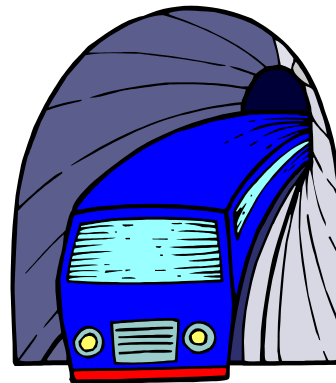




Comité technique de la LGV PACA

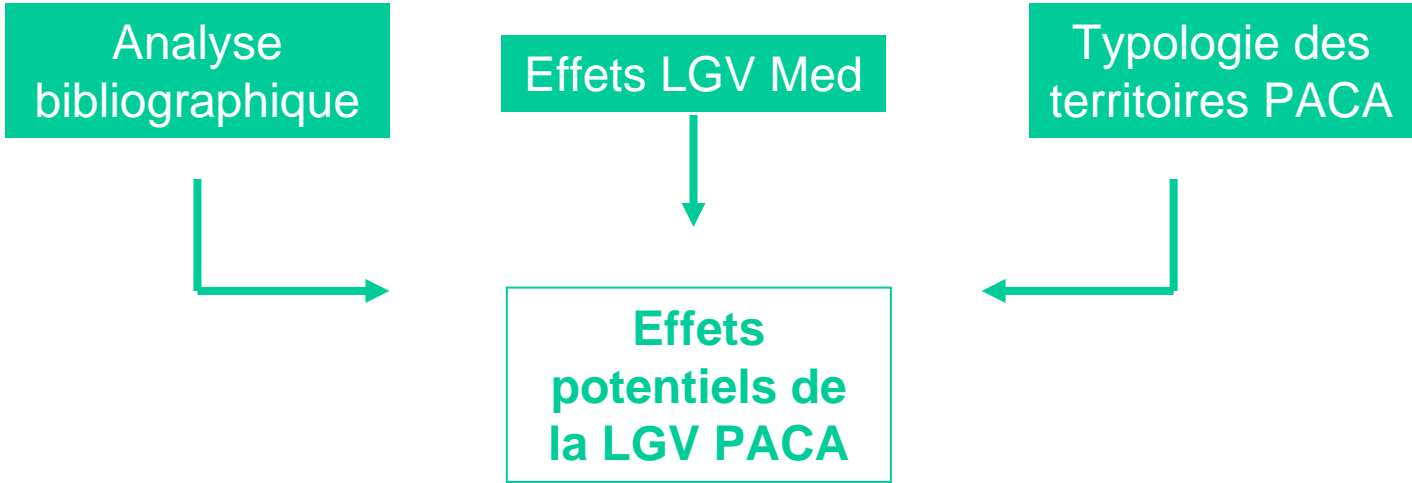
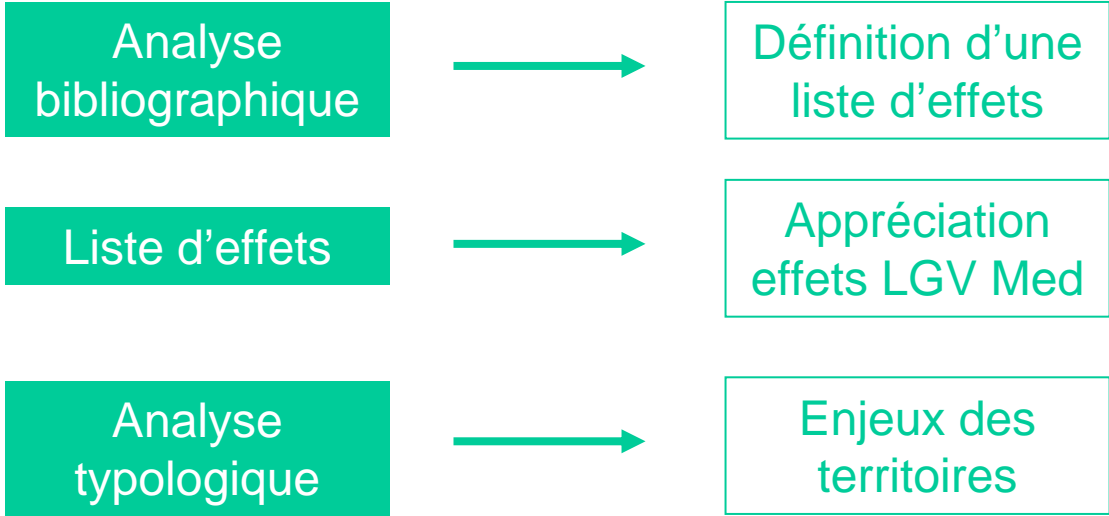
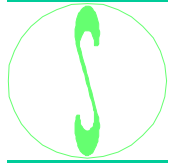
**Support synthétique de l'exposé d'
Analyse prospective des effets socio
économiques et en terme d'aménagement**

