



SETEC Organisation  
SETEC International

*LGV PACA*

*Etude relative aux effets socio-économiques  
et en terme d'aménagement*

## **Volet 2**

# **Evaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée**

## Sommaire du volet 2

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Avant-propos</b>   | <b>4</b>  |
| 1.1      | Sources du volet 2  | 4         |
| 1.2      | Remerciements   | 5         |
| 1.3      | Rappel du contexte de l'arrivée de la LGV Méd   | 6         |
| 1.3.1    | Une gestation longue et difficile   | 6         |
| 1.3.2    | Extraits du communiqué de presse de la SNCF du 7 juin 2001  | 6         |
| 1.3.3    | Carte du TGV Méd  | 7         |
| 1.4      | Les attentes à l'égard de la LGV Méditerranée   | 7         |
| <b>2</b> | <b>Synthese</b>   | <b>7</b>  |
| 2.1      | Des changements progressifs sur les mobilités   | 9         |
| 2.2      | Un gain de notoriété, une modification d'image  | 11        |
| 2.3      | Peut-être un effet réseau économique et institutionnel  | 12        |
| 2.4      | Une hausse des prix du foncier provoquée en partie par les « acheteurs du nord »                        | 12        |
| 2.5      | Le succès des gares   | 13        |
| 2.6      | Des effets divers sur l'activité économique selon les territoires et selon les mesures d'accompagnement | 13        |
| 2.7      | Une activité touristique encore peu affectée  | 14        |
| 2.8      | Pour les étudiants, encore peu d'effets visibles  | 15        |
| <b>3</b> | <b>Approche par effet</b>   | <b>16</b> |
| 3.1      | Mobilité – transport  | 17        |
| 3.1.1    | Justification des indicateurs retenus   | 18        |
| 3.1.2    | L'organisation des systèmes de transport  | 18        |
| 3.1.3    | Le TGV  | 18        |
| 3.1.4    | L'accès au TGV  | 22        |
| 3.1.5    | Les relations avec les autres modes de transport  | 23        |
| 3.2      | Image – Perception  | 25        |
| 3.2.1    | Des attentes en grande partie comblées  | 26        |
| 3.2.2    | Marseille, première bénéficiaire de ce gain d'image   | 27        |
| 3.3      | Tourisme  | 28        |
| 3.3.1    | Tourisme et LGV appliqué à la région PACA   | 29        |
| 3.3.2    | Des attentes fortes mais une préparation et une adaptation pas toujours suffisantes à l'arrivée du TGV  | 30        |
| 3.3.3    | Pas de hausse significative des volumes identifiable  | 31        |
| 3.3.4    | Une plus grande fréquentation due au tourisme d'affaires  | 33        |
| 3.3.5    | Des changements encore non quantifiables des comportements des touristes                                | 34        |
| 3.4      | Foncier   | 36        |
| 3.4.1    | Une attribution au TGV de la hausse des prix du foncier   | 37        |
| 3.4.2    | Une hausse des prix à relativiser   | 37        |
| 3.4.3    | Une contribution sans équivoque du TGV à la hausse des prix pour certaines agglomérations               | 38        |
| 3.4.4    | Dès 1998, une hausse plus forte à Marseille que dans les villes comparables                             | 39        |
| 3.4.5    | Une hausse plus forte dans les quartiers des gares que dans le reste des agglomérations                 | 40        |
| 3.5      | Développement économique – emploi   | 41        |
| 3.5.1    | Rappel : une conjoncture économique régionale étroitement dépendante de la conjoncture nationale        | 42        |
| 3.5.2    | Des attentes de la LGV et un état de préparation des territoires très divers                            | 42        |
| 3.5.3    | Des effets sur le développement économique concentrés sur certains secteurs                             | 42        |
| 3.5.4    | L'implantation d'entreprises : un facteur parmi d'autres  | 45        |
| 3.5.5    | Modification de la stratégie commerciale des entreprises  | 48        |
| 3.5.6    | Une activité nouvelle pour les secteurs d'activités directement dépendantes du trafic                   | 48        |
| 3.5.7    | Une absence d'effets manifestes sur la création d'entreprises   | 48        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| 3.5.8      | Un taux de chômage peu affecté   | 50        |
| 3.5.9      | Le rôle essentiel des mesures d'accompagnement                                       | 51        |
| <b>3.6</b> | <b>Etudiants / Recherche</b>   | <b>52</b> |
| 3.6.1      | Les étudiants, un public sensible à la desserte ferroviaire                          | 53        |
| 3.6.2      | Pour la recherche, pas d'effet immédiat apparent                                     | 55        |
| <b>4</b>   | <b>Méthodologie de l'étude</b>   | <b>57</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Difficultés rencontrées</b>   | <b>57</b> |
| 4.1.1      | Pas de véritable anticipation des effets par les acteurs économiques                 | 57        |
| 4.1.2      | Un recul encore limité par rapport à la taille de l'infrastructure                   | 57        |
| 4.1.3      | Des données peu disponibles sur la durée   | 57        |
| <b>4.2</b> | <b>Sélection et obtention des données</b>  | <b>57</b> |
| <b>4.3</b> | <b>Sélection et choix des effets étudiés</b>   | <b>58</b> |
| <b>4.4</b> | <b>Sélection et choix des territoires suivis</b>                                     | <b>58</b> |
| <b>5</b>   | <b>Enseignements pour la LGV PACA</b>  | <b>61</b> |
| <b>5.1</b> | <b>enseignements de méthodes</b>   | <b>61</b> |
| 5.1.1      | Faire évoluer des représentations  | 61        |
| 5.1.2      | Anticiper sur l'étude des effets de la future ligne                                  | 61        |
| 5.1.3      | Un débat et une décision en PACA   | 61        |
| 5.1.4      | Etre transparent et recourir à des intermédiaires avec les populations pour le débat | 61        |
| <b>5.2</b> | <b>Enseignements d'analyse</b>   | <b>62</b> |
| 5.2.1      | Géographie politique / géographie socio économique                                   | 62        |
| 5.2.2      | L'image  | 62        |
| 5.2.3      | Les différents scénarios de service ferroviaire                                      | 62        |
| 5.2.4      | La dimension temporelle  | 62        |
| 5.2.5      | Les risques  | 63        |
| <b>6</b>   | <b>Annexes</b>   | <b>64</b> |

# 1 AVANT-PROPOS

## 1.1 AVERTISSEMENT

En raison du caractère récent de l'infrastructure, l'analyse s'est concentrée sur des effets quasi-immédiats comme la mobilité, l'effet d'image ou encore des effets de court- terme sur le tourisme, la stratégie et la localisation des entreprises, le marché foncier et les opérations d'urbanisme. En ce qui concerne l'économie et l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire, des effets plutôt de long terme, l'analyse est plus difficile 3 ans après la mise en service de l'infrastructure.

Il est donc important de rappeler que cette étude d'impact relative au TGV Méditerranée n'est qu'une première approche trois ans après son ouverture – la majorité des données disponibles le sont uniquement pour 2003. Toutes les analyses et les commentaires seront donc pris avec toutes les précautions qui s'imposent.

## 1.2 SOURCES DU VOLET 2

Le volet « analyse documentaire » a permis de faire un « *état de la connaissance* » sur l'étude des effets de grandes infrastructures de transport. Il a permis d'orienter l'analyse du volet 2, qui cherche à apprécier des premiers effets de la LGV Med sur certains des territoires qu'elle dessert ou traverse. Le cas de la LGV Med a paru pertinent parce qu'il est récent et que ces territoires desservis ou traversés sont proches de ceux de la future ligne PACA.

Cette évaluation des premiers effets de la LGV Med a été réalisée par SETEC Organisation à partir de cinq sources d'information :

- un comparatif d'indicateurs avant / après l'ouverture de la ligne ;
- des entretiens avec des acteurs politiques, économiques et sociaux des territoires nouvellement desservis par la grande vitesse ferroviaire, mais aussi avec des acteurs et des prescripteurs à Paris et à Bruxelles ;
- une étude commandée par la SNCF et la DATAR à MTI Conseil et réalisée en 2002 ; elle avait pour objectif d'évaluer l'écart entre les attentes des principaux acteurs concernés par la ligne et leur perception, moins de deux ans après son ouverture ;
- un questionnaire adressé à plus de vingt villes et agglomérations concernées par la ligne. Avec moins de 20 % de retours malgré plusieurs relances, les résultats et comparaisons sont peu exploitables ;
- enfin une enquête de perception sur l'image touristique de la France grâce aux Maisons de la France réparties dans des pays de l'OCDE.

Les indicateurs avant / après ont été choisis, en accord avec RFF, en fonction de la disponibilité des données, de leur cohérence dans le temps, de leur diversité et de ce qui a semblé leur pertinence.

Les entretiens avaient un double objectif : d'une part rappeler les attentes avant l'ouverture de la LGV et, d'autre part, identifier la perception qu'ont les acteurs de ses effets près de trois années après sa mise en service.

Les effets à analyser ont été choisis en fonction des résultats du volet 1 et des orientations de RFF :

- mobilités, reports modaux,
- économie et emploi,
- tourisme,
- image, identité, réseaux, aménagement du territoire,
- effets urbains,
- étudiants, université.

### 1.3 REMERCIEMENTS

La richesse de ce document repose en grande partie sur la qualité des rencontres évoquées précédemment ; SETEC Organisation remercie les personnes interviewées pour leur disponibilité.

En février et mars 2004 ont ainsi été rencontrées dans le cadre de cette étude :

**M. GERARD MERMILLOD**

*Invest in France – AFII / Vision nationale & mondiale*

**M. PHILIPPE LALOUE**

*Syndicat National des Agences de Voyages*

**MME FLORENCE AKAR**

*Maison de la France*

**MME VINCENT**

*Bureau de représentation PACA à Bruxelles*

**M. PIERRE AGACHE**

*Cobaty International*

**M. XAVIER DUTRENT**

*Assistant Parlementaire du Député européen M. SAVARY*

**M. RAFFIN**

*CESR Rhône-alpes*

**M. GILLES BEAL**

*Perspectives consulting / Rhône -Alpes*

**M. MICHEL CHIRINIAN**

*Adjoint délégué culture déléguée patrimoine, tourisme, musées / Avignon*

**M. GILLES CARTIER**

*Directeur régional SNCF à Marseille*

**MME MIREILLE PILE**

*Responsable prospective Région PACA*

**MM. FRANÇOIS JALINOT & MIGNARD**

*Directeur général adjoint et Directeur à l'action économique et au développement de l'immobilier d'EUROMED*

**M. LIONEL MINASSIAN**

*Directeur Pays d'Aix Développement*

**M. RENE GARCIA**

*Directeur du CRT PACA*

**M. GUY CLAVERY**

*Observatoire TGV Med*

**M. CHAMBARLHAC**

*DRTEFP (Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation)*

**M. CHRISTIAN REY**

*Marseille Innovation*

**MM. KHATCHADOURIAN & BUSSEUIL**

*Responsable projets et aménagement du territoire et Président de la CCI Drôme*

**M. BEZ**

*Directeur adjoint de la DRAC PACA*

**M. FOUCHET**

*IEP Management public Conseiller du président de l'université*

## 1.4 RAPPEL DU CONTEXTE DE L'ARRIVEE DE LA LGV MED

### 1.4.1 Une gestation longue et difficile

En 1989, la SNCF lance une grande consultation pour obtenir un compromis sur l'intérêt général que représente le projet de ligne grande vitesse rhodanien. A partir de cette date et durant près de trois ans, plus de 2000 réunions furent organisées avec des élus, des associations de défense de l'environnement et de manière générale avec toutes les personnes concernées de près ou de loin par le tracé.

En octobre 1992, l'enquête d'utilité publique est ouverte dans les 106 communes concernées par le projet. Elle donne un avis favorable le 3 décembre 1992.

Le premier ministre organise le 23 septembre 1993 un comité interministériel. Celui-ci entérine la décision de réaliser le TGV Méditerranée tout en recommandant qu'il soit intégré au mieux à l'environnement. Il doit donc être revu pour tenir compte de la loi sur l'eau, des particularités comme le passage à proximité de la centrale nucléaire du Tricastin, le franchissement du Gardon...

Le 9 mars 1994, les ministres concernés présentent à la presse le projet qui recevra le 18 mai de la même année un avis favorable du Conseil d'Etat.

### 1.4.2 Extraits du communiqué de presse de la SNCF du 7 juin 2001

*La ligne nouvelle n 5 représente 250 kilomètres de voies à grande vitesse selon une étoile à trois branches entre Valence au Nord, Manduel (Nîmes) au Sud-ouest et Marseille au Sud-Est, dont le centre se situe dans le massif des Angles près d'Avignon. Les installations en triangle de cette bifurcation des relations en TGV entre Valence et Nîmes, Valence et Marseille, et entre Marseille et Nîmes. Les 250 kilomètres de ligne nouvelle viennent compléter le réseau ferroviaire à grande vitesse, dont la première ligne a été mise en service en 1981 entre Paris et Lyon.*

*De par ses dimensions, le projet du TGV Méditerranée est l'un des plus grands chantiers de construction de génie civil du siècle dernier. Pour un budget global de 25 milliards de francs, il a nécessité la construction de 500 ouvrages d'art dont 7 viaducs exceptionnels, 13 kilomètres de tunnels, 3 gares nouvelles et 500 kilomètres de voies adaptées à la grande vitesse.*

*Engagées par la SNCF sur demande du gouvernement en janvier 1989, les études du TGV Méditerranée ont demandé 6 années de préparation du projet, plus de 30 mois de concertation et 3 rapports officiels avant de définir un tracé » de 250 kilomètres, prolongeant les lignes nouvelles TGV entre Paris, Lyon et Valence. Les chantiers, engagés dès le mois de septembre 1995, ont concerné les travaux de génie civil, les travaux de pose de voie et d'installations de sécurité, avant que les premières rames du TGV puissent permettre, dès le 17 janvier 2001, de tester les installations avant leur homologation intervenue au début mai de cette année, pour une mise en exploitation commerciale le dimanche 10 juin 2001.*

*En 1997, après sa création par le Parlement dans le cadre de la réforme ferroviaire, Réseau Ferré de France (RFF) prenait la maîtrise d'ouvrage de la construction de la ligne nouvelle en confiant un mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée à la SNCF.*

### 1.4.3 Carte du TGV Méd<sup>1</sup>



### 1.5 QUELQUES ATTENTES SIGNIFICATIVES A L'EGARD DE LA LGV MEDITERRANEE

De nombreuses prises de position témoignent de la volonté des acteurs locaux de PACA de faire en sorte que la grande vitesse ferroviaire en PACA ne s'arrête pas à Marseille.

La volonté était déjà forte dans le cadre du TGV Med. ; l'allocation en 1989 du Président de la région PACA relative au futur TGV Med en témoigne : « *Il s'agit pour la région Provence Alpes Côte d'Azur d'un enjeu tout à fait exceptionnel pour son développement économique et touristique et son intégration dans l'Europe de demain.* »<sup>2</sup>

En 1990, le CESR affirmait sa conception du TGV Méd comme une ligne desservant l'ensemble du territoire: « *Le TGV Provence- Côte d'Azur* » est un atout qui conduit à Menton, à Toulon, à Marseille. Il doit être considéré d'une manière unitaire aussi bien au niveau des décisions que de la réalisation. Toute réalisation incomplète conduirait à des engorgements irrémédiables des lignes traditionnelles. En particulier, Marseille - Toulon et Saint-Raphaël, Cannes Nice sont déjà proches de la saturation »<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Carte issue du « Le grand livre du TGV », de Claude Soulié et Jean Tricoire, éditions La Vie du Rail, 2002

<sup>2</sup> Extrait du Compte-rendu de l'assemblée plénière PACA du 4 décembre 1989

<sup>3</sup> Avis sur le schéma directeur national des liaisons ferroviaires TGV Assemblée du 22 octobre 1990 : Avis adopté par 39 voix contre 26 (groupes C.G.T., C.F.D.T., C.F.T.C. et agriculteurs) et 3 abstentions

L'inquiétude manifestée alors était que la région PACA ne devienne « *le cul de sac* » des liaisons ferroviaires rapides avec pour conséquences selon les élus d'être « *mis à l'écart* » du développement économique. C'est pour cette raison que les acteurs économiques ont dès 1997 plaidé la cause d'une ligne se prolongeant vers Nice : « *Le CESR insiste sur la nécessité de relancer les études et de mettre en chantier rapidement le prolongement de la ligne TGV vers la Côte d'Azur.* »<sup>4</sup>

Plus récemment en mars 2002, le CESR PACA réagissant à des propositions de la Mission Interministérielle et Interrégionale d'Aménagement du Territoire (MIAT) du Grand Sud-Est (régions : PACA, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes) a fait comprendre que la région PACA avait conscience que l'intérêt de la GVF passait par la desserte de ses trois principales agglomérations : « *Dans le choix des options de tracés, il y aura nécessité de prendre en compte l'intérêt général. Le tracé de la nouvelle ligne à grande vitesse devra en tout état de cause desservir Toulon et faire en sorte que Nice soit à moins de 2 heures 30 de Lyon et à moins de 4 heures de Barcelone et de Paris.* ».

---

<sup>4</sup> Assemblée plénière du 17 mars 1997 - Avis adopté à l'unanimité sur le « *Débat national sur la politique ferroviaire* » de 1996

## 2 SYNTHÈSE

L'analyse bibliographique réalisée dans le cadre du volet 1 de la présente mission a mis en évidence quelques points :

- les attentes à l'égard de la GVF et ses effets sont divers : diversité dans leur nature, dans leur intensité, dans leur distension géographique, dans leur temporalité... ;
- la GVF est intrinsèquement peu porteuse de développement et d'aménagement pour un territoire mais elle est souvent déclencheur, occasion, amplificateur de projets, porteuse d'image et de représentations, et enfin source d'évolution des comportements de mobilité mais aussi sociaux ;
- les effets sont d'autant plus marqués que des « mesures d'accompagnement », des projets, des coopérations sont développées.

Il paraissait intéressant, trois années après son ouverture, de regarder si ces réflexions étaient corroborées pour la LGV Med. Et dans quelle mesure et à quelles conditions des territoires avaient pu en profiter, et en profiter plus que d'autres.

Des premières analyses quantitatives ou de perception des acteurs recueillies par les entretiens, on peut conclure à quelques traits majeurs.

- La GVF a eu des effets importants sur les mobilités ferroviaires.
- Elle a contribué à modifier la représentation que les territoires avaient d'eux-mêmes, et celle que le centre avait de la Provence ; elle a rapproché les territoires.
- Elle 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 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.
- Ses effets sur le tourisme sont ambivalents et difficiles à mesurer à court terme.
- Elle a contribué à l'augmentation des prix du foncier, en tout cas à Marseille.

### **Avertissement**

*L'ensemble des informations et commentaires proposés dans cette partie 2 « Approche générale » sont détaillés et justifiés / étayés dans la partie 3 « Approche par effet ». On ne s'étonnera donc pas de ne pas y trouver de données quantitatives ou de compte rendus d'entretiens.*

### **2.1 DES CHANGEMENTS PROGRESSIFS SUR LES MOBILITES**

Comme dans la plupart des autres domaines d'étude qui font l'objet du présent rapport, l'analyse des effets du TGV Méditerranée sur le fonctionnement des systèmes de transport doit se faire, de la façon la plus objective possible, hors toute influence résultant de « l'ambiance » qui a suivi sa mise en service. Les divers entretiens menés par SETEC confirment en effet l'impact psychologique de cette

mise en service sans toutefois que les opinions affichées ne se fondent sur des données fiables et validées.

Premier constat, de fait : les données manquent à ce jour, notamment en termes de connaissance statistique des comportements de la clientèle. Il paraît donc urgent de combler cette lacune, non seulement dans le but de mieux comprendre les paramètres fondamentaux qui ont abouti à la situation actuelle mais également pour pressentir, sinon prévoir, les évolutions futures, en particulier dans la perspective d'un prolongement de la ligne vers la Côte d'Azur.

Par ailleurs, il est certain que les effets sont d'autant moins visibles qu'ils « se diluent » dans un système complexe dont les composantes interfèrent fortement. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que les effets les plus sensibles concernent le TGV proprement dit et la desserte ferroviaire en général.

- Réorganisation des dessertes nationales, internationales et régionales,
- augmentation sensible des flux entre la Méditerranée et L'Ile-de-France,
- augmentation moindre des flux vers les autres régions et pays desservis directement par TGV.

Il est cependant quelquefois difficile d'attribuer sûrement au seul TGV ces divers effets, notamment le développement de l'offre TER. En l'espèce, comme en bien d'autres, le TGV a joué un rôle déclenchant ou de catalyseur.

Les autres effets les plus sensibles concernent la concurrence avec l'offre aérienne sur les liaisons vers l'Ile-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.

L'analyse fine des conséquences du TGV reste à faire : d'autres événements importants (apparition des « low cost », disparition de AOM, Air Lib) participent à leurs évolutions et il peut être délicat de « faire la part des choses ». 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. La voiture, enfin, est un complément indispensable au TGV dans la plupart des cas, étant à l'évidence le mode d'accès privilégié pour la très grande majorité des voyageurs (à l'exception de la gare de Marseille qui bénéficiait déjà d'une excellente desserte par le métro).

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

## 2.2 UN GAIN DE NOTORIÉTÉ, UNE MODIFICATION D'IMAGE

Près de trois années après l'ouverture de la ligne, 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. L'étude SNCF/DATAR réalisée par MTI conclut au formidable effet d'image qu'apporte le TGV Med. 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.

