



# Ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

on nice paris turin madrid londres bordeaux bruxelles milan

montpellier barcelone strasbourg amsterdam nice madrid toulon montpellier barcelone marseille toulon



Les effets socio-économiques  
potentiels d'une ligne à grande vitesse

novembre 2004

## Résumé

L'objectif de cette étude est de mieux appréhender quels pourraient être les effets socio-économiques et en matière d'aménagement produits sur les territoires qui seraient desservis par une nouvelle ligne grande vitesse (LGV) entre la LGV Méditerranée existante et l'est des Alpes Maritimes, la LGV PACA.

Les résultats issus de cette étude résultent de la confrontation de plusieurs éléments d'appréciation : les effets observés sur des LGV en France et à l'étranger, les premiers effets observés après la mise en service de la LGV Méditerranée et les caractéristiques propres aux territoires potentiels de desserte de la future LGV PACA.

Cette étude permet de dire que certains effets de la future LGV sont fort probables et que d'autres le sont moins. En l'occurrence, certains effets attendus sont probables parce qu'ils ont été observés ailleurs (la LGV en est la cause), d'autres sont conditionnels parce que tributaires d'opérations d'accompagnement (c'est l'effet combiné LGV + autres facteurs qui en est la cause) et, enfin, d'autres effets sont indirects en raison de l'importance toute relative de la LGV dans l'émergence de ces effets (la LGV en est une cause parmi d'autres).

**Deux effets probables** de la future LGV PACA peuvent être avancés :

- **L'effet mobilité** : la LGV accentuera la mobilité des catégories de population déjà mobiles, c'est-à-dire les populations des métropoles. Seront tout particulièrement concernés les déplacements d'affaires des catégories socio- professionnelles les plus élevées et ceux des étudiants ;
- **L'effet image** : la LGV participera de l'image de modernité, d'accessibilité et de dynamisme des territoires desservis (notamment ceux du Var et des Alpes Maritimes), en particulier en les « rapprochant » des centres de décision français et européens.

**Trois effets conditionnels** peuvent également être envisagés :

- **L'effet sur la structuration des métropoles** : en fonction des choix politiques qui seront faits quant à la complémentarité ou la concurrence entre les métropoles marseillaise et niçoise, la future LGV contribuera à la plus ou moins bonne structuration de ces métropoles et à leur articulation partenariale avec les agglomérations d'Aix-en-Provence, Toulon, Cannes-Antibes, etc.
- **L'effet sur le développement urbain** : la future LGV pourrait avoir un effet sur le développement urbain des villes desservies, en particulier autour des gares existantes et nouvelles, sous réserve que ces villes mettent en œuvre une politique volontariste en la matière ;
- **L'effet sur le développement économique** : la future LGV contribuera au développement économique uniquement dans les territoires qui présentent une

bonne accessibilité aux gares TGV et qui font l'objet d'un véritable projet de développement, en particulier dans le tertiaire supérieur.

**Trois effets indirects** pourraient enfin être associés à la mise en service de la future LGV :

- **L'effet sur le foncier** : la LGV PACA ne sera qu'un des facteurs de pression foncière dans une région déjà fortement soumise à celle-ci. L'effet d'annonce de la mise en service de la LGV contribuera néanmoins à concentrer l'attention spéculative ou de précaution pendant quelques mois ou quelques années ;
- **L'effet sur le tourisme** : déjà bien dotée du point de vue du développement touristique, la région PACA ne devrait pas voir celui-ci se développer par le truchement de la seule nouvelle LGV, si ce n'est pour le développement des courts séjours ;
- **L'effet sur la protection de l'environnement** : sans négliger les impacts d'un tracé d'une LGV sur le territoire qu'elle traverse, l'intérêt majeur de celle-ci du point de vue de la protection de l'environnement est de participer à la décongestion routière, même si cette décongestion, comme la congestion initiale, reste fonction d'autres facteurs.

Cette étude tendrait ainsi à montrer que l'essentiel des effets attendus d'une LGV est hautement tributaire des politiques publiques locales qui sont susceptibles d'être mises en œuvre pour accompagner sa mise en service. Plutôt qu'une cause immédiate du développement socio-économique et de l'aménagement du territoire, la LGV PACA constitue une opportunité qu'il appartiendra aux décideurs politiques et économiques de saisir.

## Plan de la synthèse

<u>1.</u>	<u><a href="#">Hypothèses, problématique et méthodologie de l'étude</a></u>	5
<u>2.</u>	<u><a href="#">LGV PACA et mobilité (effet probable)</a></u>	7
<u>3.</u>	<u><a href="#">LGV PACA et image (effet probable)</a></u>	8
<u>4.</u>	<u><a href="#">LGV PACA et structuration intra et inter-métropoles (effet conditionnel)</a></u>	9
<u>5.</u>	<u><a href="#">LGV PACA, nouvelle gare et développement urbain (effet conditionnel)</a></u>	11
<u>6.</u>	<u><a href="#">LGV PACA et développement économique (effet indirect)</a></u>	11
<u>7.</u>	<u><a href="#">LGV PACA et foncier (effet indirect)</a></u>	13
<u>8.</u>	<u><a href="#">LGV PACA et tourisme (effet indirect)</a></u>	13
<u>9.</u>	<u><a href="#">LGV PACA et protection de l'environnement (effet indirect)</a></u>	15
<u>10.</u>	<u><a href="#">Bibliographie</a></u>	15

## 1. Hypothèses, problématique et méthodologie de l'étude

L'objectif de cette étude est de mieux appréhender les effets d'une LGV sur le territoire qu'elle dessert. En effet, il apparaît difficile aujourd'hui d'avoir une vision claire des effets de la grande vitesse ferroviaire (**GVF**), qui suscitent tantôt des espoirs tantôt des craintes, mais qui ont en commun de reposer davantage sur des appréciations subjectives que sur des faits bien établis.

