

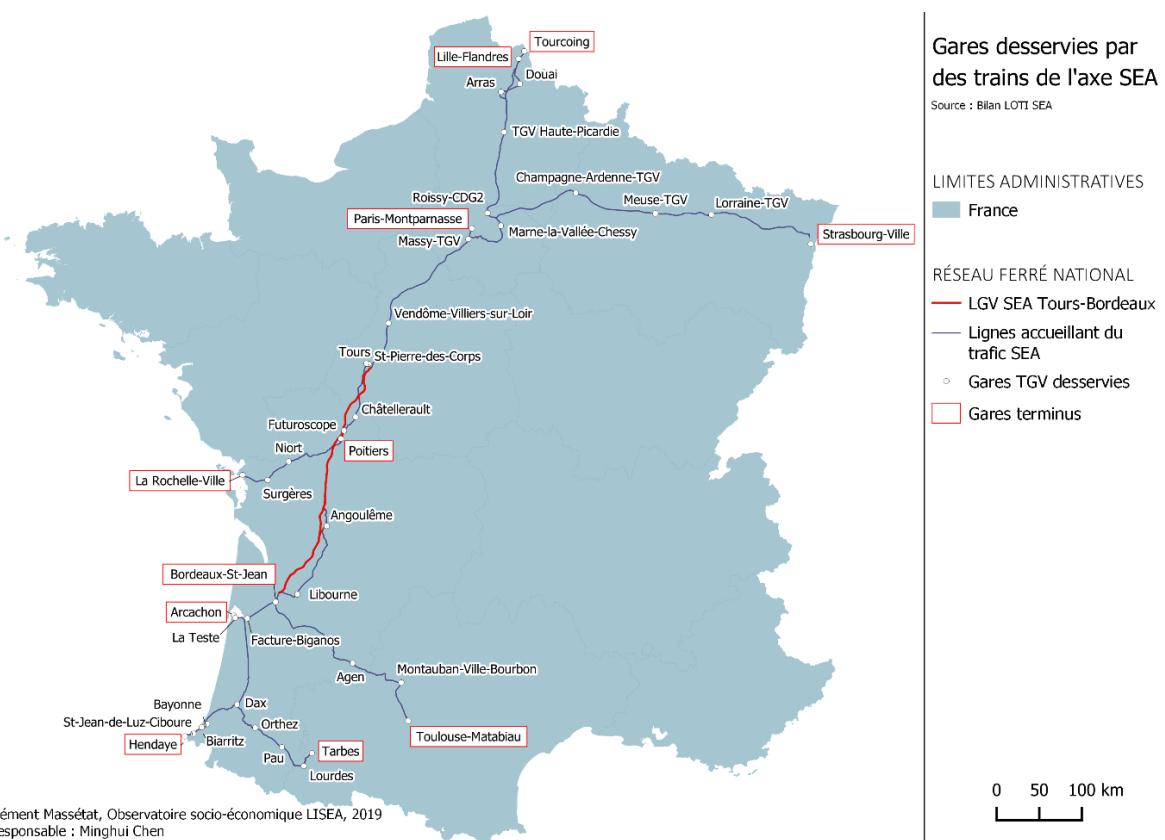
# L'effet de la LGV SEA Tours - Bordeaux sur l'évolution des prix des logements

Clément Massétat - VA Transports et territoires

Maître de TFE et organisme d'accueil : Minghui Chen, LISEA

## Introduction

La création d'une ligne à grande vitesse (LGV) favorise généralement les tendances existantes des territoires desservis. L'intensité de cet « effet LGV » dépend de paramètres caractéristiques de la nouvelle desserte et de l'accompagnement de celle-ci à travers divers projets urbains. Les travaux ont porté particulièrement sur les effets de la LGV SEA sur l'évolution des prix des logements. Une partie importante du travail consistait à sélectionner les gares à étudier et à définir les espaces d'étude autour de ces gares pour mieux analyser cet effet. L'étude a été réalisée avec la base de données de demande de valeurs foncières publiée par la DGFIP. Il a fallu nettoyer et restructurer cette base afin de pouvoir l'exploiter pour une étude immobilière. Les données sont disponibles de 2014 à 2018, période qui englobe la date de mise en service de la LGV le 02 juillet 2017.