Plus encore, « *Le TGV implique de nouvelles ambitions ; à présent sans complexe Marseille dit pourquoi pas moi !* ». Ces propos de Gérard Mermillod, Directeur des investissements de l'AFII<sup>5</sup> illustrent bien le sentiment partagé que procure la grande vitesse ferroviaire dans le couloir rhodanien en tant qu'« *opportunité à saisir pour rebondir sur d'autres domaines* ».

Tant les acteurs locaux que les prescripteurs et les analystes nationaux voire internationaux partagent cette idée que le territoire du sud de la France, et avant tout Aix et Marseille, a changé de positionnement, et que la LGV a contribué à cette évolution. De périphérique (on a qualifié Marseille de « *Finistère du Sud de la France* »), 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 ; certes elle l'était déjà à 1 heure par l'avion, mais l'avion est perçu comme un transport longue distance tandis que le train – même à grande vitesse – crée un sentiment de proximité.

Mieux encore, la représentation que le territoire, et avant tout Marseille, avait de lui-même a évolué. Les personnes interrogées s'accordent pour le dire. La LGV n'est pas le seul facteur de cette évolution mais elle y contribue. D'une part Marseille se lance dans des projets comme la candidature à la coupe de l'America, ce qu'elle n'aurait sans doute pas fait il y a 15 ans. D'autre part elle se sent plus près du centre, mieux intégrée. Selon Pierre Agache, responsable transport au sein de Cobaty International<sup>6</sup>, Marseille n'aurait sans doute pas concouru pour obtenir la coupe de l'America au début des années 1990, complexée alors par son statut présumé de ville peu dynamique.

La Provence, le couloir rhodanien bénéficient ainsi des expertises disponibles en Ile de France, notamment celles des activités ECA, qui peuvent plus facilement le pénétrer, et donc contribuer à l'amélioration de sa compétitivité. En même temps ses propres entreprises et acteurs économiques ou culturels élargissent leur marché.

Les territoires desservis profitent aussi d'un agrandissement de leurs aires de marchés vers le nord. « *Avec le TGV, Marseille est revenue à la hauteur de Lyon* »<sup>7</sup>, explique ainsi Guy Guistini, directeur de l'agence économique Provence Promotion ; elle a beaucoup moins de difficultés pour l'accueil de sièges sociaux et la diversification de l'économie méridionale. Mais ces points ne sont pas quantitativement montrés. De même les retombées d'image sur la fréquentation touristique n'apparaissent pas clairement.

Marseille est l'agglomération qui a le plus bénéficié du gain d'image offert par la grande vitesse. Toutes les personnes rencontrées s'accordent pour la placer au premier rang des villes du Sud-Est ayant gagné en positionnement à la fois national et international. Lyon, Montpellier ou Valence,

<sup>5</sup> Agence Française des Investissements Internationaux (Invest in France)

<sup>6</sup> Au sein du bureau de représentation auprès des institutions de l'Union Européenne. Chargé de représenter les intérêts des professions rassemblées autour de l'acte de construire, de l'urbanisme, de l'environnement et du cadre de vie.

<sup>7</sup> « *Marseille joue la carte des plates-formes de service* » - Centres d'appels - Mai-Juin 2003 / n°45

directement concernées par cette nouvelle infrastructure, n'ont pas autant gagné en visibilité, notoriété, image sur le plan national voire international. Il est difficile d'isoler l'effet grande vitesse ferroviaire de celui d'Euromed, de la coupe du Monde de football, de la candidature à la coupe de l'America ; mais il paraît crédible d'affirmer que la grande vitesse ferroviaire a contribué à ce gain de notoriété et à cette amélioration d'image.

## **2.3 PEUT-ETRE UN EFFET RESEAU ECONOMIQUE ET INSTITUTIONNEL**

### **➤ Encore non détectable dans le couloir rhodanien**

On aurait pu penser que la LGV Med renforcerait les coopérations économiques et institutionnelles entre Marseille-Aix et Lyon.

Or, autre enseignement essentiel, la LGV est surtout conçue et reçue comme un axe Paris Provence. L'objet de la LGV – largement atteint – est de relier la Provence à la région parisienne. Mais elle semble moins relier, dans les perceptions, la Provence à d'autres territoires, quand bien même la LGV Med a été l'occasion d'améliorer considérablement les liaisons Province- Marseille. Par exemple, le développement de relations entre la Provence et Lyon est rarement évoqué ni identifié, alors que le trafic ferroviaire a presque doublé sur ce tronçon. La LGV ne semble pas avoir eu pour effet le développement d'un réseau (institutionnel ou économique) interrégional ; la LGV n'est pas reçue comme pouvant servir aux liaisons régionales à grande vitesse, du type Marseille – Avignon – Valence - Lyon.

Et cet effet n'est guère souhaité ni attendu dans les prochaines années. Il n'entre pas dans les représentations locales, dans les mentalités ni dans les projets ; Lyon et Marseille sont toujours perçues comme concurrentes.

### **➤ Potentiel dans le territoire Aix Marseille**

La LGV Med comme les autres LGV a aussi renforcé la métropolisation. Marseille Aix semble en avoir plus profité que les autres territoires desservis, en terme d'image et de développement. Peut-on voir aussi, à l'occasion de la mise en service de la LGV, et notamment avec l'ouverture de la gare d'Arbois dont le succès est supérieur aux prévisions, l'émergence d'une vaste agglomération Aix Marseille, et une réduction des concurrences entre les deux villes ? C'est en tout cas une hypothèse évoquée et envisageable. Ce serait un effet important de la LGV – si cette émergence se confirmait – que de rapprocher les deux agglomérations. D'autant qu'il y a 10 ans la gare d'Arbois avait été comprise comme un facteur de concurrence et non de cohésion.

## **2.4 UNE HAUSSE DES PRIX DU FONCIER PROVOQUEE EN PARTIE PAR LES « ACHETEURS DU NORD »**

La hausse des prix du foncier est sur le territoire de la Provence imputée directement à la LGV Med. Cette imputation est en partie fondée mais elle doit être nuancée : par exemple à Marseille les prix du foncier étaient en 1995, comparativement à ceux d'autres grandes agglomérations françaises, relativement bas. On assiste donc au moins autant à un rattrapage dû au changement d'image qu'à une hausse spécifique liée à la LGV.

La croissance des prix du foncier en PACA suit et parfois accentue celle de la France depuis les années 2000. Certains centres-villes, comme à Marseille ou Avignon, ont vu leur attractivité augmenter grâce à des programmes de réhabilitation. 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, 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. Les personnes rencontrées abondent d'ailleurs dans ce sens : elles évoquent spontanément la hausse du prix du foncier comme la principale retombée du TGV. Cette hausse serait due à la facilité de posséder un pied à terre dans le sud grâce aux nouvelles habitudes de travail (RTT), du relatif bon rapport qualité/prix des maisons et appartements et de la nouvelle accessibilité due au TGV.

Le différentiel de hausse des prix de l'immobilier dans les grandes villes du sud par rapport à la moyenne des grandes agglomérations françaises<sup>8</sup> entre 1998 et 2003 a été de 12% par an ; ce différentiel pourrait par ailleurs n'être dû qu'à un rattrapage, les prix de départ étant en valeur absolue plus faibles.

Il pourrait être dû à un effet résidence secondaire. Sur un total de deux millions de résidences secondaires en PACA, le littoral méditerranéen (particulièrement le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône) a ainsi vu en dix ans (donnée 2002) la part du nombre de résidences secondaires augmenter de 21 %<sup>9</sup>.

La grande vitesse ferroviaire aurait contribué à la hausse des prix mais elle n'en serait pas la seule cause.

## **2.5 LE SUCCES DES GARES**

Les gares TGV d'Aix-en-Provence, d'Avignon et de Valence ont connu un succès plus grand que celui escompté.

Le sous dimensionnement 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 urbain. Leur potentiel est donc supérieur à d'autres gares nouvelles comme Le Creusot ou Mâcon, dont la fréquentation est restée plus modeste.

Par exemple, avec quatre millions de passagers par an, Avignon-TGV est une réussite incontestable ; on peut penser – mais sans confirmation de la SNCF - que sa zone de chalandise dépasse les 250 000 habitants de l'aire urbaine.

## **2.6 DES EFFETS DIVERS SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE SELON LES TERRITOIRES ET SELON LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT**

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 tous les effets émergent, explique sans doute en partie cette modestie ; mais en même temps, l'analyse bibliographique montrait que, pour toutes les LGV, ces effets étaient peu nombreux et peu directs. Les

---

<sup>8</sup> Panel des villes de PACA : Avignon, Aix-en-Provence, Marseille et Toulon et panel des grandes villes françaises : Bordeaux, Lille, Nantes et Lyon. Les données prises en considération sont la moyenne des prix pour les appartements anciens, issues de l'organisme Perval, rassemblant les chiffreages des principales chambres de notaires de villes considérées.

<sup>9</sup> Rapport d'environnement de l'Institut français de l'environnement (Ifen) 2002

responsables d'Euromed<sup>10</sup> estiment toutefois que la LGV aurait permis la délocalisation d'un millier d'emplois de Paris.

C'est davantage par l'intermédiaire de la modification de l'image et de la représentation qu'il faut attendre des évolutions. Et même ces évolutions jouent assez peu sur les grands investissements internationaux. Ceux-ci sont beaucoup plus fonction des ressources humaines disponibles sur le territoire, des dessertes aériennes et routières ou du positionnement géographique par rapport au marché. Ainsi le TGV Med n'est que très secondairement présenté comme un argument pour l'implantation de ITER à Cadarache.

La mise en service de la grande vitesse ferroviaire a pu, selon certains acteurs économiques, favoriser l'implantation d'entreprises de services aux entreprises, notamment d'« *Etudes, Conseil et Assistance (ECA)* », qui selon l'analyse bibliographique étaient les emplois les plus concernés par la grande vitesse ferroviaire. Cependant, le mouvement est encore peu visible dans les données statistiques. L'analyse bibliographique montre aussi qu'une partie seulement des entreprises est sensible à une plus grande facilité de transports des personnes.

Les mesures d'accompagnement s'avèrent essentielles pour favoriser le développement des territoires. La future gare TGV, au centre-ville de Montpellier s'inscrit ainsi d'ores et déjà dans le cadre d'une opération d'urbanisme avec un quartier d'affaires de plus de six hectares (sur les friches de la SNCF et de La Poste).

Dans les zones d'activités à proximité des gares TGV, les services commerciaux questionnés expliquent qu'il est difficile de circonscrire la raison d'une implantation à un seul facteur. Ne peuvent donc être évoqués que des facteurs concomitants, or ceux-ci laissent penser que la nouvelle desserte est un « *atout supplémentaire non négligeable mais pas suffisant en soi* »<sup>11</sup>.

Marseille fait figure d'exception avec des implantations d'entreprises nationales. Euroméditerranée considère ainsi qu'elle a pu s'appuyer sur le TGV pour assurer son attractivité. En 2003 des services généraux de groupes comme BNP Paribas, Société Générale, Cétélem, Telecom Italia (siège France), Maif, Compas Group, Ubi France ou encore le CFCE (Centre Français du Commerce Extérieur) se sont installés à Marseille. Alors que la ville accueillait principalement des PME ou des entreprises à vocation régionale, le changement de dimension est manifeste. Des centres de décision secondaires s'implanteraient désormais à Marseille.

Les dirigeants d'Euromed rattachent donc la réussite de leur projet (12.000 emplois dans le périmètre) à l'arrivée du TGV. On peut en conclure à la synergie des deux opérations Euromed et LGV.

## 2.7 UNE ACTIVITE TOURISTIQUE ENCORE PEU AFFECTEE

Le TGV permet d'accéder plus facilement aux régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et PACA à partir des grands bassins de population touristique (Paris, métropole lyonnaise).

---

<sup>10</sup> En plein centre-ville Euroméditerranée (Euromed) a été lancé en 1994. Ce quartier d'affaires de 311 hectares qui s'étend du littoral à la gare St Charles à proximité anciens Docks où les bureaux de l'Etablissement Public d'Etat en charge du projet Euromed occupent une partie des 80 000 m<sup>2</sup> de locaux entièrement réhabilités. Le programme doit rassembler près de trois milliards d'euros d'ici à 2010 dont un tiers d'investissements publics - essentiellement en opérations immobilières. Près de 600 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 400 000 m<sup>2</sup> de logements doivent couvrir la zone. Le projet englobe aussi les aspects sociaux et culturels d'une métropole comptant 1,5 millions d'habitants (800 000 sur Marseille).

<sup>11</sup> Une filiale support informatique de Saint-Gobain s'est ainsi délocalisée de Paris en 2001 sur la zone Agroparc en Avignon. La raison principale avancée était moins la nouvelle desserte TGV que la capacité de conserver ses équipes : meilleure qualité de vie et moins de tentations de la concurrence qu'en région parisienne.

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

Le TGV a sans doute contribué à l'augmentation du nombre de manifestations professionnelles dans les villes considérées ainsi que, parmi elles, à l'augmentation de la proportion de manifestations nationales voire internationales. La grande vitesse a pu avoir aussi des effets localement comme une hausse de la capacité d'accueil à Avignon. Enfin, il semble que la desserte TGV contribue à changer le comportement des touristes :

- 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.

## **2.8 POUR LES ETUDIANTS, ENCORE PEU D'EFFETS VISIBLES**

Les données statistiques ne révèlent pas de un lien entre l'amélioration de l'accessibilité de l'Académie d'Aix-Marseille et la hausse des flux avec Lyon ou Paris. Trois ans après l'ouverture de la ligne, deux tendances sont tout de même perceptibles :

- un gain sensible au niveau des échanges étudiants entre Aix-Marseille et Lyon<sup>12</sup> ;
- un positionnement plus national pour les grandes écoles situées à proximité de la nouvelle ligne.

Au total, la LGV Med a des effets ; elle rapproche considérablement la Provence de Paris dans les représentations<sup>13</sup> ; elle modifie les mobilités ; mais ses effets de court terme sur l'économie et le développement ne sont pas spectaculaires. Sans doute la LGV contribue-t-elle plus à mettre à niveau la compétitivité globale du territoire de la Provence qu'à attirer de nouvelles activités économiques et culturelles. Enfin elle contribue sans doute à modifier, à long terme, les comportements sociaux<sup>14</sup>, mais ce point n'est pas ou peu étudié.

---

<sup>12</sup> Le nombre d'étudiants d'Aix-Marseille à Lyon est ainsi passé de 734 à 792 de 1997 à 2003. Dans l'autre sens le gain a été de 84 étudiants. Ces chiffres sont à relativiser car ils représentent moins de 1 % des étudiants des académies

<sup>13</sup> Bien que le gain de temps brut sur le meilleur temps de parcours ferroviaire soit relativement marginal par rapport à l'avion.

<sup>14</sup> par exemple une intuition est qu'elle encouragerait les éloignements des familles décomposées recomposées.

### **3 APPROCHE PAR EFFET**

L'analyse bibliographique montre la complexité d'isoler les effets socio économiques et en terme d'aménagement d'une LGV par rapport aux autres facteurs qui influencent l'évolution des territoires. La première évaluation des effets de la LGV Med confirme cette difficulté. De plus le peu de recul depuis l'ouverture de la ligne rend difficile une évaluation de tous les effets de la grande vitesse ferroviaire.

Les thématiques sont abordées en fonction de l'acuité des effets du TGV attendus et constatés. Cette approche est subjective. Son intérêt est de montrer les rapports entre les attentes et les perceptions des populations et les effets constatés. Successivement sont donc traités les effets du TGV Méd sur :

- la mobilité
- l'image
- le tourisme
- les prix du foncier
- l'aménagement du territoire
- l'emploi et le développement économique
- les étudiants et la recherche

### 3.1 MOBILITE – TRANSPORT

#### Indicateurs choisis pour les données statistiques :

- Nombre d'AR quotidiens TGV, GL sur des OD définies au niveau régional et national (trains directs uniquement)
- Nombre d'AR quotidiens TER sur des OD définies au niveau régional
- Nombre d'AR quotidiens en avion
- Flux annuel global de voyageurs SNCF au départ ou à l'arrivée en PACA (en millions de voyageurs annuels)
- Flux annuel de voyageurs aériens au départ ou à l'arrivée en PACA (en millions de voyageurs)

#### Sources :

- SNCF
- Région PACA
- Aéroports de Marseille, Lyon, Avignon, Toulon, Nice

#### Années de suivi :

- Trafic TGV, GL : 2000/2001, 2003/2004
- Trafic TER : 2000, 2003
- Trafic aérien : 2000, 2004
- Flux de voyageurs SNCF : 2000, 2002
- Flux de voyageurs aériens : 2000, 2002



- **Des données statistiques encore peu disponibles, voire inexistantes**
- **L'effet majeur concerne le TGV proprement dit et sa desserte ferroviaire**
  - o Une densification des échanges nord-sud
  - o Une réduction de l'offre vers l'ouest
  - o Une stabilité de l'offre sur les autres relations nationales
- **L'ouverture des portes de " l'Europe ferroviaire " via l'interconnexion intégralement à grande vitesse vers Londres et la Belgique**
- **La multimodalité avec les services de transport collectif n'apparaît donc généralement pas comme un facteur décisif du succès du TGV**
- **La concurrence du TGV est vive lorsque le temps de parcours se situe en dessous des 3h.**

### 3.1.1 Justification des indicateurs retenus

Les indicateurs retenus par SETEC pour l'évaluation des effets de la LGV Méditerranée sur le fonctionnement des systèmes de transport ont été choisis en fonction de leur disponibilité et de leur pertinence. A l'évidence, les effets de la nouvelle offre se ressentent d'abord et avant tout dans le domaine des déplacements ; mais il faut regretter que des études et enquêtes spécifiques n'aient pas été d'ores et déjà réalisées pour évaluer de façon plus fine l'étendue et la nature des modifications ayant suivi la mise en service de la ligne nouvelle.

Le choix s'est donc porté sur des indicateurs de plusieurs natures :

- “ factuels ”, au sens où ils ne nécessitent pas une interprétation d'autres données plus ou moins agrégées,
- “ d'extrapolation ”, fournis directement par les exploitants d'infrastructures,
- qualitatifs, à partir soit des entretiens ayant eu lieu, à ce jour, avec divers responsables régionaux, soit des contacts divers pris dans le cadre de la recherche de données, soit, enfin, de l'expérience du bureau d'études.

### 3.1.2 L'organisation des systèmes de transport

L'organisation des systèmes de transport consécutive à la mise en service de la LGV Méditerranée peut être décomposée comme suit :

- le TGV proprement dit, l'offre étant déterminée par les liaisons concernées et, pour chacune d'entre elles, par les temps et les fréquences de parcours,
- l'accès au TGV, qu'il se fasse par transport individuel (essentiellement la voiture particulière, personnelle ou taxi, et la marche à pieds) ou par transport collectif. L'offre correspondante est déterminée par les infrastructures (voies routières, parkings, TCSP...) et par les services (temps de parcours, fréquences, coûts divers...),
- les relations avec les modes concurrents.

### 3.1.3 Le TGV

La mise en service de la LGV a évidemment suscité un développement de l'offre TGV (augmentation des fréquences) du fait de la réduction des temps de parcours. Cette augmentation des fréquences peut être décomposée en deux parties : l'une liée à l'augmentation des relations Méditerranée-Paris et l'autre qui résulte de l'augmentation des fréquences sur des relations régionales et inter-régionales, dont certaines dans un but d'optimisation commerciale de la SNCF, par un remplissage maximal des trains. En ce qui concerne les TGV et Grandes Lignes, la confrontation des offres “ hiver 2000-2001 ” et “ hiver 2003-2004 ” met en évidence :

- o la densification des échanges nord-sud

|                   | Total TGV + GL     |                    | Evolution |          |
|-------------------|--------------------|--------------------|-----------|----------|
|                   | hiver<br>2000-2001 | hiver<br>2003-2004 | absolue   | relative |
| Marseille – Paris | 12                 | 17                 | +5        | +42%     |
| Marseille – Lyon  | 9                  | 18                 | +9        | +100%    |
| Nice – Paris      | 4                  | 7                  | +3        | +75%     |
| Toulon – Paris    | 7                  | 8                  | +1        | +14%     |
| Marseille – Dijon | 4                  | 6                  | +2        | +50%     |
| Marseille - Lille | 6                  | 7                  | +1        | +17%     |

- o A noter que les taux rapportés dans le tableau ci-dessus (qui ne concernent pas la gare d'Aix TGV, non desservie avant la mise en service de la ligne) sont calculés à partir des fréquences : dans la mesure où la capacité des trains augmente (un TGV "classique" comporte 377 places, un duplex 510), l'offre "réelle", en nombres de places, augmente plus fortement que la fréquence,
- o la réduction de l'offre vers l'ouest, notamment entre Marseille et Montpellier (-25%), qui est accentuée par la baisse de l'offre TER (-38%). En revanche, globalement, l'offre entre Marseille et Nice est restée stable (-2 trains en TGV/GL, +2 trains en TER),
- o la stabilité de l'offre sur Avignon – Paris, confirmant le fait que le TGV touche en priorité les sections terminales,
- o la stabilité de l'offre sur les autres relations nationales (Nantes, Metz, Nancy), à l'exception de Strasbourg où les réductions de fréquence (-50%) résultent probablement de la contraction de la demande.