Cette étude a été réalisée de décembre 2003 à juin 2004 par le cabinet Setec Organisation. Elle se compose de quatre volets :

- **Analyse de la littérature sur les effets territoriaux des LGV en France et à l'étranger** (volet 1). Trente ouvrages ont été sélectionnés et analysés ;
- **Analyse des effets de la LGV Méditerranée** (volet 2). Cette analyse repose sur une vingtaine d'entretiens, une analyse documentaire et les quelques réponses issues d'un questionnaire adressé à vingt collectivités de la région PACA ;
- **Réalisation d'une typologie des territoires des départements des Alpes-Maritimes, des Bouches du Rhône et du Var** (volet 3)<sup>1</sup>. Ce travail a été réalisé par l'université de Nice afin de caractériser différentes catégories de territoires sur ces trois départements ;
- **Un essai prospectif d'identification des effets potentiels de la LGV PACA sur les territoires qu'elle desservirait** (volet 4).

Les **attentes** en termes socio-économiques et d'aménagement à l'égard de la GVF sont multiples : développement économique, développement de l'emploi, élévation des niveaux d'emploi et notamment attractivité des activités du tertiaire supérieur, amélioration de l'image, réponse aux besoins de mobilité, etc. Cependant, si les effets d'une LGV sur un territoire répondent bien à certaines de ces attentes, l'étude montre que **toutes ne sont pas comblées** et que des effets imprévus apparaissent, mais également que la préparation et les mesures d'accompagnement pour profiter des effets potentiels sont souvent nécessaires.

D'une manière générale, et à l'exception de ceux sur la mobilité et l'image, les **effets sont rarement immédiats et ils sont difficiles à isoler**. D'autres facteurs que l'arrivée d'une LGV jouent sur la dynamique des territoires. En effet, **la LGV a d'autant plus d'effets que ceux-ci ont été anticipés et accompagnés**, et que des stratégies ont été élaborées et mises en œuvre par les collectivités locales et les acteurs socio-économiques préalablement à sa mise en service. En d'autres termes, la LGV est une chance d'aménagement et de développement, mais elle n'en est que rarement une cause immédiate.

A la lueur des trente ouvrages analysés dans cette étude, il convient de souligner néanmoins la **difficulté qu'il y a à mesurer les effets socio-économiques** d'une LGV. Si certains thèmes sont systématiquement analysés (la mobilité, le rôle des gares dans l'organisation

---

<sup>1</sup> Ce troisième volet n'est pas traité ici en raison de son caractère essentiellement descriptif et parce qu'il est composé de nombreuses cartes qui sont difficiles à restituer dans le cadre d'une synthèse. Nous renvoyons donc à la lecture de ce troisième volet pour plus d'informations sur les caractéristiques des territoires étudiés.

urbaine, et le développement économique), d'autres sont étudiés dans certains cas seulement (le tourisme) et d'autres sont peu traités (les effets d'image, les effets réseaux, la cohésion spatiale ou sociale, les effets démographiques, les effets sociaux ou les effets d'évolution des comportements). En outre, la comparaison des études révèle des contradictions qui peuvent s'expliquer par la différence des méthodes utilisées et des problématiques posées. Enfin, les résultats eux-mêmes sont parfois paradoxaux.

**Huit types d'effets ont été analysés** et sont successivement restitués ci-après : la mobilité, l'image, la structuration intra et inter-métropoles, les nouvelles gares et le développement urbain, le développement économique, le foncier, le tourisme et la protection de l'environnement.

Ces effets potentiels de la GVF ont été classés selon **trois catégories**, en fonction de leur pertinence. Chaque effet potentiel est :

- soit **probable**, c'est-à-dire que la LGV en serait directement génératrice. Cet effet a été constaté sur des territoires desservis par une LGV et on peut dès lors penser qu'il se produira également en PACA ;
- soit **conditionnel**, c'est-à-dire que des mesures d'accompagnement, stratégies et politiques publiques, doivent être mises en œuvre pour qu'il se produise ;
- soit **indirect**, c'est-à-dire qu'il ne se produira que par l'intermédiaire d'autres événements que la seule arrivée de la LGV.

Pour chacun des effets de la GVF présentés ci-après, l'argumentaire est développé en **trois volets successifs** :

- les enseignements sur cet effet issus de l'analyse des trente ouvrages traitant des effets des LGV en France et parfois à l'étranger ;
- ces enseignements sont renforcés ensuite par les premiers constats qui peuvent être émis sur les impacts de la LGV Méditerranée, même si le caractère récent de l'ouverture de cette ligne incite à la prudence en la matière (texte en italique).
- enfin, sur la base de ces enseignements et d'une analyse du territoire (volet 3 de l'étude), et avec toute la prudence qu'impose un exercice prospectif, il est possible de proposer quels pourraient être les effets de la LGV PACA des points de vue socio-économiques et d'aménagement (texte encadré).