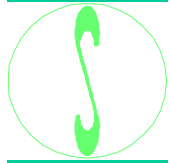




DEROULEMENT DE LA MISSION

- 1- Volet 1: analyse bibliographique
- 2- Volet 2: mise en évidence des premiers effets de la LGV Med
- 3- Définition d'une typologie des territoires
- 4- Analyse prospective des effets potentiels de la LGV PACA sur ces types de territoires





1- Analyse bibliographique

1- Analyse bibliographique



- 1- Sélection et analyse de 30 ouvrages
- 2- Analyse des méthodes utilisées
- 3- Synthèse des effets

1- Analyse bibliographique

Méthodes, écueils et conditions



Méthodes

Enseignements

- Spécificités des effets de la LGV
- Variété des thèmes d'étude
- Long terme et court terme
- Disponibilité des critères de mesure
- Contradictions et paradoxes
- Expérience GVF
- Perceptions et réalités

Conditions

- Mesures d'accompagnement
- Service ferroviaire

1- Analyse bibliographique

Synthèse des effets



Effets

Constats

Enseignements

Mobilité transport

- Catégories ayant la plus forte croissance de leur mobilité : **actifs des secteurs secondaire/tertiaire et de la catégorie ECA (Études, Conseils et Assistance)**
- **Le cadencement des rames** est primordial pour juger de l'accessibilité d'un site.
- Sujet peu traité : la **libéralisation des sillons**. Or il intéresse les régions fortement urbanisées où la pression démographique est intense.

- « **L'effet tunnel** » est limitée si l'**irrigation de l'arrière-pays** est assurée par un réseau régional performant : fréquence, qualité, rapidité...
- Les rabattements peuvent également se faire par le **transport en commun et les navettes...**

Développement économique

- **Le TGV n'est pas à lui seul un levier de développement économique.**
- Le TGV doit se concevoir comme une « **opportunité à saisir** » pour les acteurs locaux.

- L'arrivée de la grande vitesse doit être **accompagnée de mesures** : zone d'activités, promotion, nouvelles dessertes, stratégie territoriale...

Image

- **Les gains d'image, de notoriété et de modernité liés à l'arrivée d'une desserte TGV sont importants.**
- **Constitution d'un sentiment d'appartenance commun.**

- **Faire partager ce bénéfice image** offert par l'arrivée du TGV – afin d'éviter que le coup de projecteur se fasse au dépend des villes moins desservies.
- **Communiquer en amont de l'ouverture** de la ligne sur les dessertes et les complémentarités de réseaux.

Environnement

- **La Grande vitesse est plus respectueuse de l'environnement** que l'automobile et l'avion : moins d'espace occupé, moins d'effets de serre, meilleur ratio consommation d'énergie/personne transportée...

- Mettre en évidence le rôle de la GV dans la **régulation des congestions liées aux pointes de circulation.**
- Faire sa promotion **par la mise en évidence de son intérêt pour l'environnement.**

Tourisme

- L'évolution la plus marquante porte sur le **Tourisme d'affaire et des congrès**
- TGV développerait des voyages **plus fréquents et plus courts.**

- **Adapter les installations touristiques à la nouvelle offre de déplacement** : infrastructure hôtelière, service offert et produit proposé.

Aménag. Territoire

- **Les Gares betteraves n'ont pas toujours eu le succès escompté.**
- Le TGV profite avant tout au **renouveau des grandes agglomérations.** Il renforce la métropolisation

- **À long terme un territoire non desservi par la grande vitesse ferroviaire peut être en situation de désavantage comparatif.**
- Présenter le TGV comme faisant partie d'un tout : **opération globale d'aménagement** (cf. EuroMed)

Remarques sur La méthode

- **Demande sociale en faveur d'études sur les infrastructures de transport.**
- Les **évaluation purement quantitatives et à court terme sont insuffisantes** pour évaluer les impacts.
- **Enquêtes terrains ex post les plus à même de faire ressortir un vécu** : elles restent néanmoins les moins nombreuses sur le sujet.

- Assurer une **pédagogie auprès des responsables politiques** : partager avec eux en amont les réflexions sur les méthodologies utilisées.
- **Préparer les études ex post** par des diagnostics amont et un suivi d'indicateurs exhaustif (cf. observatoire).