A l'heure actuelle, le TGV apparaît avant tout comme dédié aux relations "pendulaires", entre la métropole Aix-Marseille et, à un degré moindre, Montpellier, et Paris.

Il est cependant certain que la LGV Méditerranée a ouvert les portes de "l'Europe ferroviaire", via l'interconnexion, les liaisons vers Londres et la Belgique étant désormais intégralement à grande vitesse. Il y aurait ainsi une sorte d'effet complémentaire de celui résultant de la réduction des temps de parcours, un effet "de continuité", l'offre TGV étant désormais perçue comme globale d'un bout à l'autre du voyage. Mais, dans ce cas, il est d'autant plus difficile d'en évaluer l'importance que d'autres mises en service sont intervenues (ligne nouvelle en Angleterre notamment) qui ont pu influencer sur le comportement des usagers.

Dans le même temps, l'offre TER était significativement augmentée (liaisons régionales et inter-régionales)

|                     | TER                |                    | Evolution |          |
|---------------------|--------------------|--------------------|-----------|----------|
|                     | hiver<br>2000-2001 | hiver<br>2003-2004 | absolue   | relative |
| Marseille – Lyon    | 2                  | 7                  | +5        | +250%    |
| Marseille – Valence | 2                  | 8                  | +6        | +300%    |
| Marseille – Nice    | 4                  | 8                  | +4        | +100%    |
| Nice – Valence      | 0                  | 1                  | +1        | -        |
| Nice – Lyon         | 0                  | 1                  | +1        | -        |

Il est difficile d'attribuer de prime abord ce développement au TGV, dans la mesure où il correspond à la période de prise en charge "volontariste" du TER par les Régions. On peut cependant remarquer que l'augmentation, en valeur absolue, des nombres de liaisons TER à l'est de Marseille (+7 trains sur Marseille - Aubagne entre 2000 et 2002) est sensiblement inférieure à celle observée au nord (+20 trains sur Marseille - Miramas pendant la même période). A noter que cette différence est légèrement surestimée dans la mesure où un certain nombre de relations TER se sont, en quelque sorte, substituées à des liaisons GL, elles-mêmes remplacées par des TGV. Si l'on retient que la ligne classique était proche de la saturation avant la mise en service au nord de Marseille (environ 200 trains par jour), il est certain que le report de l'ensemble du trafic TGV sur la ligne nouvelle a dégagé un certain nombre de sillons utilisés par la Région pour le développement du TER.

Les statistiques d'évolution des flux, nationaux ou régionaux corroborent l'analyse ci-dessus :

| Région               | Flux en origine/destination PACA<br>(en milliers de voyages) |      | Evolution |          |
|----------------------|--|------|-----------|----------|
|                      | 2000   | 2003 | absolue   | relative |
| Alsace               | 219  | 213  | -6        | -2,7%    |
| Bourgogne            | 279  | 342  | +63       | +22,6%   |
| Ile-de-France        | 5476   | 7676 | +2000     | +40,2%   |
| Languedoc-Roussillon | 1143   | 1200 | +57       | +5%      |
| Lorraine             | 311  | 315  | +4        | +1,3%    |
| Nord - Pas-de-Calais | 526  | 616  | +90       | +17,1%   |
| Pays-de-Loire        | 192  | 258  | +66       | +34,4%   |

|               |       |       |       |        |
|---------------|-------|-------|-------|--------|
| Rhône-Alpes   | 1758  | 2254  | 496   | +28,2% |
| Internes PACA | 15595 | 17314 | +1719 | +11%   |

- les flux en relation avec Paris ont donc augmenté, entre 2000 et 2003, de plus de 40%,
- ceux entre Provence – Alpes – Côte d'Azur et les autres régions françaises ou l'étranger de presque 20% (il est par exemple signalé<sup>15</sup> que le trafic Lyon – Méditerranée a augmenté, pendant la même période, de 250%, valeur qui doit toutefois être contrôlée et relativisée compte tenu des valeurs des flux en cause)
- enfin, les flux internes à Provence – Alpes – Côte d'Azur ont augmenté d'un peu plus de 10%. Dans ce cas cependant, la contribution du TGV Méditerranée est d'une mise en évidence difficile, l'augmentation pouvant résulter de politiques locales particulières (augmentation de l'offre, contrôles accrus de la fraude).

Rappelons en complément que les paramètres intervenant dans le choix des voyageurs en faveur du TGV sont multiples et que leur combinaison ne saurait être convenablement retranscrite par des indicateurs synthétiques.

A cet égard, la politique tarifaire et, surtout, sa perception par les usagers est fondamentale. Dans un article de décembre 2002 portant sur " Le " Yield management " des transporteurs de voyageurs sur l'axe Paris-Marseille ", le SES (M. Alain Sauvant) notait :

- " Les transporteurs de voyageurs ferroviaires et aériens produisent, sur des liaisons comme Paris-Marseille, des prestations de transport très substituables, pour lesquelles la première variable de choix pour l'utilisateur reste le prix.
- Des relevés de prix ont été effectués sur la liaison Paris-Marseille en avril 2002, après le retour d'Air Lib sur cette liaison. Ils montrent des écarts de prix importants (de un à douze) selon notamment le transporteur, la date de la réservation, la date et l'horaire du vol et du TGV, l'âge du voyageur. En général, l'avion est moins cher que le train, sauf les derniers jours avant le vol pour les vols de pointe hebdomadaire. En général aussi, plus on réserve tôt et moins on paye cher, mais cela n'est pas toujours vrai. "

Il n'est clairement pas possible d'identifier, parmi la multitude de prix appliqués selon les jours, les dates des déplacements, les caractéristiques de la personne, le transporteur concerné, celui qui traduirait de façon pertinente et fiable l'évolution de la situation avant et après la mise en service du TGV.

La mise en valeur d'une hiérarchie des critères de choix des usagers, combinaison complexe des offres sur l'ensemble de la chaîne des déplacements, de l'origine à la destination finale, reste à faire. L'apport d'enquêtes spécifiques auprès des voyageurs serait à cet égard extrêmement précieux (la SNCF n'en disposant pas à l'heure actuelle).

<sup>15</sup> ORT journal des Transports, septembre 2002

Parmi les questions à aborder, celles relatives aux critères de choix des usagers de la gare d'Aix, dont le trafic est nettement supérieur aux prévisions (la comparaison systématique, pour l'ensemble de la ligne, des prévisions de la SNCF et des trafics effectifs reste, à notre connaissance, à faire). Ce succès paraît devoir être imputé à trois phénomènes concomitants :

- le report des usagers " anciens " du TGV qui ont renoncé à se rendre à la gare St-Charles,
- le report d'anciens usagers de l'avion, dont les zones de résidence étaient vraisemblablement majoritairement dans le bassin aixois,
- l'apparition de trafic " induit ", c'est-à-dire d'un trafic nouveau, suscité par l'amélioration de l'accessibilité permise par le TGV, qu'il est, en l'état actuel des choses, difficile de distinguer d'un éventuel report de la voiture particulière.

L'étude fine de l'exemple de la gare d'Aix devrait fournir des renseignements précieux sur les critères sociologiques du choix modal et, plus généralement des comportements en termes de déplacements.

### **3.1.4 L'accès au TGV**

L'accès au TGV participe de façon essentielle à l'efficacité du système de transport.

En ce qui concerne les modes individuels, la part de la voiture est prépondérante, sinon exclusive dans la quasi-totalité des gares : Aix TGV, Avignon, Valence. Cette part se traduit dans les tailles éloquentes des parkings, notamment à Avignon (1850 places en 2002, 850 en 2001) et Aix (environ 1500 prévues en juillet 2004, 700 à 800 à la mise en service). Dans ce dernier cas, la saturation des parkings s'explique par le succès rapide de la gare nouvelle, inattendu pour beaucoup d'observateurs : l'extension des parkings, délicate eu égard à la configuration du site, a été décidée sous la pression des événements.

La gare St-Charles présente un cas particulier du fait de la dégradation conjoncturelle de son accessibilité routière, qui persiste à la date de rédaction de la présente synthèse. Dans ce cas, l'étude de l'éventuelle contribution du TGV à la saturation des parkings de la gare (constatée de fait sur le parking de substitution implanté sur les anciens hangars du SERNAM) est absolument impossible. Les enquêtes réalisées par le Conseil Régional en 1994 révélaient une part du métro dans les modes d'accès à la gare de l'ordre de 35% à 40%. Il est certain, en l'état actuel des choses, que cette part est aujourd'hui supérieure, montrant de fait que la croissance de la demande TGV peut s'appuyer sur des systèmes de transport collectifs de rabattement efficaces.

A noter que les services complémentaires (taxis, location de voiture, scooter...) ne semblent pas contribuer de façon particulière au succès du TGV.

La multimodalité, au sens de la complémentarité du TGV avec les services de transport collectif, n'apparaît donc généralement pas comme un facteur décisif du succès :

- dans le cas des gares de Valence (navette entre les deux gares SNCF toutes les 20 minutes), Avignon (navette entre les deux gares et connexion à la gare centrale avec une quinzaine de lignes du réseau urbain) et Aix (navette Conseil Général toutes les demi-heures, de 4h45 à 0h15 chaque jour, la dernière navette attendant le dernier TGV, y compris en cas de retard jusqu'à 2h du matin), les dessertes en transport collectif constituent un service public

d'appoint. Les services urbains connexes n'y ont pas été modifiés suite à la mise en service de 2001,

- dans le cas de Marseille, on a vu que l'accès rapide au métro depuis la gare était essentiel au bon fonctionnement du TGV : il s'agit cependant d'une situation de fait bien antérieure au projet, n'ayant subi aucune modification du fait du TGV, y compris du point de vue de la qualité de l'aménagement intérieur de la gare de métro, particulièrement dégradé,
- dans les autres gares principales du réseau (Toulon, Nice), on ne note apparemment aucune modification du fait du TGV. Tout au plus peut-on noter des phénomènes "à la marge" comme par exemple le succès de la navette bus reliant Digne-les-Bains à Aix TGV.

### 3.1.5 Les relations avec les autres modes de transport

Dans une étude de 1992 réalisée par l'Institut du Transport Aérien (" Complémentarité Train – Avion en Europe), la concurrence entre les modes de transport sur les distances inférieure à 1000 kilomètres concernait conjointement le TGV, l'avion et la voiture particulière.

Il apparaît extrêmement délicat d'apprécier, hors toute enquête et étude spécifiques, les nouvelles conditions de la concurrence entre TGV et voiture particulière sur les O/D principales concernées, en l'espèce Lyon/Paris – Avignon/Aix-Marseille. Il est vraisemblable, dans la logique des augmentations spectaculaires de flux Lyon-Méditerranée susmentionnées, que le TGV a modifié sensiblement les conditions de la concurrence modale sur ces relations particulières. Il faut toutefois noter, compte tenu du fait qu'elles ne concernent qu'une part très minoritaire des flux empruntant les grands couloirs autoroutiers, que les trafics des autoroutes en question ne diminuent pas vraiment grâce à la mise en service du TGV. Ainsi, l'augmentation de trafic total indiquée dans les tableaux précédents est, en nombre de voyages, de l'ordre de 3 millions par an (deux sens confondus) dont environ 800 000 reportés de l'avion. Retenons l'hypothèse selon laquelle les 2,2 millions de voyages restants seraient tous réalisés en voiture : hypothèse "optimiste" dans la mesure où une part importante de la croissance de trafic résulte de "l'induction", c'est-à-dire correspond à du trafic nouveau, suscité par la nouvelle offre. Réparti sur 300 journées, ce flux est alors de 7000 voyages, soit, avec un taux de remplissage moyen de 1,5 passagers/véhicule, environ 5000 véhicules. On peut également supposer que tous ces véhicules auraient emprunté le couloir rhodanien : le trafic sur A7 entre Orange et Bollène était en 2002 d'environ 75 000 véhicules par jour, avec une croissance restant soutenue, de l'ordre de 5% l'an. On voit donc que le total de 5000 véhicules par jour ci-dessus, bien que significatif en valeur absolue, ne représente que 7% environ du trafic autoroutier sur l'axe rhodanien, moins de deux années de croissance au rythme actuel. Il paraît donc très contestable de fonder un projet de ligne à grande vitesse sur l'amélioration des conditions de circulation routière qui pourrait en résulter, même si ce paramètre intervient dans l'évaluation socio-économique du projet.

L'appréciation des effets sur le système de transport aérien est plus aisée, même si certains paramètres sont d'une évaluation plus délicate, comme, par exemple, les évolutions des tailles des avions qui ne sont généralement pas retranscrites dans les statistiques bien qu'elles puissent participer activement à l'adaptation de l'offre à la nouvelle demande. La situation diffère beaucoup selon les cas :

- sur Marseille – Paris, l'offre a diminué de 27% (de 2000 à 2004) et la demande de 28% (de 2000 à 2002) : les différences d'années ayant peu d'importance, étant donné la relative atonie

du transport aérien pour les périodes concernées) : dans ce cas, l'évolution de l'offre semble avoir été calquée sur celle de la demande,

- sur Nice – Paris, la baisse de l'offre est beaucoup plus spectaculaire que celle de la demande (resp. -31% et -7%) : dans les cas des aéroports de Nice et de Toulon, il est ainsi clair que le TGV n'influe que de façon très secondaire sur l'offre de transport. L'incursion des compagnies low cost et les disparitions successives de AOM et Air Lib sont à l'évidence des paramètres bien plus décisifs. On peut également s'interroger sur la part prise par le développement du hub de Clermont-Ferrand dans la chute brutale (-50%) de fréquentation de la ligne Nice-Lyon,
- La sensibilité à l'offre TGV la plus sensible s'observe sur l'aéroport d'Avignon qui est, plus que les autres, dans la " zone de turbulence ", qui correspond à l'intervalle de temps de parcours vers Paris compris entre 2 heures et 3 heures. Le cas d'Angoulême à la mise en service du TGV Atlantique (fermeture de la ligne vers Paris) illustre parfaitement le cercle vicieux qui peut conduire à la fermeture tout au moins d'un service sinon d'un aéroport commercial : baisse de la demande donc ajustement de l'offre soit par une baisse des fréquences, soit par une réduction de la taille des modules. Dans le premier cas, l'attractivité de l'offre aérienne est encore réduite, dans le second, le coût d'exploitation augmente et par conséquent, à défaut d'une subvention, celui du transport : la baisse de la demande est alors accentuée. Il semble que l'aéroport d'Avignon, qui peut également jouer un rôle ponctuel de " substitution " de ceux de Montpellier, Nîmes, voire Marseille, ait, à ce jour, trouvé un certain équilibre. Sa situation reste toutefois très fragile.

### 3.1.6 L'ouverture du TGV méd a conduit à une augmentation de l'utilisation du rail

Le lien entre nouveau service ferroviaire et plus grande utilisation paraît logique. Néanmoins, il nécessite tout de même d'être démontré. C'est l'objet du rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées, « *Les déterminants des évolutions à court terme des trafics et des transports* »<sup>16</sup>. Ce document analyse les déterminants des trafics et transports à court terme dans les différents modes. Basé sur l'analyse de données mensuelles sur la période de 1990 à début 2003, il passe en revue les principaux facteurs explicatifs : croissance économique, prix du mode et de ses concurrents, variables d'offre, composante saisonnière ...

Ce rapport montre que le transport ferroviaire de voyageurs est influencé principalement par trois variables (analyse sur le réseau national, hors Ile de France) :

- La croissance économique,
- les prix,
- et l'ouverture de certaines lignes nouvelles.

Or la LGV Méditerranée est la seule ligne à grande vitesse parmi toutes celles réalisées depuis 1990 à avoir eu un impact à court terme sur les transports<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Les comptes des transports en 2002 (DAEI/SES-Insee) - juin 2003

<sup>17</sup> Il faut noter que le rapport précise que dans le cas de la LGV Méditerranée, son effet potentiel doit être atténué en raison du report modal probable de l'aérien sur le TGV suite au 11 septembre 2001.

### 3.2 IMAGE – PERCEPTION

#### Indicateurs choisis pour les données Territoires suivis : statistiques :

- Classement de villes
- Présence média nationaux
- Présence média internationaux
- Présence dans les ouvrages

#### Sources :

- Le Point, Le Monde, L'express
- The Guardian, New-York Times, El País, La Repubblica
- Moteur Amazon

#### Années de suivi :

1999– 2003



#### Une image positive utilisée comme fer de lance du développement économique

Les acteurs économiques se sont rapidement appropriés l'image positive véhiculée par le TGV ainsi que le nouveau service rendu (particulièrement les liaisons Paris - villes de PACA). Ils ont en fait un argument commercial majeur pour la prospection de nouvelles entreprises.

#### Marseille, premier bénéficiaire du gain de notoriété due au TGV

Marseille est incontestablement la ville de PACA ayant le plus tirée profit de l'image du TGV. Partant d'une visibilité extérieure plutôt médiocre au début des années 1990 plutôt défavorable, elle est devenue depuis 2001 « à la mode ».

#### Une visibilité accrue des villes desservies entre 2000 et 2001

Pour certaines années, des tendances ressortent clairement : pour chaque terme retenu, l'évolution se fait dans le même sens.

#### Synthèse de l'évolution de la présence de PACA dans la presse :

|                                  | 1999-2000 | 2000-2001 | 2001-2002 | 2002-2003 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Visibilité médias internationaux | ↗         | ↗         | ↘         |           |
| Visibilité médias nationaux      | ↘         | ↗         | ↘         |           |

↻ La visibilité dans les médias, qu'ils soient internationaux ou nationaux croît entre 2000 et 2001 et décroît l'année suivante. Il semble que le presse se soit plus mobilisée pour les perspectives liées à la mise en place de la ligne grande vitesse.

### 3.2.1 Des attentes en grande partie comblées

#### ➤ Le TGV véhicule une image positive utilisée comme argument commercial

Le TGV est porteur d'une image positive. Il est synonyme de modernité, de haute technologie et de niveau de service élevé. Il véhicule aussi des valeurs associées au développement durable. Tous les entretiens réalisés pour évaluer l'impact du TGV Méd confirment les valeurs positives que véhiculent le TGV Méd aux territoires desservis. L'image du TGV apparaît sur les plaquettes commerciales mais plus pour les valeurs de modernité qu'il véhicule que pour le service ferroviaire rendu.

#### ➤ Une amélioration de la visibilité des villes de la région PACA à court terme

La visibilité dans les médias, qu'ils soient internationaux ou nationaux croît entre 2000 et 2001 et décroît l'année suivante. Il semble que la presse se soit particulièrement mobilisée pour les perspectives liées à la mise en place de la ligne grande vitesse.

Les études quantitatives de visibilité dans la presse le confirment. Les journaux nationaux mais également internationaux ont davantage évoqué les villes nouvellement desservies à partir de 2001. Cette présence accrue dans les médias est symptomatique d'un « *effet mode* » suivant l'ouverture d'une ligne grande vitesse. Pour effectuer cette analyse quatre villes ont été retenues : Marseille, Aix en Provence, Lyon et Arles. Le tableau ci-dessous résume l'évolution de la présence dans la presse<sup>18</sup> :

|   | 1999-2000 | 2000-2001 | 2001-2002 | 2002-2003 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Attractivité Economique<sup>19</sup></b> |           |           |           | ↓         |
| <b>Visibilité médias internationaux</b>     | ↗         | ↗         | ↓         |           |
| <b>Visibilité médias nationaux</b>          | ↓         | ↗         | ↓         |           |
| <b>Visibilité ouvrages</b>                  |           | ↓         | ↗         |           |

Cet effet vitrine ne doit pas occulter le fait que le TGV met en lumière certains territoires, mais le bénéfice d'image ne s'étend pas à l'ensemble de la région. Le Var et les Alpes-Maritimes restent ainsi éloignés de la nouvelle infrastructure pour la majorité des personnes rencontrées. Elles n'associent pas le TGV Méd à ces départements. Selon un expert du tourisme, « *la Côte d'Azur reste assez peu sensible aux effets du TGV qui joue très peu sur un tourisme déjà massif* ».

#### ➤ Un effet spécifique grande vitesse ferroviaire

Le gain de notoriété s'avère particulièrement vrai pour les agglomérations nouvellement desservies par le train à grande vitesse. Globalement, les zones moins bien desservies ne peuvent pas se prévaloir d'un éventuel gain de notoriété et d'image due au TGV. Ce dernier produit donc une certaine disparité territoriale. Cependant, l'image du sud est en général, et surtout de la Provence, s'est

<sup>18</sup> Les données détaillées et la méthodologie de calcul se trouvent en annexe.

<sup>19</sup> Source : L'entreprise : « *Palmarès des villes* » 2 000, 2001 et 2003 - Modalités de l'enquête : questionnaire très détaillé adressé aux maires des principales villes. Une note sur 200 a été attribuée sur la base de huit critères : L'offre de bureaux et de zones d'activités, La fiscalité, Le potentiel de matière grise, Les attraits naturels de la ville, La qualité des dessertes, L'utilisation d'Internet, La qualité du dossier, L'enquête Challenge Qualité sur l'accueil

transformée au sens où le TGV « a contribué à ce que le sud-est soit moins considéré comme un Finistère ».

### 3.2.2 Marseille, première bénéficiaire de ce gain d'image

A la question : quel territoire a le plus bénéficié du gain d'image TGV Med ? Marseille est la première des villes citées par les différentes personnes rencontrées ; viennent ensuite deux agglomérations également présentes sur la nouvelle ligne, Avignon et Aix-en-Provence.