## 2. LGV PACA et mobilité (effet probable)

La GVF accentue la mobilité des catégories de population déjà mobiles plus qu'elle n'en génère de nouvelles. Elle accentue surtout les mobilités des populations des métropoles. Cette hausse de la mobilité ferroviaire est essentiellement due aux déplacements d'affaires des catégories socio- professionnelles les plus élevées et à ceux des étudiants. Cet effet est cependant directement lié au service ferroviaire mis en place (nombre, cadencement, origine et destination des dessertes, rabattement, accessibilité, etc.). En revanche, les CSP les moins élevées peuvent pâtir de l'augmentation du prix du trajet.

La mobilité est surtout affectée pour des trajets de 1 à 3 heures en TGV et sur des distances de 300km. La GVF est alors particulièrement compétitive. Cette compétitivité s'explique en partie par des reports modaux : celui de l'avion sur le train (au-delà de 3 heures – 3 heures trente, le train devient moins concurrentiel) et celui de la voiture sur le rail (pour un trajet routier jusqu'à 1 heure environ). Par ailleurs, on peut penser qu'une LRV induit moins une nouvelle mobilité qu'elle ne transpose au train des pratiques jusque là réservées à l'avion : des séjours plus courts mais plus nombreux.

Au niveau des dessertes locales, l'entrée en activité d'une LGV peut avoir deux principaux effets, l'un positif et l'autre négatif. Ceux-ci traduisent le principe selon lequel une LGV, si elle offre assurément de nouveaux services, peut également participer à la détérioration d'autres services :

- une LGV entraîne généralement la libération de sillons sur les lignes classiques. Cette libération est très souvent observée, bien que ses conséquences sur les trafics TER et fret semblent encore aujourd'hui peu étudiées,
- dans les villes non desservies par le TGV, mais antérieurement desservies par les trains grandes lignes sur la ligne classique, elle peut entraîner la diminution, voire la suppression, de ces trains grandes lignes. Par ailleurs, certaines dessertes « anciennes » peuvent être délaissées au profit de nouvelles qui intègrent les TGV, ce qui peut contribuer à terme à d'éventuelles évolutions dans la hiérarchie urbaine des villes.

*La LGV Méditerranée a eu des effets importants sur les mobilités ferroviaires.*

*Il est certain qu'elle a ouvert les portes de " l'Europe ferroviaire ", via l'interconnexion, les liaisons vers Londres et la Belgique étant désormais intégralement à grande vitesse. Dans le même temps, l'offre TER a été significativement augmentée (liaisons régionales et interrégionales) grâce au report de l'ensemble du trafic TGV que la ligne nouvelle a dégagé.*

*Il convient cependant de souligner que si le TGV a joué un rôle déclenchant ou de catalyseur sur la réorganisation des dessertes nationales, internationales et régionales, sur l'augmentation sensible des flux entre la Méditerranée et l'Île-de-France et sur le développement de l'offre TER, il ne peut en être tenu comme seule cause.*

*Les autres effets les plus sensibles concernent la concurrence avec l'offre aérienne sur les liaisons vers l'Île-de-France :*

- le « basculement » est éloquent pour l'aéroport de Marseille-Provence et la situation de l'aéroport d'Avignon reste fragile ;

- de leur côté, les aéroports de Toulon et Nice apparaissent moins touchés.

On peut toutefois avancer que les premières observations confirment que la concurrence train/avion est la plus forte pour un temps de parcours TGV inférieur à 3 heures.

En revanche, la réduction du trafic autoroutier permise par les reports sur le TGV apparaît largement compensée par la croissance tendancielle du trafic routier.

L'effet mobilité est le premier effet probable de la LGV en région PACA. La saturation à venir des voies de communication aujourd'hui disponibles sera un « atout » pour le report modal d'une partie du trafic intra régional entre la route et la ligne grande vitesse. En effet, à partir du moment où la potentialité sera offerte de gagner du temps de parcours entre les principales villes de la région, en évitant les bouchons des voies de communication actuelles, la population se saisira de cette opportunité. La configuration géographique proche de celle du Nord Pas de Calais (étalement urbain) incite à le penser<sup>2</sup>. La mise en place du TGV Nord-Européen a modifié la mobilité des populations locales et entraîné des changements progressifs des habitudes de déplacements, particulièrement professionnelles.

Pour la population du Sud Est de la France, il est également probable qu'un trajet entre Nice et toute ville à moins de trois heures - trois heures trente encouragera l'utilisation de la LGV pour les déplacements professionnels.

Les reports modaux de l'avion sur le rail entre Paris et Toulon et Paris et Nice (qui représentent la majorité des déplacements nationaux aériens sur ces deux aéroports) se produiront probablement.