1- Analyse bibliographique

Synthèse des effets

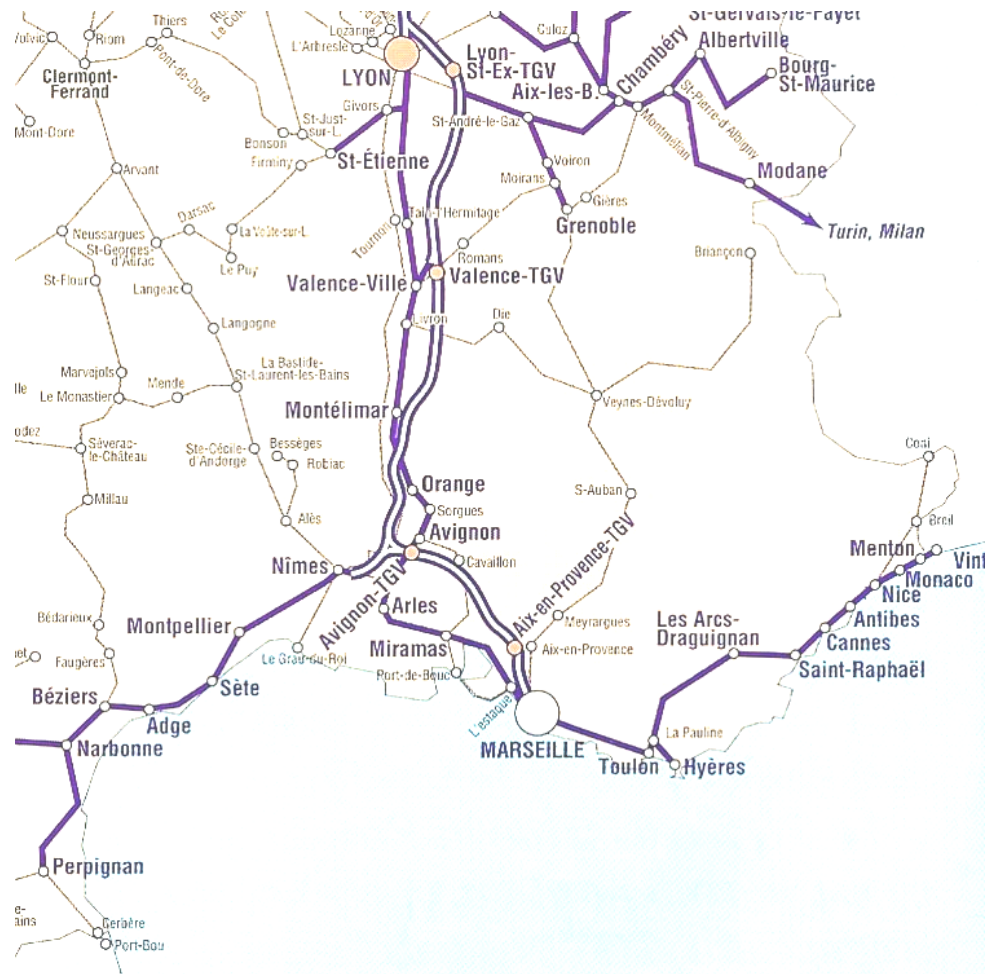
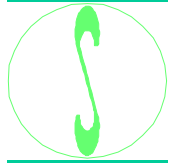


Effets

Constats

Enseignements

<p>Mobilité transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilité des CSP • Rôle du cadencement • Libéralisation des sillons. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'effet tunnel • Les rabattements
<p>Développement économique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Chance et non cause du développement économique 	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie et politiques de développement
<p>Image</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gains d'image, de notoriété et de modernité • Sentiment d'appartenance commun. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire partager ce bénéfice image.
<p>Environnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Respect de l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> • régulation des congestions
<p>Tourisme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le Tourisme d'affaire et des congrès • Voyages plus fréquents et plus courts. 	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter les installations touristiques.
<p>Aménag. Territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les Gares nouvelles • Métropolisation 	<ul style="list-style-type: none"> • désavantage comparatif. • opération globale d'aménagement
<p>Remarques sur La méthode</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Demande d'études • Evaluation quantitatives et à court terme • Enquêtes terrains ex post 	<ul style="list-style-type: none"> • Pédagogie / analyses partagées • Diagnostics amont et indicateurs



2- Mise en évidence des premiers effets de la LGV Med

2- Mise en évidence des premiers effets de la LGV Med



Objectifs

Méthodes

Résultats

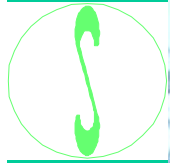


2- Mise en évidence des premiers effets de la LGV Med / Objectifs



Vérifier si les effets des autres lignes se produisent sur les territoires nouvellement desservis par la GV Med

Voir si des projections / extrapolations sont envisageables pour la LGV PACA



2- Mise en évidence des premiers effets de la LGV Med / Méthode

Rappel des attentes

Entretiens : information et perceptions

Mesures avant après : données quantitatives

Mise en perspective des réalités avec les attentes et avec les perceptions

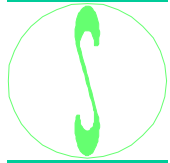




2- Mise en évidence des premiers effets de la LGV Med / **Résultats**



- 1. Une croissance des mobilités ferroviaires**
- 2. Un gain de notoriété, une modification d'image**
- 3. Peut-être un effet réseau économique et institutionnel**
- 4. Une hausse des prix du foncier**
- 5. Le succès des gares**
- 6. Des effets divers sur l'activité économique**
- 7. Une activité touristique encore peu affectée**
- 8. Pour les étudiants, encore peu d'effets visibles**