#### ➤ Un gain d'image

Ce gain d'image prend toute son ampleur lorsque l'on évoque la cité phocéenne au début des années 1990. Elle jouissait alors d'une image de ville refermée, peu dynamique et peu à même de se développer sur un plan économique et touristique dans le concert des grandes agglomérations européennes. Un professionnel du tourisme explique ainsi que Marseille était, auparavant, une ville très difficile à promouvoir sur le plan touristique.

En 1990, un groupe de réflexion de la préfecture des Bouches-du-Rhône résumait ainsi les difficultés de Marseille en terme d'image<sup>20</sup> : « *Les handicaps de la ville sont décrits dans bien des rapports, parfois sévèrement : hôtellerie insuffisante en qualité, équipements de loisirs municipaux ne s'adressant pas aux touristes, parts de littoral en friches, sites mal exploités ou peu connus, patrimoine architectural limité et peu valorisé, absence de festival de renom...* ».

#### ➤ Le TGV « a réveillé » Marseille

Un expert de l'Observatoire LGV Méditerranée, pour les habitants de la région PACA, estime que le TGV est un symbole de modernité. Il a permis d'apaiser les rivalités qui pouvaient exister entre Marseille et Lyon en plaçant Marseille guère plus loin de Paris que Lyon. Cet argument était d'ailleurs défendu par les porteurs du projet lors de son annonce : « *Le TGV a permis de remettre à égalité Lyon et Marseille et surtout si Marseille redevient une ville importante, le TGV y est pour quelque chose : le TGV a réveillé Marseille* ».

Les personnes rencontrées s'accordent à dire que le TGV a été le révélateur du renouveau de Marseille. Cependant, il n'a pas été l'unique facteur du changement d'image de la ville, ni du développement économique. Un projet comme *Euroméditerranée* a ainsi pour beaucoup de personnes au moins autant que la grande vitesse ferroviaire contribué à ce changement d'image.

Marseille a donc aujourd'hui « *regagné confiance en elle* » et attire les regards. La Maison de la France aux Etats- Unis considère que le TGV a permis de « *donner un vrai coup de pouce* » à l'image de Marseille, destination qui est ainsi davantage demandée par les touristes américains dans les « *package voyage France* »

---

<sup>20</sup> Compte-rendu de la table ronde d'octobre 1990 sur le tourisme animée par le Club d'échanges et de réflexions sur l'Aire Métropolitaine Marseillaise sous le patronage de la préfecture des Bouches-du-Rhône

<sup>21</sup> Compte-rendu de la table ronde d'octobre 1990 sur le tourisme animée par le Club d'échanges et de réflexions sur l'Aire Métropolitaine Marseillaise sous le patronage de la préfecture des Bouches-du-Rhône

### 3.3 TOURISME

#### Indicateurs choisis pour les données Territoires suivis en particulier : statistiques :

- Taux d'occupation hôtels et résidences
- Nombre de chambres offertes
- Nombre de nuitées
- Nombre et origine des manifestations d'affaires dans les centres de congrès
- Fréquentation annuelle des principaux musées

#### Sources :

- Mairies et offices de tourisme des Villes
- Centres de congrès et musées
- CRT, CDT
- INSEE
- Maisons de la France aux Etats-Unis et en Italie.
- Entretiens divers.



#### Années de suivi :

1996– 2003 dans la mesure des disponibilités

**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 avoir des effets localement :

- Une hausse de la capacité d'accueil à Avignon pour répondre à une demande plus importante réelle 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.

#### Par ailleurs, il semble que la desserte TGV contribue à changer le comportement des touristes :

- Une hausse des séjours courts en week-end notamment en résidences secondaires.
- Une hausse des déplacements touristiques de certaines catégories de personnes : jeunes, seniors, CSP élevées et étrangers.
- Les touristes étrangers ont un intérêt renouvelé pour des séjours en PACA au départ de Paris.

### 3.3.1 Tourisme et LGV appliqué à la région PACA

La présente étude est fondée sur des données datant pour la plupart au maximum de 2002, soit 1 an seulement après la mise en service du TGV ; l'analyse peut accentuer des effets qui se seront atténués en 2003 et 2004 par exemple. De plus, elle peut sous-évaluer des effets qui seront réels dans quelques années. C'est pourquoi les entretiens apportent un éclairage qualitatif indispensable.

#### ➤ **Un contexte peu favorable à l'entrée des touristes étrangers depuis l'ouverture de la ligne**

- La région PACA est la 1ère région d'accueil des touristes français, avec 12,8 % de part de marché et la 2ème région d'accueil des touristes étrangers, après Paris - Ile de France, avec 13,5 % de part de marché. D'après le Comité Départemental du Tourisme, le nombre de visiteurs annuels dans les Bouches du Rhône serait de 9 millions en 2003.
- Le tourisme a connu une forte croissance en France au cours des années 90. Les 35 heures et la croissance du nombre de visiteurs étrangers ont contribué ensuite à accroître la fréquentation touristique des régions françaises. Les RTT ont eu pour nouveau phénomène de favoriser des "pointes" de déplacement à partir du jeudi soir.
- Les effets du 11 septembre 2001 et du climat général d'insécurité sur la fréquentation touristique des Américains sont sensibles dans la région PACA qui est une destination privilégiée pour eux. Par ailleurs, l'année 2003 est difficile pour le tourisme dans toute la France. Les touristes américains étaient en France en 2002 un peu moins de 3 millions ; ils représentaient environ 3,9 % de la part des 77 millions de touristes étrangers)<sup>22</sup>. En comparaison les touristes américains en PACA représentaient alors plus de 5 % de la clientèle<sup>23</sup>. La sensibilité à la conjoncture internationale est donc sensiblement plus forte dans cette région.
- La modification de l'offre peut avoir des conséquences sur les flux et les séjours touristiques comme le montre le cas des festivals dont la programmation peut faire évoluer la fréquentation d'une année sur l'autre.

Pour toutes ces raisons, il faut prendre en compte tout particulièrement **des tendances lourdes que le TGV pourrait avoir initiées** entre 2000 et 2001 et qui se poursuivrait dans les années suivantes.

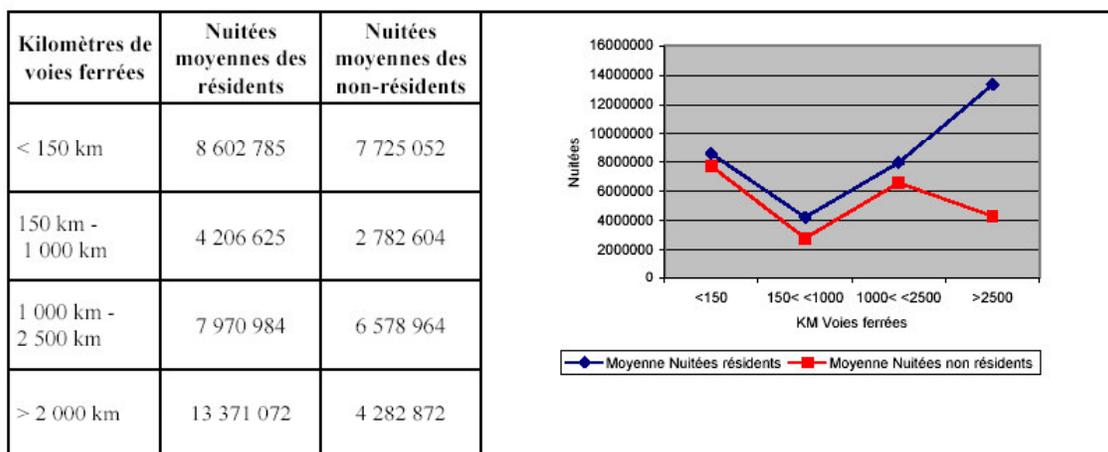
#### ➤ **Au niveau européen, le lien entre tourisme et réseau ferroviaire n'est pas automatique**

La corrélation<sup>24</sup> entre le maillage ferroviaire d'un territoire et sa fréquentation touristique est difficile à établir. Les données *Eurostat* montrent que les zones à fort potentiel touristique ne bénéficient pas systématiquement d'une meilleure accessibilité ou d'une meilleure irrigation ferroviaires de leur territoire. Et réciproquement les zones les mieux pourvues en infrastructures ferroviaires ne sont pas toujours les plus touristiques.

<sup>22</sup> Estimations de la direction du tourisme pour 2002

<sup>23</sup> CRT PACA

<sup>24</sup> Un coefficient de corrélation se mesure entre [1 et -1]. Lorsque le coefficient de corrélation est égal à 1, les deux concepts comparés sont fortement corrélés et évoluent de la même manière : les deux variables augmentent ou diminuent de la même manière. Lorsque le coefficient de corrélation est égal à 0, les deux concepts sont indépendants. Lorsque le coefficient de corrélation est égal à -1, les deux concepts sont corrélés et évoluent de manière inverse : lorsque l'un augmente, l'autre diminue et inversement.



Source : Eurostat, en nombre de nuitées moyennes par classes étudiées.

La relation n'est croissante entre le nombre de kilomètres de voies ferrées d'une région et sa fréquentation par les résidents régionaux qu'à partir d'un certain seuil (150 km de voies ferrées). Les fortes fréquentations observées pour des territoires avec peu (voire pas) de voies ferrées correspondent à des cas particuliers non-significatifs (îles, la région considérée se limite à une ville...).

Cette réflexion est corroborée en PACA puisque la part de marché du train dans l'arrivée des touristes doit être relativisée : le total des voyageurs (touristes ou non) arrivés à la gare d'Arbois fut de 1,2 millions en 2003 ; et le total des visiteurs de PACA est de 9 millions de visiteurs.

### 3.3.2 Des attentes fortes mais une préparation et une adaptation pas toujours suffisantes à l'arrivée du TGV

#### ➤ Une attente forte de hausse des fréquentations

Par la nature même du TGV et par le potentiel touristique de la région PACA, un des effets majeurs attendus de la grande vitesse était l'accroissement substantiel de la fréquentation touristique. A titre d'exemple, les seize professionnels du tourisme interviewés lors de l'enquête SNCF escomptaient à 90 % un accroissement des flux touristiques, particulièrement pour des week-ends et des courts séjours.

#### ➤ Une arrivée du TGV peu préparée par les acteurs du secteur du tourisme

L'étude menée par la SNCF en décembre 2002 a montré que les acteurs du tourisme n'ont pas véritablement conduit d'opérations spécifiques de promotion. Ils ont simplement bénéficié de la communication de la SNCF sur le nouveau service offert et les sites auxquels il permettait d'accéder plus rapidement.

#### ➤ Des besoins non satisfaits

Les données disponibles<sup>25</sup> montrent également que le TGV a mis en lumière les besoins en infrastructures hôtelières ou les évolutions nécessaires du service ferroviaire de la SNCF :

<sup>25</sup> Les 250 entretiens réalisés par l'étude SNCF/DATAR et plus particulièrement les 18 professionnels du secteur du tourisme

- En Avignon par exemple, les infrastructures ne répondent pas à la demande des pics de touristes lors de la saison touristique ;
- L'offre tarifaire et les formules de la SNCF doivent être mieux adaptées aux voyages de groupe. La SNAV indique ainsi la difficulté pour les professionnels du tourisme de développer des voyages de groupe via le train. Les adaptations portent sur la réservation pour les groupes de plus de 10 personnes, les package complets.... On retrouve ici la difficulté rencontrée pour d'autres LGV de développer les package incluant un transport ferroviaire grande vitesse ; c'est par exemple le cas du TGV Sud-Est et du tourisme d'hiver dans les Alpes<sup>26</sup>.

### 3.3.3 Pas de hausse significative des volumes identifiable

Si on affirme à Avignon que « *le nombre de visiteurs de la ville a triplé* » depuis l'arrivée du TGV, les données quantitatives ne semble pas corroborer cette impression<sup>27</sup> : on ne constate pas que la grande vitesse offerte par le TGV Méditerranée ait entraîné une hausse générale des visiteurs dans les territoires étudiés ; on ne peut pas en conclure pour autant une absence d'effet sur les nombre de touristes.

#### ➤ Taux d'occupation des hôtels

**Le taux d'occupation des hôtels et résidences n'a pas été spécialement affecté par la LGV Med.**

- D'une part, la hausse du taux d'occupation est un phénomène de long terme, qui a commencé bien avant la LGV Med. Depuis 1996 et jusqu'en 2001 où la croissance se tasse, le taux d'occupation augmente de quelques points par an (entre 2 et 5) de façon très régulière. On observe toutefois une hausse plus conséquente à Aix-en-Provence entre 1999 et 2000 (+7 points), donc avant la LGV Med. Et, à partir de 2001, le taux d'occupation stagne autour de 70% à Aix-en-Provence comme à Marseille. Il semble que cela soit un signe de saturation du marché, que la LGV Med n'a pas enrayé pour le moment.
- D'autre part, l'offre hôtelière, mesurée en nombre de chambres offertes, est en hausse sur la période 2001-2002 pour les 4 territoires considérés. On pourrait en conclure qu'à taux d'occupation similaires, le nombre de touristes dans ces territoires en 2001 et 2002 est plus élevé qu'en 2000, ce qui pourrait être attribué à la mobilité touristique induite par la ligne à grande vitesse Méditerranée.

Cependant, deux éléments nuancent cette conclusion :

- la hausse de la capacité d'accueil de ces communes reste limitée en termes relatifs. En effet, la capacité d'accueil augmente de 5.2% à Avignon entre 2001 et 2002 après une baisse entre 2000 et 2001, de 2.9% à Marseille entre 2000 et 2001 et de 1.2% à Nice entre 2001 et 2002, après une baisse de même proportion entre 2000 et 2001.
- la capacité de la commune d'Aix-en-Provence, après une hausse en 2000, n'a pas augmenté par la suite, alors même que c'est un territoire directement desservi par la ligne à grande vitesse.

<sup>26</sup> Valérie MANONE « *Impact régional du TGV Sud-Est* », 1995, Thèse

<sup>27</sup> Comme le montrent les données rassemblées en annexes, la fréquentation du Palais des papes a augmenté de 8% en 2000, a baissé de 3% en 2001 par rapport à 2000, puis a augmenté de 3% en 2002. Les augmentations entre 1997 et 1999 sont plus importantes.

Il paraît donc difficile de conclure entre effets correctifs, conjoncturels ou d'anticipation.

Par ailleurs, ces stagnations de l'offre et du taux d'occupation, se traduisent aussi par le fait qu'il n'y a pas eu progression du nombre de nuitées à Aix-en-Provence mais plutôt une baisse à partir de 2001. Le TGV pourrait avoir pour effet de **réduire la durée des séjours à défaut de leur nombre**<sup>28</sup>. On remarque une baisse du nombre de nuitées à partir de 2002 dans l'ensemble de la région PACA. Il faudrait disposer de davantage de données (notamment sur Marseille ou Avignon ainsi que les données pour 2003) pour pouvoir conclure sur l'effet du TGV.

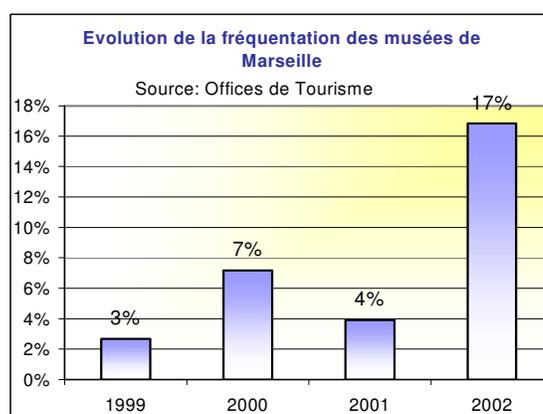
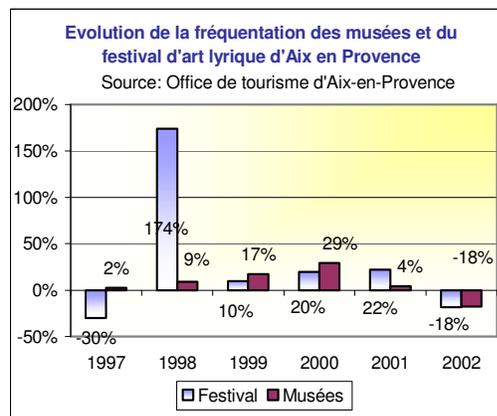
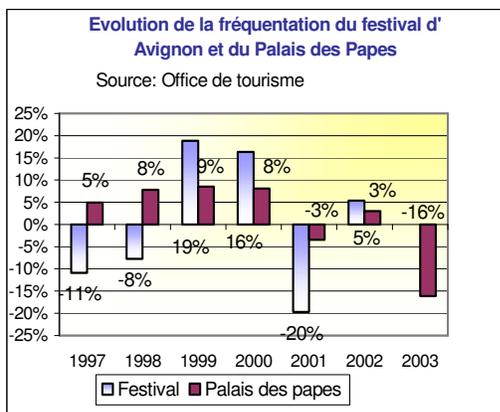
➤ **Fréquentation des musées et festivals**

On ne constate pas non plus **d'« effet TGV » sur la fréquentation des musées ou des festivals.** D'ailleurs, un responsable estime qu'« *on assiste à une progression globale de la clientèle de l'ensemble des festivals, mais on ne peut pas mettre en évidence un impact du TGV* ». Le terme de l'étude (deux années après la mise en service) – la deuxième étant de plus celle de la grève des intermittents du spectacle – est sans doute insuffisant pour constater des effets.

- Les variations de fréquentation **des festivals** sont importantes d'une année sur l'autre (+174% en 1998, -18% en 2002 après +22% en 2001 pour le festival d'Aix ; -8% en 1998 puis + 19% en 1999, +16% en 2000 puis – 20% en 2001 pour le festival d'Avignon). Par conséquent, il est difficile d'attribuer ces variations au TGV : un de nos interlocuteurs affirme ainsi qu'« *il est difficile de mettre en avant un effet TGV direct sur l'augmentation de la fréquentation du Festival d'Avignon* ». Même si les festivals « *attirent une clientèle parisienne et étrangère de plus en plus nombreuse* ». Dans le même sens, certains constatent que « *Les tour-opérateurs européens vendent de la consommation culturelle regroupant les festivals d'Aix, d'Avignon et d'Orange* ». Dans ce cas, le TGV peut devenir un moyen de se déplacer d'un site à l'autre.
- Les variations de fréquentation **des musées** à Aix-en-Provence sont fortes en positif comme en négatif ; il est donc impossible d'en tirer un « effet TGV ». En revanche, à Marseille, la progression de la fréquentation est nette en 2002 (+13 points contre une moyenne de 3-4 points les années précédentes), ce qui peut faire supposer un rôle du TGV. Ce point devra être confirmé.

---

<sup>28</sup> L'analyse bibliographique montre qu'on a observé ce phénomène dans d'autres villes nouvellement desservies par le TGV.



### 3.3.4 Une plus grande fréquentation due au tourisme d'affaires

Le TGV a sans doute contribué à l'augmentation globale du nombre de manifestations professionnelles (congrès, séminaires...) dans les villes considérées ainsi que de la part relative des manifestations nationales voire internationales (au détriment des manifestations de dimension locale ou régionale).

➤ **Le tourisme d'affaires est apparemment affecté d'une double façon :**

- **Le nombre de manifestations** augmente de façon concomitante avec l'arrivée de la LGV Med. Pour Avignon, on remarque une hausse sensible à partir de 2000, hausse qui se maintient jusqu'en 2003. Le caractère durable de cette hausse indique sans doute que le TGV a contribué à cette augmentation. On remarque par ailleurs une hausse du nombre de congrès, qui accueillent davantage de personnes que d'autres manifestations professionnelles, en 2001, niveau qui se maintient dans les années suivantes.

Pour le centre des congrès d'Aix-en-Provence, on observe un phénomène sensible quoique de moindre ampleur mais cependant davantage relié à l'arrivée du TGV à Aix-en-Provence puisque le nombre de manifestations fait un saut significatif en 2001 (+21 manifestations) et qu'il se maintient à ce niveau plus élevé pour 2002.

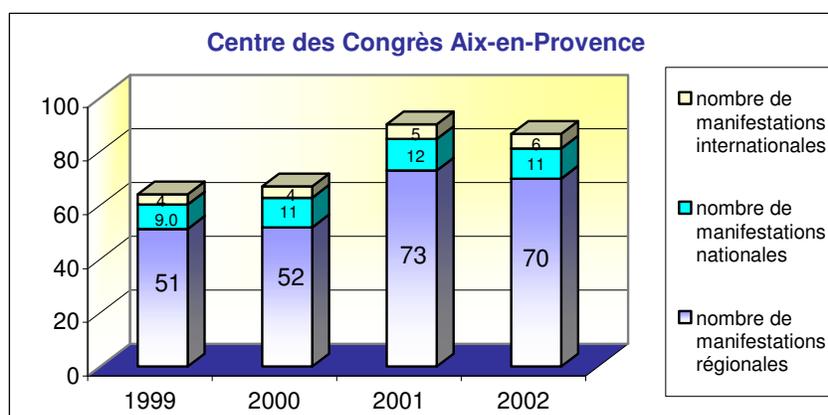
Pour Marseille, la hausse se manifeste également en 2000-2001 : le nombre de manifestations professionnelles passe de 197 en 2000 à 254 en 2001 (augmentation de 29%). Elle s'inscrit dans une tendance, qui s'accélère néanmoins à partir de 2000. Le TGV a pu contribuer à cette augmentation.

