

SETEC Organisation
Setec International



Université Nice Sophia Antipolis
UMR espaces

LGV PACA

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

Volet 4

Analyse prospective des effets potentiels de la LGV PACA

Les volets 1 et 2 ont mis en lumière les effets d'une ligne à grande vitesse sur les territoires qu'elle dessert. Le volet 3 identifie des territoires de la région PACA par leurs caractéristiques :

- socio économiques selon les effets identifiés dans les volets 1 et 2
- et de gouvernance parmi lesquelles les préfigurations des SCOT ont été prioritaires ; car, bien que nombre d'entre eux ne soient pas encore identifiés, les SCOT semblent perçus localement comme porteurs de la synthèse la plus récente des enjeux de gouvernance.

Le présent volet 4 évalue les effets potentiels de la grande vitesse ferroviaire sur les types de territoire de PACA en fonction du service ferroviaire rendu et des éventuelles « mesures d'accompagnement » envisagées par les acteurs politiques et socio-économiques de PACA (projets, équipements, infrastructures, services, communication...).

Les volets 1 et 2 ont montré que la grande vitesse ferroviaire a des effets en termes socio économiques et d'aménagement essentiellement sur :

- la mobilité des personnes,
- l'image et la représentation des territoires¹,
- l'organisation urbaine de chaque territoire,
- et les réseaux institutionnels, économiques et sociaux internes aux différents territoires desservis.

En revanche, d'autres effets sont plus difficiles à identifier :

- sur l'utilisation de sillons libérés sur les lignes classiques par le fret ou les TER,
- sur la construction de territoires « supra locaux » (par exemple le couloir rhodanien),
- sur l'activité économique et spécifiquement sur le tourisme et l'emploi,
- sur les rabattements vers les gares.

Quand on peut les identifier, il est souvent difficile d'isoler la cause TGV des autres causes. D'autre part ils sont souvent conditionnés, indirects, médiats.

Certains effets ne se produisent que sur la longue durée. C'est notamment le cas des effets sur la compétitivité économique des territoires. Une analyse avec un retour de trois années (comme c'est le cas pour le volet 2 relatif à l'analyse des effets du TGV Méd) est alors insuffisante pour les détecter.

D'autres effets, souvent spécifiques à certains territoires, font l'objet d'intuitions, fondées sur des effets observés ou des effets perçus *a posteriori* sur d'autres territoires desservis par des infrastructures similaires : par exemple le nombre de résidences secondaires aurait augmenté sur le territoire des Bouches du Rhône, mais les données statistiques manquent pour étayer cette perception.

Par ailleurs certaines de ces intuitions exprimées par des acteurs ne se vérifient pas toujours. Ainsi, l'accroissement de la fréquentation touristique est souvent ressentie que mesurée. Mais ce point rejoint l'idée que la perception de leur territoire par les acteurs politiques, économiques et sociaux est parfois enthousiaste et subjective, comme peut l'être toute observation effectuée par l'acteur d'un phénomène en cours.

¹ Image que leur environnement a des territoires mais aussi représentation que les territoires ont d'eux-mêmes.

Enfin, ces effets socio économiques dépendent de la capacité de chaque territoire à accueillir la LGV, c'est-à-dire de sa préparation et des mesures qu'il prend pour en déclencher, en accompagner ou en amplifier les effets. En effet la grande vitesse ferroviaire accélère des projets et catalyse des facteurs de développement plus qu'elle ne provoque ce développement. Elle accompagne, elle fortifie, elle participe d'un mouvement plus qu'elle ne le cause.

Sommaire du volet 4

AVANT-PROPOS	6
1 PRECISIONS METHODOLOGIQUES	9
1.1 Principes retenus	9
1.2 Rappel de la typologie des territoires	11
2 EFFETS POTENTIELS DE LA LGV PACA SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES : VISION GENERALE	14
2.1 Des effets probables sur les territoires	15
2.1.1 Effet de mobilité	15
2.1.2 Effet d'image	15
2.1.3 Effet d'intégration	15
2.2 Des effets conditionnels sur les territoires	16
2.2.1 Effets réseau	16
2.2.2 Effets organisateurs	16
2.3 Des effets plus indirects	18
2.3.1 Effet de développement	18
2.3.2 Effets touristiques	19
2.3.3 Effets sur l'environnement	19
2.3.4 Effets fonciers	19
3 EFFETS POTENTIELS SUR L'IMAGE, L'IDENTITE ET LA REPRESENTATION DES TERRITOIRES	21
3.1 Effets sur les territoires de Type 4 : Communes-centres des agglomérations	21
3.1.1 Marseille	21
3.1.2 Toulon	22
3.1.3 Nice Côte d'Azur	22
3.2 Effets sur les autres types de territoires	23
3.2.1 Territoires de type 2	23
3.2.2 Territoires de type 7	23
3.2.3 Territoires de type 3	23
3.2.4 Autres territoires	23
4 EFFETS POTENTIELS SUR LA MOBILITE DES PERSONNES	24
4.1 Introduction	24
4.1.1 Définitions	24
4.1.2 Avertissement	24
4.2 A l'échelle régionale macro	25
4.2.1 Avantages compétitifs du service rendu sur la voiture	25
4.2.2 Effet du changement des axes structurants	26
4.3 A l'échelle micro de chaque type de territoire	26
4.3.1 Les territoires des types 1, 5 et 6	26
4.3.2 Les territoires des types 2 et 7	27
4.3.3 Les territoires des types 3 et 8	27
4.3.4 Les territoires de type 4	27
5 EFFETS ORGANISATEURS POTENTIELS	29
5.1 A l'échelle régionale macro	29
5.1.1 Territoires concernés par les effets de la LGV / effet de métropolisation	29
5.1.2 Phénomènes connexes possibles : apparition de territoires dortoirs	30
5.1.3 Une concurrence potentielle entre les occupations foncières	30
5.2 A l'échelle de chaque territoire	30
5.2.1 Territoires de Type 1 (espaces ruraux d'arrière pays)	31
5.2.2 Territoires de Type 2 (espaces urbains touristiques)	31
5.2.3 Territoires de Type 3 (espaces urbains périphériques)	31
5.2.4 Territoires de Type 4 (villes centres des agglomérations)	32
5.2.5 Territoires de Type 5 (territoires naturels protégés enclavés)	32
5.2.6 Territoires de Type 6 (territoires ruraux du moyen pays)	32
5.2.7 Territoires de Type 7 (territoires touristiques et de villégiature)	33
5.2.8 Territoires de Type 8 (territoires péri urbains marseillais)	33

6	EFFETS RESEAU POTENTIELS	35
6.1	Compréhension globale	35
6.2	Effets par type de territoire	36
6.2.1	Territoires Type 1 (espaces ruraux d'arrière pays)	36
6.2.2	Territoires de Type 2 (espaces urbains touristiques)	36
6.2.3	Territoires de Type 3 (espaces périphériques urbains)	36
6.2.4	Territoires de Type 4 (villes centre des agglomérations)	37
6.2.5	Territoires de Type 5 (territoires naturels protégés enclavés)	38
6.2.6	Territoires de Type 6 (territoires ruraux du moyen pays)	38
6.2.7	Territoires de Type 7 (territoires touristiques et de villégiature)	38
6.2.8	Territoires de Type 8 (territoires péri urbains marseillais)	39
7	EFFETS POTENTIELS SUR LES INSTALLATIONS ECONOMIQUES ET SUR L'EMPLOI	41
7.1	Rappel : la grande vitesse ferroviaire n'a que peu d'effets systematiques ou directs sur les installations économiques	41
7.1.1	Le lien entre service grande vitesse et installation de nouvelles entreprises semble peu immédiat	41
7.1.2	L'influence varie selon les secteurs d'activités et selon les contextes	41
7.1.3	Si elle génère des coopérations, la LGV peut renforcer la visibilité économique du grand sud et la spécialisation économique de ses territoires	42
7.2	Territoires pour lesquels la LGV peut être un élément de compétitivité	42
7.2.1	L'aire métropolitaine marseillaise	43
7.2.2	Nice Côte d'Azur	43
7.2.3	Toulon	44
7.3	Territoires pouvant bénéficier de la LGV sous certaines conditions	45
7.3.1	Les conditions majeures : des mesures d'accompagnement nécessaires	45
7.3.2	Territoires de type 3 (Espaces urbains périphériques)	46
7.4	Territoires peu concernés par les éventuelles nouvelles installations économiques	48
7.4.1	D'une manière générale, l'effet sur l'installation d'activités dans les territoires éloignés des entrées sur la nouvelle LGV, sera <i>a priori</i> limité, quel que soit leur type	48
7.4.2	Territoires des types 1 & 5	48
7.4.3	Territoires du type 2 (Espaces urbains touristiques) des Bouches du Rhône	49
7.4.4	Territoires de type 6 & 7	49
8	EFFETS POTENTIELS SUR LE TOURISME	50
8.1	Effets sur le tourisme de court séjour	50
8.1.1	Présentation de la problématique : un tourisme lié aux résidences secondaires et aux capacités d'accueil en famille ou chez des amis	50
8.1.2	Conclusion : hausse des courts séjours à long terme, phénomène amplifié par la LGV ?	52
8.2	Effets sur le tourisme d'affaire	53
8.3	Monaco	53
8.4	Effet sur les territoires de type 2	54
8.5	Effet sur les territoires de type 7	54
9	EFFETS POTENTIELS SUR L'ENVIRONNEMENT	55
9.1	Risque de mitage des espaces naturels : vers une « surconsommation » de l'espace ?	55
9.2	Effets sur les risques naturels	56
	ANNEXE	57

AVANT-PROPOS

Les volets 1 et 2 de la mission permettent de tirer des enseignements d'ordre général. Il a paru nécessaire de les présenter avant de détailler les effets potentiels d'une nouvelle LGV sur les territoires de Provence Côte d'Azur, selon les conditions de service ferroviaire rendu. Cette présentation est l'objet du présent avant-propos.

Le point premier de la réflexion est que

chaque partie du territoire est concernée par les autres.

Aucun territoire de PACA n'est isolé des autres dans la conception de la ligne ni dans l'optimisation de ses effets :

➤ **DANS LA CONCEPTION DE LA LIGNE**

Chaque territoire a une vision de la ligne future et du service ferroviaire nécessaire pour lui. Or les temps de parcours et la crédibilité même de la réalisation de la ligne dépendent des scénarios, et les scénarios dépendent beaucoup du choix et de l'implication des acteurs.

➤ **POUR SES EFFETS**

Plusieurs enseignements peuvent être formulés à partir de l'expérience mise en lumière par les volets 1 et 2 de cette étude.

La grande vitesse est relative

Comme le rappelle l'introduction générale de ce rapport, depuis l'origine, le train a apporté une grande vitesse. Ce qui fait encore aujourd'hui la grande vitesse ferroviaire, c'est sa rareté. En 2025 / 2030, elle sera considérée sinon comme la normalité du moins comme plus ordinaire, puisqu'elle reliera entre elles la plupart des grandes régions urbaines et métropoles nationales et européennes. Les grandes métropoles de PACA bénéficieront avec la ligne nouvelle moins d'un avantage compétitif que d'une mise à niveau par rapport à d'autres territoires antérieurement desservis.

La ligne constitue une voie Est Ouest autant que Nord Sud

Les acteurs locaux rencontrés par Setec Organisation dans le cadre de cette étude donnent la priorité aux relations entre les territoires et Paris au détriment des relations internes à PACA.

La dénomination des lignes est dans cet esprit symbolique : la LGV Sud Est n'est effectivement Sud Est que vue de Paris. De Lyon elle est Nord Ouest. La LGV Med n'est Méditerranée qu'en tant qu'elle permet aux Franciliens ou aux Rhône-Alpins de se rendre sur la Méditerranée. Elle est en réalité rhodanienne et provençale.

La LGV PACA sera, elle, arc-méditerranéenne.

Comme celle du couloir rhodanien, elle pourrait relier des métropoles locales entre elles (le trafic ferroviaire entre Lyon et Marseille a crû de 70% avec la LGV rhodanienne). La ligne et le service rendu peuvent être conçus aussi dans l'optique Est Ouest, et plus globalement dans une optique

Bassin méditerranéen. D'autant plus que la connexion ferroviaire à grande vitesse avec Séville, Madrid, via la Catalogne et Avignon sera réalisée à moyen terme.

La LGV peut préparer le futur des territoires

Elle peut contribuer et servir à localiser l'accueil des personnes, des activités économiques et de loisirs, des centres de recherche et des universités, et aussi à spécialiser les territoires. En ce sens, elle est porteuse d'avenir plus ici que de modernité (et ce d'autant plus que la grande vitesse ferroviaire deviendrait de plus en plus la normalité). Elle est l'occasion d'une réflexion sur la vocation de chaque territoire dans son environnement régional et national. C'est en cela qu'elle peut préparer l'avenir.

Mais ce futur doit être pensé d'une part à l'horizon de plusieurs décennies et d'autre part collectivement. La ligne est alors l'occasion d'une vision régionale ou locale qui s'exprime au sein d'un projet. C'est ici que les mesures d'accompagnement prennent leur sens. D'une part les LGV ont été plus souvent une occasion qu'une cause d'aménagement et de développement. D'autre part, elles peuvent être un outil au service d'une stratégie et d'un projet de territoire.

La LGV pose la question de la définition territoriale et toponymique des métropoles

Les gares sont des points d'entrée sur la ligne. Leur positionnement oblige à poser la question de la constitution des métropoles de PACA, de leurs limites, de leurs centres, de leur identité et de leur rayonnement. La question de la situation des gares oblige à vérifier la pertinence des notions traditionnelles de centre ville, quand la gare d'Arbois a révélé un territoire rurbain entre Aix et Marseille, qui étend les limites des deux villes, ou quand celle d'Avignon rayonne sur un territoire bien plus vaste que celui de la seule agglomération.

Cette question doit être abordée sous les deux angles de l'identité² et du rayonnement³.

Elle conduit à s'interroger sur le nom des gares pour que les métropoles en profitent, de la même manière que le quartier de la Défense s'appelle enfin Paris La Défense dans son code postal bien que situé à Courbevoie, à Suresnes et à Nanterre, que l'aéroport d'Orly s'appelle Paris Orly, ou que le parc d'attraction de Marne-la-Vallée s'appelle Disney Land Paris. Avec la LGV et comme dans les aéroports, les métropoles de PACA seront affichées comme points de destination dans les grandes métropoles européennes. Le nom aura une incidence quelle que soit la localisation de la gare.

La LGV oblige également à s'interroger sur la notion de centre ville, centre-ville unique ou centres-villes coordonnés que prônent les théories polycentriques : centre historique, centre commercial, centre géographique, centre des isochrones d'accès, centre d'affaires... Le débat sur le positionnement des gares en centre ou en périphérie de ville commence par ce débat sur le sens des centres villes.

Le positionnement des gares est le facteur déterminant des effets

Pour toutes ces raisons, le positionnement des gares est, avec le système de desserte ferroviaire qu'il suscite ou permet par son caractère judicieux, le facteur déterminant et discriminant sur les plans

² Comment les habitants des territoires vivent leur appartenance ? Ces appartenances s'excluent-elles ? C'est-à-dire, peut-on être à la fois Aixois et habitant d'une métropole Marseille Provence ?

³ Comment les acteurs, partenaires, visiteurs extérieurs au territoire le comprennent ? En perçoivent-ils les différentes composantes ? Ou au contraire en perçoivent-ils une unité ?

local (micro) et régional (macro), celui dont dépendent les effets éventuels. La gare révèle un territoire (par exemple elle a révélé un territoire rural entre Aix et Marseille) autant qu'elle le structure. Elle capte autant qu'elle est un point d'émission.

Mais ce facteur n'est pas suffisant : ce sont les mesures qui seront prises pour accueillir la grande vitesse ferroviaire qui seront déterminantes. En effet :

- d'une part, la gare prépare le futur à la condition que les acteurs se dotent des outils d'aménagement, de développement et de rayonnement nécessaires ;
- d'autre part, les critères de desserte ferroviaire et les stades de développement de la ville à l'époque de la création du chemin de fer ont fixé, dans certaines villes, telle ou telle gare. Pour autant peut-on ou doit-on oublier aujourd'hui de se demander si la gare de la fin du XIX^{ème} siècle est toujours située au meilleur emplacement pour le XXI^{ème}, et d'en tirer alors les conséquences ?