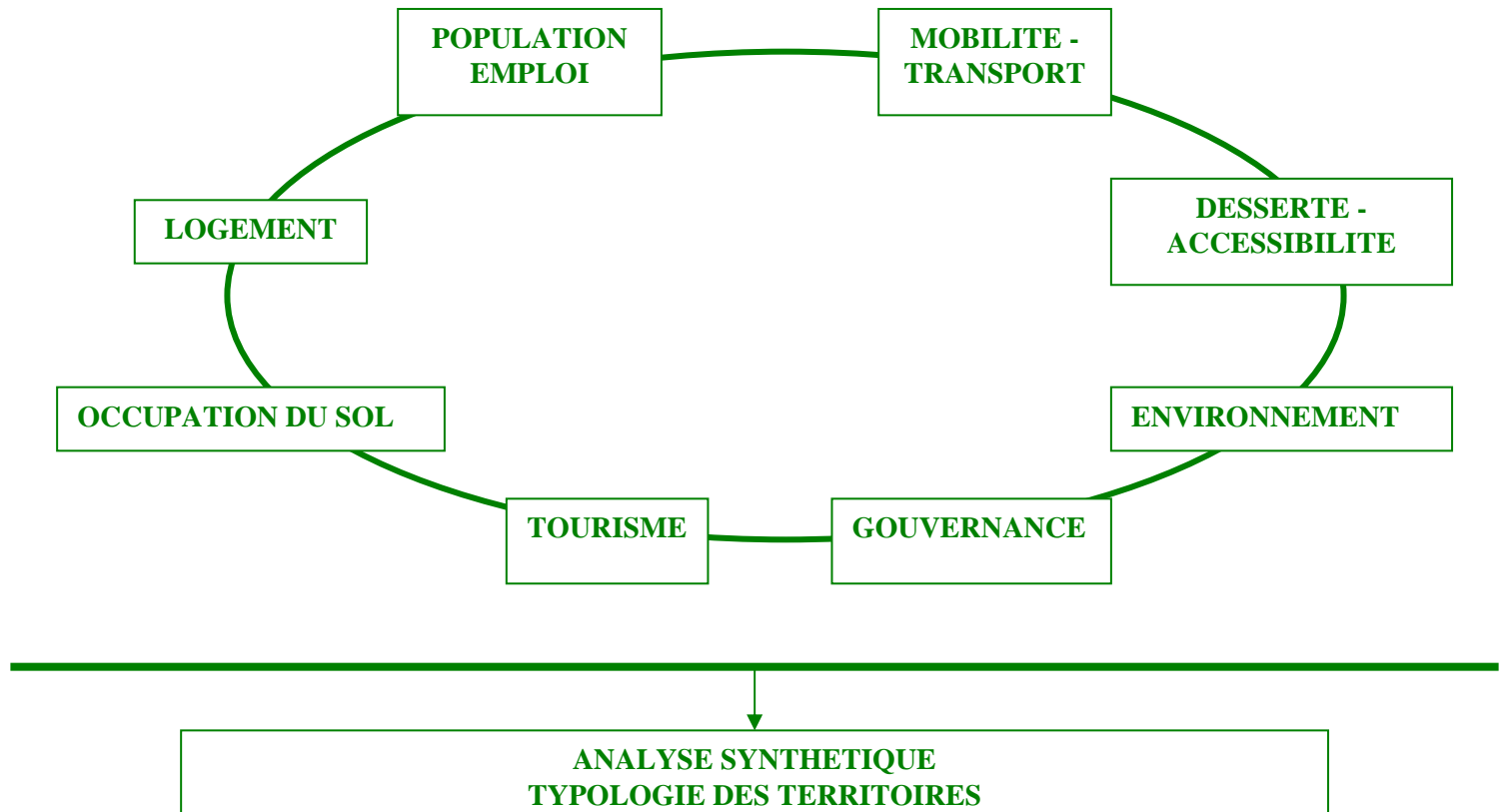
3- Typologie des territoires

3- Typologie des territoires / Méthode

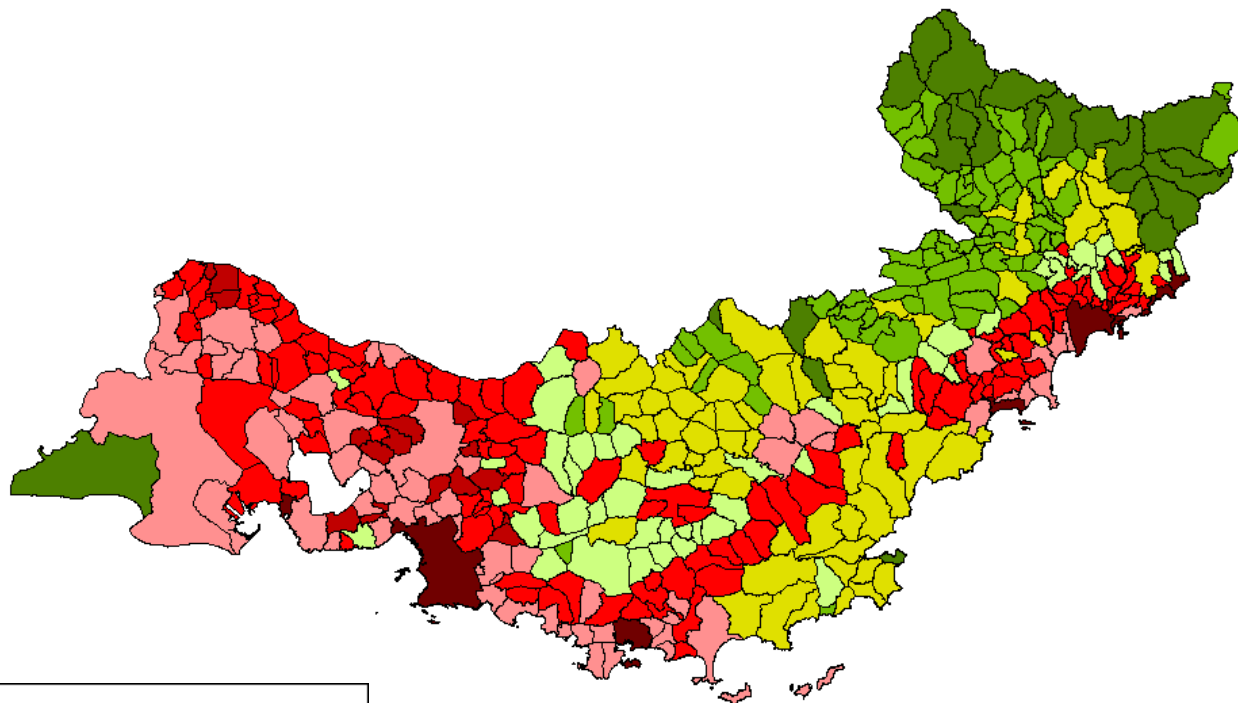


CADRAGE









ANALYSE DES THEMES