En 2002 Valence a vu son nombre de congrès grimper de 60%. Ce qui a rapporté selon le journal *L'Express*<sup>29</sup> près 640 000 euros à la ville, soit trois fois plus qu'en 2001. « Avant, il fallait démarcher les entreprises; aujourd'hui, ce sont elles qui nous appellent », explique un responsable de l'office du tourisme, dont le service compte six commerciaux - contre un seul en mars 2000.

Pour l'Acropolis de Nice, le même phénomène est visible avec une hausse importante en 2001 comparativement aux années précédentes et suivantes (+39%). Le service grande vitesse s'interrompt certes à Marseille, néanmoins le TGV peut se rendre jusqu'à Nice ville et a donc potentiellement contribué à cette augmentation sensible.

- **Le rayonnement géographique** des manifestations se modifie de manière concomitante à l'arrivée du TGV. A Aix-en-Provence comme à Avignon, le nombre de manifestations « internationale » est en augmentation sensible : doublement pour Avignon entre 2000 et 2001, puis un prolongement de la tendance en 2002 et 2003. Pour le Centre des Congrès d'Aix-en-Provence, le même phénomène est observé en en 2001 et 2002 :

**Exemple du centre des congrès d'Aix-en-Provence<sup>30</sup> :**



### 3.3.5 Des changements encore non quantifiables des comportement des touristes

#### ➤ Courts séjours

Il est difficile de savoir combien de personnes supplémentaires depuis 2001 viennent passer des **séjours courts en week-ends**, ce qui est pourtant l'un des effets principaux d'une nouvelle desserte TGV selon l'analyse bibliographique. Il est indéniable que les touristes viennent plus souvent lors de séjours courts en week-ends depuis que le TGV leur permet de faire le voyage rapidement.

Les personnes possédant une résidence secondaire sont davantage susceptibles de venir. On assiste d'ailleurs selon un de nos interlocuteurs à un « déplacement des résidences secondaires de la Côte d'Azur vers le secteur d'Avignon » et en général à un accroissement du nombre de résidences secondaires en Avignon et dans son arrière-pays, phénomène qui s'expliquerait par un temps de trajet plus court pour aller à Avignon de Paris ou Lyon grâce au TGV.

<sup>29</sup> L'Express - 27/11/2003 – L'Effet TGV à Valence

<sup>30</sup> Pour les autres centres, voir en annexe les statistiques et les tableaux correspondants.

➤ **Catégories de population**

Un autre effet possible de la desserte TGV notamment en PACA semble **la hausse de la fréquentation touristique de certaines catégories de population : jeunes, seniors, cadres et étrangers**. Cet effet est encore peu lisible dans les statistiques mais les acteurs du tourisme indiquent qu'il serait important.

L'offre TGV est bien adaptée aux jeunes et aux seniors ; or Marseille et Lyon sont deux pôles majeurs de développement technologique et universitaire : les deux villes comptent des populations relativement mobiles et riches, qui, plus que d'autres catégories socio professionnelles, profitent des week-ends pour se rendre à Marseille (à proximité de la Côte d'Azur) ou à Lyon (accès aux stations de sports d'hiver).

La clientèle étrangère serait sensible à un accès rapide vers le Sud à partir de Paris. Perspectives Consulting indique ainsi que la desserte TGV « *incite de nombreux touristes étrangers qui auparavant se contentaient de visiter Paris, à se rendre dans le Sud en faisant escale à Lyon* ».

L'analyse des indicateurs avant/ après disponibles ne confirme ni n'infirme ce sentiment. Elle est en revanche confirmée par des entretiens. Tout d'abord, des artisans du Vaucluse ont expliqué à l'un de nos interlocuteurs « *avoir connu une forte hausse de la fréquentation de leurs magasins par les touristes anglais* », changement attribué à l'ouverture de la LGV Med. Ensuite, un responsable de la Maison de la France Etats-Unis explique que la région PACA qui bénéficie d'une forte notoriété aux Etats-Unis est désormais accessible facilement depuis la région parisienne, ce qui est « *un avantage pour la clientèle senior, mais aussi celle des jeunes et des first-timers* ».

D'ailleurs, ajoute-t-il « *les tour operators ont facilement inclus le TGV Med dans leur programme et les demandes d'information sur la Provence se sont accrues les mois qui ont suivi la mise en route de la ligne* ». Par conséquent, même si les chiffres entre 2001 et 2003 ne reflètent pas cette évolution du fait des attentats et de la crise économique, le TGV a quand même contribué à « *une augmentation de la durée du séjour en France, en raison d'extensions de séjours au départ de Paris* ». L'effet se concentre sur la région Provence, la ville de Marseille et Aix-en-Provence.

### 3.4 FONCIER

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Indicateurs choisis :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Prix des appartements anciens et neufs.</li><li>- Prix des maisons</li><li>- Volume des transactions</li></ul> <p><b>Sources :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Institut Perval</li><li>- Direction Régionale de l'Équipement PACA</li></ul> <p><b>Années de suivi :</b> 1997 – 2003</p> | <p><b>Territoires suivis :</b></p>  |
|---|---|

#### **En terme de perception : l'augmentation du prix du foncier en PACA est immédiatement attribuée à l'effet TGV**

La presse spécialisée et généraliste (cf. les enquêtes annuelles des hebdomadaires faiseurs d'opinion tels que *Le Point* ou *L'Express*) a contribué à lier l'arrivée du TGV à la hausse de l'immobilier. Les articles établissent systématiquement une correspondance depuis 2001 lorsqu'ils traitent de la région PACA. Il apparaît assez logique que l'effet « *hausse du foncier* » soit naturellement cité comme le premier effet du TGV Méd par les acteurs politiques et économiques rencontrés.

#### **La LGV Méd et la hausse des prix de l'immobilier : un lien pour les villes nouvellement desservies par la grande vitesse**

Les données sur le prix de l'immobilier reflètent qu'il existe bien un lien entre l'ouverture de la ligne LGV et la hausse du prix de l'immobilier. Ce lien est particulièrement perceptible avant l'ouverture de la ligne pour trois zones géographiques circonstanciées : les agglomérations les proches des gares de la nouvelle infrastructure ferroviaire. Avignon, Aix-en-Provence et Marseille sont les trois villes qui connaissent les croissances les plus marquées par rapport à la moyenne régionale PACA.

#### **La hausse du foncier en PACA : une donnée qu'il faut relativiser**

Un grand nombre de facteurs ont pu jouer sur cette croissance du prix de l'immobilier. Il faut par exemple rappeler que le phénomène en PACA est rencontré depuis les années 2000 dans la majeure partie des régions françaises ; avec des ménages ayant une préférence toujours plus marquée pour la pierre.

### 3.4.1 Une attribution au TGV de la hausse des prix du foncier

Nombre des personnes interrogées rattachent immédiatement la hausse des prix du foncier dans les grandes villes de PACA depuis environ cinq ans au TGV Med. On relève des propos comme :

- « Si un effet est incontestable, c'est bien celui de la hausse du foncier »
- « Il est devenu tout à fait possible pour un parisien de venir acheter un logement pour le Week-end à Marseille »
- « Certains quartiers à la mode de Marseille ou des environs d'Aix-en-Provence ont été pris d'assaut par les nordistes ».
- « De manière concrète, je n'ai pas d'indicateur. Simplement la demande augmente fortement. Par exemple le prix du foncier augmente particulièrement à Marseille et dans les environs ».
- « La LGV a pu jouer le rôle de déclic auprès des populations à haut revenu de la région parisienne. Marseille à 3 h. : cela devient pour les Parisiens un investissement dans l'immobilier à la fois accessible et bon marché. »
- « On peut parler de conquête du centre de Marseille par les Parisiens »

Toutefois la majorité des personnes rencontrées ressent ce lien entre TGV et hausse du prix de l'immobilier sans l'étayer par des éléments comparatifs et illustratifs.

### 3.4.2 Une hausse des prix à relativiser

La hausse du foncier en PACA depuis 1999 et particulièrement dans les grandes villes du sud doit être relativisée :

- La hausse est générale à toute la France (ce qui est différent avec la bulle foncière spéculative de 1989 qui n'avait touché que la région parisienne et PACA)<sup>31</sup> ; à titre indicatif, la ville française dont les prix du foncier ont le plus cru dans la période serait Maubeuge.
- Les prix du foncier dans les centres-villes dans le sud - Marseille, Avignon ou encore Toulon - étaient sous-évalués comparativement à ceux d'autres centres villes de grandes agglomérations françaises.
- Les grandes villes du sud ont profité de l'arrivée du TGV pour lancer des programmes de rénovation urbaine. A Marseille, Avignon ou Toulon la rénovation de certains quartiers<sup>32</sup> peut difficilement être liée à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. Elle a néanmoins un impact sur la hausse des prix.
- Une tendance forte de la région PACA à l'urbanisation. Cette lame de fond a incité à une croissance particulièrement forte des prix du foncier. Le tableau ci dessous présente l'évolution entre 1988 et 1999 des terrains urbanisés. On constate une augmentation générale de près de 70 %.

<sup>31</sup> L'enquête menée par le Journal *Le Monde* du 21-22 mars 2004 montre la hausse similaire que connaît l'ensemble des régions françaises.

<sup>32</sup> Par exemple Euroméditerranée à Marseille. Ou en Avignon, le plan de mise en valeur et de sauvegarde de la ville qui a pu fortement influencer le prix de l'immobilier en centre-ville. Il définit le périmètre de la zone de protection du centre ancien, établit des directives sur l'entretien et la rénovation, et détaille avec précision l'aménagement du domaine public.

### Superficie des zones urbanisées <sup>33</sup>

|                               | PACA    | 13     | 83     | 84     | 6      | 04    | 05    |
|-------------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| <b>Superficie en 1988</b>     | 90 085  | 28 457 | 24 711 | 20 089 | 9 632  | 4 291 | 2 905 |
| <b>% de la surface totale</b> | 3%      | 6%     | 4%     | 5%     | 3%     | 1%    | 1%    |
| <b>Superficie en 1999</b>     | 156 365 | 54 110 | 39 367 | 24 001 | 26 482 | 8 465 | 3 941 |
| <b>% de la surface totale</b> | 5%      | 11%    | 7%     | 6%     | 8%     | 1%    | 1%    |
| <b>% d'évolution</b>          | 74%     | 90%    | 59%    | 19%    | 170%   | 97%   | 35%   |

Les départements les plus touchés sont ceux qui sont les plus concernés par la LGV Méditerranée.

- Les Bouches-du-Rhône étaient en 1988 le département le plus urbanisé de la région PACA. Il garde cette position en 1999.
- Le Vaucluse était en 1988 au quatrième rang pour le taux de superficie urbanisée avec 3% du territoire passe au second rang en 1999.
- Le Var était en 1988 légèrement moins urbanisé que le Vaucluse (4% contre 5%). Par contre en 1999 la tendance s'inverse (7% contre 6%).

#### 3.4.3 Une contribution sans équivoque du TGV à la hausse des prix pour certaines agglomérations

Les données sur les prix de l'immobilier<sup>34</sup> montrent le lien entre l'ouverture de la ligne LGV et la hausse du prix de l'immobilier. Ce lien est particulièrement perceptible pour les trois agglomérations les plus proches des gares de la nouvelle infrastructure ferroviaire, Avignon, Aix-en-Provence et Marseille.

Pour Toulon et Montpellier, deux villes plus éloignées de l'infrastructure de la LGV Méditerranée, on constate une accélération de la croissance des prix du foncier à partir de 2001. On ne peut pas évoquer un éventuel effet d'anticipation sur le TGV. Pour autant, il semble que la LGV Méd ait pu jouer un rôle dans l'augmentation des prix.

Enfin, aucune véritable rupture des prix de l'immobilier entre 2000 et 2001 n'est identifiable sur les marchés immobiliers de Lyon, Nice et de Draguignan.

##### ➤ Des effets sur les prix davantage marqués pour les villes les plus proches de la LGV

Les prix au m<sup>2</sup> des appartements anciens connaissent une augmentation plus forte par rapport à la région PACA pour les agglomérations proches de la LGV. Les prix du foncier au m<sup>2</sup> à Aix, Avignon et Toulon augmentent plus vite que pour la région PACA à partir de 2001 et 2002. En 2003, la hausse supérieure à la moyenne régionale se confirme. Cette hausse relativement plus forte s'inscrit donc dans la durée<sup>35</sup>.

Les indicateurs ne permettent pas de remarquer une éventuelle rupture en 2001 à l'occasion de l'ouverture de la ligne LGV Méd. De la même manière, les villes d'Aix-en-Provence, Avignon et Toulon

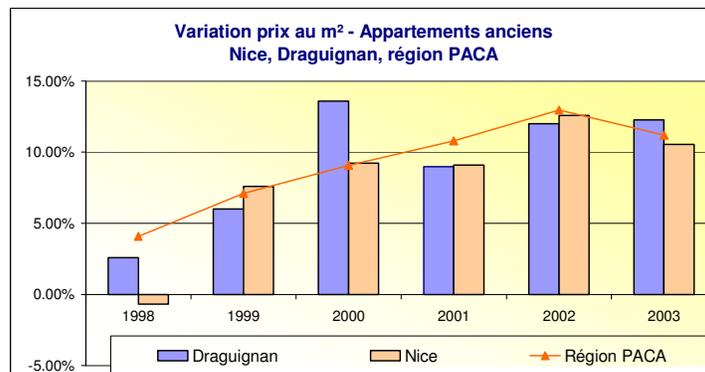
<sup>33</sup> Cette étude a été réalisée par *Géo Méditerranée* en avril 2003. Elle porte sur des comparaisons de l'occupation des sols de la région PACA à partir du croisement de deux documents cartographiques : la carte de l'occupation du sol tirée d'images satellites de 1999-2000 et la base de données CORINE Land Cover réalisée à partir d'images satellites de 1988.

<sup>34</sup> Les données précises utilisées ici figurent sous la forme de tableau dans l'annexe 2.5.

<sup>35</sup> Les indicateurs pour évaluer les variations de la demande et de l'offre sur l'immobilier ont été choisis dans un souci de simplicité, de disponibilité et d'exhaustivité sur l'ensemble des territoires suivis. Ils sont issus de l'institut Perval : assemblage de la majeure partie des informations concernant les transactions immobilières suivies par les Chambres notariales : nombre de transactions, prix au m<sup>2</sup> et typologie des biens vendus.

suivent la hausse générale des prix immobiliers de la région PACA entre 1998 et 1999. Il est donc difficile d'extraire un effet possible d'anticipation des villes nouvellement desservies par la LGV Méd.

➤ **Une augmentation moins rapide pour les villes plus éloignées de la nouvelle infrastructure**



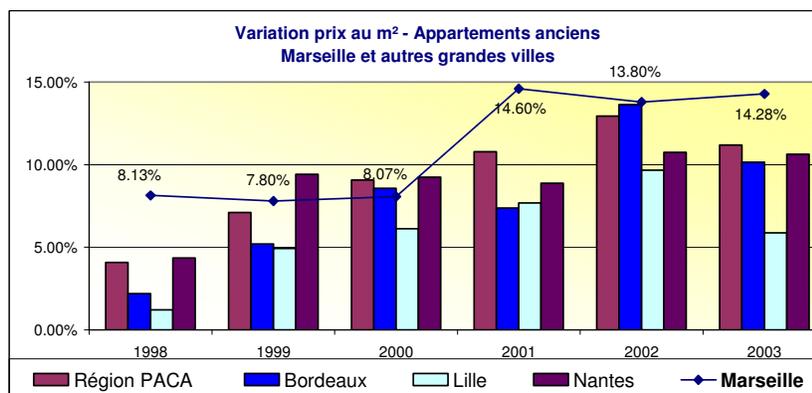
L'augmentation est moins soutenue pour les villes de la région PACA plus éloignées de la LGV Méd. Pour les villes de Draguignan et de Nice, la corrélation entre l'augmentation du prix des appartements et l'ouverture de la ligne LGV Méd ne peut être clairement établie. Draguignan connaît certes une progression du coût au m<sup>2</sup> plus forte que la moyenne régionale en 2000, mais en conclure un effet de l'anticipation de l'ouverture de la ligne GV serait difficile car il ne se confirme pas par la suite.

**3.4.4 Dès 1998, une hausse plus forte à Marseille que dans les villes comparables**

La hausse des prix des appartements anciens à Marseille connaît dès 1998 une croissance comparativement plus élevée que celle d'autres grandes villes françaises comme Bordeaux, Lille et Nantes. La hausse est en moyenne de 8 % avant 2001, pour 2 à 4% pour les autres villes. Seule l'année 2000 voit Marseille dans la norme.

Le différentiel se confirme et même se creuse parfois après 2001. Aujourd'hui le prix moyen du m<sup>2</sup> ancien à Marseille est de 1530 € à comparer avec Lyon (1 638 €), Bordeaux (1 329 €), Nantes (1 510), Lille (1 385 €), et Nice (2 040 €).

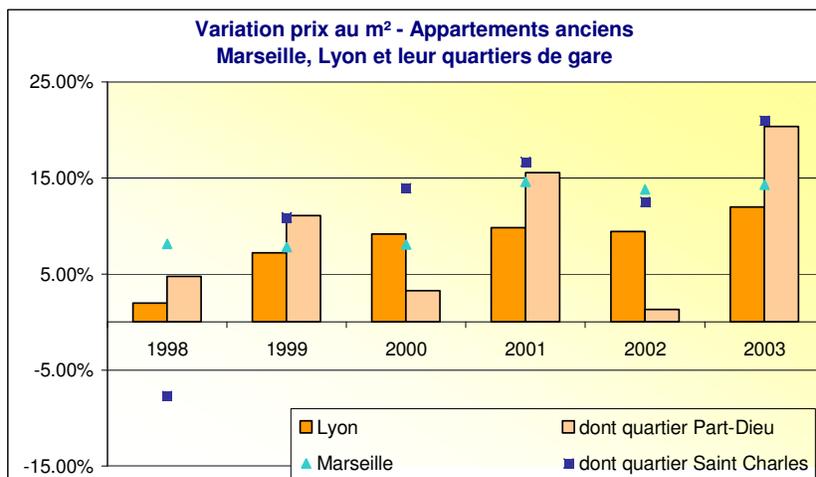
La hausse entre 1997 et 2003 a été de 88% pour l'agglomération marseillaise à comparer aux autres grandes métropoles françaises : Lyon 61%, Bordeaux de 57 %, Nantes de 66 %, Lille de 41 %, Montpellier, Nice 58 %.



Il est difficile d'attribuer la part que ce différentiel de hausse doit au TGV ou à d'autres causes, l'amélioration de l'image ; mais au total on peut sans doute attribuer directement ou indirectement au TGV une part du différentiel.

### 3.4.5 Une hausse plus forte dans les quartiers des gares que dans le reste des agglomérations

Les quartiers à proximité des gares de Marseille et de Lyon connaissent depuis 2000 des hausses plus marquées que l'ensemble de la ville. Les demandes de logements dans ces quartiers ont connu des hausses substantielles. La hausse la plus flagrante concerne le quartier St Charles. Le prix au m<sup>2</sup> des appartements anciens augmente de près de 14% puis de 17 % entre 1999 et 2001 contre 8%, 15% % en 1999 et 14.6 % en 2001. Il apparaît qu'un changement spécifique a eu lieu pendant cette période. L'ouverture de la ligne LGV Méd – dans le cadre de l'opération Euroméditerranée, dont les acteurs locaux s'accordent à dire que l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire fut un déclencheur - a joué un rôle dans la revalorisation de ce quartier.



La comparaison des données sur le volume des transactions laisse apparaître une hausse du volume en 2000, qui serait due à une hausse de la demande. Cette hausse peut signifier également que les acheteurs ont parié sur une hausse du marché comme conséquence de l'arrivée de la LGV. En revanche le marché de l'immobilier du neuf connaît peu de fluctuations. Il ne semble pas que les entrepreneurs ou les particuliers aient été encouragés à investir dans la construction de nouveaux logements.

### 3.5 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE – EMPLOI

#### Indicateurs choisis pour Territoires suivis en particulier :

##### les données statistiques :

- Solde net arrivées entreprises,
- Nombre d'entreprises selon nombre de salariés,
- Nombre de créations d'entreprises,
- Taux de chômage et taux de chômage longue durée,
- Effectifs salariés,
- Nombre de salariés dans les activités d'Etudes, Conseil et Assistance.

##### Sources :

- INSEE
- UNEDIC
- DRTEFP PACA

##### Années de suivi :

1996 – 2003



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 Med 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. Si elle a accéléré l'implantation d'entreprises, c'est parce que beaucoup de conditions étaient déjà réunies pour les attirer. Ce sont les territoires qui étaient déjà attractifs pour les entreprises qui le sont devenus encore plus comme Marseille et Aix-en-Provence.

**A elle seule et sans mesures d'accompagnement, la LGV Med n'a pas suffi à dynamiser significativement l'économie.**

### 3.5.1 Rappel : une conjoncture économique régionale étroitement dépendante de la conjoncture nationale

L'économie de la région PACA, comme celle des autres régions françaises, dépend naturellement de la conjoncture nationale et internationale. Par conséquent, les données reflètent une croissance à partir de 1998- 1999, notamment dans le secteur des hautes technologies, et un ralentissement à partir de 2001. Il a donc fallu tenir particulièrement compte de ce correcteur en comparant systématiquement les données analysées sur les territoires avec la France hors Ile de France et Corse ainsi qu'avec la région ou encore avec d'autres territoires similaires en taille de population.