En l'occurrence pour Marseille, il n'y a sans doute pas d'avenir raisonnable sans une forte structuration d'alliance avec ses voisins pour créer une véritable métropole européenne multimillionnaire du sud de l'Europe. Dans ce sens Marseille ne valoriserait pas tous ses atouts en se crispant sur une seule gare unique en terminus.

La LGV est un facteur de développement durable

Les enjeux sont le bruit, la pollution atmosphérique, les paysages, les sols et les zones de protection. Certes la LGV génère des déplacements nouveaux mais elle provoque aussi des reports modaux, par exemple entre Lyon et Marseille. La distance optimale de report modal est supérieure à une heure pour le report du transport routier sur le ferroviaire et inférieure à 3H30 de train pour le report de l'aérien sur le ferroviaire. PACA se trouve dans un cas de figure où les « distances – temps » (2 heures de route Nice Marseille dans les meilleures conditions) sont optimales pour les reports du routier sur le ferroviaire. Elle est aussi pour les trajets Toulon Paris, Nice Lyon, Barcelone Nice ou Toulon très compétitive par rapport à l'avion.

Phases

Un réseau se crée et évolue sur des dizaines d'années. En particulier, un réseau existant s'améliore tronçon par tronçon.

En revanche, un réseau nouveau doit avoir une finalité directrice plus ambitieuse, quitte à compliquer un peu les phases intermédiaires. Ainsi, si tout le monde est convaincu qu'au cours du XXI^{ème} siècle, il faudra avoir établi une continuité ferroviaire à grande vitesse avec l'Italie, au-delà de Nice, il faut que ce critère domine les phasages à court terme, notamment sur la position et l'orientation des gares, et leur situation sur un faisceau provisoire ou sur le faisceau définitif.

Coûts

L'expérience montre que des coûts trop élevés retardent souvent les projets ou les tronçonnent en phasages qui desservent les destinations les plus éloignées des têtes de réseaux, voire conduisent à leur substituer d'autres projets plus faciles. Ainsi l'Est de la région est concerné par les choix faits à l'ouest et réciproquement. Si la ligne n'est pas conçue et réfléchi globalement mais dans l'intérêt de tel territoire desservi, ce sera au détriment des autres territoires.

1 PRECISIONS METHODOLOGIQUES

1.1 PRINCIPES RETENUS

➤ Effets à analyser

Les volets 1 et 2 de la mission ont mis en évidence des effets que l'on peut regrouper selon les thèmes suivants :

- effets sur l'image, l'identité et la représentation des territoires,
- effets sur la mobilité des personnes,
- effets organisateurs,
- effets réseau,
- effets sur les installations économiques,
- effets sur le tourisme
- effets sur l'environnement.

Setec Organisation a déterminé huit types de territoire dont on retrouvera ci-dessous la liste et les principaux caractères dans le volet 3.

➤ Scénarios de tracé

RFF a communiqué à Setec Organisation les 3 familles de scénarios retenus et validés par le Comité Technique. Toutefois, après début d'exécution, un regroupement en trois autres familles Nord, intermédiaire et Sud a paru à Setec Organisation plus pertinent pour l'analyse des effets d'aménagement et de développement des territoires que ces scénarios à 1, 2 ou 3 branches.

Selon les objectifs qu'on recherche (par exemple développement, protection, organisation), tel scénario aura, par rapport à tel autre, soit un effet différent, soit le même effet mais avec une intensité différente, soit le même effet sans nuance. Et parmi les effets possibles, certains paraissent très probables quel que soit le scénario retenu ; d'autres dépendront davantage du scénario de service ferroviaire choisi et des mesures d'accompagnement.

Mais, l'essentiel, on l'a vu, en matière d'aménagement et de développement est le positionnement des gares et le service ferroviaire. A l'exception peut-être des effets sur la mobilité, l'emplacement des gares et l'amélioration du service régional importeront plus que les gains en minutes entre les gares. (En revanche, les gains de temps détermineront davantage le succès des liaisons nationales, à la condition que les fréquences soient suffisantes sur les tracés qui, en offrant un service plus rapide, risqueraient de ne pas capter une clientèle additionnelle dans des secteurs peuplés).

Par exemple il paraît moins important de savoir si l'on accède en TGV à Toulon par une ligne décrochée ou par une ligne directe que de savoir où se situe la gare dans l'agglomération de Toulon et où elle(s) se situe(nt) dans l'agglomération de Marseille qui la jouxtera de plus en plus.

➤ Projets de territoire

Il ne revenait pas à Setec Organisation de proposer des projets de territoire ou un schéma régional. Une spécification des effets potentiels par territoire aurait pu contribuer à le faire.

En revanche Setec Organisation s'est appuyée sur les projets de territoire (au sens légal) ou des territoires (au sens des projets d'équipements et de services) dont elle avait connaissance.

➤ Présentation

L'objet de ce volet 4 est de mettre en évidence les effets potentiels de la LGV PACA. Il a paru fastidieux, parfois contraire à l'expression claire des imbrications entre mesures d'accompagnement et effets escomptés, et sans doute trop catégorique, de les présenter sous la forme didactique de fiches, faisant apparaître :

- soit par type de territoire, tous les effets compte tenu des différents scénarios,
- soit par thématiques d'effets, les effets potentiels par territoire et par scénario.

Confrontée à l'abondance des informations et à leur relativité subjective, Setec Organisation n'a pas cherché l'exhaustivité systématique dans sa présentation. Celle-ci aurait exigé plus de 150 analyses,⁴ dont l'immense majorité aurait eu pour conclusion la mention: « Pas ou peu d'effet potentiel ».

Par ailleurs, il ne lui revenait en aucun cas de proposer des projets de territoire ou un schéma régional. La spécification des effets par territoire contribuerait à le faire.

Elle a pensé préférable de s'intéresser davantage aux conditions dans lesquelles la LGV pourrait avoir des effets : conditions de service ferroviaire, qui ne saurait se réduire à un scénario de tracé, et conditions de stratégies et de politiques d'accompagnement. C'est pourquoi , elle a seulement signalé les cas où les effets pourraient différer selon les scénarios. Dans les autres cas, il faut considérer que, selon elle, le scénario importe peu.

Sur ces bases, Setec Organisation a proposé une méthode, peut être moins systématique mais sûrement moins mécanique, plus directe et plus digeste, qui consiste à :

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

Les anticipations ont été réalisées en fonction de trois types de données :









- les résultats des volets 1 et 2 ; dans des conditions comparables, on peut anticiper qu'une LGV aurait des effets comparables ;
- l'analyse des projets des territoires, de leurs enjeux et des impacts qu'ils pourraient subir dans les décennies à venir ;
- les analyses du volet 3.

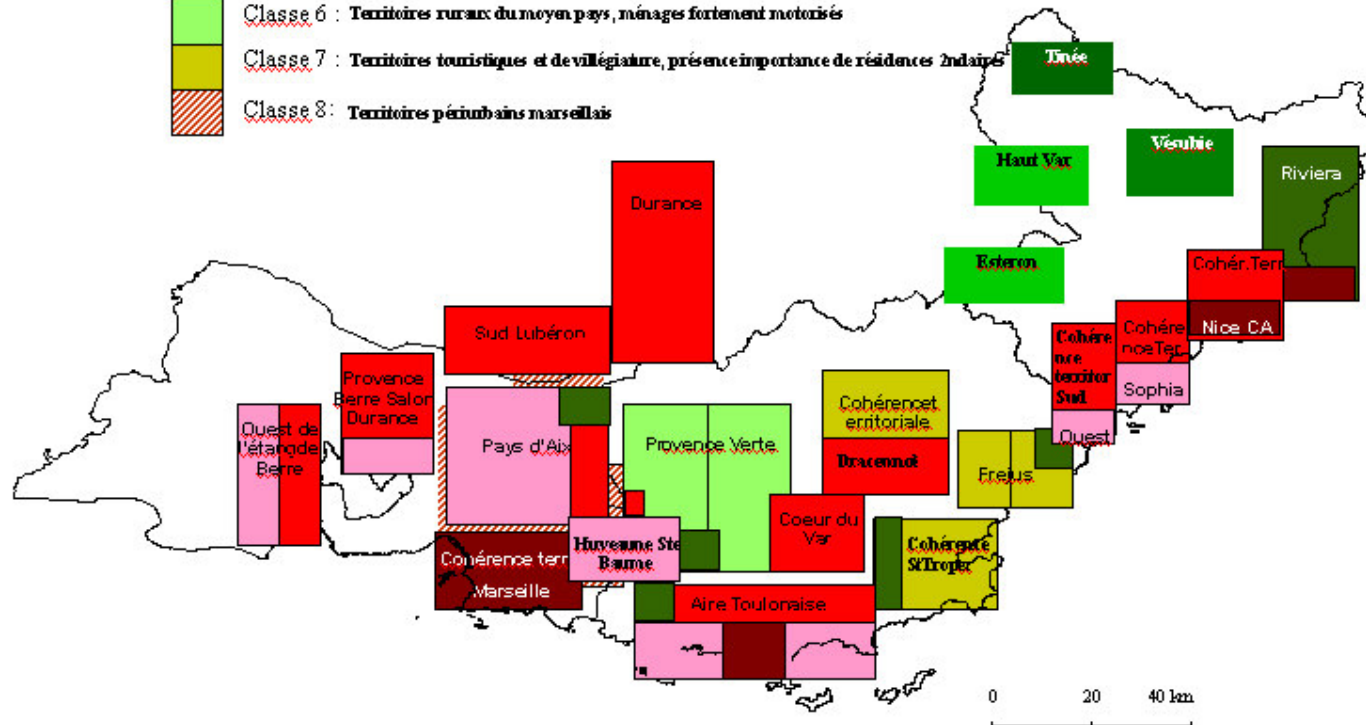
⁴ Si l'on considère les 7 thématiques d'effets potentiels, les 8 types de territoires identifiés et les 3 scénarios : $8 \times 8 \times 3 = 168$ fiches.

1.2 RAPPEL DE LA TYPOLOGIE DES TERRITOIRES

L'analyse du territoire de PACA réalisée dans le volet 3 de la mission a établi une typologie des territoires qui est ici rappelée. On appellera dans la suite de ce rapport les territoires par leur nom, pour faciliter la compréhension.

Typologie des espaces

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



Type 1 : Les espaces ruraux d'arrière pays

- Territoire d'arrière pays, fortement naturel et non protégé
- Très faible capacité d'hébergement touristique marchand, proportion importante de résidences secondaires sur le parc existant
- Accessibilité très faible
- Territoire fortement dépendant de la voiture
- Territoire de stabilité, peu de changement d'occupation du sol
- Faible densité de population

Type 2 : Espaces urbains touristiques

- Territoire très accessible et densément peuplé
- Communes urbaines fortement touristiques avec une forte présence de résidences secondaires et une offre hôtelière forte
- Zones urbaines périphériques des villes centres des grandes agglomérations de la région
- Bonne accessibilité
- Espaces naturels à proximité des zones urbanisées
- Pression urbaine existante
- Zone de déprise agricole

Type 3 : Espaces urbains périphériques

- Taille des ménages relativement élevée
- Peu de résidences secondaires avec une offre d'hébergement marchand disponible.
- Espaces naturels en proximité des zones agglomérées non protégées
- Territoires relativement accessibles et à proximité de zones d'habitation denses
- Habitat diffus
- Pression urbaine en devenir
- Zone de déprise agricole

Type 4 : Communes-centres des agglomérations

- Principales agglomérations de la région. Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Monaco /Menton
- Taille restreinte des ménages
- Territoires les moins motorisés.
- Offre d'hébergement forte (sauf campings).
- Proximité de surfaces importantes d'espaces naturels plus ou moins protégés qui limitent la prédation sur l'espace.

Type 5 : Territoires naturels protégés enclavés

Ces territoires possèdent *grosso modo* les mêmes caractéristiques que les territoires de type 1 à la différence que les espaces naturels sont protégés et qu'il existe une offre d'hébergement touristique marchand.

Ces territoires de haute montagne sont à l'écart des axes de communication et des principaux centres urbanisés. Ils possèdent une très forte fonctionnalité de tourisme de nature que conforte le parc national du Mercantour.

Type 6 : Territoires ruraux du moyen pays

- Petites communes qui appartiennent à la limite des aires périurbaines des grandes agglomérations de la région.
- Taille des ménages relativement élevée
- Ménages fortement motorisés
- Espaces naturels à proximité et non protégés
- Très faible offre de résidences secondaires et peu voire pas d'offre d'accueil d'hébergement

Type 7 : Territoires touristiques et de villégiature

- Territoire possédant des espaces naturels importants
- Territoire de densité moyenne
- Présence importante de résidences secondaires / population
- Territoire fortement motorisé
- Accessibilité moins importante, territoires à l'écart des axes structurants de la région.

Type 8 : Territoires périurbains marseillais

- Taille des ménages relativement élevée
- Communes de la métropole Aix Marseille qui font le tampon avec les espaces naturels
- Peu touristique
- Territoire connaissant de fortes pressions urbaines
- Zones de déprise agricole
- Espaces naturels à proximité des zones urbanisées peu protégées

2 EFFETS POTENTIELS DE LA LGV PACA SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES : VISION GENERALE

Comme dans les volets 1 et 2 de la présente mission, ce chapitre introductif présente les effets potentiels de la LGV PACA sous forme d'une synthèse dynamique affirmative. Les arguments et justifications n'y figurent pas. On les retrouvera dans les déclinaisons des effets par thématiques (cf infra - chapitre 3 à 10).

Tout au long de cette réflexion sur les effets des lignes à grande vitesse et de l'amélioration du service ferroviaire, une réflexion récurrente est apparue : la grande vitesse est une occasion, une chance d'aménagement et de développement, mais elle n'en est que rarement une cause immédiate. Ce sont les projets, les coopérations, les synergies, les stratégies et les politiques publiques, la capacité des acteurs à s'unir et à se saisir de son opportunité qui font l'aménagement et le développement.

Réfléchir aux effets socio économiques et en terme d'aménagement de la grande vitesse, c'est donc réfléchir à sa contribution aux succès des politiques et stratégies locales. Et autant que la présence de la ligne sur un territoire, c'est le volume et la nature du service offert qui importeront.

Pour évaluer les effets socio économiques et en terme d'aménagement de la GVF en PACA, au-delà des scénarios de tracé, trois éléments du service ferroviaire apparaissent déterminants dans l'amélioration globale du service ferroviaire :

- les liaisons internes à PACA ; la LGV peut être un outil de structuration inter métropoles et inter agglomérations ;
- l'emplacement des gares comme outils au service du développement de chaque territoire ;
- les liaisons avec Paris, Lyon, Barcelone, Gène, comme ancrage des relations entre les métropoles et leur environnement.

Par ailleurs la grande vitesse ferroviaire se développera en PACA dans un contexte spécifique. En premier lieu, elle dessert déjà le territoire ; toutes les grandes villes accueillent des TGV, qui roulent à grande vitesse depuis les villes du nord de la France sur au moins une part importante de leur trajet. Ensuite la configuration géographique de PACA est originale par rapport à celle des autres territoires desservis depuis 25 ans. La densité de population y est comparativement élevée et croissante. Les villes sont comparativement proches et importantes.

Les effets potentiels de la Grande vitesse ferroviaire sont :

- soit probables c'est à dire qu'ils se sont produits sur d'autres territoires et qu'au vu de cette expérience on peut penser qu'ils se produiront aussi en PACA ; la LGV en est directement génératrice ;
- soit conditionnels, c'est à dire que des mesures d'accompagnement, stratégies et politiques publiques, doivent être mises en œuvre pour qu'ils se produisent ;
- soit diffus et indirects, c'est à dire qu'ils ne se produiront que par l'intermédiaire d'autres événements que la seule arrivée de la LGV.

Toutefois l'intensité des effets est difficilement mesurable.

2.1 DES EFFETS PROBABLES SUR LES TERRITOIRES

2.1.1 Effet de mobilité

L'effet mobilité, constaté par l'ensemble des ouvrages analysés dans le volet 1 ainsi que par l'étude du volet 2 sur les effets de la LGV Med, est le premier effet probable de la Ligne à Grande Vitesse en région PACA. La saturation à venir des voies de communication aujourd'hui disponibles sera un « atout » pour le report modal d'une partie du trafic intra régional entre la route et la ligne grande vitesse. En effet, à partir du moment où la potentialité sera offerte de gagner du temps de parcours entre les principales villes de la région, en évitant les bouchons des voies de communication actuelles, la population se saisira de cette opportunité. La configuration géographique proche de celle du Nord Pas de Calais (étalement urbain) incite à le penser⁵. La mise en place du TGV Nord-Européen a modifié la mobilité des populations locales et entraîné des changements progressifs des habitudes de déplacements particulièrement professionnels.