### 3. LGV PACA et image (effet probable)

La LGV véhicule une image de modernité et d'accessibilité. Même si cet effet a été peu étudié, les analyses montrent que la GVF est un atout dans la compétition entre les villes, que son absence peut être pénalisante, même si elle n'est pas nécessairement déterminante pour le développement économique.

Le TGV confère une image de progrès et de modernité à la ville (au territoire) qui l'accueille. Le TGV est un vecteur de promotion de l'agglomération auprès des entreprises.

Par ailleurs, la GVF améliore la représentation que les acteurs et la population ont de leur territoire. L'éloignement des centres de décisions s'estompe. On observe par ailleurs une implication financière et politique des Régions. La GVF contribue ainsi à l'affirmation du fait régional et à l'élaboration d'un projet régional pour renforcer l'équité entre le territoire-centre qui accueille la gare et sa périphérie.

Cependant, l'amélioration de l'image dépend de la clarté des positionnements et des stratégies de communication afférentes.

<sup>2</sup> Cf. Volet 1 - Fonds documentaire « Evaluation de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité. Résultats des trois années de panel, enseignements méthodologiques », Octobre 1998, Michel Houée.



*Près de trois années après l'ouverture de la ligne du TGV Méditerranée, le grand Sud a incontestablement bénéficié d'un effet de notoriété et d'image. Le TGV véhicule des valeurs de modernité, de dynamisme et d'opportunité. Il a contribué à mettre la région PACA et plus particulièrement les grandes villes situées sur le parcours, Marseille, Avignon, Aix-en-Provence, Nîmes sous les feux de la rampe.*

*Le territoire du sud de la France, et avant tout Aix et Marseille, a changé de positionnement. De périphérique, ce territoire est devenu – dans les représentations – beaucoup plus proche des centres de décision parce que mieux intégré au réseau des grandes agglomérations. Cette nouvelle représentation se traduit par exemple par la substitution du temps à la distance : Marseille était à 800 km de Paris, elle est désormais à 3 heures.*

*Le TGV Méditerranée a également contribué à modifier la représentation que les territoires avaient d'eux-mêmes, et celle que le centre avait de la Provence. Elle a notamment rapproché les territoires. Les divers entretiens menés confirment également l'impact psychologique (sur les représentations mentales) de la mise en service du TGV Méditerranée, sans toutefois que les opinions affichées ne se fondent toujours sur des données fiables et validées.*

Un changement d'image de certains territoires grâce à la ligne à grande vitesse est probable : celle-ci permettra à la région de se rapprocher des centres de décision de la France ou de l'Europe, d'en paraître moins éloignée qu'aujourd'hui. L'accession rapide en train donne le sentiment de la proximité, même si le temps d'accès n'est pas plus court que celui de l'avion. Marseille en bénéficiera sans doute moins que les autres territoires, car l'avantage est déjà acquis pour elle en partie.

Par ailleurs, à court terme après l'ouverture de la LGV, on peut s'attendre à une visibilité accrue dans les médias pour les villes desservies directement par cette ligne.

#### **4. LGV PACA et structuration intra et inter-métropoles (effet conditionnel)**

Conçue en France pour lier des métropoles, la GVF renforce la métropolisation du territoire.

La LGV apparaît moins comme un outil d'aménagement du territoire qu'un accélérateur de développement qui profite essentiellement aux villes déjà attractives ou qui en ont le potentiel. Il est difficile de dire si, sans la LGV, les programmes de développement économique mis en œuvre auraient eu les mêmes effets. En fait, il est difficile d'isoler la part de la desserte de la LGV en elle-même dans la redynamisation des territoires.

*A Marseille, la recomposition urbaine entreprise pour l'arrivée du TGV a été favorisée par d'autres facteurs (programme Euroméditerranée, coupe du monde de football en 1998, candidature à la coupe de l'America ou encore tropismes pour la qualité de vie du sud et le soleil). C'est cette recomposition urbaine qui a entraîné une hausse du prix du foncier et la création de 5.000 emplois sur le périmètre Euromed.*

*Pour ce qui concerne le renforcement de la métropolisation, Marseille-Aix semble en avoir davantage profité que les autres territoires desservis, en termes d'image et de*

développement. Ce serait un effet important de la LGV, si cette émergence se confirmait, que de rapprocher les deux agglomérations. D'autant plus qu'il y a 10 ans, la gare d'Arbois pouvait être comprise comme un facteur de concurrence et non de cohésion.

La LGV n'a pas développé de réseau institutionnel dans la vallée du Rhône bien qu'elle ait accentué les mobilités ferroviaires entre Marseille et Lyon. Elle n'est pas particulièrement perçue comme pouvant servir aux liaisons régionales à grande vitesse, du type Marseille – Avignon – Valence - Lyon.

La LGV peut produire un nouvel équilibre régional et une nouvelle dynamique

Au-delà du niveau de service accru qu'elle offre à un ensemble régional, l'enjeu de la LGV réside ici dans sa contribution à l'attribution de vocations à chaque partie du territoire et *in fine* à la spécialisation de chaque territoire.