### 3.5.2 Des attentes de la LGV et un état de préparation des territoires très divers

Selon un interlocuteur, il semble qu'il n'y ait pas eu de « véritables anticipations à l'arrivée du TGV », le TGV n'étant pas considéré à lui seul comme un élément moteur de développement économique. Cependant, un autre interlocuteur estime au contraire que le projet a été « immédiatement perçu comme un facteur de développement économique », notamment par les CCI et les collectivités locales.

Les interlocuteurs ne partagent donc pas le même avis sur les anticipations des acteurs ni même sur les retombées économiques de la ligne. Pour certains, « Le TGV n'a pas apporté de richesse. » et « Le TGV a moins d'impact sur le développement économique que les autoroutes car le transport de marchandises se fait par la route. ». Pour d'autres, l'impact du TGV sur le développement économique ne fait que commencer et même s'il est étroitement lié à tout un ensemble de facteurs, le service à grande vitesse a joué le rôle d'un « accélérateur de développement », voire même de déclencheur : une partie non négligeable des 2.000 emplois créés en 2003 sur les 17.000 m2 d'Euromed pourrait être directement liés au TGV. La proximité de la gare St Charles, située à moins de 10 minutes à pied du quartier des affaires de Marseille tend à prouver ce lien de causalité.

### 3.5.3 Des effets sur le développement économique concentrés sur certains secteurs

Les secteurs de la construction, de l'immobilier et des activités à haute valeur ajoutée ont certainement profité du TGV qui a joué comme l'un facteur de l'attractivité des territoires concernés.

#### ➤ Des impacts bénéfiques pour les entreprises locales du BTP durant les travaux

Dès son annonce, le projet de LGV a été perçu comme un énorme chantier, qui devait créer des emplois pendant quatre à cinq ans des travaux,. Le projet a été bénéfique pour les entreprises de travaux publics ainsi que pour les bureaux d'études. Lanfranco Senn et Roberto Zucchetti – Professeurs au Centre pour l'Economie, le Transport et le Tourisme Régionaux de l'Université Bocconi de Milan le confirment<sup>36</sup>. Ils ont en effet montré et quantifié les impacts économiques locaux en terme de croissance et d'emploi précisément dans sa phase de réalisation. Selon M. Guy Claverie de l'Observatoire LGV Méditerranée<sup>37</sup>, il y a eu des retombées locales en matière d'emplois, grâce notamment à la formation de personnel qualifié par les ANPE locales avant l'arrivée des entreprises de travaux. Mais ce sont surtout les constructions et les réaménagements de gares qui ont permis aux entreprises locales de profiter du projet, plutôt que la construction de l'infrastructure proprement dite, qui a été confiée à des entreprises nationales.

<sup>36</sup> « Conséquences économiques probables de la LGV entre Milan et Naples », article dans Rail International, octobre 1998

<sup>37</sup> Ancien responsable des études d'impact environnemental de la LGV Méditerranée

➤ **Le secteur de l'immobilier, grand gagnant**

Tous les interlocuteurs indiquent que ce secteur a beaucoup profité de la ligne à grande vitesse. La partie du rapport spécifiquement consacrée au foncier donne une bonne idée de la hausse des prix. Néanmoins, aucun des interlocuteurs ne précise quelles entreprises auraient profité de cette hausse.

➤ **Les activités à haute valeur ajoutée, déjà dynamiques, ont pu continuer leur croissance**

Un interlocuteur estime ainsi que le TGV, en facilitant le déplacement des personnes, a permis d'attirer les professions libérales et a favorisé la création de petites entreprises notamment dans le domaine des nouvelles technologies.

Il semble aussi que la LGV Med ait pu être un facteur, parmi d'autres, de l'augmentation d'emplois dans le secteur d'activité des « Etudes, Conseils et Assistance », premier secteur concerné par une ligne à grande vitesse selon l'analyse bibliographique.

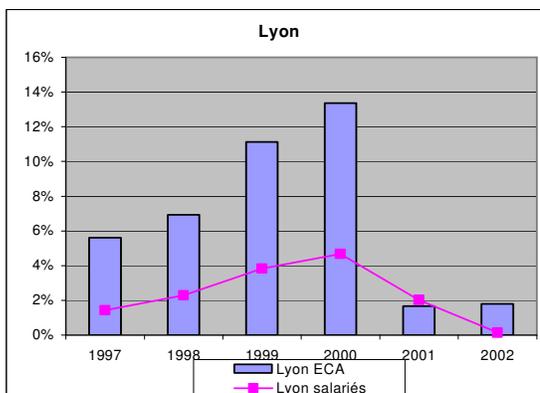
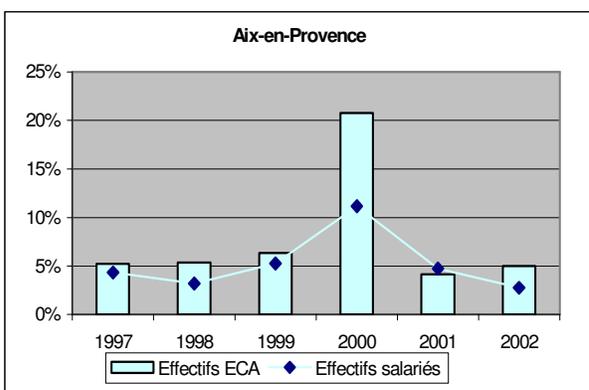
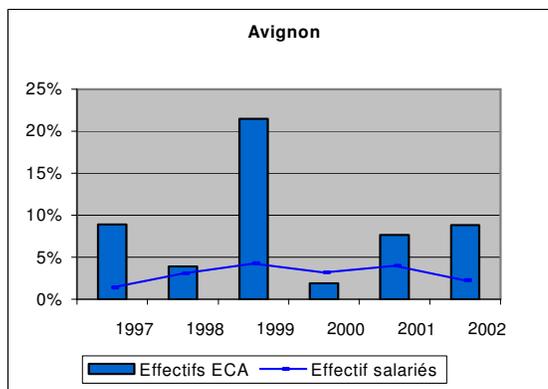
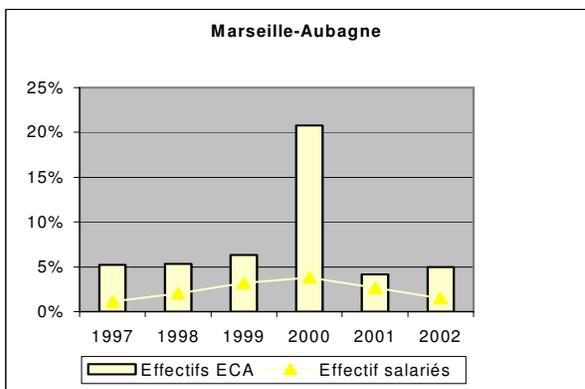
Certes, on ne remarque pas en général dans les années 2001-2002 une tendance importante à la hausse du nombre de salariés « ECA », que les territoires étudiés soient desservis par la LGV ou non.

|  | 1996  | 1997  | 1998  | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   |
|--|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| <b>EMPLOI DES ECA (salariés UNEDIC) codes 71 à 74 NAF 60</b> |       |       |       |        |        |        |        |
| <b>Aix-en-Provence</b>                                       | 14265 | 15012 | 15813 | 16815  | 20309  | 21152  | 22207  |
| <b>Aix évolution en pourcent</b>                             |       | 5%    | 5%    | 6%     | 21%    | 4%     | 5%     |
| <b>Arlès</b>   | 1794  | 2946  | 3316  | 3711   | 3190   | 1988   | 2385   |
|  |       | 64%   | 13%   | 12%    | -14%   | -38%   | 20%    |
| <b>Avignon</b>   | 6928  | 7545  | 7839  | 9523   | 9706   | 10448  | 11371  |
|  |       | 9%    | 4%    | 21%    | 2%     | 8%     | 9%     |
| <b>Draguignan</b>  | 698   | 1129  | 1284  | 1528   | 1435   | 1419   | 1588   |
|  |       | 62%   | 14%   | 19%    | -6%    | -1%    | 12%    |
| <b>Lyon</b>  | 84463 | 89207 | 95382 | 105993 | 120167 | 122173 | 124369 |
|  |       | 6%    | 7%    | 11%    | 13%    | 2%     | 2%     |
| <b>Manosque</b>  | 1005  | 1148  | 1129  | 1406   | 1477   | 1484   | 1654   |
|  |       | 14%   | -2%   | 25%    | 5%     | 0%     | 11%    |
| <b>Marseille Aubagne</b>                                     | 32300 | 33930 | 36067 | 39104  | 40859  | 42913  | 45116  |
|  |       | 5%    | 6%    | 8%     | 4%     | 5%     | 5%     |
| <b>Nice</b>  | 17517 | 19275 | 20315 | 21313  | 22233  | 24169  | 25379  |
|  |       | 10%   | 5%    | 5%     | 4%     | 9%     | 5%     |
| <b>Toulon</b>  | 12111 | 12722 | 12877 | 13225  | 14138  | 14312  | 15208  |
|  |       | 5%    | 1%    | 3%     | 7%     | 1%     | 6%     |

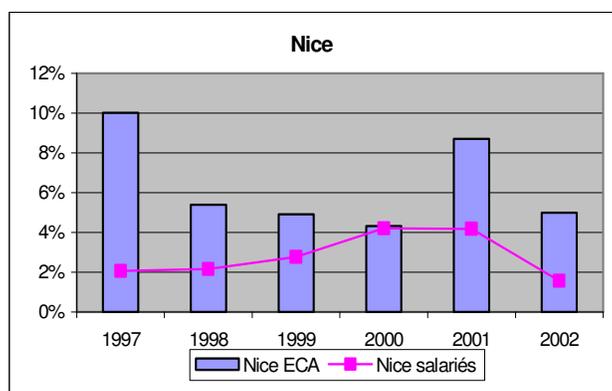
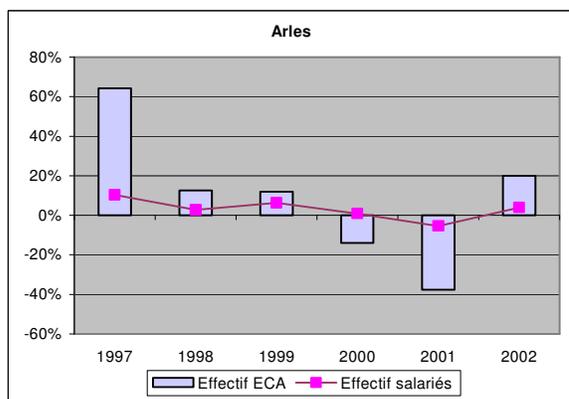
Les évolutions constatées entre 2000 et 2002 par rapport aux années précédentes ne permettent pas de conclure à une influence décisive à court terme de la ligne grande vitesse Méditerranée sur les emplois ECA .

La comparaison de la croissance des ECA avec la croissance des effectifs salariés en général apporte des précisions.

Dans les zones d'emploi desservies par la LGV, la croissance des effectifs « ECA » est plus forte que celle des effectifs salariés dans leur globalité. Le différentiel observé en 2001- 2002 ne permet pas de dire que la LGV aurait favorisé l'emploi de plus de salariés dans les activités « ECA ».



Dans les zones d'emploi non desservies par la LGV, la situation est plus contrastée en 2001. Si Nice voit une croissance supérieure des effectifs « ECA » par rapport aux effectifs globaux, ce n'est pas le cas de Manosque (pas de différentiel) ni celui d'Arles et de Toulon (où le différentiel est négatif). Pour 2002 cependant, les 4 territoires concernés voient une croissance supérieure des salariés « ECA » par rapport aux effectifs globaux. Comme pour les territoires desservis par la LGV, une forte croissance des ECA est observée lors d'années antérieures à la mise en service de la LGV (en 1997 et 2000 pour Toulon, en 1999 pour Manosque, 1997 pour Arles et Nice). Par conséquent, les hausses observées en 2001 et surtout 2002 ne peuvent pas non plus être attribuées à un « effet TGV » spécifique mais plutôt à un effet de revalorisation globale de la région.



Ces données conduisent ainsi à trois suggestions :

- à 3 ans à peine de la mise en service de la ligne, il est difficile de donner une interprétation tout à fait juste des effets potentiels du service grande vitesse sur ces activités-là. Ces effets sont sans doute plus sensibles à long terme qu'à très court terme.
- la baisse relativement importante du nombre de salariés « ECA » à Arles en 2001 (baisse de 38%) comparée à la stabilité moyenne des autres territoires peut faire penser que le fait qu'Arles ne soit pas desservi par le TGV alors qu'elle l'était par le train grande ligne a peut-être joué en sa défaveur. Cependant, les autres territoires non desservis par la LGV n'offrent pas des tendances similaires à la baisse. Par conséquent, on ne peut pas en conclure que le défaut de LGV nuise à l'implantation de ce type d'activités.
- Parmi les territoires desservis par la nouvelle Ligne à grande vitesse, seule la zone d'emploi d'Avignon a vu augmenter à partir de 2001 de façon significative le nombre de salariés « ECA ». Pour Aix-en-Provence comme pour Lyon, la hausse importante se situe en 2000 voire 1999. Enfin, pour Marseille, la hausse est régulière depuis 1997. Comme des territoires non desservis directement par la LGV ont pu voir également ce nombre augmenter (comme Nice en 2001), on peut dire qu'il s'agit d'une tendance de fond liée à la revalorisation globale de la région PACA à laquelle le TGV participe mais dont il n'est pas le seul facteur.

### 3.5.4 L'implantation d'entreprises : un facteur parmi d'autres

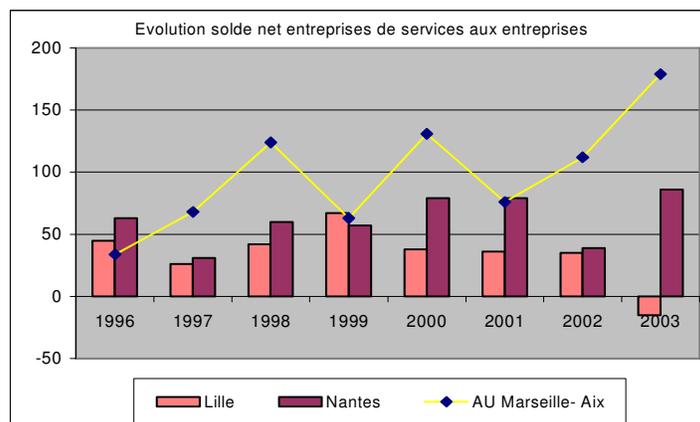
#### ➤ Effet sur les créations d'entreprises de service

Le TGV est considéré par les acteurs comme un outil de promotion économique indéniable. La grande vitesse ferroviaire devrait attirer des entreprises dans les territoires concernés.

L'examen de l'évolution du solde net<sup>38</sup> d'arrivées d'entreprises de services aux entreprises montre qu'il y a bien eu une augmentation des implantations d'entreprises de ce secteur d'activité dans les métropoles concernées par la LGV. En 1999, 2000 et 2001 puis à nouveau en 2003, à Aix-en-Provence notamment. A Marseille, on observe également une hausse sensible mais seulement en 2001. L'agglomération urbaine d'Aix-Marseille dans son ensemble apparaît particulièrement attractive

<sup>38</sup> Nombre d'entreprises arrivées moins le nombre d'entreprises parties.

pour ce type d'entreprises depuis 2001 puisque le solde d'arrivées nettes d'entreprises progresse chaque année d'au moins 40%, ce qui contraste avec la situation à Nantes, Lille ou Bordeaux, voire Lyon, sur la même période ainsi qu'avec la situation en région PACA en général. Le différentiel s'accroît même entre 2002 et 2003.



Néanmoins, si ces villes spécifiquement concernées par la LGV que sont Marseille et Aix-en-Provence sont clairement devenues attractives pour les entreprises de services aux entreprises, sans doute faut-il nuancer la part de la LGV dans cette évolution. En effet, comme le montre l'exemple d'Avignon, ville desservie par la LGV, dont le solde net d'arrivées de ces entreprises se dégrade depuis 2001 sans discontinuer (pour exemple, 14 entreprises en moins entre 2003 et 2004), la ligne à grande vitesse ne suffit pas à elle seule pour les attirer, ce que confirment les entretiens.

#### ➤ Effet sur la localisation d'entreprises

**L'effet de la LGV dans l'attraction des investissements est différemment interprété selon les interlocuteurs**

##### Argument positif

Selon certains responsables, le fait que la TGV ait « ramené Marseille dans le rang des grandes métropoles » aurait permis à divers investisseurs importants, notamment des fonds de pension allemands et anglo-américains de prendre la décision d'y investir, notamment dans le domaine immobilier. Le TGV constituerait un paramètre fondamental du choix des entreprises dont beaucoup sont encore très liées à leur siège parisien. Ainsi, dans l'argumentaire présenté aux candidats à une implantation dans Euroméditerranée, « Il est clair que c'est le TGV qui marche le mieux ».

Certains notent des délocalisations d'entreprises parisiennes en Avignon ou à Marseille, phénomène qui n'avait pas eu lieu de façon remarquable avant l'arrivée du TGV. 1300 emplois auraient ainsi été délocalisés sur le périmètre Euromed, grâce au TGV (banques, service public...). Des sociétés étrangères ont également délocalisé leur siège France de la région parisienne à Aix-en-Provence comme Giant (Pays-Bas), Games Work Shop (Grande-Bretagne), Micros Fidelio (Etats-Unis) ou encore Lumson (Italie). Les directions grand-sud des entreprises ont pu se délocaliser de Lyon vers Aix ou Marseille pour se rapprocher des secteurs qui les concernaient tout en restant suffisamment

proches en termes de temps de parcours, des centres de décision. Un interlocuteur évoque ainsi les directions Sud des entreprises Carrefour France ou encore Mac Donald France. Par ailleurs, la nouvelle infrastructure a joué le rôle d'un puissant accélérateur: de nombreuses implantations de petites entreprises liées aux nouvelles technologies auraient été observées à Aix-en-Provence<sup>39</sup>. Ce surplus d'implantation d'entreprises observé en pays d'Aix au cours des années 2000 à 2002 correspond également à une période de croissance économique au niveau national. On peut ainsi supposer que Aix a bénéficié d'un effet TGV qui a amplifié ses atouts intrinsèques.

### **Argument insuffisant**

Certains sont plus prudents sur l'impact du TGV sur les investissements internationaux. Dans la compétition pour attirer des investissements internationaux en France, il apparaît qu'il n'y a pas d'utilisation particulière de l'argument du TGV. Celui-ci est un facteur cité mais il ne fait pas partie de l'argumentation principale de la promotion des territoires, au contraire d'une desserte aérienne par exemple.

Tout d'abord, peu d'entreprises choisissent de s'implanter à quelques kilomètres des gares même si on en a quelques exemples comme International Paper, à proximité de la gare de Valence. Par conséquent, le service LGV n'a pas eu d'effet marquant sur la hausse éventuelle du nombre d'implantations d'entreprises en PACA. « *Les entreprises décident rarement de se délocaliser pour des raisons de proximité avec une infrastructure ferroviaire* ». « *Aucune entreprise internationale ne précise qu'elle souhaite se localiser à tout prix à moins de 5 minutes d'une Gare TGV* » alors que, pour une demande sur quatre, la proximité d'un aéroport international est une condition nécessaire. Cette réflexion confirme une enquête de 1996<sup>40</sup> relative aux critères principaux de localisation des fonctions stratégiques. Seules 4,7 % des personnes interrogées désignaient la « proximité d'une gare » comme un critère important de cette localisation.

#### ➤ **Le TGV semble un atout parmi d'autres pour la localisation des entreprises**

L'infrastructure TGV est donc un élément parmi d'autres pour la localisation des entreprises. Ainsi, Telecom Italia a récemment choisi de s'installer à Marseille, faisant valoir un certain nombre d'arguments en faveur de cette implantation, dont le TGV, mais il y en a beaucoup d'autres. Celui-ci forme un tout avec le coût et la qualité de la main d'œuvre ou encore l'image de la région. Pour le projet ITER à Cadarache, le TGV est présenté comme un atout mais pas comme un argument fort. Le TGV est également seulement l'une des raisons parmi d'autres pour lesquelles Marseille est devenue la métropole attractive du sud. D'autres facteurs majeurs ont joué dont certaines infrastructures : l'héliotropisme, Euroméditerranée, un nœud Telecom, le premier port maritime de France.

#### ➤ **Délocalisations des salariés et chefs d'entreprises**

Enfin, la localisation du siège de la société a pu ne pas changer alors que des salariés ou le chef d'entreprise utilisent le TGV pour se loger en Provence et travailler à Lyon voire à Paris. Il semble que des chefs d'entreprise se soient installés à proximité de Valence ou Montélimar et se rendent régulièrement au siège de leur entreprise à Lyon. Mais aucune donnée statistique n'existe pour vérifier ce point.

---

<sup>39</sup> Aucune précision n'a pu être obtenue sur ce point

40 Annales des Ponts et Chaussées – n° 89 « Gare et Urbanisation », J. OLLIVRO, avril 1999

### 3.5.5 Modification de la stratégie commerciale des entreprises

Les interlocuteurs soulignent, conformément à ce que l'analyse bibliographique avait suggéré, que les stratégies commerciales des entreprises ont pu évoluer. Le TGV a ainsi modifié les stratégies commerciales notamment en contribuant à la mise en place des forces de vente isolées du reste de l'entreprise et en spécialisant les marchés.

