

Propositions des acteurs pour la préparation du débat public LGV PACA

Afin de préparer le débat public sur le projet LGV PACA en concertation et au plus près des demandes des acteurs concernés, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), en charge de son organisation, **sollicite vos propositions**. Nous vous remercions de retourner ce document avant le x septembre 2004.

- ♦ **Organisme** : CRT REGION PACA – Comité Régional de
Tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur
- ♦ **Nom et prénom du représentant** : Jean-Marc COPPOLA
- Fonction** : Président
- ♦ **Coordonnées** : Les Docks
10, Place de la Joliette, Atrium 10.5
BP 46214
13567 MARSEILLE CEDEX 02
Tél : 04 91 56 47 08 – Fax 04 91 56 47 01
E.mail : jm.coppola@crt-paca.fr
web : www.crt-paca.fr
-

Quelles sont les problématiques à débattre sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet LGV PACA ?

- TGV pour qui et pour quoi ? (sur PACA et au-delà)
- Quels enseignements tirer du TGV Méditerranée pouvant être utiles au projet LGV Côte d'Azur ?
- Faut-il privilégier une desserte de la métropole azurée et/ou celle de l'aire toulonnaise et des stations littorales varoises ?
- Quelles sont les contraintes environnementales selon l'option prise ?
- Quels sont les coûts des différents tracés envisageables ?
- Faut-il jouer la carte du tourisme ou celle de l'aménagement du territoire ?
- Quelles structurations des activités économiques cette LGV peut-il engendrer ?

Que doit contenir le dossier d'information soumis au débat pour qu'il soit complet et compréhensible pour tous ?

Une synthèse concernant l'impact économique et social du TGV Méditerranée sur Avignon, le Pays d'Aix et Marseille.

Un argumentaire vantant la nécessité et l'utilité de cette ligne.

Une synthèse des impacts environnementaux, économiques et sociaux prévisibles, selon les grandes options de tracés possibles pour le LGV PACA.

Pour assurer le meilleur consensus, tirer parti des enseignements des autres lignes grande vitesse.

Quels outils d'information du public préconisez-vous ainsi que leur mode de diffusion ?

Communiqués dans la presse régionale

Dépliants synthétiques à disposition du public dans les lieux publics (mairies, bureaux de poste, etc.)

Brochures dans TGV actuels

Editions du CR

Quels sont les moyens d'expression et de participation du public à mettre en place ? Où doivent se dérouler des réunions publiques ?

Réunions publiques dans les territoires concernés par les tracés possibles (aire aixoise, aire toulonnaise, littoral varois, arrière-pays varois, littoral des Alpes-Maritimes)

Quels besoins avez-vous en information, études, outils de communication de proximité... ?

Sans objet

QUELQUES ELEMENTS DE REFLEXION ET D'INFORMATION

S'entendre d'abord sur l'hypothèse à privilégier (a priori, 2 hypothèses principales)

Hypothèse 1 - Desservir par LGV la Côte d'Azur, c'est-à-dire Nice / Cannes et son important bassin de population permanent, le plus vite possible à partir de Paris, ou d'autres grandes villes (Lyon, Montpellier, Strasbourg...). C'est ce que demande le département des Alpes Maritimes.

On se place plutôt dans une optique de développement économique de Provence-Alpes-Côte d'Azur dans ses territoires les plus densément peuplés. Le TGV Méditerranée dessert déjà les Bouches-du-Rhône puis, par ligne traditionnelle, l'aire Toulonnaise. Le second bassin de population de la région, le littoral des Alpes-Maritimes, serait à son tour desservi dans les meilleurs temps de parcours à partir de Paris par le LGV PACA.

A noter toutefois qu'en matière de tourisme, l'aéroport Nice Côte d'Azur assure déjà une très bonne desserte de la Côte d'Azur.

ou

Hypothèse 2 - Desservir par LGV les stations touristiques littorales du Var le plus vite possible à partir de Paris, puis les Alpes-Maritimes.

On se place plutôt dans une optique de développement touristique et économique de la Provence.

Choisir un tracé en fonction de l'hypothèse privilégiée

Hypothèse 1 – Le tracé le plus rapide passe par le centre Var, en reliant le tronçon Avignon / Aix-en-Provence à la Côte d'Azur. La Méditerranée pourrait être atteinte au niveau de Fréjus-Saint-Raphaël, desservant ainsi les stations de l'Est Var.

Ceci impliquerait de prévoir des modes de transport complémentaires pour atteindre sans rupture de charge les stations littorales entre Fréjus-Saint-Raphaël et le golfe de Saint-Tropez. Le littoral entre le golfe de Saint-Tropez et Toulon (Hyères, Le Lavandou...) peut être atteint à partir de Toulon (déjà desservi par ligne traditionnelle, en prolongement de la ligne grande vitesse qui s'arrête actuellement avant Marseille).

Hypothèse 2 – La ligne grande vitesse est prolongée jusqu'à Toulon, puis un tracé doit être trouvé entre Toulon et Fréjus/Saint-Raphaël, pour desservir le littoral varois.

Le temps de parcours pour desservir les Alpes-Maritimes à partir de Paris est plus important que dans l'hypothèse 1 (40 minutes de plus compte tenu d'un parcours plus long et d'arrêts supplémentaires prévisibles) mais les stations littorales varoises sont privilégiées.

A noter

Le tracé par le centre Var, territoire rural, serait a priori moins compliqué techniquement et moins coûteux que celui par le littoral, zone où se concentre la population et dont les caractéristiques géographiques laissent peu de place à un tracé ferroviaire nouveau.

TGV et réponse aux évolutions des pratiques touristiques.

L'impact du TGV Méditerranée sur le Tourisme en Provence-Alpes-Côte d'Azur

*Estimation du trafic touristique généré par la ligne TGV Méditerranée
Photographies comparées en 1997 et en 2003*

Sur les voyageurs TGV (arrivées + départs) sur la région PACA, nous ne retenons dans notre évaluation que les touristes (au moins une nuitée dans la région).

Le train en région représentait **en 1997** environ **10% à 12 % de part de marché** pour le tourisme régional, c'est à dire que près de 4 millions de touristes reçus au cours de l'année dans la région avaient utilisé le train pour venir séjourner dans notre région, générant **23 millions de nuitées**.

En 2003, le train représentait **19% de part de marché** dans le tourisme régional, soit plus de 6 millions de touristes et près de **39 millions de nuitées**.

La variation porte sur 2 millions de touristes supplémentaires (affaires et loisirs) entre 1997 et 2003. C'est une augmentation sensible liée à la mise en place du TGV Méditerranée depuis juin 2001.

Par ailleurs, le poids de la clientèle touristique dans l'ensemble des voyageurs « train » en direction de la région est passé de 25% en 1997 à 35% en 2003. La vocation touristique du train s'est donc affirmée.

A titre d'information, il est à noter que les aéroports de la région ont eux aussi augmenté leur part de marché entre 1997 et 2003, notamment avec l'arrivée des compagnies low costs. En 2003, 9 millions de touristes ont pris l'avion pour venir séjourner dans notre région, soit 16% de part de marché et 31 millions de nuitées.