

► Des experts étudient les effets de la ligne à grande vitesse sur les villes élues ou non du TGV

# Le TGV dynamise les économies locales mais ne les crée pas

**D**epuis l'arrivée du TGV, la France n'est – virtuellement – plus tout à fait un hexagone tant certaines villes se rapprochent de Paris, du moins en temps de parcours. Certaines communes, certains territoires sont montés dans la rame à grande vitesse. D'autres pas, et pas toujours d'ailleurs de manière involontaire. «*Mon prédécesseur à la mairie d'Orléans n'avait pas souhaité que le TGV desserve la ville, regrette Jean-Pierre Sueur, aujourd'hui sénateur UMP du Loiret et maire d'Orléans de 1989 à 2001. Étant à une heure de Paris, on pensait que la grande vitesse n'était pas nécessaire. Malheureusement, le problème n'est pas tant de gagner du temps jusqu'à la capitale mais d'être relié au réseau TGV et notamment à l'aéroport de Roissy.*»

Selon, Jean-Pierre Sueur, le dynamisme d'Orléans commence à marquer le pas, en partie à cause de l'absence de liaison au réseau. «*Une partie des difficultés aurait pu être levée avec le projet POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse). Mais ce dernier n'a finalement jamais vu le jour.*» Du coup, la radiale centrale de la France n'est pas irriguée. Il n'existe toujours qu'un axe

Paris-Tours (Indre-et-Loire), qui passe par Vendôme (Loir-et-Cher). Vendôme qui a été préférée à Blois. Du coup, cette dernière, pourtant préfecture, est restée à plus d'une heure trente de la capitale alors que Vendôme n'est plus qu'à une

**« Il sert de catalyseur à des opérations de valorisation, certes. Il peut les accélérer. Mais des villes dynamiques ne l'ont pas attendu pour se développer. »**

quarantaine de minutes de la gare Montparnasse. «*Les effets du TGV sont progressifs, dit-on à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Loir-et-Cher. Encore aujourd'hui, il y a des implantations d'entreprises. Il y a également des conséquences notables aussi sur le prix immobilier.*» Mais Blois a-t-elle souffert de l'absence de TGV? Difficile à dire pour les experts.

«*Le TGV ne provoque pas de recul économique pour les villes qui ne l'accueillent pas, estime Julien Leveque, chercheur au laboratoire d'économie des transports à l'université de Lyon 2. Il sert de catalyseur à des opérations de valorisation, certes. Il peut les accélérer.*

*Mais des villes dynamiques ne l'ont pas attendu pour se développer.*» C'est le cas par exemple de Caen (Calvados) ou encore de Toulouse (Haute-Garonne).

Pour François Collignon, spécialiste en aménagement du territoire, le TGV n'en «*redistribue pas moins*» les cartes économiques dans les territoires. «*Regardez le futur TGV Est, dit-il. Certaines villes seront avantagées, d'autres moins. Mais personne ne peut contester que l'économie régionale va profiter globalement de son arrivée.*» A la demande du conseil régional Champagne-Ardenne, une équipe de chercheurs a tenté de déterminer si une petite ou moyenne commune profitait vraiment économiquement de l'arrivée du TGV par comparaison à une ville qui en était privée. «*Nous avons pris comme déterminant le gain d'emplois, explique Sylvie Bazin, maître de conférence à l'université de Reims (Marne). Et nous avons comparé des villes de même importance à équidistance de Paris. Or l'effet positif n'est pas vraiment visible.*»

Ce qui n'a pas empêché les communes de l'Est français de batailler pour obtenir l'arrêt du fameux train. Ce qui n'empêche pas non plus la chambre de commerce et

d'industrie des Landes de réclamer la construction de deux gares TGV, l'une à Dax, l'autre à Mont-de-Marsan, dans le cadre de la future liaison Bordeaux-Espagne. «*Dax a déjà une gare qui va très bientôt devenir obsolète, explique Pascal Dussin. Quant à Mont-de-Marsan, il faut vraiment que le TGV s'y arrête. Ce sera la seule manière de désenclaver économiquement l'est de notre département car le TGV a creusé le différentiel entre les deux villes.*» Un TGV qui a dynamisé l'économie locale, selon le maire UMP de Dax, Jacques Forte. Dynamisé mais pas créé. «*Notamment en ce qui concerne le thermalisme et le tourisme sur le littoral.*»

En fait, tous les spécialistes sont d'accord. Si le TGV est un formidable outil de développement économique des territoires, des inégalités sont apparues entre des villes desservies et d'autres qui ne le sont pas. «*L'important, estime Robert Rivier, auteur d'un audit sur l'état du réseau français à la demande de Réseau ferré de France, c'est que des liaisons TER permettent de "relier" les villes au réseau TGV.*» Pour lui, le TGV doit être comparé à une autoroute. Elle n'a aucun intérêt sans les voies secondaires.

M. W.

## PAROLES D'USAGERS

**«Le TGV reste inabordable pour les familles les moins aisées»**

**Jean-Yves Martin**

*Directeur de Familles rurales*

«Le TGV est un moyen de transport formidable, qui marque un réel progrès. Pourtant, quand une famille veut se déplacer avec ses enfants, huit fois sur dix, elle fait le choix de privilégier la voiture plutôt que le train ou l'avion, et le plus souvent, elle emprunte l'autoroute. Car dès que l'on se déplace à trois personnes ou plus, l'automobile reste le moyen de transport le moins coûteux. La SNCF fait pourtant des efforts dans sa politique promotionnelle à destination des familles mais ces offres se situent souvent dans des créneaux qui ne correspondent pas aux déplacements familiaux et elles nécessitent le plus souvent l'achat d'une carte familles nombreuses. La réalité, c'est que le TGV reste aujourd'hui le moyen de transport des déplacements professionnels ou alors celui des loisirs pour des catégories assez aisées. Nous ne sommes pas encore dans une perspective d'accès généralisé.»