### 3.5.6 Une activité nouvelle pour les secteurs d'activités directement dépendantes du trafic

Les secteurs d'activités dépendant directement du trafic ressentent de manière immédiate l'arrivée du TGV. Les cafés, restaurants, hôtels, agences de voyages, loueurs de voitures à proximité des gares de la LGV ont probablement ressenti un effet de l'ouverture de la ligne. Ce ressenti est difficilement quantifiable car les données pour le mesurer sont encore peu disponibles ou sont jugées confidentielles (les loueurs de voiture ne communiquent par exemple pas leurs évolutions d'activité). Il est néanmoins possible à travers des articles de journaux d'identifier une certaine satisfaction. « *Le TGV, c'est fabuleux* », explique ainsi Christine Pinney, directrice de l'hôtel d'Angleterre pour une enquête de L'Express. Avec une croissance de 15%, le directeur du Métropole, accueille, depuis le mois de mai, une clientèle en plein essor : des vacanciers qui descendent de Paris pour des séjours de deux à trois jours.

Ce point doit être mis en relation avec le chapitre sur le tourisme.

### 3.5.7 Une absence d'effets manifestes sur la création d'entreprises

La présence du service grande vitesse pourrait induire une augmentation de la création d'entreprises dans les territoires proches de la gare. A Avignon, on souligne ainsi des projets de création même si « *les créateurs d'entreprises devraient également bénéficier de l'effet TGV mais l'effet ne s'est pas encore mis en route à l'heure actuelle* ».

En effet pour le moment, dans les trois secteurs où l'installation du service grande vitesse devrait avoir eu une incidence selon les acteurs économiques, le taux de création d'entreprises n'est pas particulier par rapport au reste de la France.

Dans le secteur de la construction, le rythme de la création d'entreprises dans les départements concernés suit de façon générale celui de la France même si on observe un certain décalage entre 2000 et 2001 pour la région PACA par rapport à la région Rhône- Alpes et à la France. En effet, les 4 départements concernés ont un rythme supérieur en 2001 par rapport au reste de la France et 2 départements (le Vaucluse et les Bouches du Rhône) qui avaient un rythme de croissance en ce domaine inférieur à celui de la France en 2000 le rattrapent en 2001.

|            | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| France     | 13009 | 12232 | 12570 | 13499 | 16359 | 16160 | 15590 | 17992 |
|            |       | -6%   | 3%    | 7%    | 21%   | -1%   | -4%   | 15%   |
| PACA       | 2726  | 2636  | 2412  | 2693  | 3151  | 3548  | 3486  | 4027  |
|            |       | -3%   | -8%   | 12%   | 17%   | 13%   | -2%   | 16%   |
| Rh Alpes   | 2136  | 2030  | 2039  | 2188  | 2661  | 2611  | 2722  | 3005  |
|            |       | -5%   | 0%    | 7%    | 22%   | -2%   | 4%    | 10%   |
| Bches du R | 978   | 930   | 803   | 903   | 979   | 1117  | 1109  | 1287  |
|            |       | -5%   | -14%  | 12%   | 8%    | 14%   | -1%   | 16%   |
| Alpes mar  | 695   | 694   | 673   | 732   | 880   | 1003  | 992   | 1139  |
|            |       | 0%    | -3%   | 9%    | 20%   | 14%   | -1%   | 15%   |
| Var        | 605   | 600   | 537   | 611   | 758   | 846   | 827   | 935   |
|            |       | -1%   | -11%  | 14%   | 24%   | 12%   | -2%   | 13%   |
| Vaucluse   | 306   | 294   | 289   | 332   | 354   | 418   | 393   | 472   |
|            |       | -4%   | -2%   | 15%   | 7%    | 18%   | -6%   | 20%   |

Dans le secteur touristique (hôtels et restaurants), les créations augmentent sensiblement par rapport à la France, la région et d'autres villes comparables en 2000 à Marseille, en 2000 et 2001 à Avignon. Aix-en-Provence et Nice au contraire voient leur taux de créations d'entreprises dans ce domaine baisser dans les mêmes proportions que la France ou la région PACA. Cependant, ces évolutions sont sans doute peu significatives étant donné que entre 1997 et 2003, les taux de créations d'hôtels et de restaurants dans les villes d'Avignon et dans une moindre mesure de Marseille et d'Aix-en-Provence alternent entre baisse et hausse brutale. Par conséquent, l'offre touristique n'a pas réagi particulièrement à la nouvelle desserte TGV.

|                 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| France          | 4612 | 4239 | 4240 | 4351 | 4339 | 4350 | 4959 | 5687 |
|                 |      | -8%  | 0%   | 3%   | 0%   | 0%   | 14%  | 15%  |
| PACA            | 1209 | 1021 | 992  | 1065 | 1043 | 1058 | 1214 | 1268 |
|                 |      | -16% | -3%  | 7%   | -2%  | 1%   | 15%  | 4%   |
| Rh Alpes        | 821  | 737  | 755  | 716  | 738  | 775  | 916  | 992  |
|                 |      | -10% | 2%   | -5%  | 3%   | 5%   | 18%  | 8%   |
| Marseille-Aix   | 180  | 96   | 81   | 108  | 82   | 82   | 87   | 82   |
|                 |      | -47% | -16% | 33%  | -24% | 0%   | 6%   | -6%  |
| Lille           | 70   | 81   | 83   | 101  | 90   | 83   | 104  | 106  |
|                 |      | 16%  | 2%   | 22%  | -11% | -8%  | 25%  | 2%   |
| Nice            | 88   | 93   | 95   | 131  | 99   | 108  | 114  | 124  |
|                 |      | 6%   | 2%   | 38%  | -24% | 9%   | 6%   | 9%   |
| Bordeaux        | 56   | 36   | 37   | 47   | 48   | 58   | 55   | 53   |
|                 |      | -36% | 3%   | 27%  | 2%   | 21%  | -5%  | -4%  |
| Avignon         | 21   | 25   | 20   | 7    | 11   | 15   | 16   | 15   |
|                 |      | 19%  | -20% | -65% | 57%  | 36%  | 7%   | -6%  |
| Marseille       | 127  | 94   | 109  | 93   | 120  | 109  | 144  | 162  |
|                 |      | -26% | 16%  | -15% | 29%  | -9%  | 32%  | 13%  |
| Aix-en-Provence | 115  | 44   | 31   | 38   | 24   | 23   | 29   | 23   |
|                 |      | -62% | -30% | 23%  | -37% | -4%  | 26%  | -21% |

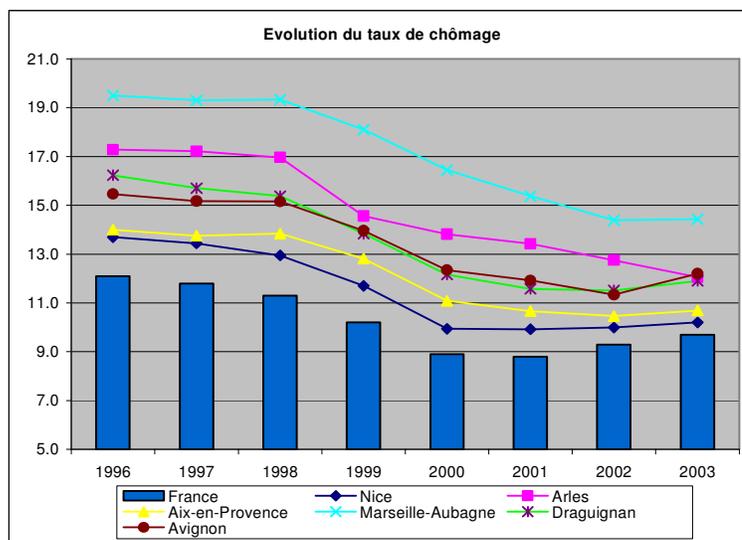
Dans le secteur des services aux entreprises (voir tableau page suivante), le rythme de création d'entreprises est en croissance importante par rapport à la période précédente<sup>41</sup>. A Toulon et Nice, la croissance du nombre de créations d'entreprises est supérieure à la croissance constatée en PACA depuis 2001 et 2002 surtout. A Aix-en-Provence, la hausse a été particulièrement forte pendant le boom des nouvelles technologies en 1999 puis elle a baissé. Ce type d'évolution a été constaté également à Nantes et à Lille à partir de 2000. Néanmoins, la baisse a été moins forte à Aix-en-Provence en 2001 qu'à Lille ou Nantes, ce que l'on pourrait attribuer à un « effet TGV » qui aurait amorti la chute de créations. Quant à Lyon et Marseille, les créations d'entreprises dans le secteur des services aux entreprises augmentent sensiblement depuis 2000 et surtout 2001, tout comme à Nice et dans une moindre mesure à Aix-en-Provence, à un rythme supérieur au rythme de la région PACA. Les villes concernées sont donc des villes particulièrement dynamiques en région PACA mais dans une mesure qui reste comparable à celle de Nantes ou de Lille.

<sup>41</sup> Il faut cependant noter qu'en période de chômage élevé, on remarque souvent une hausse importante de créations d'entreprises ; lancées par des demandeurs d'emploi.

|                  | 1996 | 1997   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2002 |
|------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|
| PACA             | 2684 | 2633   | 2681   | 2610   | 2958   | 3200   | 3203   | 3499   |      |
|                  |      | -1.9%  | 1.8%   | -2.6%  | 13.3%  | 8.2%   | 0.1%   | 9.2%   |      |
| Nice             | 619  | 634    | 597    | 675    | 690    | 718    | 752    | 850    |      |
|                  |      | 2.4%   | -5.8%  | 13.1%  | 2.2%   | 4.1%   | 4.7%   | 13.0%  |      |
| Alpes mar        | 760  | 836    | 838    | 781    | 951    | 1059   | 1009   | 1074   |      |
|                  |      | 10.0%  | 0.2%   | -6.8%  | 21.8%  | 11.4%  | -4.7%  | 6.4%   |      |
| Lyon             | 506  | 508    | 514    | 495    | 554    | 570    | 628    | 714    |      |
|                  |      | 0.4%   | 1.2%   | -3.7%  | 11.9%  | 2.9%   | 10.2%  | 13.7%  |      |
| Toulon           | 293  | 310    | 299    | 307    | 292    | 342    | 334    | 352    |      |
|                  |      | 5.8%   | -3.5%  | 2.7%   | -4.9%  | 17.1%  | -2.3%  | 5.4%   |      |
| Var              | 477  | 420    | 458    | 449    | 479    | 513    | 539    | 561    |      |
|                  |      | -11.9% | 9.0%   | -2.0%  | 6.7%   | 7.1%   | 5.1%   | 4.1%   |      |
| Avignon          | 111  | 104    | 98     | 97     | 111    | 120    | 127    | 110    |      |
|                  |      | -6.3%  | -5.8%  | -1.0%  | 14.4%  | 8.1%   | 5.8%   | -13.4% |      |
| Vaucluse         | 235  | 225    | 227    | 237    | 262    | 255    | 275    | 302    |      |
|                  |      | -4.3%  | 0.9%   | 4.4%   | 10.5%  | -2.7%  | 7.8%   | 9.8%   |      |
| Arles            | 14   | 11     | 10     | 15     | 16     | 19     | 13     | 18     |      |
|                  |      | -21.4% | -9.1%  | 50.0%  | 6.7%   | 18.8%  | -31.6% | 38.5%  |      |
| Draguignan       | 23   | 21     | 11     | 17     | 12     | 8      | 9      | 23     |      |
|                  |      | -8.7%  | -47.6% | 54.5%  | -29.4% | -33.3% | 12.5%  | 155.6% |      |
| Marseille        | 562  | 506    | 540    | 545    | 569    | 607    | 603    | 713    |      |
|                  |      | -10.0% | 6.7%   | 0.9%   | 4.4%   | 6.7%   | -0.7%  | 18.2%  |      |
| Aix-en-Provence  | 178  | 151    | 153    | 133    | 177    | 190    | 199    | 213    |      |
|                  |      | -15.2% | 1.3%   | -13.1% | 33.1%  | 7.3%   | 4.7%   | 7.0%   |      |
| Bouches du Rhône | 1125 | 1072   | 1080   | 1061   | 1166   | 1255   | 1283   | 1445   |      |
|                  |      | -4.7%  | 0.7%   | -1.8%  | 9.9%   | 7.6%   | 2.2%   | 12.6%  |      |
| Lille            | 517  | 482    | 539    | 541    | 547    | 600    | 547    | 630    |      |
|                  |      | -6.8%  | 11.8%  | 0.4%   | 1.1%   | 9.7%   | -8.8%  | 15.2%  |      |
| Bordeaux         | 349  | 321    | 384    | 367    | 429    | 411    | 439    | 501    |      |
|                  |      | -8.0%  | 19.6%  | -4.4%  | 16.9%  | -4.2%  | 6.8%   | 14.1%  |      |
| Nantes           | 429  | 489    | 492    | 447    | 485    | 592    | 531    | 571    |      |
|                  |      | 14.0%  | 0.6%   | -9.1%  | 8.5%   | 22.1%  | -10.3% | 7.5%   |      |

Le TGV ne semble pas un facteur explicatif spécifique des évolutions constatées dans ce domaine même s'il a pu être l'un des facteurs de ces évolutions.

### 3.5.8 Un taux de chômage peu affecté



De manière générale, on remarque entre 1997 et 2000 que le chômage a baissé dans les mêmes proportions que le taux de chômage français pour les 7 territoires. Entre 2000 et 2003, la tendance n'est plus la même que la moyenne française. Alors que le taux de chômage en France stagne puis augmente dès 2001, les 7 territoires connaissent encore une baisse de leur taux jusqu'en 2002 pour la plupart. En 2003, le chômage remonte en général fortement. On pourrait en conclure au premier abord que l'arrivée du TGV en 2001 aurait endigué la hausse du chômage enregistrée par ailleurs en France.

Cependant, la baisse du chômage qu'on observe n'est pas durable puisque la hausse du chômage reprend dans les mêmes proportions que la moyenne française dès 2003. Par ailleurs, l'examen des tendances dans les villes avec LGV et les villes sans montre qu'il est difficile d'attribuer à une ligne à grande vitesse un rôle dans la baisse du chômage. Ainsi, des villes non directement desservies par la LGV Med comme Arles, Draguignan ou Toulon ont un taux de chômage qui continue à baisser en 2001- 2002 de la même façon que les territoires desservis par la LGV. De plus, alors que ces derniers voient leur chômage augmenter parfois considérablement en 2003 (comme Avignon qui dépasse de plusieurs points la moyenne nationale), le taux de chômage poursuit sa baisse dans des territoires non desservis comme Arles ou Toulon.

### **3.5.9 Le rôle essentiel des mesures d'accompagnement**

➤ **Tous les interlocuteurs soulignent le rôle joué par les mesures d'accompagnement dans l'impact économique du service à grande vitesse.**

A Marseille, cela est particulièrement flagrant. L'opération Euroméditerranée a été construite autour de la LGV. Sans cette dimension, l'opération aurait été différente. Or l'opération Euroméditerranée a une dimension de développement économique fondamentale puisqu'il s'agit de créer sur le site 20 000 emplois. L'objectif est aussi qualitatif puisqu'il s'agit d'attirer des activités à haute valeur ajoutée. A Avignon également, 350 ha ont été réservés autour de la gare TGV pour le développement d'un pôle économique : « *Aujourd'hui, des hôtels s'y trouvent déjà mais l'implantation d'entreprises ne fait que commencer* » selon un des interlocuteurs. Ce dernier considère que d'ici 10 ans, la zone devrait devenir un pôle économique de première importance.

➤ **Cependant, ils ne s'accordent pas sur le succès de ces mesures**

Les pôles d'activité qui étaient projetés à proximité des gares TGV n'ont pas rencontré le succès escompté. Sans doute faut-il en conclure que, conformément à l'étude bibliographique, l'environnement économique général est plus important que l'accessibilité ferroviaire qui ne suffit pas, à elle seule, à attirer les entreprises.

### 3.6 ETUDIANTS / RECHERCHE

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Indicateurs choisis :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nombre étudiants</li><li>- Nombre candidats concours</li><li>- Flux étudiants</li><li>- Nombre chercheurs</li></ul> <p><b>Sources :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bureau des Etudes sur la Recherche du Ministère de la Recherche (MJENR - DEP B3) ;</li><li>- Direction de l'évaluation et de la prospective (DEP) du Ministère de l'Education Nationale</li><li>- Institut d'Etudes Politiques d'Aix-en-Provence</li></ul> <p><b>Années de suivi :</b></p> <p>1998– 2003</p> | <p><b>Territoires suivis :</b></p> <p>The map shows the Provence-Alpes-Côte d'Azur region with department boundaries and major cities. Red circles highlight Lyon, Marseille, and Nice. An arrow points from Montpellier to the west.</p> |
|--|---|

#### **L'ouverture de la LGV Méd tend à rendre plus accessible l'Académie la plus proche de la ligne : Aix-Marseille**

L'Académie d'Aix-Marseille voit ses échanges d'étudiants avec la région Parisienne diminuer depuis 1998. Alors que dans le même temps, ceux avec Lyon croissent sensiblement. Il faut néanmoins rappeler que les volumes de départ sont largement en faveur de Paris.

Pour un établissement au statut à part comme l'IEP, cette tendance se concrétise par une diminution de la part des candidats de la région PACA au concours d'entrée. L'IEP d'Aix gagne du même coup une dimension plus nationale.

Il est difficile d'identifier une évolution de l'origine des étudiants dans les académies de Nice et de Lyon suite à la mise en service de l'infrastructure.

#### **La Recherche ne gagne pas en dynamisme sur le court terme grâce au gain d'accessibilité**

Le nombre de chercheurs en R&D (public et privé) ne connaît pas de variation suite à l'ouverture de la LGV PACA. En raison des investissements inhérents à ce secteur, ses évolutions s'inscrivent sur des durées de plus de 5 ans. Le recul nécessaire pour identifier d'éventuels changements n'est donc pas encore suffisant.

### 3.6.1 Les étudiants, un public sensible à la desserte ferroviaire

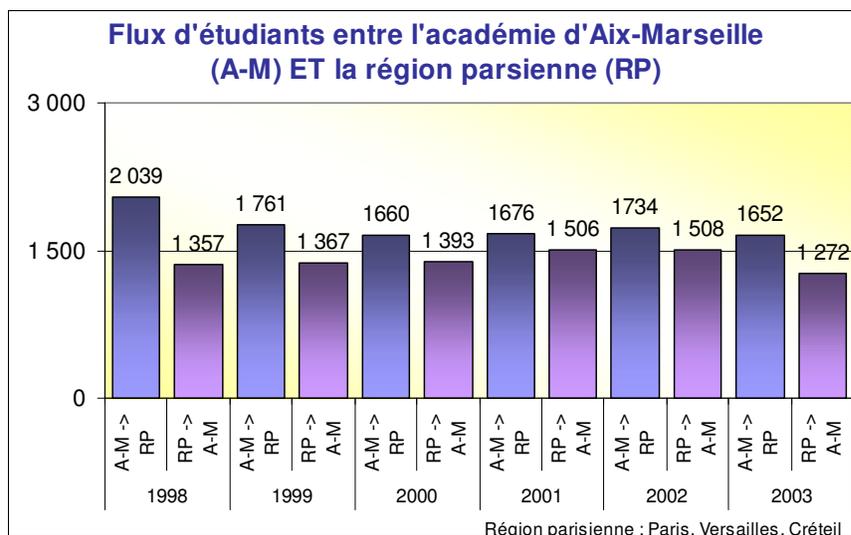
La région PACA compte en 2002-2003 155 894 étudiants, accueillis dans 23 sites d'enseignement supérieur dont 12 sites universitaires. Parmi les étudiants, 88,3 % étaient dans le secteur public et 70,3 % en université.

L'analyse documentaire réalisée dans le volet 1 de la présente mission montre que les étudiants constituent un public sensible au transport ferroviaire.

Bien que l'ouverture de la ligne grande vitesse soit encore récente, l'analyse des indicateurs quantitatifs fait ressortir trois caractéristiques d'évolution des flux :

- une tendance à la hausse des échanges entre les académies d'Aix-Marseille et de Lyon ;
- pas de changements entre les académies d'Aix-Marseille et de la région parisienne.
- enfin, pour certains établissements comme l'IEP d'Aix, un gain sensible de visibilité sur la scène des grandes écoles nationales.

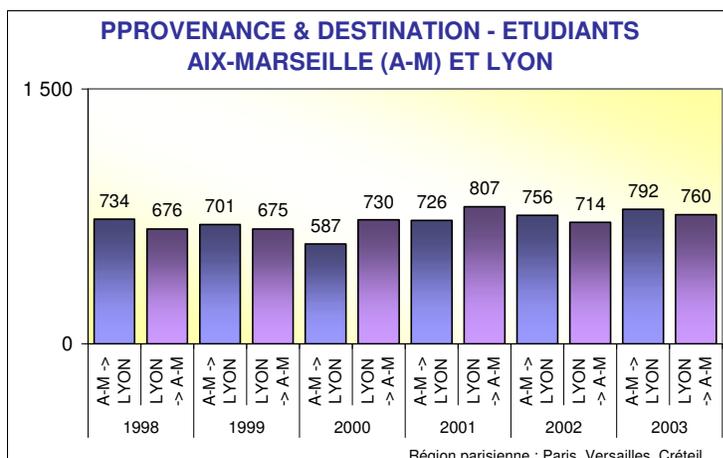
#### ➤ Les flux d'étudiants<sup>42</sup> entre Aix-Marseille et la région parisienne : moins d'échanges depuis 1998



Les échanges d'étudiants entre les académies d'Aix-Marseille et celle de la région parisienne sont déficitaires pour Aix-Marseille. La région parisienne exerce une attractivité grâce à ses infrastructures de recherche. Par ailleurs les flux dans les deux sens diminuent depuis 1998. Le différentiel entre émission et réception d'étudiants en faveur de la région parisienne suit également une courbe descendante.