Reliées par la LGV, et en fonction des nouveaux services ferroviaires, les trois agglomérations de Nice, Toulon et Aix-Marseille pourraient devenir complémentaires en profitant mutuellement de leurs équipements, fonctions et services, et pourraient ainsi s'attribuer une ou plusieurs vocations non concurrentes. Mais cette possibilité ne deviendra réalité que si les acteurs politiques, économiques et administratifs de la région organisent leur différenciation / spécialisation / complémentarité. La LGV n'y suffira pas seule, elle peut être un des atouts et un des moyens de ce projet. A l'inverse un scénario de tracé et de service qui négligerait cette opportunité pourrait porter préjudice à l'unité et à la compétitivité régionales.

Une différenciation de deux métropoles marseillaise et niçoise est-elle souhaitable ? Peuvent-elles avoir les mêmes fonctions dans un cadre européen de compétition des territoires, avec le risque corrélatif de dispersion et de concurrence entre grands équipements et services ou, au contraire, face à des villes comme Barcelone et Valence en Espagne ou Florence et Bologne en Italie, Marseille et Nice peuvent-elles devenir complémentaires pour faire de la région PACA une région métropole en Europe ? Cette deuxième alternative est sans doute souhaitable et possible, la LGV pouvant y contribuer.

La question pour Toulon est d'évaluer si elle dispose de meilleures chances économiques au sein d'une métropole marseillaise multimillionnaire, ou si, au contraire, elle doit tenter de subsister seule en résistant à la métropolisation. Selon le scénario retenu pour la ligne à grande vitesse, la ville de Toulon sera desservie plus ou moins directement. Cette desserte contribuerait-elle - suffirait-elle - à insuffler à Toulon une dynamique autonome ou à l'inscrire dans le réseau des métropoles, fut-ce au dépend d'une certaine autonomie ? Bien entendu, le choix en la matière est politique, mais il devra être formulé et réalisé.

Par ailleurs, la zone « Est Var » constitue une rupture dans le réseau Est – Ouest en termes de spécificités socio-économiques et de démographie. Un enjeu réside dans l'intérêt d'y fixer les nouvelles populations et activités du département. On y remarque déjà aujourd'hui une certaine fixation. Un syndicat mixte a été créé dans ce but<sup>3</sup>. La LGV pourrait sans doute amplifier cette attractivité.

<sup>3</sup> *Syndicat Mixte Est Var* composé du Conseil général du Var et des 18 communes suivantes : Fréjus, Draguignan, Saint-Raphaël, Roquebrune sur Argens, Le Muy, Le Puget, Vidauban, Les Arcs Sur Argens, Trans en Provence, La Motte, Figanières, Les Adrets de l'Esterel, Callas, Bagnols en Forêt, Saint Paul en Forêt

## 5. LGV PACA, nouvelle gare et développement urbain (effet conditionnel)

A l'occasion de la mise en service d'une LGV, les villes mettent en œuvre des politiques d'aménagement urbain, surtout autour de la gare. Les effets de ces politiques dépendent de nombreux facteurs, en particulier la disponibilité du foncier, l'accessibilité en transports collectifs, l'intégration dans un projet urbain.

Par ailleurs, il apparaît que le débat sur les avantages et inconvénients de créer des gares nouvelles n'est pas tranché. En tous cas, une nouvelle gare prend toute sa dimension lorsqu'elle s'intègre à d'autres réseaux de transport.

*Les gares TGV d'Aix-en-Provence, d'Avignon et de Valence ont connu un succès plus grand que celui escompté. Le sous dimensionnement originel des parking d'Aix et d'Avignon l'illustre. Ces succès peuvent s'expliquer d'une part parce que ces gares desservent des villes importantes. D'autre part, elles sont situées dans des zones d'habitat rurbain. Leur potentiel est donc supérieur à d'autres gares nouvelles comme celles du Creusot ou de Mâcon, dont la fréquentation est restée plus modeste.*

L'attraction exercée par la région PACA entraîne une augmentation des résidences secondaires et des pressions corrélatives sur l'environnement. Les démarches de régulation des migrations massives ne sont pas toujours efficaces. Un enjeu important pour la région serait de canaliser et d'organiser ces flux pour en conserver la maîtrise. Comment la LGV peut-elle contribuer à cette organisation ? Une gare par exemple dans l'Est du Var en constituerait-elle un point d'appui suffisant ? Ces interrogations restent encore ouvertes aujourd'hui.

On peut également penser que le succès de la LGV dépendra largement de sa connexion avec les lignes existantes et de l'exploitation qui sera faite de ces interconnexions. Si la LGV et la ligne existante disposent des mêmes gares, les effets ne se produiront pas car elles rendraient le même service à la différence de vitesse près. En revanche, si les tracés des deux lignes sont suffisamment distincts, l'effet optimal en termes de développement urbain pourrait largement dépendre de la création de liaisons nouvelles d'interconnexion.

## 6. LGV PACA et développement économique (effet indirect)

Dans la concurrence entre territoires, une LGV améliore la position relative du territoire qui l'accueille. Une LGV est l'un des facteurs parmi d'autres de la compétitivité d'un territoire. Elle est plus souvent un accélérateur de processus de développement et d'aménagement qu'un élément déclencheur. En effet, ce processus est tributaire de l'ensemble des moyens d'accès au territoire, de la congestion existante des infrastructures et de l'intégration économique de ce territoire dans son environnement.