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

Les reports modaux de l'avion sur le rail entre Paris et Toulon et Paris et Nice (qui représentent la majorité des déplacements nationaux aériens sur ces deux aéroports) se produiront probablement bien qu'ils soient aujourd'hui difficilement prévisibles⁶.

2.1.2 Effet d'image

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

De plus, à court terme, on peut s'attendre à une visibilité accrue dans les médias pour les villes directement desservies par la grande vitesse.

2.1.3 Effet d'intégration

➤ Polarisation

Il est probable que la LGV en PACA contribue au phénomène de polarisation comme elle l'a fait ailleurs. Au-delà de cette polarisation, elle contribuera sans doute à intégrer les territoires régionaux dans le territoire national.

⁵ Cf. Volet 1 - Fonds documentaire « Evaluation de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité. Résultats des trois années de panel, enseignements méthodologiques », Octobre 1998, Michel Houée.

⁶ Ils existeront toujours mais l'expérience montre que la compétitivité du rail sur l'air décline à partir de 3H30 de trajet ferroviaire.

➤ **Association de Monaco**

Doit-on impérativement améliorer le service ferroviaire au-delà de Nice jusqu'à la riviera, en desservant la gare de Monaco ? La desserte de la gare de Monaco par la grande vitesse sera de plus en plus un facteur important de renforcement réciproque des économies de Nice et Cannes, gigognes par certains côtés (emploi, services aux entreprises, aéroport notamment). Pour Monaco, une liaison TGV avec l'aéroport Nice Côte d'azur même à vitesse classique, et encore plus à grande vitesse, sera positive pour son rayonnement touristique et financier. Et elle contribuerait à sa meilleure intégration dans la région et par là à un meilleur profit pour elle.

2.2 DES EFFETS CONDITIONNELS SUR LES TERRITOIRES

Les effets conditionnels nécessitent pour se produire que des actions soient entreprises par les acteurs politiques et socio-économiques de la région PACA. On appellera donc « conditionnel » un effet qui pour se produire nécessite une politique ou une stratégie d'accompagnement. C'est ici que le LGV prend sa plus forte dimension d'outil au service d'un projet et d'une stratégie de territoire.

2.2.1 Effets réseau

L'effet réseau est la capacité de la LGV à développer les liens entre les différents réseaux de transport nationaux et régionaux.

La LGV constitue une deuxième ligne ferroviaire Est Ouest en PACA.

A partir des effets de la LGV dans le Nord ou le couloir rhodanien, on peut supposer pour PACA, dont la configuration géographique (densité, réseau de villes...) au moins dans sa partie sud est similaire, que le succès de la ligne dépendra des interconnexions et des cadencements : la ligne nouvelle peut aussi jouer un rôle de transport local de voyageurs.

Le succès de la LGV dépendra largement de l'exploitation qu'on en fera Mais là intervient le fait que la ligne est « nouvelle ». Si les deux lignes ont toujours les mêmes gares, les effets ne se produiront pas car les elles rendraient le même service à la différence de vitesse près. En revanche, si les tracés des deux lignes sont suffisamment distincts, il ne faudra manquer aucune occasion de les connecter par des voies nouvelles de liaison incluses dans le projet pour que l'effet soit optimal.

2.2.2 Effets organisateurs

Il s'agit des effets sur l'organisation et l'aménagement du territoire régional et de chaque territoire.

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

La région PACA se caractérise aujourd'hui par l'acceptation implicite – voire la recherche – d'un équilibre entre les deux métropoles marseillaise et azurienne, acceptation qui implique un niveau de service comparable.

L'enjeu de la LGV est ici sa contribution à l'attribution de vocations à chaque partie du territoire et ainsi à la spécialisation de chaque territoire au sein d'un ensemble régional offrant globalement un niveau de service accru. Une différenciation de deux métropoles est-elle souhaitable ? Peuvent-elles

avoir les mêmes fonctions dans un cadre européen de compétition des territoires où chacune doit chercher à capitaliser sur ses atouts ? Ou au contraire, face à des villes comme Barcelone et Valence en Espagne ou Florence et Bologne en Italie, Marseille et Nice peuvent-elles devenir complémentaires pour faire de la région PACA une région métropole en Europe, capable de rivaliser avec les principales régions européennes ? Une ligne à grande vitesse entre ces deux pôles urbains peut-elle contribuer à les rendre complémentaires, et à éviter la dispersion et la concurrence entre grands équipements et services ? C'est sans doute possible.

La substitution du temps de trajet à la distance rapproche les territoires, et en particulier les trois agglomérations ou les deux métropoles de PACA (selon que les définitions de ces mots sont fondées sur des critères techniques urbanistiques ou sur des vocabulaires promotionnels).

Reliées par la LGV, et en fonction des nouveaux services ferroviaires, elles pourraient profiter des équipements et des fonctions et services des autres et mettre à disposition leurs propres équipements et services dans des conditions plus aisées et avec une meilleure compétitivité qu'aujourd'hui. La LGV peut en conséquence, si ces 3 agglomérations s'organisent entre elles, contribuer à attribuer à chacune d'elles, à favoriser pour chacune d'elles, une ou plusieurs vocations qui se complèteraient. Par exemple la LGV pourrait renforcer la vocation internationale de Nice Côte d'Azur, si celle-ci savait s'approprier les équipements et services nationaux dont elle a besoin (cour d'appel, université) et qui sont déjà offerts par la métropole Marseille. En échange elle pourrait s'investir sur des sujets exclusifs ou accueillir d'autres « développements » (équipements, services...) qui dynamiseraient davantage sa vocation internationale.

Mais cette possibilité ne deviendra réalité que si les acteurs politiques, économiques et administratifs de la région organisent leur différenciation / spécialisation / complémentarité. La LGV n'y suffira pas seule, elle peut être un des atouts et un des moyens de ce projet. A l'inverse un scénario de tracé et de service qui négligerait cette opportunité pourrait porter préjudice à l'unité et à la compétitivité régionales.

➤ **Rôle et ambitions de l'agglomération toulonnaise**

La question pour Toulon est d'évaluer si elle dispose de meilleures chances économiques au sein d'une métropole marseillaise multimillionnaire, ou si, au contraire, elle doit tenter de subsister seule en résistant à la métropolisation. Selon le scénario retenu pour la ligne à grande vitesse, la ville de Toulon sera desservie plus ou moins directement. Cette desserte contribuerait-elle - suffirait-elle - à insuffler à Toulon une dynamique autonome ? Et Toulon y gagnerait-elle ? Entre Marseille et Aix-en-Provence à l'Ouest et des pôles économiques de Nice, Monaco ou Sophia-Antipolis à l'Est, son intérêt est-il dans son insertion pleine et entière dans le réseau des métropoles, fut-ce au dépend d'une certaine autonomie, grâce à des liaisons ferroviaires régionales à grande vitesse ?

➤ **L'attractivité de l'Est Var**

Les premières études de trafic de la LGV PACA comme le volet 3 de la mission sur les typologies de territoires montrent la rupture que représente l'« Est Var » dans le réseau Est – Ouest en terme de spécificités socio-économiques et de démographie. Un enjeu réside dans l'intérêt d'y fixer les nouvelles populations et activités du département. On y remarque déjà aujourd'hui une certaine

fixation. Un syndicat mixte a été créé dans ce but⁷. La GVF pourrait sans doute amplifier cette attractivité et contribuer à organiser cet afflux massif.

Enfin ce pôle économique de l'Est Var pourra-il être associé à Cadarache si ITER s'y implante ?

2.3 DES EFFETS PLUS INDIRECTS

La GVF est un nouveau service qui s'inscrit dans le temps long des historiens. Destiné à la mobilité des personnes sur plusieurs décennies, elle doit aussi être conçue et perçue pour le long terme. C'est à ce terme qu'elle peut jouer un rôle de développement ou de structuration de l'espace. Et qu'elle contribue à des phénomènes sociétaux comme les évolutions des comportements touristiques.

2.3.1 Effet de développement

En premier, on ne peut guère attendre que la ligne à grande vitesse suffise à elle seule à attirer (délocalisation) des entreprises dans la région PACA. Tant l'analyse bibliographique que l'étude sur la ligne à grande vitesse méditerranéenne ont montré que cet effet est pour le moins limité, quelles que soient les potentialités du territoire desservi, sans projet parallèle de développement : offre foncière de bureau, synergie des acteurs... Par ailleurs, pour des territoires naturels peu denses et peu urbanisés qui n'accueilleront pas de gare, des mesures d'accompagnement semblent inutiles car la ligne à grande vitesse dans la région n'aurait probablement aucun effet sur la création ou la délocalisation d'entreprises.

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

➤ La locomotive Sophia

En revanche elle pourrait être un atout pour Sophia Antipolis. On constate en effet que les emplois les plus bénéficiaires de la GVF sont ceux du tertiaire supérieur et notamment des catégories ECA (Emplois dans les activités, d'Etudes, de Conseil et d'Assistance). Une desserte de Sophia la dynamiserait probablement.

Une gare de la LGV située sur ou à proximité de Sophia-Antipolis intégrerait davantage Sophia dans la région et renforcerait l'association Région PACA-Sophia. Elle aurait un effet positif pour l'image économique globale et le développement économique de la région.

Elle permettrait sans doute aussi d'amplifier et de renouveler les effets positifs de la concentration des entreprises et des activités économiques supérieures. Ces effets sont déjà à l'œuvre et demandent aujourd'hui à la fois de l'espace et des infrastructures pour se développer encore davantage.

⁷ *Syndicat Mixte Est Var* composé du Conseil général du Var et des 18 communes suivantes : Fréjus, Draguignan, Saint-Raphaël, Roquebrune sur Argens, Le Muy, Le Puget, Vidauban, Les Arcs Sur Argens, Trans en Provence, La Motte, Figanières, Les Adrets de l'Esterel, Callas, Bagnols en Forêt, Saint Paul en Forêt

2.3.2 Effets touristiques

Les effets sur le tourisme sont difficiles à appréhender car les masses actuelles de touristes (9 millions de visiteurs dans la seule agglomération de Nice Côte d'azur par exemple) sont sans commune mesure avec les capacités de la ligne à grande vitesse (350 à 500 passagers par rame). Elle pourrait contribuer au développement des courts séjours constaté nationalement et à l'étalement des périodes de vacances. Mais l'éloignement des gares et des lieux de résidence, les ruptures de charge ne joueront pas dans ce sens.

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

Et l'effet sur le tourisme d'affaire constaté ailleurs (nationalisation ou internationalisation des manifestations) est peu probable compte tenu du fait que ce type de tourisme y est déjà largement national voire international (Cannes, Nice...).

2.3.3 Effets sur l'environnement

Il sera sans doute difficile d'isoler les effets de la grande vitesse de la pression foncière globale. Les nuisances sont différentes selon que le milieu soit urbain ou rural.

➤ **Risques de déséquilibres**

L'attraction de PACA entraîne une augmentation des résidences secondaires et des pressions corrélatives sur l'environnement. Les démarches de protection contre des migrations massives sont le plus souvent vaines. L'enjeu pour la région est donc plutôt de canaliser et d'organiser ces flux pour en conserver la maîtrise. Comment la LGV peut-elle contribuer à cette organisation ? Une gare par exemple dans l'Est du Var en constituerait-elle un point d'appui suffisant ?

➤ **Effets protecteurs**

Les effets positifs en matière d'environnement (reports modaux par exemple) devraient être comparables à ceux constatés ailleurs. On doit toutefois souligner que la densité urbaine et humaine du territoire et la saturation de ses équipements de déplacement, notamment routiers, nécessitent de nouvelles infrastructures, sauf à risquer à terme l'apparition de points de congestion. La LGV apporte la grande capacité et est donc une réponse à cet enjeu.

2.3.4 Effets fonciers

Les pressions foncières sont fortes en PACA et une inquiétude envers la LGV est qu'elle les renforce encore, enchérissant le coût du foncier et du logement. La LGV aura-t-elle cet effet pervers ?

Avec ou sans LGV, l'attractivité de "la Côte d'Azur" pour une population européenne de plus en plus mobile subsistera et avec elle la pression sur le foncier. Elle subsistera d'autant plus que pour des raisons économiques et d'emploi et afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, les régions urbaines et les secteurs de villégiature de PACA auront tout fait pour être encore plus attrayants qu'aujourd'hui.

Il est donc probable que les collectivités publiques territoriales de PACA aient également fait dans l'intervalle l'effort politique d'utiliser tous les systèmes interventionnistes sur le foncier à bâtir pour maîtriser leur développement et pour assurer la mixité sociale de l'habitat comme le permettent désormais les dispositions SRU, législatives et réglementaires.

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

*

Les remarques générales ci dessus sont détaillées et étayées dans les chapitres ci-dessous. Comme indiqué plus haut, la présentation retenue est thématique et non territoriale.

3 EFFETS POTENTIELS SUR L'IMAGE, L'IDENTITE ET LA REPRESENTATION DES TERRITOIRES

Les volets précédents ont montré que le TGV conforte la métropolisation des territoires. Les effets d'image diffèrent selon qu'ils touchent les territoires de type 4 – communes centres des grandes agglomérations ou bien le reste des territoires de la région PACA.

3.1 EFFETS SUR LES TERRITOIRES DE TYPE 4 : COMMUNES-CENTRES DES AGGLOMERATIONS

3.1.1 Marseille

L'aire métropolitaine marseillaise a déjà largement bénéficié des effets d'image de la LGV. L'analyse des effets de la LGV Med (volet 2 de la présente mission) a montré combien l'ensemble de la Provence, mais en premier lieu Marseille, a vu sa notoriété croître et son image gagner en qualité, tout comme avant elle Le Mans, Lyon ou Lille. Il est peu probable que la nouvelle LGV améliore encore cette qualité. Le bénéfice est probablement déjà acquis.

En revanche, Marseille pourrait voir évoluer son image et la représentation qu'elle a d'elle-même, dans le cadre de deux améliorations du service ferroviaire :

➤ **Dans le cadre d'un service ferroviaire intercités**

Une LGV avec un service ferroviaire cadencé avec Toulon et Nice renforcerait les relations institutionnelles en Provence Côte d'Azur. Elle donnerait à Marseille davantage de légitimité pour jouer son rôle de capitale régionale. Nice ou Toulon pourraient se concentrer sur d'autres fonctions si les services qui leur sont nécessaires (dont le symbole est la cour d'appel) étaient implantés et développés à Marseille-Aix mais accessibles en 1 heure.

Marseille n'aurait plus à se positionner en concurrente mais en leader régional. Chaque agglomération pouvant jouer une autre carte par exemple nationale, internationale, touristique, méditerranéenne...

Ici les scénarios sud ou intermédiaire paraissent plus pertinents que le scénario Nord.

➤ **Quel que soit le scénario choisi, avec une gare de desserte de « Marseille »**

La nouvelle LGV pourra renforcer la volonté de Marseille de se positionner comme une ville méditerranéenne. Pour cela elle devra disposer d'une gare située sur la liaison Barcelone – Gènes qui intégrera Marseille dans son nom, par exemple « Marseille Provence Méditerranée ». Cette gare serait desservie par les futurs trains à grande vitesse reliant Barcelone à la Côte d'Azur.

Cette assertion ne signifie pas que la gare « Marseille Provence Méditerranée » doive être Saint Charles. Elle peut l'être. Mais elle peut tout autant se situer ailleurs dans l'agglomération. Ce qui compte ici c'est la dénomination.

3.1.2 Toulon

Toulon a encore besoin aujourd'hui de renforcer sa notoriété (inférieure à celle des villes de sa dimension comme Nantes ou Strasbourg) et son image est celle d'une ville industrielle, militaire dont la rade est difficilement accessible aux touristes⁸.