3- Typologie des territoires / Résultats analytique par











Carte de synthèse des territoires

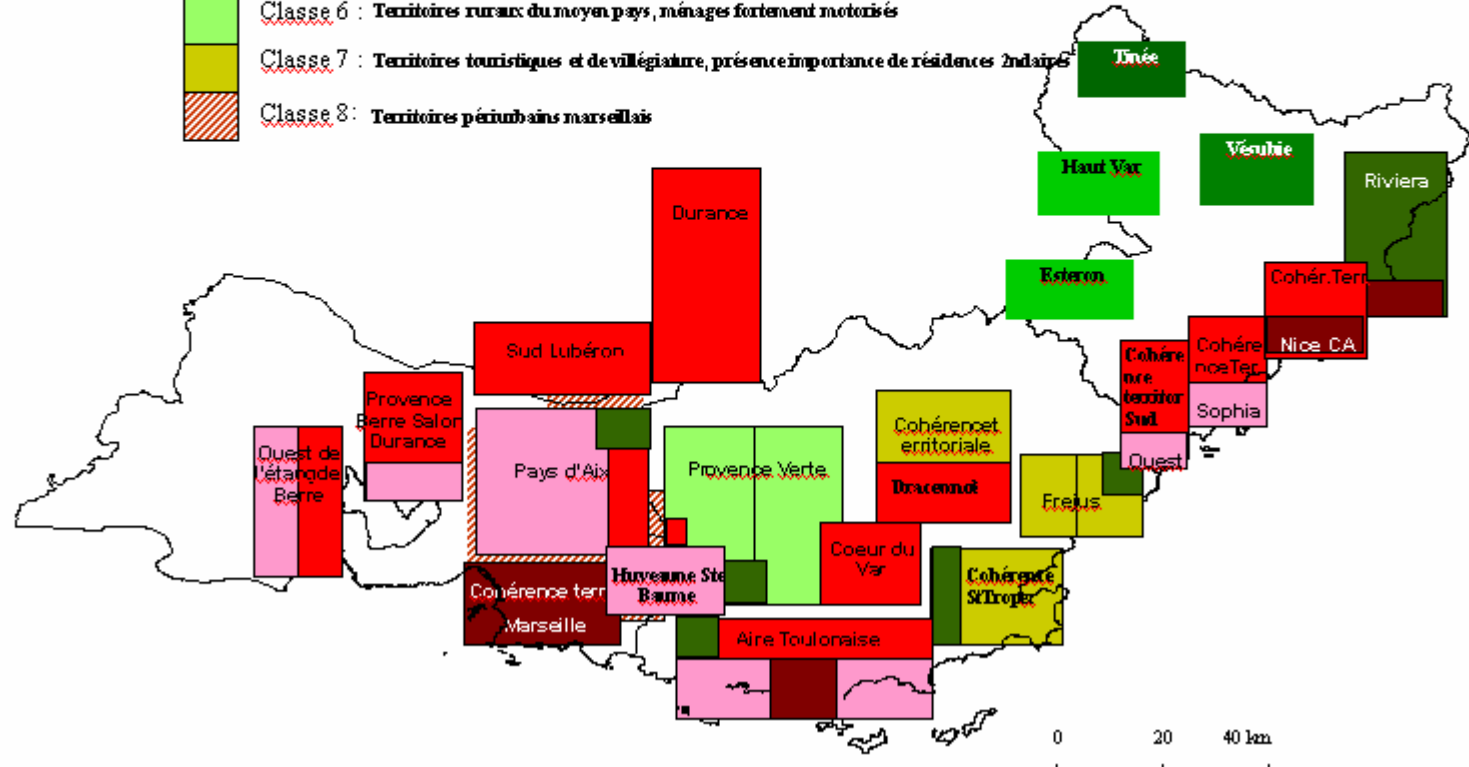
	1 (71)
	2 (64)
	3 (125)
	4 (13)
	5 (24)
	6 (51)
	7 (70)
	8 (17)

