

Les effets LGV sur la dynamique des territoires

Participants LAET : Aurélie Mercier, Nicolas Ovtracht, Pierre-Yves Péguy

Partenaire : Roelof Verhage (Triangle (UMR CNRS 5206) - Institut d'Urbanisme de Lyon (IUL))

Financement : LISEA

2020-2022

Résumé court

Le projet vise à apprécier les impacts de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) sur les dynamiques territoriales. Cette ligne à grande vitesse, mise en service en juillet 2017, s'est traduite notamment par des gains de temps de plus d'une heure sur la liaison radiale directe Paris-Bordeaux. Le projet est organisé en deux volet. Il s'intéresse parallèlement à la modification de l'occupation des sols dans les villes desservies par une gare de la ligne SEA, en se centrant sur les « quartiers de gare » et sur l'attractivité touristique des villes dans les territoires traversés. Autrement dit, il envisage l'impact de la ligne à grande vitesse sur l'accessibilité des territoires via le mode ferroviaire. L'aspect touristique est considéré au travers de l'hébergement.

Présentation du projet

La LGV Sud Europe Atlantique (SEA), construite et exploitée par VINCI (LISEA), a été mise en service le 2 juillet 2017. Dans le cadre de ses missions et conformément à la LOTI qui prévoit l'établissement d'un bilan de l'opération, l'Observatoire socio-économique (OSE) de LISEA a pour objectif d'évaluer les effets directs et indirects de cette ligne à grande vitesse. A ce titre l'OSE a lancé un appel à projet pour apprécier les impacts sur les dynamiques territoriales de cette nouvelle offre de transport qui s'est traduite notamment par des gains de temps de plus d'une heure sur la liaison radiale directe Paris-Bordeaux. Deux volets sont envisagés dans le cadre de ce projet :

- Volet 1 : la modification de l'occupation des sols dans les villes desservies par une gare de la ligne SEA
- Volet 2 : l'attractivité des villes dans les territoires traversés

Le volet 1, se centre sur les « quartiers de gare » pour mettre en évidence les projets d'aménagements qui ont eu lieu en lien avec l'arrivée de la LGV dans les villes suivantes : Bordeaux, Toulouse, Poitiers, Angoulême, La Rochelle, Fata Morgana, Dax et Hendaye.

L'analyse de l'impact de la ligne LGV SEA sur l'occupation des sols des villes retenues est réalisée en référençant spatialement les projets urbains entrepris, en développant des indicateurs de niveaux et de variation de densité, d'évolution du bâti à vocation résidentielle, des bureaux et des locaux commerciaux. S'ajoutent à ces analyses des indicateurs sur les caractéristiques des ménages en termes de masses et de variations sur un intervalle de temps d'une quinzaine d'années correspondant à la naissance du projet, sa réalisation et son exploitation.

Les données spatiales utilisées sont issues des données IGN (orthophotos, BD Topo) et des agences d'urbanisme.

Le volet 2 analyse l'évolution de l'attractivité touristique des villes entre la phase *ex-ante* et la phase *ex-post* du projet LGV SEA. Par le terme « attractivité », nous entendons l'impact de la ligne à grande

vitesse sur l'accessibilité des territoires via le mode ferroviaire. L'aspect touristique est considéré au travers de l'hébergement. Deux types de tourisms sont envisagés représentant deux situations-types : d'une part un programme d'activité-mobilité d'un tourisme de court ou moyen séjour qui peut être un weekend ou une à quatre semaine et d'autre part un programme d'activité-mobilité d'un tourisme dénommé « résidence secondaire-principale ». L'attractivité touristique telle que nous l'entendons est alors analysée au travers de la corrélation entre ces indicateurs d'accessibilité et l'évolution des indicateurs d'hébergement touristique. La méthode repose sur une analyse cartographique en termes d'espace-temps et d'une analyse factorielle des indicateurs d'offre.

Il ressort de ce travail que l'impact de la mise en place d'une LGV s'observe principalement au travers des gains de temps, en termes de temps de déplacement ou de temps à destination, et, dans une moindre mesure de la variation des horaires (nombre de trains proposés vers Paris). Le développement des résidences secondaires dans l'ex-région Aquitaine est bien corrélé avec les gains de temps observés. La ligne LGV, en ce sens, favorise l'attractivité touristique de certains territoires observés. Toutefois ce tourisme relève plus d'une « résidence secondaire-principale » que d'un tourisme occasionnel. Dans ce dernier cas, l'effet LGV est limité, voire inexistant, pour les bassins qui proposent une activité touristique de « loisir-plein-air », favorable –voire conditionnée- à l'usage de la voiture, en particulier pour les bassins les plus éloignés de Paris des Landes ou du Pays Basque. Seul le bassin de Bordeaux, qui propose un tourisme urbain ne nécessitant pas de voiture, présente une corrélation significative entre l'évolution du dynamisme hôtelier et l'évolution de l'accessibilité.