La ville s'est lancée dans une stratégie de développement urbain axé sur l'attraction des flux touristiques qui transitent à proximité, et la diversification de ses activités économiques. Un centre de nautisme ludique devrait voir le jour. Comme Marseille, Toulon parie également sur le tourisme de croisière et les traversées ferry méditerranée. Une gare TGV en centre ville à quelques minutes du port pourrait (cf *infra*) avoir un effet positif sur cette activité portuaire de croisière.

Le développement de la notoriété paraît un préalable nécessaire à l'effet image grande vitesse ferroviaire. Toulon dispose de 15 ans pour accroître sa notoriété, comme Marseille ou Nantes l'ont fait. Si cette notoriété s'améliore, la grande vitesse ferroviaire pourra bénéficier d'un effet image déjà repéré pour d'autres territoires, un meilleur ancrage dans le territoire national. Aujourd'hui Toulon apparaît « un peu éloignée ». Qu'on puisse s'y rendre avec un AR dans la journée de Bordeaux, de Paris, de Lyon, voire même de Lille, modifiera sa représentation dans le paysage national. De ce point de vue, le positionnement de la gare dans la ville a peu d'importance, à la condition d'une appellation contenant le terme de « Toulon ». Mais l'origine et le nombre des trains seront déterminants.

En revanche, comme indiqué plus haut, Toulon ne doit sans doute pas parier sur l'image de modernité de la grande vitesse ferroviaire car il n'est pas sûr que l'association grande vitesse ferroviaire - modernité vaille encore dans 25 ans.

Comme pour Marseille les scénarios Sud et intermédiaire paraissent plus favorables au développement du trafic intercités et à l'attribution des vocations. Et quel que soit le tracé retenu, l'amélioration des relations ferroviaires entre Toulon et Marseille paraît une exigence pour développer la complémentarité entre les deux agglomérations pour la constitution d'une métropole.

3.1.3 Nice Côte d'Azur

Nice Côte d'Azur bénéficie aujourd'hui d'une des plus fortes notoriétés nationale et internationale parmi les villes françaises. La LGV n'apportera sans doute pas à Nice Côte d'Azur de gain de notoriété. Elle pourrait en revanche agir en terme d'image dans deux directions.

- Comme pour Toulon, elle contribuera à ancrer le territoire dans la communauté nationale ; dans ce sens pour Nice Côte d'Azur, la fréquence, l'origine-destination et la rapidité des liaisons avec les autres métropoles régionales françaises compteront bien plus que le positionnement de la gare dans l'agglomération. Cet effet image aura donc d'autant plus d'intensité avec un tracé nord, le plus rapide vers Lyon ou Toulouse, c'est-à-dire vers Avignon.
- Elle peut contribuer à spécialiser Nice Côte d'Azur dans ses fonctions de métropole internationale et de porte d'entrée de la France. Elle peut renforcer son image d'exception (au deux sens du mot unique et remarquable) internationale si Nice Côte d'Azur se concentre sur cette vocation. La qualité des dessertes avec Marseille et Toulon (nombre, rapidité, trains Intercité...) sera alors déterminante ; les scénarios sud ou intermédiaire sont plus favorables.

⁸ Cf par exemple : INSEE première – avril 2001 – les grandes villes françaises et leur influence

3.2 EFFETS SUR LES AUTRES TYPES DE TERRITOIRES

3.2.1 Territoires de type 2

L'effet d'image sur les espaces de type 2 (Espaces urbains touristiques) est envisageable (cf infra). Le délai de retour sur les effets de la LGV Med sur des territoires urbains fortement touristiques comme Aix ou Avignon ne sont pas suffisants pour qu'on puisse les analyser de manière pertinente et encore plus les extrapoler. Cependant, on peut penser que la LGV améliorera l'image en terme de proximité et d'accessibilité de ces territoires de type 2 dans les centres d'émission de tourisme (Paris Londres Amsterdam Francfort, Etats-Unis...). En revanche, ces territoires bénéficient déjà d'une forte image liée à un événement, à une mode, à un cadre de vie... et ces images sont positives, faites à la fois de protection, de préservation, de haute qualité de service. Une amélioration du service ferroviaire, quelle qu'elle soit, ne devrait que renforcer cette image.

On peut émettre l'idée que la LGV risque de provoquer une augmentation des coûts (fonciers, services, produits courants...) sur ces territoires.

3.2.2 Territoires de type 7

L'effet sur l'image touristique des territoires de type 7 (Territoires touristiques et de villégiature) pourrait être négatif si la plus grande accessibilité liée à la grande vitesse ferroviaire véhiculait le sentiment d'une moins grande « qualité », d'une clientèle moins « choisie ». Mais cet effet ne semble pas vérifié à La Baule, au Croisic ou à Arcachon par exemple, dont les caractéristiques, sous réserve d'une analyse approfondie, pourraient être assez comparables.

3.2.3 Territoires de type 3

Des effets spécifiques sont peu probables sur les territoires de type 3 (Espaces urbains périphériques) ; lorsqu'il existera, l'effet portera sur les territoires centraux auxquels ces territoires périphériques sont rattachés. On retrouve ici l'enjeu de définition des centres villes et de toponymie des territoires.

3.2.4 Autres territoires

L'amélioration de l'image produite par la GVF se concentre sur les zones bénéficiant déjà d'une bonne notoriété à l'occasion de l'implantation d'une gare. Pour bénéficier d'une amélioration d'image, un territoire doit donc avoir une gare sur la LGV, ce qui est peu probable pour les territoires de type 1 et 5.

Enfin les territoires de type 6 ne bénéficieront d'un effet image que s'ils sont desservis par une gare. Dans ce cas, la gare pourrait modifier à long terme leurs caractères socio économiques, et les faire changer de type. L'effet d'image se produirait alors par ricochet.

4 EFFETS POTENTIELS SUR LA MOBILITE DES PERSONNES

4.1 INTRODUCTION

4.1.1 Définitions

La mobilité est la notion complexe, synthétisant les multiples paramètres caractéristiques d'un système de déplacement, et de transport, qui tente de traduire la faculté des habitants d'une zone donnée à se déplacer. Elle peut concerner une population particulière (voire au seul individu), définie par ses caractéristiques sociales, économiques ou par son implantation géographique... Elle peut également être décomposée selon les modes, les motifs de déplacement, les périodes (semaine / week-ends par exemple), etc.

L'analyse des effets potentiels de la LGV PACA ne doit évidemment pas prendre en compte la mobilité globale, « quotidienne » des habitants, dont les déplacements avec la grande vitesse ferroviaire ne seraient qu'une composante marginale au regard des déplacements de proximité faits au sein de leur territoire. Il est d'ailleurs usuel, lorsqu'il s'agit de déplacements sur des moyennes ou des longues distances, de parler de « propension à voyager » (PAV).

Par ailleurs, compte tenu de la nature de la grande vitesse ferroviaire, le terme de « population » doit être entendu dans un sens large et non comme la seule population résidente. Dans la clientèle de la grande vitesse ferroviaire, il y aura certes des habitants des zones desservies en Provence Alpes Côte d'Azur mais également des touristes en villégiature, pouvant utiliser le service grande vitesse pour se déplacer d'une ville à l'autre de la région ou de l'arc méditerranéen, et des visiteurs, aux « profils » extrêmement divers.

4.1.2 Avertissement

La propension à voyager dépend avant tout de l'offre de transport et son évolution, corrélativement, des améliorations (ou dégradations) de cette offre. La prudence est de mise : l'image véhiculée par la ligne à grande vitesse (la ligne proprement dite, les grands ouvrages, la vitesse dans des espaces dégagés) peut concourir à l'idée d'un mode de transport se suffisant à lui-même. Ainsi, les photos du TGV le représentent rarement arrêté dans une gare, statique, « chargeant » des passagers ; or c'est tout de même là qu'il prend tout son sens, dans la mesure où il est convenablement relié aux autres modes transport ou articulé avec eux.

La fascination pour la grande vitesse ferroviaire ne doit donc pas occulter sa vocation et sa finalité de déplacement sauf à être déçu (la gare de Lyon St-Exupéry par exemple). On peut également évoquer les capacités de parking à la gare nouvelle d'Aix ou l'accessibilité de celle de Marseille qui influent à l'évidence sur les comportements et les choix modaux. On retrouve ici l'importance des « mesures d'accompagnement » pour le succès des LGV.

L'offre de transport n'est pas seulement une question de « réseaux » ou d'inter modalité, selon la terminologie de rigueur, mais également, et parfois avant tout, de coût et de politique commerciale.

Ainsi définie, elle ne peut être évaluée que relativement par rapport à l'offre des autres modes de transport : or les phases premières de l'étude (volets 1 et 2) ont montré que la comparaison n'est pas toujours possible, compte tenu par exemple de la multiplicité des tarifs en vigueur et de leur variabilité.

La propension à voyager est aussi question de demande : elle est d'autant plus importante que l'offre correspond aux caractéristiques diverses de la demande qu'on peut répartir en trois grands volets :

- les caractéristiques socio-économiques,
- les origines/destinations véritables (à distinguer des entrées/sorties sur un mode ou un réseau donné),
- les motifs et les fréquences requises de déplacement.

Ces variables, à l'horizon possible de mise en service de la LGV PACA, croisées à celles concernant l'offre de transport génèrent une multitude de scénarios possibles.

Dans ces conditions, la prévision des effets sur la mobilité des personnes de la LGV PACA, dont le tracé n'est pas fixé, reste imprécise. Il s'agira donc avant tout, au-delà des considérations générales sur l'accessibilité de l'infrastructure et sur la recherche de la meilleure adéquation possible entre la demande et l'offre de transport, de mettre en évidence les enjeux selon les types de territoires identifiés. Toutefois les appréciations qui suivent ne peuvent se substituer à une étude de trafic complète et détaillée.

4.2 A L'ECHELLE REGIONALE MACRO

4.2.1 Avantages compétitifs du service rendu sur la voiture

La LGV est susceptible de changer la structure du réseau de communication de la région sur ses départements littoraux. Aujourd'hui le train ne concurrence pas la voiture, car le temps de déplacement voiture entre Aix ou Marseille et Nice est inférieur à celui du train. Le premier effet du TGV sera de modifier la concurrence fer/route pour les déplacements entre territoires desservis par la LGV.

Cette situation est nouvelle pour un projet de cette envergure. En effet dans le passé, les LGV ont amélioré un service qui était déjà plus rapide que la voiture. Ce qui pourrait expliquer que les effets engendrés aient été relatifs comme l'a montré le volet 2 de l'étude (impacts de la LGV Med).

Le service ainsi rendu ne se comptera pas uniquement en gain de temps absolu du train sur le train ; il inversera aussi l'avantage compétitif de la voiture. La voiture deviendra un mode de transport moins rapide que le train. Cette évolution est loin d'être marginale en temps de déplacement : il ne s'agit pas d'un avantage de 5 ou 10 minutes mais de l'ordre de une demi-heure à une heure de différence sur les trajets entre les destinations existantes.

4.2.2 Effet du changement des axes structurants

Les LGV précédentes doublaient des infrastructures existantes. La LGV PACA, à la différence de la LGV Med, serait susceptible, en fonction des scénarios, de transformer l'armature du réseau et d'engendrer des transformations structurelles du territoire.

Pour le scénario "1 axe"⁹, il n'y a pas de changement structurel du réseau : la LGV vient doubler un réseau existant.

Pour les scénarii "2 et 3 axes", des évolutions du territoire non pas conjoncturelles mais structurelles peuvent être engendrées car on transforme le réseau ferré existant en le complétant vers une structure de réseau maillé. La partie plus ou moins continentale du réseau maillé ainsi constitué reprend l'axe de communication traditionnel et historique de la région. Dès lors il est possible que de nouveaux types de territoires avec leur propres caractéristiques émergent. C'est-à-dire que la typologie définie au volet 3 puisse connaître des modifications radicales.

On ne dispose pas d'analyse antérieure sur ce phénomène au niveau régional, alors que les analyses ex-post des effets du tracé d'A8 auraient été intéressantes. Les seules disponibles concernent les lignes de transport urbaines ou métropolitaines, mais elles ne fournissent pas les éléments de réponse car l'échelle d'analyse est trop différente pour adapter les résultats.

Dans tous les cas, la création de la LGV vient doubler et renforcer un service rendu existant sur l'agglomération azurée ainsi que sur le territoire de la métropole marseillaise qui possède déjà deux gares TGV. Les secteurs géographiques où le changement est le plus important en matière d'axe structurant sont les territoires situés entre l'est de la métropole Marseillaise et le massif de l'Estérel-le Muy. La création d'une LGV dans ces zones et, consécutivement, la localisation des gares vont engendrer des modifications structurelles du territoire dont certaines ont déjà servi de justification à la création d'un syndicat mixte approprié et d'esquisses de dénomination comme « Sophia-Estérel ».

4.3 A L'ECHELLE MICRO DE CHAQUE TYPE DE TERRITOIRE

4.3.1 Les territoires des types 1, 5 et 6¹⁰

Ils ne concerneraient qu'une demande modeste, vraisemblablement pour des déplacements à faible fréquence et sur des distances assez importantes. Dans ce cas, les choix de la clientèle devraient être assez indifférents à la localisation précise de l'infrastructure et des gares, dans la mesure où une accessibilité automobile convenable est assurée. Ces territoires sont avant tout accessibles par voiture (signalons toutefois le cas particulier des territoires des Alpes-Maritimes desservis par la ligne Breil-Cuneo ou par les chemins de fer de Provence pour lesquels un rabattement ferroviaire peut être envisagé mais qui resterait secondaire). Il paraît probable que des évolutions de la mobilité des personnes concernées soient limitées.

⁹ La classification à 1, 2 ou 3 axes est par là plus pertinente pour traiter ce point.

¹⁰ Espaces ruraux d'arrière pays, Territoires naturels protégés enclavés, Territoires ruraux du moyen pays

4.3.2 Les territoires des types 2 et 7 ¹¹

Ils concernent, à l'opposé des précédents, une demande importante, avec de fortes variations annuelles. Compte tenu de la concentration démographique sur le littoral et de la forte prédominance du tourisme balnéaire, y compris dans le Var ou les Bouches-du-Rhône, une offre TGV devrait avoir les effets les plus nets si elle dessert au plus près les zones de villégiature. Cette exigence paraît d'autant plus incontournable avec le développement des séjours de courte ou moyenne durée, favorisé par les évolutions sociales. Dans ces cas-là, cependant, la concurrence de l'avion devrait être très vive, qu'il s'agisse des liaisons desservant Nice ou Toulon, dont les aéroports, sont idéalement placés à proximité des zones touristiques majeures. La mobilité des personnes concernées devrait alors être directement ou indirectement (du fait de la concurrence entre les modes) « stimulée » par une LGV PACA, dans la mesure où « l'infrastructure » est améliorée en conséquence (capacité d'accueil en particulier). Le choix de privilégier des types de territoires va donc bien au-delà de la seule problématique de transport : on peut en particulier craindre que le TGV ait alors une image d'infrastructure destinée « aux autres », disjoint d'une véritable politique régionale d'aménagement du territoire.

4.3.3 Les territoires des types 3 et 8 ¹²

Ils ne se présentent pas comme des destinations à proprement parler, hormis pour les habitants des territoires concernés dont les caractéristiques socio-économiques sont généralement supérieures à la moyenne. Dans l'hypothèse où ces territoires étaient privilégiés, les déplacements seraient alors plus fréquemment réalisés pour des motifs personnels ou professionnels sur des distances plus modestes, en particulier à l'échelle régionale, comme cela a été le cas, comme l'a montré le volet 1, pour des territoires comme le Nord-Pas-de-Calais ou autour de Paris (le Mans ou Tours).

Il semble ainsi vraisemblable qu'une ligne à grande vitesse assurant simultanément un niveau de service régional devrait privilégier ces territoires. Dans ce cas, la concurrence la plus forte serait celle de la voiture : pour que les effets du service grande vitesse soient alors optimaux, des tarifs attractifs et une fréquence de desserte élevée de type intercity avec un scénario sud ou intermédiaire seraient à privilégier au détriment de la « vitesse pure »¹³. Compte tenu de la difficulté de ces questions, il est toutefois délicat d'envisager plus d'une décennie à l'avance comment la mobilité des personnes concernées pourrait évoluer, soit dans la fréquence de leurs déplacements, soit dans les modes utilisés.