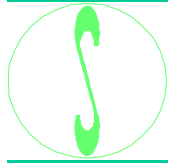
3- Typologie des territoires / Résultats



Typologie des espaces

-  **Classe 1** : Espaces ruraux d'arrière pays, faible accessibilité, faible densité de population
-  **Classe 2** : Espaces urbains touristiques, bonne accessibilité, forte densité de population
-  **Classe 3** : Espaces périphériques urbains, forte accessibilité, faible densité
-  **Classe 4** : Villes centres des agglomérations
-  **Classe 5** : Territoires naturels protégés enclavés, faible accessibilité, faible densité de population
-  **Classe 6** : Territoires ruraux du moyen pays, ménages fortement motorisés
-  **Classe 7** : Territoires touristiques et de villégiature, présence importante de résidences secondaires
-  **Classe 8** : Territoires périurbains marseillais





4- Effets potentiels de la LGV PACA

4- Effets potentiels de la LGV PACA / Méthode



1. proposer une première clé d'entrée par thématiques,
2. distinguer quand cela paraissait nécessaire entre le territoire considéré globalement et les territoires locaux,
3. distinguer entre les types de territoires lorsque cela paraissait pertinent,
4. évaluer alors les effets potentiels en indiquant l'amélioration du service ferroviaire la plus adaptée et les stratégies et mesures d'accompagnement qui paraissaient nécessaires pour produire l'effet.

4- Effets potentiels de la LGV PACA / Résultats



Des effets probables sur les territoires

- 1 Effets de mobilité
- 2 Effets d'image
- 3 Effets d'intégration

Des effets conditionnels sur les territoires

- 4 Effets réseau
- 5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

- 6 Effets de développement
- 7 Effets touristiques
- 8 Effets sur l'environnement
- 9 Effets fonciers

Des effets probables sur les territoires

- 1 Effets de mobilité
- 2 Effets d'image
- 3 Effets d'intégration

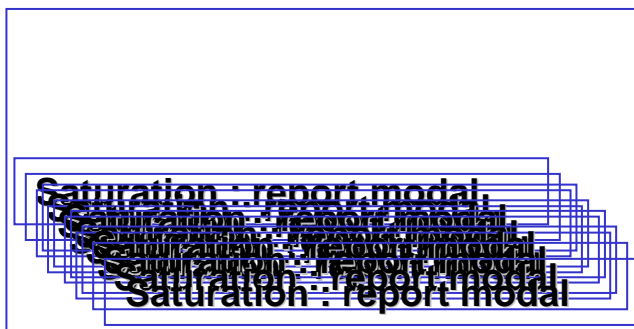
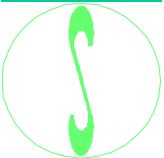
Des effets conditionnels sur les territoires

- 4 Effets réseau
- 5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

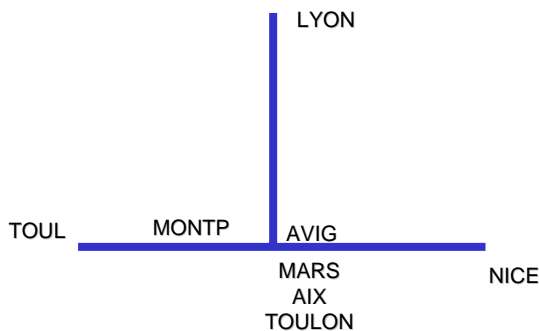
- 6 Effet de développement
- 7 Effets touristiques
- 8 Effets sur l'environnement
- 9 Effets fonciers

Effet probable : la mobilité

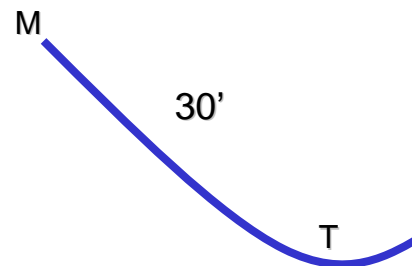


Saturation = report modal

L'offre de service influence la demande



5 millions d'habitants en 2H15



Améliorer Marseille Toulon

Des effets probables sur les territoires

1 Effets de mobilité

2 Effets d'image

3 Effets d'intégration

Des effets conditionnels sur les territoires

4 Effets réseau

5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

6 Effet de développement

7 Effets touristiques

8 Effets sur l'environnement

9 Effets fonciers

Effet probable : l'image



*Appliquer l'effet TGV
sur une image et une
notoriété
préalablement
construites*

Condition

sophia
sophia
sophia

Dénomination

La contraction
des temps !

