

« Un effet TGV Méditerranée ? »

Depuis l'inauguration, le 10 juin 2001, du TGV Méditerranée, Marseille n'est plus qu'à 3 heures de Paris. Les autres villes provençales, languedociennes ou de la vallée du Rhône ont vu également leurs temps de parcours ferroviaire considérablement baisser pour rejoindre la région parisienne. Ce TGV est incontestablement un grand succès qu'atteste un fort taux d'occupation. A en croire l'antenne, l'arrivée du TGV n'aurait pas eu que des effets positifs, car il serait responsable de la montée des prix de l'immobilier à Marseille et dans sa région. Cette augmentation a effectivement été plus rapide à Marseille que dans les grandes villes de province depuis la mise en place du TGV. Mais cela ne prouve rien. La seule stratégie permettant de valider (ou non) cette idée reçue serait de comparer la croissance des prix immobiliers à celle qui aurait prévalu en l'absence de cette ligne à grande vitesse, ce qui est par définition... impossible.

Un raisonnement indirect est toutefois possible et met en doute la thèse selon laquelle l'afflux de population dans la région est à l'origine de cette hausse. Le TGV n'a pas provoqué d'accélération de la croissance de population dans les départements qu'il traverse directement (Drôme, Vaucluse, Gard, Hérault, Bouches-du-Rhône, Var). En effet, si l'on compare le surcroît de population entre 1999 et 2004 dans ces départements à la hausse qu'ont connu ces mêmes départements entre 1999 et 1990, force est de constater... que l'on assiste à une baisse : la population n'y a augmenté que de 281 000 personnes alors qu'elle avait augmenté dans la dernière période intercensitaire de 356 000. Toutefois, cela ne prouve rien encore. Il se pourrait également que ce mouvement de repli soit général et concerne également toute la France hors agglomération parisienne non traversée par le TGV Méditerranée. C'est exact, la population a moins augmenté dans ces départements entre 1999 et 2004 (1 142 000 personnes) qu'entre 1990 et 1999 (1 262 000 personnes) mais le repli est moindre. La baisse n'est que de 10% pour cette partie de la France alors qu'elle est de 21% pour les départements traversés par le TGV. Alors que ces départements ont bénéficié d'un atout supplémentaire du fait de cette innovation technologique, ils ont connu une décélération de leur croissance démographique plus forte que les départements n'ayant pas connu l'introduction d'un équipement analogue. Ce constat infirme l'idée naturelle d'un afflux particulier de population dans le midi induit par le TGV Méditerranée et, par ricochet, celle d'une flambée de la demande de terrains ou logements qui se serait répercutée dans les prix.

Après tout, il n'est pas difficile d'imaginer la raison pour laquelle le TGV Méditerranée n'a pas généré cet afflux de population. Grâce au TGV, il est plus facile de séjourner dans le midi pour de courtes périodes, un week-end par exemple. Le midi de la France étant plus accessible depuis Paris, cela peut atténuer l'envie de déménager de manière définitive puisque les escapades occasionnelles sont plus faciles. On pourrait donc s'attendre à ce que le TGV Méditerranée est entraîné un afflux de population saisonnière, avec une augmentation des résidences secondaires, ce qui aurait de nature à peser sur les prix. Le même type de raisonnement que celui effectué plus haut infirme cependant cette thèse, on constate, selon les premiers chiffres du recensement sur la période 1999-2004, une décélération de la croissance du parc de résidences secondaires dans toute la France et celle-ci est encore plus marquée dans les régions traversées par le TGV, la région Paca et la région Languedoc-Roussillon !

La hausse des prix de l'immobilier dans le midi, supérieure à celle des autres régions, peut donc s'expliquer soit par un phénomène de rattrapage des prix, comme dans le cas de Marseille qui partait de très bas, soit par un pur phénomène spéculatif qui retombera lorsque l'on constatera que la demande de logements n'est pas au rendez-vous. Ajoutons d'ailleurs que la hausse des prix de nature essentiellement spéculative a pu dissuader des personnes de s'installer dans le Sud-Est de manière définitive ou temporaire pour s'installer de préférence dans d'autres régions. C'est peut-être là l'une des raisons du redémarrage démographique du Massif Central.

Alain Trannoy
Directeur d'Etudes EHESS
Directeur de l'IDEP