4.3.4 Les territoires de type 4

Ce sont les territoires-centres d'agglomération. Ils sont d'ores et déjà desservis par le réseau TGV Méditerranée et ses destinations associées. Plus encore que dans les cas précédents, pour lesquels les clientèles concernées sont relativement faciles à « cibler », il est difficile de pressentir la nature et l'importance des évolutions qui pourraient intervenir. Cette difficulté résulte de la multiplicité des fonctions assumées par les territoires en question, sur les plans de la culture, de l'administration, de

¹¹ Espaces urbains touristiques, Territoires touristiques et de villégiature

¹² Espaces urbains périphériques, Territoires périurbains marseillais

¹³ Ses spécificités peuvent conduire à parler moins de TGV que de TER GV.

l'enseignement, de la santé ou encore du tourisme. Dans ce cas, à l'inverse de ce qui avait pu se passer dans le cas du TGV Méditerranée, les évolutions de la mobilité des personnes devraient résulter des choix faits pour les autres territoires. Signe qu'il devrait être avant tout une ligne à grande vitesse au service de l'aménagement régional, affranchi des liens avec l'Ile-de-France ?

5 EFFETS ORGANISATEURS POTENTIELS

Par « effet organisateur », on entend les effets de la mise en service de la LGV sur la vocation de chaque territoire et sur la répartition des différentes activités et fonctions humaines, sociales et économiques dans l'ensemble du territoire et au sein de certaines de ses parties. Les effets organisateurs relèveront surtout des améliorations possibles du service TER actuel, grâce :

- aux reports de trafics grandes lignes sur la LGV,
- à la création des services TER-intercités sur la LGV,
- ou encore à une combinaison des deux par le maillage et par le nombre de gares qui seraient créées à l'occasion.

5.1 A L'ECHELLE REGIONALE MACRO

5.1.1 Territoires concernés par les effets de la LGV / effet de métropolisation

Trois territoires sont essentiellement concernés : les deux métropoles de la région et le territoire du Var. Le volet 3 de l'analyse a montré que le département du Var constitue un secteur tampon entre les deux métropoles, structuré selon un axe sud ouest / nord est. Si les deux métropoles possèdent des types de territoires similaires (type 4 ville centre des agglomérations) et plus ou moins homogènes, le Var est lui constitué de territoires dissemblables. Cette hétérogénéité peut être un facteur de trouble dans l'évaluation des effets de la LGV.

La ligne grande vitesse ferroviaire pourrait renforcer des services existants dans les deux métropoles. L'offre de service rendue supérieure conforterait leur statut de métropole régionale en consolidant les éléments qui assurent leur développement (tourisme, pôles d'emplois, croissance des densités urbaines...).

En revanche l'enjeu pour le Var porte sur les territoires qui seront desservis par une gare TGV et ceux qui ne seront pas : par rapport à l'offre de service actuelle, des territoires risquent de connaître des effets « négatifs » - des effets tunnel (cf volet 1 de la mission) – s'ils ne sont pas desservis. Les emplacements potentiels des gares (Ouest Var, Centre Var, Est Var) auront donc un effet sur la vocation de chaque territoire.

Dans le cas d'un scénario intermédiaire, la création d'une gare TGV au nord de l'agglomération toulonnaise pourrait renforcer le processus de métropolisation autour d'Aix, puisque Aix dispose déjà d'activités du tertiaire supérieur. Les territoires concernés sont les types 3 et 6. Ces derniers considérés comme des territoires en devenir connaîtraient une hausse de l'influence de la métropole voisine et pourraient probablement changer de type comme cela a été le cas dans une certaine mesure au Mans. Il est possible aussi que des territoires de type 6 (Territoires ruraux du moyen pays) deviennent de type 3 c'est-à-dire des territoires périphériques de la métropole marseillaise.

Si la gare de Toulon centre est desservie, la situation du territoire aurait peu de raison de changer, puisque la structure du réseau ne changerait pas. De plus les types de territoires qui forment son secteur sont semblables aux deux métropoles ; il est envisageable dans ce cas que les évolutions sur ces secteurs soient de même nature qu'aujourd'hui et que la structure du territoire reste inchangée.

Enfin on pourrait reprendre ici les analyses proposées plus haut sur la capacité de la LGV à attribuer des vocations dans le cadre d'une desserte intercity (facilitée par les scénarios sud et intermédiaire)

5.1.2 Phénomènes connexes possibles : apparition de territoires dortoirs

Les principaux effets de la LGV peuvent provenir de la multi résidence et d'un desserrement urbain vers les secteurs bénéficiant d'une bonne accessibilité routière aux gares de la LGV.

La typologie a identifié des territoires présentant de fortes potentialités de développement. A moins d'une heure de trajet des agglomérations marseillaise, toulonnaise et azurée, ils deviendraient attractifs pour des populations désireuses de choisir leur lieu de résidence en fonction des possibilités de déplacements entre ces trois pôles d'emplois.

Deux scénarios seraient envisageables. Le premier est que ces secteurs deviennent des bassins de vie avec la capacité de capter un développement économique qui se délocaliserait des agglomérations voisines. Le second serait que ces territoires deviennent des espaces résidentiels « dortoirs ». Ce scénario est toutefois à relativiser ; le manque de réserve foncière sur l'agglomération azurée pourrait induire un délestage du développement économique dans des secteurs géographiques limitrophes possédant davantage de ressources foncières.

Si tel est le cas, l'expérience d'autres territoires montre que la disponibilité foncière est un argument tellement fort qu'il finit toujours par primer. Sans amélioration du service ferroviaire concomitante, ce phénomène amplifierait la saturation croissante de l'A 8 aux heures de pointe. Or l'abandon d'A 8 bis montre que l'A8 n'est pas plus facile à doubler que la ligne ferroviaire¹⁴.

5.1.3 Une concurrence potentielle entre les occupations foncières

C'est dans le centre Var que les effets risquent d'être les plus forts. Comme les résidences secondaires s'y développent, une concurrence de statut d'occupation entre les résidences secondaires et principales pourrait apparaître, et, liée à elle, un conflit potentiel entre résidents permanents désireux de se situer à mi-chemin entre deux grands bassins d'emplois et résidents occasionnels désireux de tranquillités.

Au final, deux populations aux aspirations différentes se côtoieraient : la première voulant développer sur place des services nécessaires à la vie quotidienne et la seconde recherchant le calme et désireuse de préserver l'environnement.

5.2 A L'ECHELLE DE CHAQUE TERRITOIRE

Les effets organisateurs sur chaque type de territoire dépendent, plus encore que tous les autres effets, bien plus de la gare et du service ferroviaire que du scénario. C'est l'effet gare contre l'effet tunnel.

¹⁴ Le doublement d'une autoroute induisant la pollution automobile en plus.

5.2.1 Territoires de Type 1 (espaces ruraux d'arrière pays)

L'effet organisateur direct ou indirect de la LGV, quels que soient les scénarios, y sera quasiment nul. Ils sont en effet peu concernés par l'attrait du service ferroviaire à grande vitesse, en raison à la fois de leurs catégories socio professionnelles, des distances de mobilité concernées, et de la présence sur place des autres services qui font leur attractivité pour les CSP et les touristes concernés.

En l'état actuel, on ne peut entrevoir d'éventuelles mesures d'accompagnement qu'en matière de tourisme. Or le développement du tourisme solidaire dans les Hauts Pays est un objectif déjà exprimé par les départements concernés du Var et des Alpes-Maritimes, par la Région et par les agglomérations voisines.

5.2.2 Territoires de Type 2 (espaces urbains touristiques)

Le renforcement des atouts d'accessibilité par une LGV ne peut pas transformer (organiser ou désorganiser) ces lieux dont la légitimité touristique est fondée et hyperpolarisée sur d'autres critères et arguments. (On ne va pas résider à côté de l'opéra de Bayreuth parce qu'il est facile d'accès !).

L'effet organisateur de la LGV sur ce type de territoire devrait être plutôt neutre.

En revanche, le lien entre ces territoires et la gare Grande Vitesse la plus proche doit être conçu et aménagé simultanément avec la LGV (exemple : création et aménagement d'un Boulevard de la Gare). Le principe d'accueil, d'accès, de porte d'entrée, couramment utilisé pour les nouveaux aéroports, valorise le territoire aux yeux des visiteurs (2 exemples favorables en PACA : la traversée d'Hyères par la RN 98 et la Promenade des Anglais à Nice).

5.2.3 Territoires de Type 3 (espaces urbains périphériques)

L'effet organisateur de la LGV y serait sans doute faible. Ces territoires n'ont que peu de vocation propre déliées de celle de la ville centre. Leur morphologie et leur topographie en font trois « corridors ». Or les « corridors » nécessitent une multiplication des points d'accès de desserte, ce qui est incompatible avec le concept de LGV.

Il faudrait donc les structurer selon d'autres critères, comme par exemple l'aire d'influence d'une agglomération ou la connexion de la LGV et de la gare avec une ligne ferroviaire classique. Il peut ne pas y avoir de coïncidence systématique entre gare accueillant les TGV et ligne nouvelle.

Les deux mesures qui devraient accompagner l'éventuelle installation de gares dans l'un ou l'autre de ces corridors, semblent les suivantes :

- dégager de l'espace, afin d'être à l'aise pour longtemps pour organiser la/les rupture(s) de charge à la gare ;
- renforcer la centralité de ces gares qui ne seraient de toutes manières pas des « gares-betteraves » (comme certains qualifient des installations de gare en milieu naturel) ; car, même souvent peu denses, ces territoires sont des espaces urbains. Peut-être même au contraire, dans certaines conceptions de l'organisation des grandes métropoles à l'avenir, deviendront-elles des gares principales. Dans ce cas, il serait préférable qu'elles soient un peu distantes du cœur d'agglomération pour y être moins contraintes ou moins coûteuses pour l'usager. L'analyse bibliographique a d'ailleurs montré que ce type de gare favorise l'accessibilité en voiture (exemple de la gare d'Arbois).

5.2.4 Territoires de Type 4 (villes centres des agglomérations)

L'effet organisateur de la LGV sur ces territoires des communes-centres des agglomérations est majeur, même s'il est plutôt indirect. Chaque scénario a un effet assez comparable.

L'effet principal ne serait pas produit par le réflexe de vouloir « faire passer les trains dans la gare » (sous-entendu dans la gare actuelle), car la LGV n'apporterait alors aucun effet d'organisation nouveau par rapport à ce qui existe. Il serait produit indirectement par l'obligation que crée la discussion actuelle sur la LGV, de définir les droits et devoirs de la ville-centre et de son réseau de connexion avec d'autres pôles dans l'agglomération. Ces autres pôles sont soit des pôles existants qui seraient valorisés et renforcés, soit des pôles à structurer pour l'avenir afin d'alléger, de renforcer, de mieux répartir population et activités (solidarités territoriales, ouverture d'espaces, ouverture sociale, modernité d'architecture de villages nouveaux sans détruire le caractère traditionnel ...etc).

En résumé, l'Etat ne peut pas renouveler Euromed partout pour soutenir la fonctionnalité et l'attrait de centres uniques d'agglomération. Euromed combine certes beaucoup d'avantages mais à des coûts élevés.

Dans cette optique et en accompagnement avec l'effet organisateur de la LGV, chaque commune-centre des agglomérations pourrait dans ce débat sur la future LGV s'interroger sur les effets de levier de la localisation de « la gare TGV » sur l'organisation future de l'agglomération toute entière dans les nouveaux contextes économiques, démographiques, et concurrentiels nés du contexte de compétition entre les territoires européens.

5.2.5 Territoires de Type 5 (territoires naturels protégés enclavés)

L'effet organisateur direct d'une ligne ferroviaire à grande vitesse sur des territoires naturels protégés est nul par définition. Il peut toutefois exister en négatif dans certains cas comme l'Esterel et les vallées du Haut Pays niçois, par l'effet d'écrin que créerait une meilleure organisation des espaces urbains ou périurbains qui les entourent.

En action d'accompagnement, les territoires périphériques de ces territoires de type 5 devraient gérer l'organisation de leurs espaces de contact dans l'esprit avec lequel ont été conçus les concepts de "Zones Périphériques" des Parcs nationaux ou régionaux et qui produisent un effet d'écrin autour d'eux.

5.2.6 Territoires de Type 6 (territoires ruraux du moyen pays)

Si on structure les territoires alentour sans renforcer la structuration de ces territoires ruraux de Moyen Pays, la poursuite de la consommation d'espace qui accompagne le développement de la résidence pavillonnaire aurait pour conséquence le sous-équipement et la sous-urbanité.

La LGV PACA pourrait paradoxalement être l'occasion pour les responsables de la gestion des régions urbaines de Toulon et de Marseille de développer leur solidarité pour ces territoires ruraux de Moyen Pays que leurs régions urbaines impactent énormément.

Par exemple, dans le « Cœur du Var », une gare connectée – maillée – au réseau ferroviaire classique et au futur réseau à grande vitesse accompagnerait utilement les développements économiques et sociaux de Toulon et du Var. C'est sur ces développements que s'appuient les

raisonnements actuels qui conduisent les autorités à préférer une gare TGV dans le tissu aggloméré actuel de la Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée.

Le choix d'une gare à Cuers plutôt que dans le centre de Toulon ne relève pas d'une question d'organisation du territoire de l'agglomération de Toulon qui n'a pas inclus Cuers dans son périmètre, mais d'une logique de tracé en fonction de critères de réalisation techniques, calendaires et financiers. Comme indiqué précédemment, une logique métropolitaine conduirait à penser que la localisation des gares sur la LGV susciterait des effets d'organisation de développement plus à l'ouest-nord ouest de Toulon et moins à l'est-nord est.

Il faut également continuer à se poser la question des risques qu'on ferait courir à une agglomération comme Toulon en l'engageant encore dans un chantier de grand tunnel ferroviaire sous le centre-ville et la bande côtière, en plus du tube routier ouest-est qui reste à faire (la mémoire des 15 années de difficultés est encore présente).

5.2.7 Territoires de Type 7 (territoires touristiques et de villégiature)

L'effet organisateur de la LGV sur ce type de territoires touristiques et de villégiature ne pourrait être que nettement indirect. Par exemple, L'allongement d'un jour du séjour touristique dans les villes de PACA grâce la possibilité d'ajouter aux programmes d'activités touristiques sur place une journée de visite aller-retour dans une autre ville serait un effet indirect des trains inter cités à grande vitesse qui circuleraient sur la LGV.

Cet effet indirect impliquerait cependant que les trains inter cités desservent les gares-centre des villes ; en effet, si une rupture de charge depuis l'hôtel vers la gare de départ et de retour est habituellement acceptée par les touristes et les tour-operators, l'arrivée sur place doit se faire directement à pied vers les sites touristiques.

5.2.8 Territoires de Type 8 (territoires péri urbains marseillais)

L'effet organisateur direct de la future LGV PACA dans ces territoires périurbains marseillais dépendra de la prise de conscience de la destinée commune de nombre d'entre eux, bien que, formellement, ils "n'appartiennent" pas à la même "agglomération". Cette conscience nouvelle nécessite que les institutions et les collectivités locales aujourd'hui encore très centrées sur elles-mêmes et sur leur population résidente réfléchissent en commun à leur évolution.

Deux cas doivent cependant être envisagés distinctement :

➤ **Cas de scénarios de tracé LGV nouvelle au Sud d'Aix.**

La grande vitesse ferroviaire serait alors l'occasion de décider la mise en place d'une organisation polycentrique d'une métropole euroméditerranéenne développée en commun. Une organisation qui serait réfléchie, confiante, respectueuse des identités et prérogatives et assortie d'un programme d'actions.

On pourrait assister alors à un renforcement du rôle de la gare d'Arbois dont il conviendra d'avoir bien pris la mesure en en organisant les fonctions, les équipements connexes et les territoires alentours.

➤ **Cas de scénarios de tracé LGV nouvelle dans le Val Durance au Nord d'Aix.**

L'effet organisateur exclusif, mais très important sur les territoires périurbains marseillais, serait alors indirectement le renforcement majeur du rôle de la gare Aix TGV existante dans l'agglomération.

Cet effet nécessiterait d'être accompagné par la modification du réseau ferroviaire conventionnel, afin d'assurer à Aix TGV une liaison performante TER / LGV / TC avec l'agglomération Marseille-Aix.