Marseille Toulon Nice

Des effets probables sur les territoires

1 Effets de mobilité

2 Effets d'image

3 Effets d'intégration

Des effets conditionnels sur les territoires

4 Effets réseau

5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

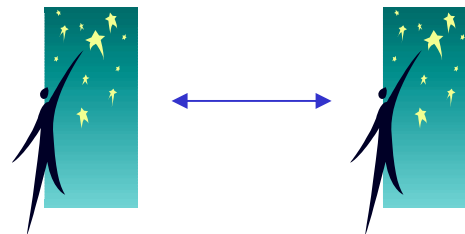
6 Effet de développement

7 Effets touristiques

8 Effets sur l'environnement

9 Effets fonciers

Effet probable : l'intégration



Polarisation



Combattre le risque de trop de recours à Paris



Monaco associé à PACA?

Des effets probables sur les territoires

- 1 Effets de mobilité
- 2 Effets d'image
- 3 Effets d'intégration

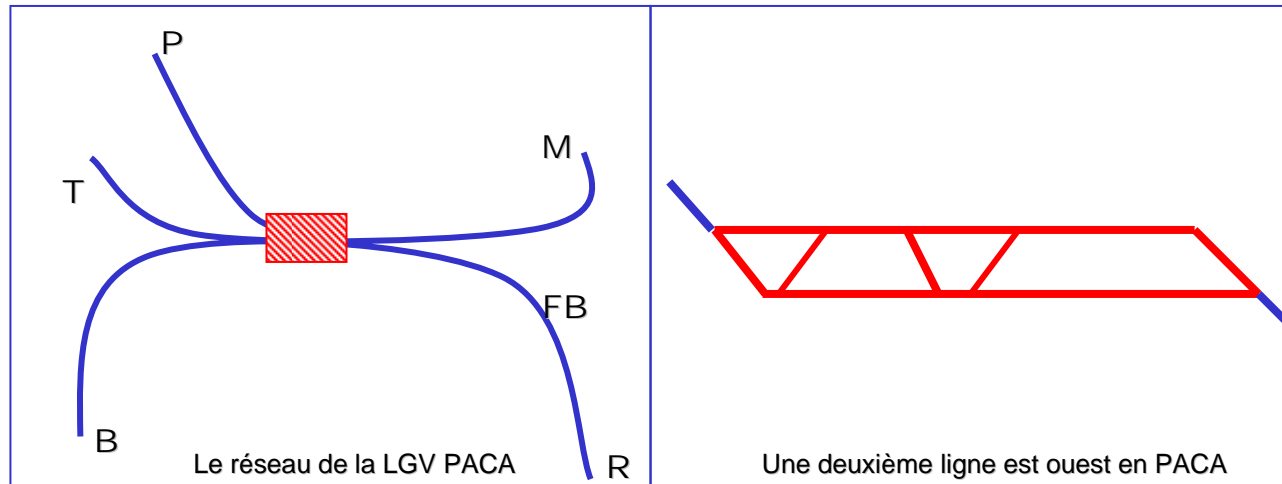
Des effets conditionnels sur les territoires

- 4 Effets réseau
- 5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

- 6 Effet de développement
- 7 Effets touristiques
- 8 Effets sur l'environnement
- 9 Effets fonciers

Effet conditionnel : le réseau



Des effets probables sur les territoires

- 1 Effets de mobilité
- 2 Effets d'image
- 3 Effets d'intégration

Des effets conditionnels sur les territoires

- 4 Effets réseau
- 5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

- 6 Effet de développement
- 7 Effets touristiques
- 8 Effets sur l'environnement
- 9 Effets fonciers

Effet conditionnel : l'organisation



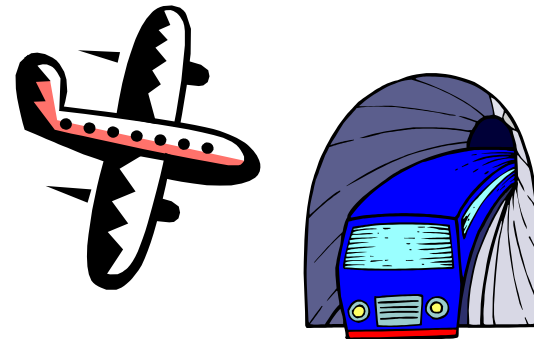
métropolisation



Donner de l'épaisseur

M A T S E S A N

Colonne régionale, elle attribue des vocations



Rationalisation / transfert des investissements fer-air

Des effets probables sur les territoires

- 1 Effets de mobilité
- 2 Effets d'image
- 3 Effets d'intégration

Des effets conditionnels sur les territoires

- 4 Effets réseau
- 5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

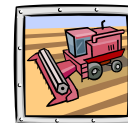
- 6 Effet de développement
- 7 Effets touristiques
- 8 Effets sur l'environnement
- 9 Effets fonciers