En particulier, il serait faux de penser que les nouvelles gares parviennent à elles seules à attirer les fonctions supérieures. Selon les cas, la LGV a joué comme un « plus » ou bien n'a pas joué de rôle. On n'a notamment pas remarqué de départs massifs de sièges d'entreprises, en particulier vers Paris et, à court terme, on constate peu de délocalisations

ou d'implantations d'entreprises. La GVF permet aux entrepreneurs de se placer sur un marché plus large (cas des entreprises en province par rapport au marché parisien). Ceci est surtout vrai pour les activités de services aux entreprises, particulièrement touchées par les évolutions de la mobilité. Ainsi, la GVF est un des critères pris en compte par les entreprises, mais il n'est pas suffisant pour décider de la localisation d'activités.

*La LGV Méditerranée a eu des effets économiques directs sur des délocalisations à Marseille, mais elle n'est en général qu'un facteur parmi d'autres, et parfois même secondaire, de l'implantation d'entreprises.*

*Les effets quantifiables sur le développement et l'aménagement des territoires desservis sont encore modestes, même pour Aix et Marseille. Le délai de trois années, sans doute insuffisant pour que l'ensemble des effets soient identifiables, explique sans doute en partie cette modestie. Le mouvement est encore peu visible dans les données statistiques.*

*On observe une hausse de l'emploi dans les secteurs de la construction, de l'immobilier et dans une moindre mesure dans les activités à haute valeur ajoutée. Cependant, la LGV Méditerranée n'est qu'un facteur parmi d'autres du développement économique de ces secteurs. Elle a pris place dans un processus global de valorisation de la région PACA.*

En premier lieu, on ne peut guère attendre de la LGV qu'elle suffise à elle seule à attirer des entreprises dans la région PACA, et notamment en l'absence de projet parallèle de développement : offre foncière de bureau, synergie des acteurs... Par ailleurs, pour des territoires naturels peu denses et peu urbanisés qui n'accueilleront pas de gare, des mesures d'accompagnement semblent inutiles car la ligne à grande vitesse dans la région n'aurait probablement aucun effet sur la création ou la délocalisation d'entreprises.

En revanche, à plus long terme, la LGV contribuera probablement à mettre au niveau des autres métropoles les territoires de la région aujourd'hui non reliés au réseau grande vitesse, notamment Nice. Elle leur offrira une mise à niveau en terme d'accessibilité puisque la grande vitesse est appelée à devenir la norme à long terme. C'est donc indirectement qu'elle peut contribuer au développement économique des territoires.

En outre, la LGV pourrait devenir un atout pour Sophia-Antipolis. On constate en effet que les emplois les plus bénéficiaires de la GVF sont ceux du tertiaire supérieur et notamment des catégories ECA (Emplois dans les activités, d'Etudes, de Conseil et d'Assistance). Une desserte (et une gare) de la LGV située sur ou à proximité de Sophia-Antipolis dynamiserait probablement cette zone du point de vue économique et contribuerait à l'intégrer davantage dans la région. Elle renforcerait également l'association Région PACA-Sophia.

Ainsi, la LGV aurait un effet positif pour l'image économique globale et, indirectement, le développement économique de la région. Elle permettrait sans doute aussi d'amplifier et de renouveler les effets positifs, déjà à l'œuvre, de la concentration des entreprises et des activités économiques supérieures.

## 7. LGV PACA et foncier (effet indirect)

Cet effet est directement lié à l'effet image, par les effets qu'il entraîne dans les milieux socio-économiques : des entreprises s'installent dans les quartiers de la gare TGV et le foncier augmente. Cependant, l'effet foncier observé dans les quartiers de la gare est souvent lié à des restructurations importantes de ces quartiers, réalisées à l'occasion de la nouvelle desserte TGV (mais pas forcément à cause d'elle). Les autres quartiers sont moins affectés.

*La hausse des prix du foncier sur le territoire de la Provence est souvent imputée directement à la LGV Méditerranée. Entre 2000 et 2001 les augmentations de prix les plus marquées concernent les villes nouvellement desservies par la grande vitesse : Avignon, Aix-en-Provence, Marseille (+35% entre 1999 et 2001), plus particulièrement le quartier Saint Charles. Ceci laisse supposer que le TGV a joué un rôle d'accélérateur / d'amplificateur de l'inflation des prix. Cependant, il est permis de penser que cette hausse est due au moins autant à un rattrapage (permis par le changement d'image) qu'à un effet spécifique de la LGV.*

Les pressions foncières sont fortes en PACA et une inquiétude envers la LGV est qu'elle les renforce encore, enchérissant le coût du foncier et du logement.

Avec ou sans LGV, l'attractivité de la « Côte d'Azur » pour une population européenne de plus en plus mobile subsistera, et avec elle la pression sur le foncier. Elle subsistera d'autant plus que pour des raisons économiques et d'emploi, et afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, les régions urbaines et les secteurs de villégiature de PACA auront tout fait pour être encore plus attrayants qu'aujourd'hui. Il est donc probable que pour maîtriser leur développement, assurer la mixité sociale de l'habitat, limiter autant que faire ce peut le mitage de leur territoire et l'augmentation du foncier, les collectivités territoriales de PACA devront faire acte d'un volontarisme politique en recourant à une panoplie de dispositifs interventionnistes sur le foncier à bâtir, comme le permettent désormais les dispositions SRU, législatives et réglementaires.