6 EFFETS RESEAU POTENTIELS

Par « effet réseau », il faut entendre les effets induits sur le territoire et sur le service ferroviaire par :

- le doublement de l'infrastructure ferroviaire Est / Ouest de PACA,
- la connexion plus directe des différents territoires avec le réseau ferroviaire Nord / Nord Est européen, via une meilleure connexion à la LGV MED,
- le fait que cette LGV PACA représentera la première infrastructure de transport de personnes donnant corps au projet européen de développement de relations économiques et humaines organisées entre les 3 pays de l'arc méditerranéen,
- et le fait qu'elle donnera l'occasion de réévaluer les perspectives de développement du fret ferroviaire avec l'Italie, notamment en fonction des projets de franchissement du massif nord-alpin.

6.1 COMPREHENSION GLOBALE

Ces différents effets induits peuvent être caractérisés comme suit :

1. Les effets de l'amélioration de la desserte ferroviaire interne de PACA par des relations régionales inter cités à grande vitesse dépendraient des choix préalables relatifs à la conception stratégique d'aménagement des fonctions urbaines dans la région.

Plusieurs scénarios sont envisageables, par exemple pour accompagner ou organiser le développement urbain de la région PACA :

- soit à une échelle « présumée européenne » vers un vaste ensemble métropolitain, discontinu dans l'espace mais coordonné dans sa conception et sa pratique,
 - soit vers le maintien d'un système fondé sur l'ignorance réciproque des deux grandes agglomérations actuelles, aix-marseillaise et azurienne. Ce maintien entretiendrait les interrogations sur le positionnement de l'agglomération de Toulon et notamment sur sa plus grande indépendance par rapport à l'agglomération marseillaise.
2. la multiplication du nombre de territoires de PACA qui auront accès aux services de la LGV Med connectera toute la région aux réseaux ferroviaires à grande vitesse du Nord de l'Europe. On peut qualifier ces effets de "résultant du prolongement de la LGV Med vers les territoires de la Côte d'Azur". Le réseau renforce l'attractivité sans nécessairement agir sur les mobilités. Comme l'ont montré le volet 1 et 2, on observe dans les pays du Nord une plus grande attractivité du Sud de la France, davantage accessible grâce à la grande vitesse.
 3. La future continuité économique et humaine des territoires de « l'arc méditerranéen » a été définie par la Commission Européenne. Elle constituera un ensemble solidaire sud-européen puissant, à l'instar de l'ensemble rhénan dominant. La contribution de la LGV à cet aménagement du territoire européen représente pour les territoires de PACA un enjeu à la fois facile à comprendre et un peu artificiel par son échéance et par des distances que la grande vitesse ne parviendra pas à effacer.
 4. Le fret ferroviaire et son évolution ne présentent apparemment en PACA qu'un enjeu de transit via les infrastructures de l'arc méditerranéen. Les effets prévisibles de la LGV PACA seront surtout indirects par la libération de sillons ferroviaires disponibles pour les voyageurs, mais peu

d'effets directs sur les territoires de PACA, même pour les ports de commerce, notamment pour le Port Autonome de Marseille qui ne fonde pas son développement sur le transbordement ferro-marin.

Nota : les effets examinés par ailleurs sont souvent univoques ; les effets réseau en revanche peuvent se faire sentir aussi bien sur les facteurs socio-économiques que sur les dynamiques complexes comprenant des synergies intéressantes (positives, récessives ou dispersées) à attendre de certains territoires ; celles-ci pourraient interagir sur le niveau de service ferroviaire commercialisable.

6.2 EFFETS PAR TYPE DE TERRITOIRE

6.2.1 Territoires Type 1 (espaces ruraux d'arrière pays)

L'effet réseau direct paraît inopérant sur ces territoires ruraux d'arrière pays, car il porte sur des facteurs de nature complètement différente (compétitivité, ressources humaines, image ...) de ceux qui influencent l'avenir de ce type de territoires.

Aucune mesure dite « d'accompagnement » ne pourrait être envisagée sans risque de transformer ces territoires en territoires suburbains soumis à des pressions très déstabilisatrices.

6.2.2 Territoires de Type 2 (espaces urbains touristiques)

Le transfert de clientèle touristique originaire de bassins éloignés de la route sur le fer, s'il se produit, pourrait justifier des fréquences ferroviaires relativement élevées dans un délai assez rapproché. Ces fréquences constitueraient ainsi de fait une augmentation du service ferroviaire disponible sur ces territoires. Le scénario ne paraît pas avoir d'influence importante. Ainsi bien desservis, ces territoires essentiellement touristiques aujourd'hui pourraient peut-être envisager leur diversification économique vers les domaines des services et des activités de conseil, sensibles à deux critères réunis sur ces territoires : la qualité de vie et la grande mobilité à l'échelle interrégionale.

Afin d'accentuer cet effet, deux mesures d'accompagnement sont nécessaires :

- préserver des territoires disponibles sur une longue période afin d'attendre la montée en fréquence du service ferroviaire qui entraînerait les activités ;
- diversifier l'activité touristique à la faveur de cet attrait pour d'autres activités résidentes afin d'allonger la « saison touristique » ; maintenir la synergie vertueuse entre permanence de l'animation d'un lieu et attrait de ce lieu pour de nouveaux actifs des services et du conseil.

6.2.3 Territoires de Type 3 (espaces périphériques urbains)

En fait, en raison de leur peuplement en croissance et de leur dynamisme, il est plausible que ces territoires seront desservis par des gares connectées aux territoires du Moyen-Var ou de l'Est-Var, de l'Arbois où la gare existe déjà, et même de Cannes–Grasse si aucune gare TGV n'était implantée

dans le Moyen et/ou l'Est-Var mais que tout le nouveau service ferroviaire était concentré dans l'agglomération toulonnaise actuelle. Là encore c'est moins le scénario que la gare qui importe.

Ainsi connectés directement avec 3 des grands réseaux qui compteront à l'avenir (grandes villes de PACA, Arc Méditerranéen, Nord-Europe), ces lieux subirait des pressions fortes. En termes d'aménagement du territoire, ces pressions seront « organisatrices » ou « déstabilisatrices » selon que les territoires concernés auront su les anticiper par une planification stratégique conservatoire stricte avec deux phases distinctes assorties des moyens juridiques et financiers appropriés : une phase « avant » et une phase « après » la mise en service d'une gare nouvelle sur la LGV.

Face à la programmation d'une ligne nouvelle à grande vitesse, la mesure d'accompagnement à appliquer sur ce type de territoires est ainsi l'engagement sur chacun d'eux d'études de SCOT. Ces études devraient proposer des alternatives (avec ou sans gare, avant ou après gare, quelle qu'en soit l'échéance). Leurs périmètres devraient découler de leur potentialité à accueillir une gare connectée aux services ferroviaires Grande Vitesse, plutôt que des seules centralités et qualifications économiques actuelles.

6.2.4 Territoires de Type 4 (villes centre des agglomérations)

L'effet réseau est essentiel sur ces territoires des communes-centres d'agglomération. Le réseau ferroviaire présenterait d'une part moins d'attrait pour sa clientèle potentielle s'il ne desservait pas ces villes. Et d'autre part ces agglomérations dont l'image extérieure est souvent concentrée sur la commune-centre, Vieux Port et Canebière, Promenade des Anglais, Croisette, ... (même si c'est un peu moins vrai pour Toulon et pour Fréjus–Saint Raphaël), en souffriraient. L'effet porte sur le réseau national et sur le réseau international. Selon que l'on privilégie l'un ou l'autre, c'est un scénario ou un autre qui peut être adopté (Nord pour les relations entre la Côte d'Azur et les centres de décision et d'émission du Nord de l'Europe, intermédiaire ou sud pour les relations régionales).

Deux mesures devraient donc accompagner utilement la programmation et le choix de localisation exacte des gares dans ces territoires centraux des agglomérations principales :

- se doter de noms collectifs pour toutes les gares de la même agglomération ; elles porteront une image simple et claire dans les autres régions d'Europe où sont concentrés les réseaux et les lieux de décision de l'économie mondialisée (par exemple, lorsqu'on veut acheter un billet de TGV pour Bruxelles, on est satisfait de savoir que la liaison avec Bruxelles existe et on ne se soucie qu'ensuite de la localisation de la gare dans l'agglomération par rapport à la commune où on doit se rendre en destination finale) ;
- choisir des sites de gare appropriés pour faire face, en cas de succès de la ligne, à la nécessité de devoir multiplier ultérieurement le nombre de quais en gare pour multiplier les possibilités de correspondances. Or les flux de correspondance en gare ont une vertu essentielle pour l'agglomération car ils augmentent le service ferroviaire disponible sans rapport direct avec la taille de l'agglomération et son aire d'influence alentour (par exemple : il y a déjà 5 000 voyageurs/jour moyen annuel dans la gare de Valence TGV alors que la population résidente à 10 km à la ronde n'est que de quelques milliers d'habitants).

6.2.5 Territoires de Type 5 (territoires naturels protégés enclavés)

L'effet réseau direct sera nul sur ces territoires naturels protégés et enclavés. Indirectement, on peut supposer que ces territoires protégés valorisent l'image moderne et attrayante des espaces agglomérés mitoyens puisqu'ils les dotent de ces valeurs patrimoniales à leur voisinage.

Aucune mesure d'accompagnement ne s'impose à de tels territoires naturels déjà protégés.

6.2.6 Territoires de Type 6 (territoires ruraux du moyen pays)

Les effets de leur connexion aux grands réseaux ferroviaires européens à grande vitesse devraient être de deux ordres pour ces territoires ruraux du Moyen Pays s'ils étaient desservis par une ou plusieurs gares connectées directement à la grande vitesse ferroviaire :

- La LGV constituerait de fait un dédoublement maillé de la desserte ferroviaire Est-Ouest en PACA. Ce réseau ferroviaire desservant ainsi de nouveaux territoires à l'échelle régionale par des trains à vocation régionale permettrait certaines délocalisations de recherche ou d'activités de « think tank » depuis d'autres secteurs de la région ou d'ailleurs. Il contribuerait ainsi à renforcer les facteurs de structure décrits dans « l'effet organisateur » de la LGV. Ici c'est le service ferroviaire TER GV qui aura l'intensité la plus grande.
- La programmation d'une LGV et d'une gare déclencherait un intérêt planificateur-organisateur des grandes collectivités-partenaires sur ces territoires de Moyen Pays qui, à l'expérience dans d'autres régions de France, n'ont quasiment pas les moyens politiques, prospectifs, juridiques et urbanistiques de gérer sereinement leur avenir lorsqu'ils sont pris dans l'influence indirecte de la sub-urbanisation.

Deux mesures d'accompagnement seraient utiles alors dans cette optique :

- compléter la réalisation de la LGV et de la (ou des) gare(s) en Moyen Pays par le système de maillage ferroviaire avec la ligne classique,
- établir un partage de l'espace ferme, au moyen de Plans Locaux d'urbanisme stricts (sans être trop restrictifs) et bien réfléchis (dans le but d'harmoniser l'ensemble des actions entreprises).

6.2.7 Territoires de Type 7 (territoires touristiques et de villégiature)

L'effet réseau sur ces territoires et surtout sur leur clientèle est déjà quasiment atteint par l'effet conjugué de la LGV Med et du confort supérieur des rames à grande vitesse qui arrivent déjà à destination en terminant leur parcours par la ligne classique PLM. Des rames arrivent déjà dès aujourd'hui dans la plupart des grands centres de PACA depuis les réseaux du Nord Europe et arriveront demain depuis l'Ouest de l'Arc méditerranéen par la LGV avec Madrid via la Catalogne.

Quant aux liaisons avec l'Italie, où peu d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse existent, le réseau autoroutier actuel suffit à cet effet là.

Comme mesure d'accompagnement, on peut évoquer, pour cet effet-réseau comme pour d'autres effets, les grandes précautions à prendre sur le tracé de la future LGV afin qu'elle acquière l'image d'une infrastructure exemplaire qui, en plus d'être parfaitement insérée dans les paysages et les sites

touristiques, continue à ménager quelques points de vues panoramiques formidables sur le paysage de Provence et de Côte d'Azur.

6.2.8 Territoires de Type 8 (territoires péri urbains marseillais)

L'effet réseau est déterminant pour ce type de territoires. Ces territoires sont déjà potentiellement en réseau avec le Nord-Europe par la LGV Med et le seront demain avec l'Ouest sur l'Arc méditerranéen pour la LGV Languedoc Catalogne. Déjà très urbanisés et topographiquement compliqués, ils verraient d'abord les inconvénients d'une nouvelle infrastructure contraignante comme la LGV PACA.

Cependant, dans ce type de territoires, les effets réseaux les plus déterminants à attendre ne sont pas seulement les effets de grande vitesse à grandes distances, mais les effets de grande capacité et de proximité d'un service ferroviaire adapté aux déplacements urbains et métropolitains.

Les effets plus ou moins directs à attendre de la future LGV dans ces territoires pourraient ainsi être les suivants, selon la nature du réseau avec lequel la ligne nouvelle les connectera :

➤ **Effet de meilleure connexion au réseau ferroviaire de PACA**

Leur qualification de « territoires périurbains » montre leur dépendance de l'agglomération marseillaise.

Il s'agit de tissus et de populations urbaines rétives aux changements territoriaux et environnementaux quasiment par définition. Il leur est difficile de convenir qu'elles appartiennent à un système urbain parce qu'en s'installant là elles avaient l'impression d'avoir quitté la ville – ce qui est un leurre, certes, mais un leurre fréquent doublé d'un marketing redoutable, – et parce qu'elles n'ont pas l'impression d'avoir fait l'objet de l'attention spéciale que mérite la qualité d'environnement et de cadre de vie qu'elles ont patiemment constituée.

Cependant, les populations de cadres supérieurs et conseillers qui y résident assez souvent, pourraient penser qu'avec une gare sur le réseau maillé avec la LGV, ils pourraient mieux profiter du bassin économique et du bassin d'emploi élargis d'une aire métropolitaine de grande taille. Mais leur nombre est et sera limité. Il n'a de toutes façons rien à voir avec la position de la gare car il y aura toujours besoin dans ce type de territoires périurbains, de rupture de charge avec la voiture particulière en raison du mode d'habitat de faible densité.

➤ **Effet de meilleure connexion à un Réseau de l'Arc Méditerranéen**

On peut envisager une croissance de l'agglomération marseillaise dans 20 ans, à l'horizon des effets de la LGV, du fait de plusieurs facteurs géoéconomiques et géopolitiques, notamment méditerranéens et portuaires. Parmi ces facteurs, les flux purement arc-méditerranéens auraient certes de l'importance sur d'autres facteurs économiques, mais peu d'effets quantitatifs ou qualitatifs socio-économiques directs.

Les effets directs pragmatiques de l'effet « réseau arc-méditerranéen » à envisager sur ces territoires devraient relever plutôt d'une sollicitation plus rapide de leurs capacités d'accueil que de réelles transformations.

➤ **Effet d'une évolution éventuelle du réseau fret**

Il ne faudrait pas s'attendre à des effets significatifs de dynamisation directe ou indirecte du réseau fret par la LGV car ce sont des domaines qui n'ont rien à voir avec ces types de territoires périurbains marseillais.

Les mesures d'accompagnement de la mise en place d'une LGV en direction de l'Est de PACA sont donc essentielles à prendre en compte pour ce type de territoire. On peut en imaginer quatre :

- renforcer l'interconnexion LGV-réseau de transports collectifs de l'agglomération marseillaise,
- prendre conscience du rôle encore plus central que jouera la gare de l'Arbois dans le futur et prendre les mesures d'accompagnement de croissance qui s'imposent,
- privilégier la fonctionnalité et la capacité intermodale des gares, notamment dans leur accès routier et leur offre de stationnement à des coûts abordables,
- dans ce type de territoire, la nouvelle gare Grande Vitesse ne peut être structurante sur son immédiate proximité comme l'était selon l'image d'Epinal la place de la gare bordée de terrasses de brasseries, d'hôtels et de magasins. Sauf à susciter l'organisation avec la gare (ou autour d'elle ou à l'occasion de la gare) d'un des pôles d'organisation polycentrique de l'agglomération. Dans cette hypothèse, les urbanistes qui travailleraient sur la cohérence territoriale de ce grand ensemble à long terme (au-delà des périmètres de SCOT de chacun des sous-ensembles de cette agglomération) auront listé les critères d'éclosion et de structuration de Pôles de ce type : on peut anticiper que la gare ne serait qu'un des éléments parmi d'autres aussi nécessaires.