Effet indirect : le développement



Peu d'effets systématiques
sur les installations
économiques

Un renforcement possible de la
visibilité et de la spécialisation
économique



Une influence qui varie selon les
secteurs d'activités



Des effets probables sur les territoires

1 Effets de mobilité

2 Effets d'image

3 Effets d'intégration

Des effets conditionnels sur les territoires

4 Effets réseau

5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

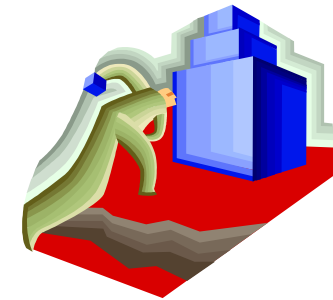
6 Effet de développement

7 Effets touristiques

8 Effets sur l'environnement

9 Effets fonciers

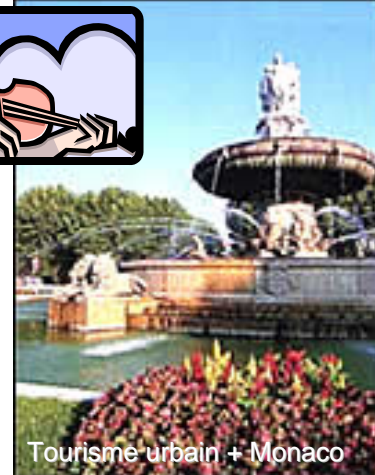
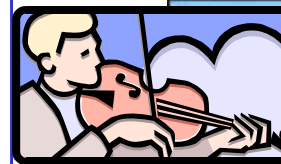
Effet indirect : le tourisme



Tourisme de court séjour



Tourisme d'affaire



Tourisme urbain + Monaco

Des effets probables sur les territoires

1 Effets de mobilité

2 Effets d'image

3 Effets d'intégration

Des effets conditionnels sur les territoires

4 Effets réseau

5 Effets organisateurs

Des effets plus indirects

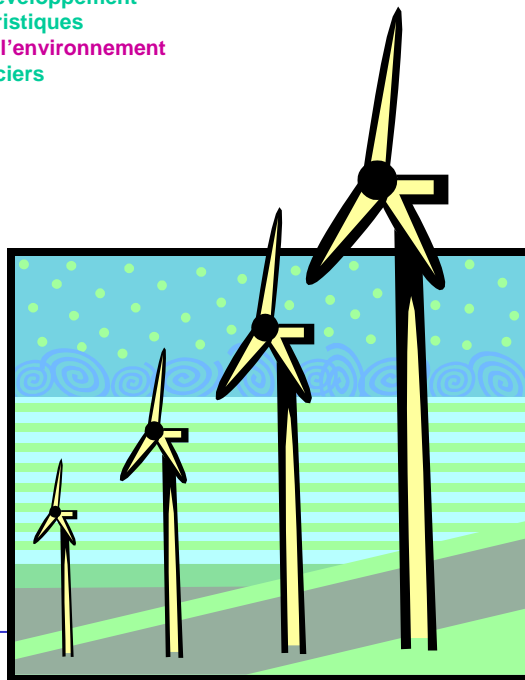
6 Effet de développement

7 Effets touristiques

8 Effets sur l'environnement

9 Effets fonciers

Effet indirect : l'environnement



Risques de déséquilibres

Effets protecteurs

Des effets probables sur les territoires

- 1 Effets de mobilité
- 2 Effets d'image
- 3 Effets d'intégration

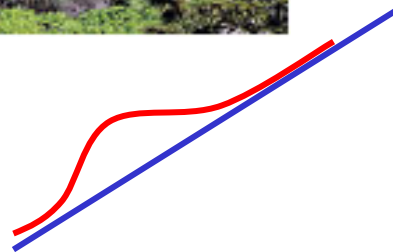
Des effets conditionnels sur les territoires

- 4 Effets réseau
- 5 Effets organisateurs

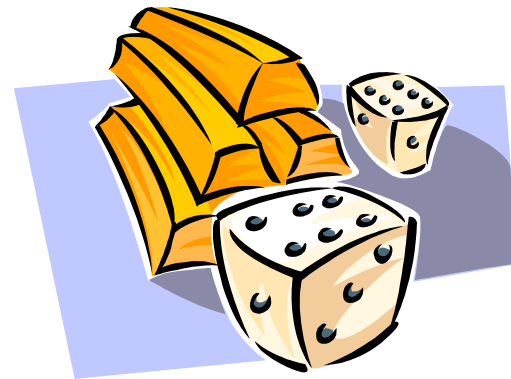
Des effets plus indirects

- 6 Effet de développement
- 7 Effets touristiques
- 8 Effets sur l'environnement
- 9 Effets fonciers

Effet indirect : le foncier



Pointe et rattrapage



L'attractivité de la Côte d'Azur