<sup>42</sup> Les Flux d'étudiants correspondant aux étudiants résidant au lycée dans une Académie et décidant d'aller s'installer dans une autre Académie lors de leur entrée à l'université.

➤ **Les flux d'étudiants entre Aix-Marseille et Lyon : une augmentation sensible des échanges**

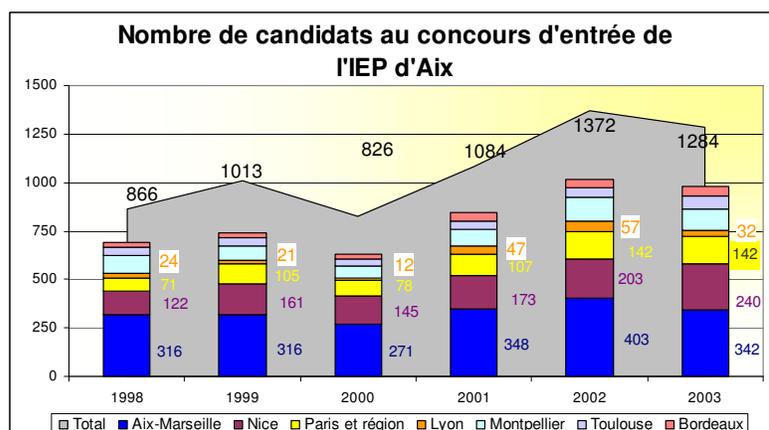


Le nombre d'étudiants en provenance de l'Académie de Lyon et à destination d'Aix-Marseille a connu une augmentation substantielle entre 1999 et 2001 : 132 étudiants supplémentaires sur un total de 807 sont ainsi venus suivre leur cursus à Aix Marseille. Ce chiffre peut être relativisé à l'aune des plus de 40 000 et 60 000 étudiants de respectivement Lyon et Aix-Marseille. Dans le sens inverse, si l'on excepte l'année basse de 2000, on assiste également à un développement des échanges. Il semble que l'échelle temps de moins de trois ans ne permette pas d'identifier le rôle exact de la LGV Med sur l'augmentation des flux entre les académies. Il peut être signalé néanmoins que la tendance est à la hausse dans les deux sens.

➤ **Pour les grandes écoles : une présence nationale plus forte**

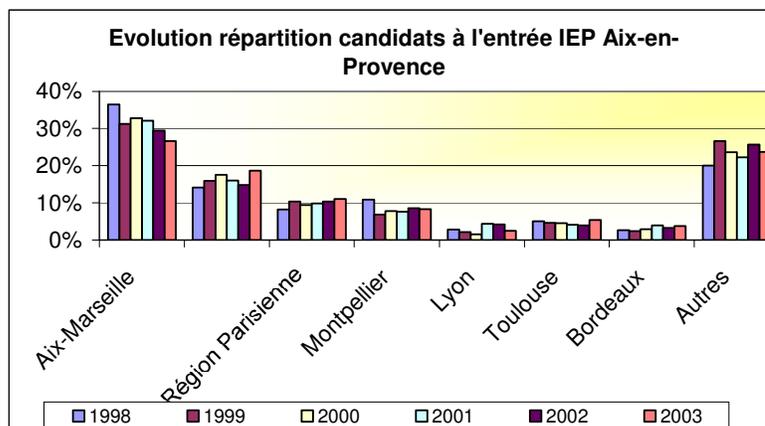
**Un exemple : plus de candidats nationaux à l'IEP d'Aix-en-Provence.**

Trois grandes zones géographiques ont vu leur nombre de candidats au concours d'entrée de l'IEP d'Aix-en-Provence augmenter : la région parisienne, Nice et Toulouse.



La part des candidats issue de la région parisienne a augmenté de manière significative entre 2000 (78) et 2002 et 2003 (142). Un effet TGV pourrait être identifié si cette tendance se confirmait encore en 2004 et que la part des autres académies restait elle proportionnellement identique.

L'Académie d'Aix-Marseille fournit proportionnellement quant à elle de moins en moins de candidats. Ce changement peut être interprété comme le fait que l'IEP d'Aix prend une dimension nationale supplémentaire. L'accessibilité accrue grâce à la LGV Med (ainsi que l'image de modernité qu'elle peut véhiculer auprès des villes desservies) a pu contribuer à cette évolution.



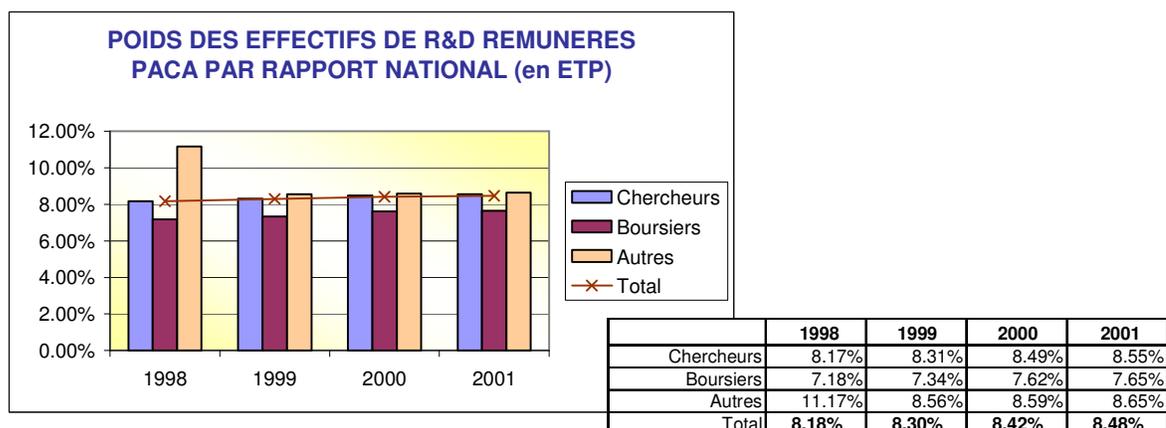
### Pour l'école d'ingénieur de Valence, plus de candidats hors région

La CCI de la Drome juge aussi que depuis la mise en service de la LGV Méditerranée, l'école d'ingénieur de Valence, qui auparavant recrutait essentiellement parmi les étudiants de Rhône-Alpes, a élargi sa zone d'attraction aux secteurs géographiques desservis par la LGV Méditerranée.

### 3.6.2 Pour la recherche, pas d'effet immédiat apparent

Les embauches de chercheurs et les investissements en recherche sont généralement planifiés sur des durées de 4-5 ans. Ces délais signifient que les choix stratégiques des décideurs dans le secteur de la R&D n'ont pas encore véritablement intégré l'ouverture de la ligne grande vitesse depuis 2001.

Les choix budgétaires et d'embauche de chercheurs s'inscrivent sur la durée. Une étude sur le long terme spécifique à la recherche serait nécessaire pour identifier une évolution de la R&D à la suite d'un gain substantiel d'accessibilité.



Les tableaux montrant l'évolution du poids des effectifs de R&D en ETP<sup>43</sup> en région PACA par rapport aux données nationales ne font pas apparaître d'éventuel effet LGV Med comme suite à l'ouverture de la ligne. Il semble que l'augmentation globale soit continue. Elle ne suggère pas de rupture entre les années 1999 et 2000.

L'installation de l'infrastructure de recherche ITER sur le site de Cadarache signifierait pour la Région PACA la création de plusieurs milliers d'emplois dans le secteur de la R&D. Or les arguments avancés pour promouvoir cette implantation ne portent pas sur l'accessibilité du site par la LGV. Ils font principalement référence à l'expertise scientifique déjà présente sur ce territoire.

## **4 METHODOLOGIE DE L'ETUDE**

### **4.1 DIFFICULTES RENCONTREES**

#### **4.1.1 Pas de véritable anticipation des effets par les acteurs économiques**

Les effets d'un ouvrage tel qu'une ligne grande vitesse se situent sur du long terme. Il a donc été impossible d'identifier clairement un véritable effet d'anticipation des acteurs économiques et politiques.

#### **4.1.2 Un recul encore limité par rapport à la taille de l'infrastructure**

Les infrastructures de transport sont des investissements de long terme (plusieurs dizaines d'années). Or le recul possible depuis l'ouverture de la ligne LGV Med est de moins de trois ans. Les indicateurs sont encore peu disponibles et peu mis à jour pour l'année 2003. Cela rend difficile l'extraction et la mise en perspective des effets potentiels.

En outre la temporalité des effets varie : certains sont plus immédiats que d'autres. Les reports modaux sont ainsi quasi-immédiats, tandis que les effets économiques sont lents, et que les effets d'image sont à la fois immédiats et diffus dans le temps

#### **4.1.3 Des données peu disponibles sur la durée**

Une des difficultés majeures rencontrées a concerné la disponibilité des données sur une échelle de temps suffisamment longue. Tous les indicateurs choisis pour cette étude ne sont donc pas toujours les plus pertinents pour juger de l'impact potentiel de la LGV Med. Néanmoins les contraintes de l'étude « avant - après » ont conduit à privilégier les sources diachroniques.

La SNCF ne dispose à ce jour d'aucune étude ou enquête sérieuse des impacts du projet sur la mobilité, ni sur la zone de "chalandise" du TGV. Il n'y a donc pas d'étude sur les évolutions des comportements.

### **4.2 SELECTION ET OBTENTION DES DONNEES**

Les données proviennent de sources variées. La contrainte principale a été la disponibilité des informations sur un échelon de temps suffisamment long pour identifier les éventuelles variations significatives. Ces variations ont pris un sens plus illustratif lorsqu'elles ont fait l'objet de comparaisons avec des territoires supposés non influencés par l'infrastructure du TGV Méd.

### 4.3 SELECTION ET CHOIX DES EFFETS ETUDIÉS

Les effets étudiés sont principalement des effets qui ont été analysés dans les études avant- après lues par SETEC Organisation. Dans la mesure où ces dernières indiquaient les effets les plus probables, il est apparu naturel de les reprendre. Par ailleurs, des effets particulièrement importants pour la région PACA comme le tourisme ont fait l'objet d'attentions spécifiques. Enfin, SETEC Organisation a renoncé à traiter de certains effets qui ont pu apparaître dans les entretiens mais qui sont déjà traités dans d'autres études commandées par RFF (accessibilité, trafics, transport de marchandise, etc.).

### 4.4 SELECTION ET CHOIX DES TERRITOIRES SUIVIS

L'objectif étant d'analyser les effets d'un service à grande vitesse, l'analyse devait comparer :

- des territoires nouvellement desservis par la grande vitesse (comme Aix-en-Provence ou Draguignan),
- des territoires anciennement desservis par le TGV mais qui ne le sont plus (comme Arles),
- des territoires desservis par le TGV (Avignon et Marseille notamment),
- des territoires desservis par le TGV mais pas la LGV (Toulon et Nice),
- et enfin des territoires non desservis par la LGV ou par le TGV.

Pour certaines thématiques, le choix a été fait de concentrer l'analyse sur quelques territoires significatifs. Ainsi l'effet de la LGV sur le tourisme a été analysé dans les villes de Marseille, Aix-en-Provence, Avignon et Nice.



**Dates des rencontres et fonctions des personnes interrogées dans le cadre de cette étude :**

|            |                                |   |
|------------|--------------------------------|---|
| 23 février | M. GERARD MERMILLOD            | Invest in France – AFII / Vision nationale & mondiale                   |
| 3 mars     | M. PHILIPPE LALOUE             | Syndicat National des Agences de Voyages / Vision national              |
| 17 février | MME FLORENCE AKAR              | Maison de la France / Vision nationale                                  |
| 5 mars     | MME VINCENT                    | Bureau de représentation PACA à Bruxelles                               |
| 5 mars     | M. PIERRE AGACHE               | Cobaty International  |
| 5 mars     | M. XAVIER DUTRENIT             | Assistant Parlementaire Député européen SAVARY                          |
| 24 février | M. RAFFIN                      | CESR Rhône-alpes  |
| 27 février | M. GILLES BEAL                 | Perspectives consulting / Rhône -Alpes                                  |
| 2 mars     | M. MICHEL CHIRINIAN            | Adjoint délégué culture déléguée patrimoine, tourisme, musées / Avignon |
| 3 mars     | M. GILLES CARTIER              | SNCF  |
| 4 mars     | MME MIREILLE PILE              | Région PACA   |
| 12 mars    | MM. FRANÇOIS JALINOT & MIGNARD | EUROMED   |
| 15 mars    | M. LIONEL MINASSIAN            | Pays d'Aix Développement  |
| 15 mars    | M. RENE GARCIA                 | CRT PACA  |
| 17 mars    | M. GUY CLAVERY                 | Observatoire TGV Med  |
| 19 mars    | M. CHAMBARLHAC                 | DRTEFP (Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation) |
| 22 mars    | M. CHRISTIAN REY               | Marseille Innovation  |
| 23 mars    | MM.KHATCHADOURIAN & BUSSEUIL   | CCI Drôme   |
| 25 mars    | M. BEZE                        | DRAC PACA   |
| 25 mars    | M. FOUCHET                     | IEP Management public Conseiller du président de l'université           |

**Indicateurs suivis**

| <b>Thème</b>              | <b>Indicateurs</b>   | <b>Source</b>   | <b>Années de suivi</b> |
|---------------------------|--|---|------------------------|
| Education                 | Nombre étudiants<br>Origine étudiants<br>Répartition selon spécialité  | Ministère Education Nationale   | 1997-2002              |
| Recherche                 | Nombre de chercheurs<br>Budget recherche   | Ministère délégué à la Recherche  | 1998-2002              |
| Foncier                   | Prix au m <sup>2</sup> ancien<br>Prix au m <sup>2</sup> neuf<br>Volume des transactions  | Institut Perval   | 1997-2003              |
| Tourisme                  | Taux d'occupation hôtels et résidences<br>Nombre de chambres offertes<br>Nombre de nuitées<br>Nombre et origine des manifestations d'affaires dans les centres de congrès<br>Fréquentation annuelle des principaux musées  | Mairies et offices de tourisme des Villes<br>Centres de congrès et musées<br>CRT, CDT<br>INSEE<br>Maisons de la France aux Etats-Unis et en Italie.<br>Entretiens divers. | 1996-2003              |
| Economie / Emploi         | Solde net arrivées entreprises<br>Nombre d'entreprises selon nombre de salariés<br>Nombre de créations d'entreprises<br>Taux de chômage et taux de chômage longue durée<br>Effectifs salariés<br>Nombre de salariés dans les activités d'Etudes, Conseil et Assistance | INSEE<br>UNEDIC<br>DRTEFP PACA  | 1996 -2003             |
| Image / Perception        | Nombre de citations presse nationale et internationale<br>Nombre ouvrages sur le sujet   | Sites internet des journaux   | 1999-2003              |
| Aménagement du territoire | Questionnaire envoyé aux communes (voir annexe)  |   |                        |

## 5 ENSEIGNEMENTS POUR LA LGV PACA

### 5.1 ENSEIGNEMENTS DE METHODES

#### 5.1.1 Faire évoluer des représentations

L'analyse des premiers effets de la LGV Med confirme l'analyse bibliographique : une LGV est un vecteur de communication et de mobilité des personnes, un atout pour l'image des territoires, et de manière seconde et médiate un facteur de développement et d'aménagement.

La LGV PACA doit sans doute être comprise et conçue plus dans cette perspective que comme facteur intrinsèque de développement. Les mesures d'accompagnement sont primordiales pour qu'elle ait un effet sur le territoire ; et les changements de mentalités et de comportements et les évolutions économiques et sociales s'inscriront dans des délais plus longs que quelques années.

Le débat public pourrait être l'occasion d'une prise de conscience de ces enjeux.

#### 5.1.2 Anticiper sur l'étude des effets de la future ligne

L'étude du TGV Med confirme aussi sur ce point l'analyse bibliographique : il est difficile sans diagnostic ni référentiel de départ de mener des analyses *ex post* sur les effets d'une infrastructure. SETEC Organisation suggère que soit dès à présent établi pour la LGV PACA un référentiel amont des thématiques à étudier. Ce diagnostic servira par la suite d'étalon à toutes les mesures.

#### 5.1.3 Un débat et une décision en PACA

De la même manière, le souhait que les décisions sur les tracés ne soient pas prises « à Paris » mais en PACA s'exprime largement. Les acteurs rencontrés attachent une grande importance à la proximité de l'instance de décision de RFF pour mener à bien l'ensemble du projet.

#### 5.1.4 Etre transparent et recourir à des intermédiaires avec les populations pour le débat

L'expérience du TGV Med montre que des médiateurs tels que les paysagistes permettent une communication plus juste et mieux adaptée à chaque interlocuteur. M. Claverie responsable de l'Observatoire du TGV Med illustre ce propos « *Les gens doivent s'approprier le projet ; il faut les impliquer sur les points de détail qui les concernent.* ».

Ainsi dans le domaine des nuisances environnementales l'expérience montre qu'une attention particulière doit être portée aux questions de :

- bruit et de communication sur le bruit,
- paysage,
- négociation en amont des mesures compensatoires,
- remembrement cynégétique,
- implication des populations locales.

## **5.2 ENSEIGNEMENTS D'ANALYSE**

L'analyse bibliographique et celle sur la LGV Med peuvent guider l'analyse prospective de la LGV PACA.

### **5.2.1 Géographie politique / géographie socio économique**

Les contextes politiques comptent sans doute autant que les contextes géographiques et économiques. La détermination des acteurs à se saisir de la LGV comme facteur de développement et d'aménagement importe autant sinon plus que les capacités intrinsèques du territoire pour que des effets grande vitesse ferroviaire se produisent.

Les types de territoire définis par le volet 3 doivent donc incorporer la capacité des territoires à se saisir de la LGV, et donc une dimension gouvernance.

### **5.2.2 L'image**

Le changement d'image des territoires est un des effets de la LGV. Il porte sur deux aspects :

- la représentation des territoires nouvellement desservis, qui s'intègrent au territoire national : la GVF crée un sentiment de proximité ;
- l'amélioration de cette image.

Pour les territoires de la Côte d'Azur, dont l'image internationale est forte, la question se posera donc en termes très spécifiques ; le changement d'image est en effet plutôt national ou européen qu'international.

### **5.2.3 Les différents scénarios de service ferroviaire**

Un débat se fait jour pour savoir si le TGV PACA doit être conçu plutôt comme un vecteur de développement et de structuration de l'arc Méditerranée, comme un lien national Paris Côte d'Azur, ou comme un outil de structuration de la région PACA (TER GV). Les trois fonctions peuvent-elles et doivent-elles être hiérarchisées ?

La LGV Med a essentiellement un rôle de lien entre Paris et la Provence, Paris étant perçu à la fois comme le centre de décision et de réflexion / recherche duquel il faut se rapprocher, et comme un émetteur de touristes. Les liaisons et les réseaux Province - Provence ne sont pas perçus comme prioritaires, alors que les déplacements ferroviaires, notamment Marseille Lyon, se sont accrus.

La LGV Med relie des grandes agglomérations et contribue l'a dit, à la métropolisation.

En PACA, la densité de population sur une bande territoriale étroite et la croissance attendue de cette population (par exemple +50% dans le Var) donnent une configuration géographique proche de celle du couloir de l'ICE, ou de la région Nord Pas de Calais. Il paraît donc nécessaire de s'interroger, pour la LGV PACA, sur une autre conception de service ferroviaire que celui offert par la LGV Med, notamment avec des services ferroviaires de desserte régionale à grande vitesse.

### **5.2.4 La dimension temporelle**

Deux aspects doivent être étudiés.

- La LGV a des effets diffus dans le temps, notamment sur les comportements sociaux. Elle s'inscrit dans le long terme. Or les attentes locales portent aussi sur le court terme.
- La GVF sera demain la vitesse normale. A l'horizon (2020) d'ouverture de la ligne, les territoires nouvellement desservis ne bénéficieront plus d'un avantage comparatif mais d'un rattrapage par rapport aux territoires anciennement desservis.

### **5.2.5 Les écueils**

Au moins trois risques peuvent être anticipés dans la préparation de la LGV PACA.

- La LGV a des effets de réception (par exemple l'accueil de nouveaux étudiants, de sièges d'entreprises) mais aussi d'émission (par exemple le départ d'étudiants ou de sièges d'entreprises). Les effets de réception doivent être aussi bien étudiés que ceux d'émission.
- Les lignes LGV sont plutôt perçues comme des liens entre un territoire et Paris ; leur nom le symbolise (la LGV Valence Marseille est appelée LGV Méditerranée et non LGV Provence ou LGV Rhodanienne). Or la LGV PACA doit être aussi regardée comme un lien interne au territoire et au pourtour méditerranéen.
- La LGV est une infrastructure ; son premier objet est le transport de personnes. La comprendre autrement crée un risque de frustration et de déception. La LGV doit être attendue comme un outil parmi d'autres du développement, et non comme son facteur suffisant.

## 6 ANNEXES

- 2.1 Données trafic
- 2.2 Données tourisme
- 2.3 Données étudiants
- 2.4 Données emploi
- 2.5 Données foncier
- 2.6 Données image
- 2.7 Données répartition salaries