Il reste que l'effet d'annonce de la mise en service de la LGV contribuera à concentrer l'attention spéculative ou de précaution pendant quelques mois ou quelques années. Mais, à la lumière d'autres territoires concernés par de nouvelles grandes infrastructures de transport comme une LGV, les accélérations de valeur qui se produiront alors rejoindront progressivement l'évolution normale du marché foncier, « lissant » ainsi ce qui apparaîtra ensuite comme une pointe statistique ou un rattrapage de valeur.

## 8. LGV PACA et tourisme (effet indirect)

Pour le tourisme, la GVF n'a pas été synonyme de croissance substantielle pour les territoires analysés. Elle profite surtout aux territoires bien organisés et dont l'offre est forte et structurée, et comparativement originale ou importante. La LGV ne multiplie donc pas les sites touristiques. En revanche, les constats suivants peuvent être émis :

- un développement du tourisme réceptif de groupes ;

- l'accroissement du nombre de séjours d'affaires, même s'il entraîne également une baisse du nombre de nuitées d'affaires (plus d'allers-retours dans la journée) ;
- une baisse parfois des nuitées si le territoire de destination bénéficie de fortes baisses de temps de parcours et d'une desserte cadencée ;
- un accroissement de la fréquentation des hauts lieux touristiques ;
- une augmentation des prestations de renseignements et d'accompagnateurs ;
- l'apparition de produits touristiques nouveaux ou l'évolution des produits touristiques existants qui incluent la nouvelle infrastructure (plus de formules week-end par exemple) ;
- une hausse du nombre d'évènements organisés dans les villes desservies mais pas nécessairement imputable au TGV (liée à d'autres facteurs comme la création d'infrastructures d'accueil) ;
- davantage de manifestations nationales, voire internationales.

*Les effets de la LGV Méditerranée sur le tourisme sont ambivalents et difficiles à mesurer à court terme. Cependant, le TGV a contribué à l'augmentation du nombre de manifestations professionnelles dans les villes considérées ainsi que, parmi celles-ci, à l'augmentation de la part des manifestations nationales voire internationales.*

*Le service grande vitesse a pu également avoir des effets localement :*

- *Une hausse de la capacité d'accueil à Avignon pour répondre à une demande plus importante en 2002 ;*
- *La baisse des nuitées à Aix-en-Provence à partir de 2001 ; elle pourrait être une conséquence de la mise en service de la ligne grande vitesse, qui favoriserait les allers-retours dans la journée pour la clientèle d'affaires par exemple ;*
- *Une hausse de la fréquentation des musées à Marseille à partir de 2002.*

*Dans l'ensemble, il semble qu'on observe plus un changement des comportements et des types de tourisme qu'une évolution notable des volumes :*

- *hausse des séjours courts en week-end notamment en résidences secondaires ;*
- *hausse des déplacements touristiques de certaines catégories de personnes : jeunes, seniors, CSP élevées et étrangers.*

La LGV PACA pourrait contribuer au développement des courts séjours constaté nationalement et à l'étalement des périodes de vacances.

Elle pourrait également modifier la perception des territoires desservis. Comme pour Arcachon, La Baule, Les Sables d'Olonne, elle peut donner le sentiment de proximité et contribuer au développement touristique en améliorant la perception de l'accessibilité des territoires qu'elle dessert, même si la voiture reste le moyen d'accès privilégié.

En revanche, l'effet le tourisme d'affaire constaté ailleurs (nationalisation ou internationalisation des manifestations) est peu probable compte tenu du fait que ce type de tourisme est déjà largement développé dans la région (Cannes, Nice...).

## 9. LGV PACA et protection de l'environnement (effet indirect)

Comparé aux autres modes de transport, le TGV apparaît particulièrement respectueux de l'environnement (d'après Mannone) :

- ❑ moins de consommation d'énergie : 17,4 gep/voy/km pour le TGV contre 37 pour la voiture et 57,4 pour un avion de moyenne ligne ;
- ❑ moins d'espace occupé : le taux d'occupation d'une LGV (5 à 7 ha / km) est plus faible que pour une autoroute (8 à 19 ha / km) et l'aérien (l'aéroport de Roissy occupait 2.898 ha en 1995 soit moins que la LGV Sud-Est avec 2.614 Ha).

En revanche, les principaux griefs pour la LGV dans sa phase de réalisation sont ses impacts visuels sur les paysages, la perturbation des écosystèmes, la coupure des espaces agricoles traversés et les nuisances sonores (même si les études obligatoires conduites depuis le début des années 1990 et les mesures corrélatives mises en place permettent de les réduire sensiblement).

*L'analyse des effets de la LGV Méditerranée sur l'environnement fait l'objet d'une étude particulière. Ses résultats n'ont pas été intégrés dans la présente étude.*

Les effets positifs en matière d'environnement (reports modaux par exemple) devraient être comparables à ceux constatés ailleurs. On doit toutefois souligner que la densité urbaine et humaine du territoire et la saturation de ses équipements de déplacement, notamment routiers, risquent à terme d'entraîner l'apparition de points de congestion qui, pour être résorbés, nécessitent la réalisation de nouvelles infrastructures de transport. En apportant la grande capacité, la LGV PACA constitue une réponse à cet enjeu.

