exemple, des entreprises se sont pourtant installées ?

Sauf que la plupart étaient déjà là et ont profité des locaux
neufs construits autour de la gare pour se relocaliser. Dans
le nouveau quartier d'affaire de Clairmarais, derrière la gare,
sur 50 entreprises installées, 70 % étaient déjà sur le
territoire. Dans nos études, lorsqu'on leur demande pourquoi
elles se sont implantées ici, elles invoquent cette offre
immobilière nouvelle. Très rarement la LGV. Et quand la
LGV est citée, c'est en 2^{nde} ou 3^{ème} position dans la liste. Les
zones d'activités périphériques fonctionnent souvent
beaucoup moins bien, quand elles ne restent pas quasiment
vides pendant des années comme à Valence, ou à Mâcon.

Y a-t-il une incidence sur le prix des logements ?

On ne constate pas de sursaut des transactions
individuelles, pas plus de gens qui s'installent, pas de boum
du nombre de résidences secondaires. La seule chose qui
augmente, ce sont les prix de l'immobilier autour des gares.
C'est un effet de rattrapage, car ces zones sont en général
peu avenantes, pas rénovées. Or, l'arrivée de la LGV incite à
repenser ces quartiers pour leur redonner de l'attrait.

**SUD
OUEST**

Publié le 12/04/2012
Par Raphaël Gourin

LGV : l'impact économique n'a rien d'automatique

Selon la chercheuse Marie Delaplace, spécialiste des LGV,
il n'y a aucune corrélation entre le dynamisme d'un territoire
et l'arrivée d'une LGV



La scientifique Marie Delaplace affirme à propos de la LGV : "Entre chercheurs, nous sommes
tous d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique."
(archives D.L.D.)

Et sur le tourisme ?

La LGV peut favoriser un tourisme de destination et
d'affaires. Bref, du tourisme de court séjour parce que par
définition, on peut arriver et repartir plus vite. Pour le
tourisme d'affaires, il faut que les infrastructures,
l'équipement hôtelier, les centres de congrès suivent. Quand
on veut rester plus longtemps, visiter les villes voisines, se
balader à la campagne, et d'autant plus si on est en famille,
on prend sa voiture.

Le maillage du réseau de transport autour de la LGV semble donc essentiel, pour que l'ensemble du territoire puisse profiter de cet outil...

Ce qui est important, c'est l'amélioration de la desserte par
rapport à ce qu'il y avait avant. Ce n'est pas toujours le cas
pour les villes qui étaient desservies par le TGV, roulant sur
ligne classique, avant l'arrivée de la LGV. L'arrivée de la
LGV peut signifier une dégradation de la desserte locale car,
là où on avait des liaisons directes, on se retrouve à devoir
changer de train une fois arrivé à la nouvelle gare LGV.
Sur ce point, l'implication des collectivités, et plus
particulièrement de la Région est cruciale. L'idéal, bien sûr,
c'est qu'il y ait tout, dessertes entre les métropoles et
irrigation du territoire. Reste à voir ce qui est privilégié au
final, car il reste compliqué pour les Régions de trouver les
moyens de financer tout à la fois.