7 EFFETS POTENTIELS SUR LES INSTALLATIONS ECONOMIQUES ET SUR L'EMPLOI

C'est au chemin de fer que l'on attribue souvent l'origine de l'essor industriel de la seconde moitié du XIXème siècle. Aux Etats-Unis la révolution industrielle va de pair par exemple avec la croissance du réseau ferré¹⁵.

L'apport d'un service grande vitesse ferroviaire ne peut laisser les acteurs économiques indifférents ; mais son effet sur l'activité économique n'est pas systématique et diffère selon les secteurs d'activités.

Dans un premier temps on peut rappeler brièvement les liens entre infrastructure de transport et développement économique au travers de trois caractéristiques : nouvelles embauches, croissance de l'activité et installation de nouvelles entreprises dans la zone.

7.1 RAPPEL : LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE N'A QUE PEU D'EFFETS SYSTEMATIQUES OU DIRECTS SUR LES INSTALLATIONS¹⁶ ECONOMIQUES

7.1.1 Le lien entre service grande vitesse et installation de nouvelles entreprises semble peu immédiat

Les ouvrages analysés dans le volet 1 ont précisé les effets d'une infrastructure de transport dans la localisation des agents économiques et dans les transformations socio-économiques (notamment à Lyon, au Mans ou encore à Lille). Les délais pour analyser l'effet d'une infrastructure de transport sont plus longs que quelques années (idéalement, il faudrait intégrer les délais de construction, de mise en route puis les délais de réaction et de restructuration du tissu industriel local), ce qui limite souvent les analyses.

On peut toutefois s'appuyer sur « *L'impact régional du TGV Sud-Est* »¹⁷, description minutieuse des retombées du TGV Sud-Est sur le tissu urbain et économique des villes méridionales. En dépit d'une forte augmentation du trafic et d'une transformation des mobilités des voyageurs, son auteur, Valérie Mannone, montre que le TGV n'a induit au moment de l'étude (en 1996 soit 15 ans après l'ouverture de la ligne) aucune transformation majeure dans les dynamiques économiques et spatiales des villes abordées (notamment Marseille, Avignon et Valence), à l'exception de quelques secteurs comme le tertiaire supérieur.

7.1.2 L'influence varie selon les secteurs d'activités et selon les contextes

Les effets les plus forts concernent les secteurs du tertiaire supérieur. Le volet 2 de la mission sur l'analyse des effets du TGV Med le confirme. Des territoires urbanisés ayant une volonté d'attirer de

15 La première liaison transcontinentale New-York-San Francisco, qui s'achève en 1869, réduit ce trajet de six mois à une semaine, mais ouvre aussi des débouchés à l'Ouest, où les compagnies de chemin de fer sont autorisées à distribuer des terres de colonisation le long des nouvelles voies, et accélère par là même l'industrialisation du Nord-Est.

16 Part « installations économiques » il faut comprendre les établissements et entreprises, activités et services physiquement présentes sur le territoire.

17 L'impact régional du TGV Sud-Est, 1996, Valérie Mannone

nouvelles entreprises de haute technologie ou ECA¹⁸ ont utilisé l'argument supplémentaire de la grande vitesse ferroviaire. L'exemple d'Euromed à Marseille l'illustre.

Le cas de Nantes est également significatif. Des entreprises des secteurs de la haute technologie et ECA ont élargi leur marché vers Paris, tout en gardant leurs sièges sociaux en Loire Atlantique.

Dans le même esprit, Valérie Mannone révèle une sensibilité des activités du tertiaire supérieur aux conditions de transport et plus particulièrement aux moyens de transport rapides et souples.

La réflexion sur les effets à attendre de la LGV PACA selon ces éléments doit traiter prioritairement du secteur tertiaire supérieur. Certains bassins d'emploi en PACA sont marqués par une forte présence de ces métiers du service aux entreprises ou liés à la haute technologie.

7.1.3 Si elle génère des coopérations, la LGV peut renforcer la visibilité économique du grand sud et la spécialisation économique de ses territoires

La coopération et les partenariats entre les agglomérations au sein de PACA et entre les régions du pourtour méditerranéen ne sont pas encore structurés. Les rivalités et les concurrences y sont encore vives comme elles le sont entre Marseille et Lyon (par exemple Lyon et Marseille coopèrent peu et on annonce comme un grand succès quelques coopérations en matière portuaire). Cette situation réduit les capacités d'entraînement par l'aire marseillaise de la métropole azurée, de Toulon ou de Montpellier. La grande vitesse ferroviaire peut contribuer à développer la spécialisation des territoires en créant des synergies et des complémentarités. Les scénarios sud ou intermédiaire paraissent plus profitables que le scénario nord.

7.2 TERRITOIRES POUR LESQUELS LA LGV PEUT ETRE UN ELEMENT DE COMPETITIVITE

Il s'agit essentiellement des territoires de type 4, grandes agglomérations de PACA,

La grande vitesse ferroviaire est à un horizon de 25 ans sans doute moins un argument d'attractivité des installations économiques qu'une normalité à atteindre en terme de service rendu et d'accessibilité.

Une tendance lourde de ces vingt dernières années est la métropolisation de l'espace. Selon Michel Bassand¹⁹, une « *armature mondiale de métropoles* » concentrerait et redistribuerait l'essentiel des flux de personnes, de marchandises, de capitaux et d'informations à l'échelle planétaire. Les métropoles dessinent un système global en se définissant les unes par rapport aux autres. Elles entrent en compétition pour chercher à capter un maximum de richesses.

L'étude DATAR « *Les villes européennes : éléments de comparaison* » réalisée en 2003 a récemment souligné cette compétition des grandes villes européennes et fait de leur accessibilité un des arguments de leur rayonnement.

Ces deux phénomènes couplés - métropolisation du territoire et intérêt de l'accessibilité pour attirer les richesses – donnent son sens à la desserte par la grande vitesse ferroviaire des grandes villes de

¹⁸ Activités du tertiaires supérieures : Etudes, Assistance & Conseil

¹⁹ Michel BASSAND « Les six paramètres de la métropolisation », Enjeux et définition de la métropolisation, Les cahiers de la métropolisation n°1, Villes et Territoires Méditerranéens, 2001.

PACA. La grande vitesse ferroviaire doit moins être comprise comme une cause de développement et de croissance que comme un service nécessaire, « normal », dans la compétition. Son absence nuirait à la compétitivité du tissu économique à long terme. Marseille, Nice et Toulon sont concernées par cette réflexion.

7.2.1 L'aire métropolitaine marseillaise

La nouvelle ligne peut exploiter le positionnement de carrefour de l'Aire Métropolitaine Marseillaise (AMM), voire de rendre encore plus crédible sa vocation de capitale du grand sud de l'Europe.

Marseille et les communes de type 8 (territoires connaissant de fortes pressions urbaines) bénéficient déjà d'un accès à la grande vitesse ferroviaire. Grâce en partie à la LGV Med, l'agglomération a déjà attiré des entreprises à vocation régionale voire nationale comme l'a montré le volet 2. Pour ces villes déjà desservies par la grande vitesse, Aix-en-Provence et Marseille, l'effet de la LGV PACA sur l'installation d'activités économiques ne sera sans doute pas très fort. Leur attrait aux yeux des entreprises se renforce mais la LGV Med a déjà provoqué un gain d'attractivité. Et comme Marseille-Aix et Nice-Cannes ou le Var se posent en rivales, les synergies ne sont pas spontanées.

Euroméditerranée prépare l'accueil de services centraux et de sièges sociaux d'entreprises nationales. Il est sur le réseau de transport en commun. La LGV PACA avec une desserte en un point de ce réseau de transport en commun conforterait ce développement, en offrant un potentiel pour le tertiaire. Les entreprises marseillaises de services centraux de grands groupes, d'ECA ou de High Tech du périmètre Euromed et d'autres périmètres de l'agglomération ne manqueront pas, dans le futur, de lui être associés, et pourraient voir leur marché élargi à tout PACA. Pour cela elles devraient bénéficier d'une liaison intercity. Le rythme de commercialisation des bureaux aujourd'hui soutenu - les trois derniers projets immobiliers ouverts en juin 2003 ont été tous commercialisés avec près de 34 000 m² - pourrait donc être accéléré avant l'ouverture de la ligne par effet d'anticipation.

Quel que soit le scénario retenu et quelle que soit l'implantation de la gare, cette position stratégique au carrefour de deux axes, ligne Nord-Sud et ligne Est-Ouest, rendrait sans doute Marseille également plus attractive ; elle pourrait développer une activité de rencontre, et jouer la carte euroméditerranéenne²⁰ qu'elle a initié avec brio à l'automne 2000 par la Conférence: « *La métropole euroméditerranéenne de demain* »²¹. Elle devrait continuer alors à s'équiper dans ce sens (centre de conférence, services d'accueil et de commercialisation, hébergement, agence européenne...). Elle pourrait aussi bénéficier d'une fonction de hub ferroviaire (cf Massy).

7.2.2 Nice Côte d'Azur

La LGV peut conforter Nice dans sa triple excellence de porte d'entrée, de tourisme et de haute technologie.

²⁰ Elle a commencé à le faire avec par exemple l'accueil d'une unité de la Banque mondiale consacrée au développement urbain

²¹ Colloque organisé dans le cadre de la 7ème conférence internationale de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP) qui a traité du repositionnement géostratégique de Marseille et des enjeux locaux et internationaux.

Nice est l'une des seules villes de France à avoir une notoriété et un rayonnement européens et internationaux, en lien avec Cannes-Sophia-Monaco, et grâce à son tourisme.

Il est difficile d'extrapoler les évolutions du tourisme liées à la grande vitesse ferroviaire (cf § 6 les effets sur le tourisme), en se référant à des expériences dans des conditions différentes (La Baule, Avignon...).

En revanche, Nice peut conforter sa vocation de porte d'entrée internationale du sud de la France, en développant les synergies entre le service ferroviaire et l'aéroport (fonction de multimodalité). L'enjeu pour elle sera de faciliter les accès aux sites de destination finale de ses passagers aériens²², quand l'A 8 est aujourd'hui déjà saturée à certaines périodes de l'année (et que les projections surtout sont défavorables). L'acuité de l'effet serait plus importante avec un scénario Intercité.

Nice a aussi une forte concentration d'emplois du tertiaire supérieur et pourrait être amenée à développer ce type d'activité si elle choisit un positionnement résolument international, et non pas régional ou national où elle serait en concurrence avec des villes qui disposent de bien plus d'atouts qu'elle. Avec Cannes-Sophia-Monaco, elle dispose d'un capital humain potentiellement utilisateur (cf volet 1) de la LGV, *a priori* plus sensible à des liaisons avec les grandes métropoles qu'à des liaisons inter cités avec Toulon ou Aix.

7.2.3 Toulon

Pour Toulon, le gain d'accessibilité devrait être accompagné par de lourds investissements pour amener des activités à s'implanter.

Les entreprises de Toulon, plus axées sur le secteur secondaire industriel, moins tertiaires et moins tertiaires supérieures que la moyenne, seraient *a priori* moins utilisatrices de la grande vitesse ferroviaire. L'effet TGV pour les entreprises du secteur secondaire resterait plus limité, même si les emplois militaires dépendent largement de centres de décision parisiens.

Par ailleurs, il est peu probable que la grande vitesse ferroviaire soit un argument suffisant des choix de délocalisation, compte tenu de l'image actuelle du territoire.

Toulon devrait entreprendre un programme d'actions ambitieux pour faire fructifier l'infrastructure. Le parallèle avec Le Mans qui, reliée au service grande vitesse, a connu une croissance d'activités, peut être instructif. Il témoigne que des acteurs politiques et économiques peuvent « saisir l'opportunité » d'une ligne à grande vitesse pour lancer des programmes immobiliers à destination des entreprises du secteur tertiaire. Si les dispositions du Mans n'étaient pas forcément évidentes (ville ayant une image industrielle), le succès selon les études est dû en grande partie aux opérations préparées avant l'ouverture de la ligne et à l'accompagnement qui s'est fait par la suite tout au long du projet.

Mais l'inspiration de l'exemple du Mans ne doit pas être trop rapide : l'image du Mans s'est améliorée aussi grâce à la mise en valeur de son patrimoine, et Le Mans est à ¾ d'heure et non 3H30 de Paris.

Pour Toulon deux opportunités semblent se dessiner, qui pourraient d'ailleurs se contredire :

- conforter son projet maritime méditerranéen, par l'implantation d'une gare dans le centre ancien, avec des liaisons rapide avec les centres émetteurs de croisiéristes (Nord de l'Europe, Ile de France, Allemagne) ;

²² Setec ne dispose pas à ce jour d'information sur ce sujet pour apporter des arguments aux différents scénarios

- développer une activité associée de Sophia Antipolis et de Sophia Esterel avec des réserves foncières, une gare au Nord-Est et des liaisons inter cités.

7.3 TERRITOIRES POUVANT BENEFICIER DE LA LGV SOUS CERTAINES CONDITIONS

7.3.1 Les conditions majeures : des mesures d'accompagnement nécessaires

➤ Une gare

L'effet de la grande vitesse sur l'implantation de nouvelles entreprises est lié à la présence d'une gare. La gare est une condition nécessaire (mais non suffisante). Elle joue le rôle de « *porte d'entrée* » au réseau de la grande vitesse. c'est par elle que le gain d'accessibilité et de notoriété se trouve accru. Les décideurs économiques font leur choix d'implantation en fonction de paramètres, parmi lesquels, pour les entreprises nationales et les PME, la proximité d'une gare comme le montre l'implantation des entreprises à la Part Dieu à Lyon. Pour les entreprises internationales, cet argument serait plus secondaire à côté d'autres comme les qualifications ou, en matière d'infrastructures, un aéroport.

➤ Des disponibilités foncières

C'est sans doute l'enjeu majeur. Si les territoires veulent bénéficier d'un éventuel effet « *attraction des activités économiques* », ils devront proposer du foncier. Or rares sont les communes en disposant. Une réflexion et une anticipation sur ce sujet sont donc essentielles. Mais les entreprises concernées par la LGV sont plutôt dans des secteurs haute technologie et tertiaire supérieur, et préfèrent s'implanter dans les métropoles (pas nécessairement dans leur centre). C'est en ce sens que la grande vitesse ferroviaire renforce la métropolisation. La disponibilité foncière est toutefois nécessaire, même si elle est non suffisante.

➤ Des projets liés aux avantages comparatifs et aux savoir-faire du territoire

La LGV peut accompagner les projets des territoires. Il s'avère à l'examen bibliographique sur la plupart des sites impliqués par les projets antérieurs (cf. Volet 1 de l'étude) et à l'examen des premiers effets attribuables à la LGV Med (Volet 2 de l'étude) qu'elle ne peut les provoquer. Elle peut donc accompagner certains projets économiques, par exemple le développement du port de Toulon (comme elle le fait pour celui de Marseille) vers les activités de ferry et de croisière.

➤ Le développement d'expertises sectorielles

Pour attirer des entreprises de manière pérenne, l'excellence sectorielle est un atout majeur des territoires, *a fortiori* dans le secteur du tertiaire. Les retombées en terme d'installations économiques seront moins liées aux scénarios choisis pour la LGV qu'aux capacités des acteurs locaux à développer des pôles d'excellence sur leur territoire.

Ces conditions réunies, la LGV représentera un atout pour développer les installations d'activités économiques sur certains territoires.

7.3.2 Territoires de type 3 (Espaces urbains périphériques)

Un effet d'accélérateur lié à la LGV est possible pour ces territoires.

➤ **Territoires de type 3 du Nord et de l'Ouest des Bouches du Rhône, entre Avignon et Peyrolles (Vallée de la Durance) puis sur Gardanne**

Dans cet arc qui suit globalement la Durance et où de nombreuses villes s'échelonnent le long de la vallée du fleuve, l'habitat est plus diffus que dans le reste des Bouches-du-Rhône. Ces territoires sont déjà proches de la LGV Méditerranée La LGV PACA n'améliorera que peu l'accessibilité vers le Nord. Elle pourrait rendre ces territoires plus attractifs pour les entreprises si une offre immobilière était proposée à proximité d'une gare.

Deux réflexions doivent toutefois être formulées :

- les entreprises bénéficieront peut-être d'une ouverture de leurs marchés vers l'Est de PACA et les zones de Toulon, Sophia et Nice, dans tous les scénarii offrant une gare à Sophia, et des cadencements de type intercités. Seule une étude fine des activités économiques, des entreprises et de leurs marchés actuels permettrait de répondre à cette interrogation.
- L'ouverture d'une gare dans le corridor de la Durance serait une condition nécessaire de ce développement.