## 10. Bibliographie

Vincent BALAY, 2002, *Les Transports dans le grand Sud-Est*, CETE Méditerranée.

H. BAUM et al., 2001, *Transport et développement*, actes du colloque, Conférence européenne des ministres des Transports.

Jean-Marc BENOIT, Philippe BENOIT, Daniel PUCCHI, 2002, « La France à 20 minutes », in Claude SOULIE et Jean TRICOIRE (dir.), *Le Grand livre du TGV*, La Vie du Rail.

BIPE Conseil, 1992, *La Grande vitesse, outil d'aménagement du territoire ?*, Association des Villes Européennes TGV.

Alain BONNAFOUS & Yves CROZET, 1997, « Evaluation, dévaluation ou réévaluation des lignes à grande vitesse ? », *Les Cahiers Scientifiques du Transport n°32 / Dossier "La Grande vitesse ferroviaire, vers une nouvelle donne ?"*.

CEDRE, 1992, *Défi Régional de la grande vitesse*, Syros Alternatives

CETE de l'Ouest, 1997, *Nantes, sept ans après l'arrivée du TGV Atlantique*, MELT, Direction des Affaires Economiques Internationales.

Jacques CHEVALIER (dir.), 1997, *Le Mans, six ans après l'arrivée du TGV*, Vol. 1 & vol. 2, DATAR.

Eric CINOTTI & Jean-Baptiste TREBOUL, 2000, *Les TGV européens*, coll. Que sais-je.

Agnès DEBOULET, 1993, *Les plus-values induites par une infrastructure de transport*, Union des Transports Publics.

Jacques DE COURSON, Emmanuel REMOND, *Gares TGV et urbanisme : Etude sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV*, SNCF, Ministère de l'Équipement.

Thierry DELAVALLE, 1993, *Les effets structurants des infrastructures de transport sur les marchés fonciers et immobiliers. Méthode d'observation et d'analyse des plus-values (application à la gare TGV Europe de Lille)*, INRETS – TRACES.

Deutsch Bahn & Eberhard JANSCH, 1999, « High speed on rails in Germany », article.

ESA Consultants, 1998, *Les Mesures d'impact d'une nouvelle infrastructure sur la mobilité : le cas du TGV Nord*, Département des Etudes Economiques du SES.

Eurailspeed, 2002, *4ème Congrès Mondial de la grande vitesse relatif aux bénéfices socio-économiques des LGV*, actes du colloque, Madrid.

Olivier KLEIN & Gérard CLAISSE, 1997, *Le TGV atlantique entre récession et concurrence*, Laboratoire d'Economie des Transports.

Philippe LANGEVIN, Bernard MOREL & Mireille PILE, 2002, *Les territoires dynamiques de la région PACA*, éditions de l'Aube.

Jean-François LEFOLE, *Evaluation de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité. Résultats des trois années de panel*, enseignements méthodologiques, MELT/DRAST.

Eric MALVERGNE, 1991, *Les répercussions de l'arrivée du TGV sur la mobilité urbaine, enquête sur onze agglomérations*, CERTU.

V. MANNONE, 1997, « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*.

Valérie MANNONE, 1995, *L'impact régional du TGV Sud-Est*, thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille.

Pierre MARIN & Pascal GRASSART, 2001, « L'effet TGV sur les grandes villes », *La Vie du rail et des transports*, n°2826.

Philippe MENERAULT, 1998, *Processus de territorialisation des réseaux : analyse de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale*, Netcom Geospace & Cyberspace, Vol. 12.

OCDE, 2002, *Investissements en infrastructure de transport et développement régional*, Editions OCDE.

Jean OLLIVRO, 1999, « Quand la vitesse recompose le territoire. Localisation des gares TGV et organisation urbaine », *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89.

Lanfranco SENN et Roberto ZUCCHETTI, 2002, « Conséquences économiques probables de la LGV entre Milan et Naples », *Rail International*.

Jean-Pierre SIMON, 1997, *Effets induits des grandes infrastructures, synthèse de l'analyse bibliographique*, CETE Méditerranée/CERTU.

SNCF, Hague Consulting Group & Trafic Research Center, 1998, *Les mesures d'impact d'une nouvelle infrastructure sur la mobilité : le cas du TGV Nord*, actes colloque.



Groupe TEN, 1992, *TGV et aménagement du territoire, un enjeu majeur pour le développement local*, Association des Villes Européennes TGV.

Jean-François TROIN, 1999, « Gares TGV et territoires : débats et enjeux », *Annales de géographie*.

Equipe Union Internationale des Chemins de fer (UIC), 2002, « Les trains à grande vitesse en Europe », article de recherche.

Christine VOIRON-CANICIO, 2003, « L'arc méditerranéen : dynamiques territoriales et rapprochements interrégionaux », *Territoires 2020, Revue scientifique de la Datar*.

Michael WALSH (dir.), 2002, *Investissements en infrastructure de transport et développement régional*, groupe de travail OCDE.