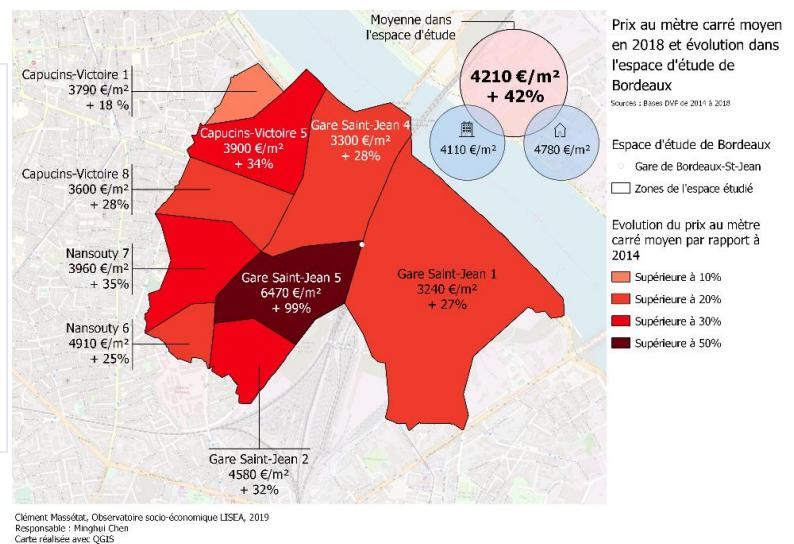
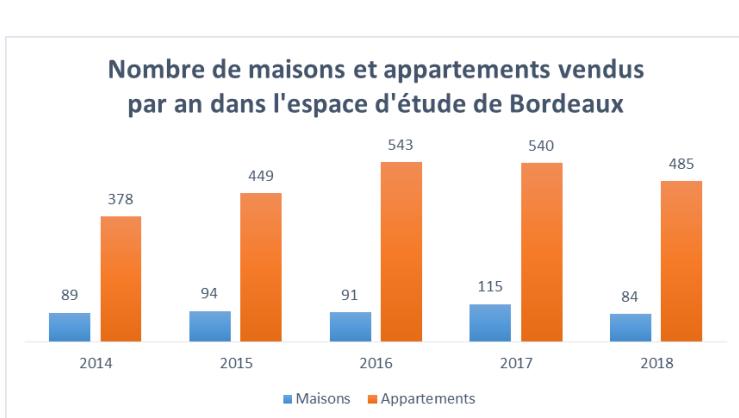


## Les principaux résultats

Les gares de Bordeaux, Toulouse, La Rochelle et Poitiers ont été retenues pour l'étude par une approche multicritères.

L'analyse de l'évolution des prix des logements dans les différents espaces d'étude définis montre une forte augmentation des prix entre 2014 et 2018 pour Bordeaux. A Toulouse et La Rochelle, l'augmentation est plus mesurée, alors qu'à Poitiers les prix sont restés stables. Si les exemples de Toulouse et La Rochelle semblent suivre la tendance nationale, le cas de Bordeaux la dépasse largement.

L'étude du nombre de ventes montre une augmentation des transactions entre 2014 et 2017 et une diminution en 2018 dans tous les espaces étudiés. Mais ceci semble plutôt être l'œuvre d'un effet macroéconomique que d'une anticipation des ménages.



La modélisation du prix des logements met en avant l'effet de la LGV SEA, même si elle ne permet pas de l'isoler. En effet, l'ensemble des variables explicatives choisies permet d'expliquer près de 75% de la variance du modèle et on note une différence de près de 40 000 euros entre un logement vendu avant la date de mise en service et un logement vendu après cette date.

Les résultats obtenus sont en accord avec la littérature car les effets sont plus importants autour des gares qui possèdent une desserte en TGV étayée et un accompagnement politique important comme à Bordeaux.