Le cas particulier de Cadarache, notamment dans l'hypothèse de l'implantation du projet ITER, devra être particulièrement étudié bien que le dossier de candidature fasse à peine référence à la LGV Med.

➤ **Territoires de type 3 du couloir du Var**

La grande vitesse ferroviaire peut représenter une opportunité pour ces communes dans les conditions ci dessus énoncées.

L'aéroport de Hyères

La nouvelle offre ferroviaire pourrait compléter le service aérien. L'aéroport de Hyères bénéficierait d'une inter modalité avec une ligne ferroviaire régionale. Les isochrones de rabattement sur un aéroport dépendent du service aérien (par exemple distance d'accès pour vols charters). La capacité d'accueil de 1 500 000 passagers est aujourd'hui loin d'être atteinte (en 2002 : 740 000 passagers) ; l'aéroport pourrait prendre une nouvelle dimension, toutefois sans commune mesure avec les solutions à apporter à la saturation attendue de celui de Nice Côte d'Azur.

L'expérience de l'Aéroport de Marseille - Marignane rappelle que l'ouverture d'une ligne grande vitesse ferroviaire peut générer une baisse du trafic. Si des mesures sont prises (par exemple pour Marseille, positionnement sur de nouvelles lignes vers l'Afrique, ouverture d'un aérogare pour les compagnies à bas coût *Low Cost*,...), la tendance peut s'inverser.

Le cœur du Var et le Dracenois

Quel que soit le scénario retenu, c'est sans doute ce territoire qui présenterait les meilleures potentialités pour bénéficier d'installations économiques liées à la grande vitesse ferroviaire, à la condition qu' une gare qui serait située soit sur une commune du territoire, soit sur une commune de proximité, le desserve.

Que ce soit par effet d'aubaine d'offre foncière pour l'agglomération azurée (cf *supra*) ou par effet de réorganisation des espaces urbanisés du département du Var qui doit faire face à une augmentation démographique, ces territoires ont vocation à se densifier. Par ailleurs de nombreuses études ont illustré la faculté des territoires situés au nord ouest de Fréjus en direction de Draguignan à accueillir la structure d'une véritable technopôle. Un syndicat mixte créé à cet effet avec le département du Var, l'a popularisée sous le nom « Sophia Esterel »²³.

Une gare dans ce secteur préparerait l'avenir par son effet organisateur (cf *supra*).

Une desserte directe avec des territoires producteurs d'activités économiques ou de recherche et émetteurs d'étudiants pourrait encourager des entreprises à profiter de cet atout. Cela est d'autant plus possible qu'une forte dynamisation de ces territoires est déjà engagée. Plus à l'ouest, Brignoles et Saint-Maximin deviennent d'importants pôles d'emplois du service dans le Var : 50% des 2000 entreprises dans l'arrondissement de Brignoles²⁴ sont des entreprises tertiaires. Il se pourrait alors que cette commune du centre Var, dans le cas d'une desserte TGV à proximité, conforte son attraction sur toutes les communes environnantes pour les emplois qualifiés. Sa zone d'influence concerne en effet une grande partie des communes du centre et haut Var.

Il faut aussi rappeler, comme une lapalissade, que la grande vitesse ferroviaire a un effet si l'activité en est utilisatrice, c'est-à-dire qu'elle est :

- plutôt axée sur le tertiaire supérieur et les hautes technologies,
- peu axée sur le secteur secondaire, les activités commerciales, de services aux entreprises à faible valeur ajoutée (nettoyage, gardiennage...) ou enfin de service aux personnes.

➤ Territoires de type 3 dans les Alpes-Maritimes

Enfin, le territoire situé derrière le littoral, entre Grasse et le nord de Nice, est également un espace urbain périphérique dynamique (Sophia, La Gaude...). Le service grande vitesse à proximité pourrait lui profiter dès lors que du foncier y serait disponible (par exemple, Nice Méridia²⁵, plaine du Var).

Il est envisageable que la grande vitesse ferroviaire conforte Grasse comme un pôle mondial de l'industrie du parfum. Ce secteur concerne un nombre réduit d'acteurs en raison notamment de la concentration économique et géographique (à Paris) du secteur du luxe, son principal débouché. L'amélioration des liaisons entre Paris et Grasse pourrait être un atout, surtout si une gare à grande vitesse était proche car à cette condition les temps de parcours par rapport à l'avion deviendraient concurrentiels sur plusieurs destinations importantes.

Par exemple la zone d'activités dédiée à ce secteur - ZAC Sainte-Marguerite : projection d'une dizaine de PME-PMI générant environ 700 emplois – récemment ouverte pourrait connaître un deuxième développement à l'horizon 2020.

23 Une condition serait sans doute de coupler une éventuelle zone d'activité High-tech ou tertiaire supérieur à Sophia Antipolis et de créer un réseau des zones de ce type en PACA. Dans le même ordre d'idée on pourrait même suggérer que la LGV PACA prenne l'image de l'infrastructure génératrice du développement futur de ces zones si elle desservait directement Sophia Esterel et Sophia Antipolis

²⁴ Source CCI du Var

²⁵ la communauté d'agglomération Nice côte d'Azur vient de rendre d'intérêt communautaire des zones d'activité.

Cependant, d'une part le gain d'accessibilité du trajet Nice Paris ne sera pas substantiel. Aujourd'hui l'avion permet de rejoindre cette zone en moins d'une heure trente. D'autre part, on peut se demander si c'est la rareté du foncier ailleurs ou la LGV ici qui rendraient une zone attractive.

Pour Sophia-Antipolis : une dynamisation

Sophia-Antipolis est connu dans le monde entier comme une des premières zones d'activités en Europe du secteur des technologies de l'information et de la communication et de l'électronique, et des bio technologies. Le pôle informatique-électronique-télécommunications représente ainsi 25% des entreprises du site et près de 50% des emplois.

Or dans le tertiaire supérieur le nombre de cadres, population sensible aux atouts de la grande vitesse ferroviaire, est plus important que dans toutes les autres activités économiques. Une gare TGV pourrait renforcer Sophia. L'insuffisance des disponibilités foncières pourrait être compensée par des liaisons ferroviaires à grande vitesse (inter cité) avec Sophia Esterel dans l'Est Var (Dracenois et Fréjus), « associées » de Sophia.

Quel scénario serait ici le plus favorable ? Il est difficile de l'estimer, tant pour Sophia c'est le principe d'un lien plus que la rapidité de ce lien qui semble déterminant : les distances-temps avec les centres de décision nord européens ou sud européens laisseront souvent l'avion compétitif.

7.4 TERRITOIRES PEU CONCERNES PAR LES EVENTUELLES NOUVELLES INSTALLATIONS ECONOMIQUES

7.4.1 D'une manière générale, l'effet sur l'installation d'activités dans les territoires éloignés des entrées sur la nouvelle LGV, sera *a priori* limité, quel que soit leur type

7.4.2 Territoires des types 1 & 5²⁶

Les communes de type 1 et 5 se trouvent principalement au Nord et à l'Est des Alpes maritimes. Cette zone essentiellement montagnaise s'étend sur plus de 3000 km². La densité y est peu importante et aucune ville de plus de 15 000 habitants ne s'y trouve. Aucune gare de la LGV PACA n'est envisagée. Par ailleurs, l'accessibilité de la zone est faible. Les emplois du tertiaire supérieurs y sont peu représentés. Sa vocation affirmée est la protection voire la préservation, et la valorisation de l'environnement naturel.

Dans un tel contexte, l'incidence de l'installation de la ligne à grande vitesse du point de vue des installations économiques serait marginale. Des mesures d'accompagnement ne modifieraient sans doute pas cet état de choses, d'autant que la vocation touristique et naturelle de la zone ne va pas dans ce sens. Même si des choix politiques différaient dans les prochaines années, il est peu probable que l'ouverture de la ligne, quel que soit le scénario retenu, incite des implantations d'activités.

²⁶ Espaces ruraux d'arrière pays et territoires naturels protégés et enclavés

7.4.3 Territoires du type 2 (Espaces urbains touristiques) des Bouches du Rhône

Pour les communes situées à l'Est des Bouches-du-Rhône, l'arrivée de la grande vitesse ne représentera pas un atout supplémentaire marqué. Elles bénéficient déjà de la LGV Med pour leur zone d'influence générale, *a fortiori* économique, pour aujourd'hui et demain. Elles sont plus influencées par l'aire métropolitaine de Marseille que tournées vers la Côte d'Azur.

7.4.4 Territoires de type 6 & 7²⁷

Ces territoires bénéficieront *a priori* de peu d'effets car ils ont peu de prédispositions économiques favorables – peu d'installations, tissu urbain faible, pas d'expertise sectorielle... Jusqu'à aujourd'hui la grande vitesse ferroviaire a plus favorisé que généré des installations économiques ; et elle l'a fait dès lors que le foncier était disponible, la mobilité nationale des salariés était importante, les partenaires et acteurs locaux étaient unis, les territoires offraient les qualifications requises... Sont alors particulièrement concernées les activités du tertiaire supérieur comme on l'a vu pour le centre Novaxis au Mans ou Euralille à Lille.

Or les communes de type 6 et 7 situées pour la plupart dans le centre et l'arrière pays varois ont peu de chance, même avec une forte volonté politique, d'offrir ces caractères. Le tertiaire supérieur y est relativement peu présent. La concurrence avec les autres territoires plus proches de la mer, déjà urbanisés et aux emplois du tertiaire supérieur plus nombreux jouera en leur défaveur : on l'a vu ailleurs, la LGV renforce la métropolisation.

En revanche la croissance du secteur du BTP est possible avec la hausse des programmes immobiliers notamment d'habitat et de loisir. La pression foncière peut être favorisée par l'ouverture de la ligne TGV, notamment pour la demande de résidences secondaires. Du fait de l'accroissement démographique et de son caractère touristique, le Var possède déjà un important secteur du bâtiment qui génère ou conforte de nombreuses activités économiques en amont et en aval (matériaux de construction, agences immobilières, institutions financières, commerces...).

Les villes de Brignoles et Saint Maximin - communes de type 3 mais situées dans ces zones - font ici figure d'exception en raison de leur configuration économique et surtout de leur potentiel d'activité (200 hectares de ZA envisagés à Brignoles) – *cf Supra*.

²⁷ Territoires ruraux du moyen pays et territoires touristiques et de villégiature

8 EFFETS POTENTIELS SUR LE TOURISME

Il a semblé nécessaire de rappeler certains éléments du comportement des visiteurs. Quelques chiffres généraux caractérisent ce phénomène en France et plus particulièrement en région PACA.

L'analyse porte sur les déplacements et détermine l'effet que pourrait avoir la LGV sur eux et les conséquences induites sur la structure de l'organisation territoriale du tourisme dans la région PACA.

La LGV pourrait avoir plus d'effets sur les courts séjours que sur les longs séjours. En effet, l'amélioration de l'accessibilité joue un rôle moins important pour les longs que pour les courts séjours, le véhicule personnel étant largement utilisé pour les longs séjours en France.

8.1 EFFETS SUR LE TOURISME DE COURT SEJOUR

8.1.1 Présentation de la problématique : un tourisme lié aux résidences secondaires et aux capacités d'accueil en famille ou chez des amis

L'ensemble des données de ce chapitre peut être consulté en annexe.

➤ **Un parc abondant d'hébergement non marchand**

Sur la région PACA, avec 430 000 résidences secondaires et une population résidente susceptible d'accueillir des amis et de la famille, l'offre d'hébergement non marchand est de loin la plus importante. Chaque résidence principale est potentiellement une offre d'hébergement. L'offre d'hébergement marchand est relativement marginale face à cette offre d'hébergement des résidences secondaires et de l'accueil dans la famille ou chez les amis possédant un logement.

La principale conclusion que l'on peut faire est qu'il est aujourd'hui impossible d'évaluer de manière fine le nombre de visiteurs sur la région.

Environ 30 à 35 % des Français partent en vacances visiter des amis ou la famille (BVA, étude de conjoncture touristique. Les intentions de départ des français en été 2002). Pour les week-end la proportion double.

➤ **Un potentiel de visiteurs**

Un Français sur 3 part en week-end au moins trois fois durant la période printanière. En moyenne, 30% des départs en week-end se font au printemps. Le CREDOC a aussi montré que lorsque l'on part en week-end, et cela concerne 50% des Français, on le fait 6 à 8 fois par an. Ce qui représente à peu près 210 millions de séjours, soit 410 millions de nuitées.

Plus la ville de résidence est grande, plus les départs en week-end sont importants (source UMR Espaces - Université Nice).

Cet élément est déterminant pour l'analyse, cela pour plusieurs raisons :

➔ Les lignes grande vitesse desservent en priorité les grandes agglomérations.

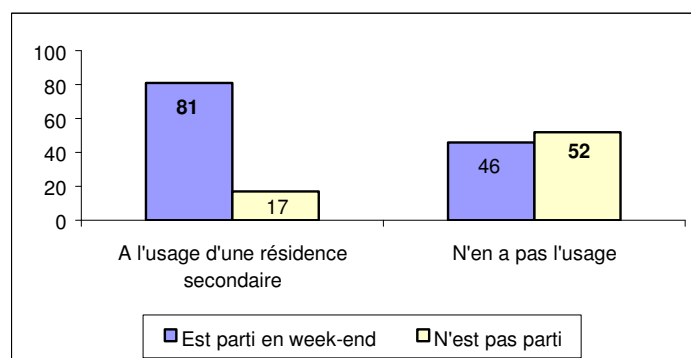
→ Un visiteur sur trois utilise les transports en commun pour les séjours touristiques en milieu urbain, et un sur cinq le train. Plus le territoire de destination est urbain, plus on utilise les moyens de transports collectifs.

→ L'offre touristique d'hébergement en région PACA se concentre en milieu urbain et plus précisément dans les principales agglomérations, Aix Marseille, Toulon, Mandelieu / Menton.

→ L'accessibilité ferroviaire actuelle de la Côte d'Azur depuis les lieux émetteurs de touristes semble limiter les arrivées pour les courts séjours.

Les gains de temps de transport sont rapportés par les touristes au temps qu'ils passent sur le lieu de séjour. Un gain de 1h30 (soit 3 heures pour un aller - retour) pourrait rendre accessibles des territoires qui ne l'étaient pas auparavant pour le week-end.

Les départs en week-end sont plus fréquents lorsqu'on a l'usage d'une résidence secondaire



Pourcentage d'individus partis en week-end au cours des douze mois écoulés

Source : CREDOC, Enquête « Conditions de vie et Aspirations des Français », juin 2001.

➤ Une utilisation potentielle du train

10% de l'ensemble des « touristes » de la région utilisent le train. L'effet éventuel du TGV portera sur leur proportion dans les nouvelles conditions de service ferroviaire.

Moyen de transport utilisé pour se rendre dans la région en % :

	Route	Fer	Air	Mer
Alpes de Haute Provence	93.6	1.8	4.4	0.2
Hautes Alpes	97	2	1	0
Alpes Maritimes	59	15	25	1
Bouches du Rhône	70	13.1	14.3	2.6
Var	86.7	7.9	5.2	0.2
Vaucluse	85	13	2	0

Source Observatoire Régional du tourisme, JLR Conseil.

➤ **L'accessibilité actuelle de la Côte d'Azur et du Var limite les arrivées**

30 % des déplacements pour les vacances et seulement 15 % des départs en week-end ont pour destination les bords de la Méditerranée. Ce qui confirme le lien entre durée du séjour et distance.

Cette différence est peut être due à un déficit d'accessibilité de la région : l'accessibilité ferroviaire actuelle des départements du Var et des Alpes Maritimes et la situation géographique limiteraient les arrivées de courts séjours. Certes son aéroport place Nice au cœur d'un réseau de villes européennes, mais il ne lui permet qu'une connexion partielle au territoire national.

L'aéroport ne remplit donc pas autant un rôle de desserte interrégional du grand sud est français que le ferait une LGV. Et par ailleurs le Var n'en profite pas autant que la métropole azurée.

Cela implique que, si le TGV peut amener notamment les Franciliens qui possèdent une résidence secondaire dans le Var ou dans les Alpes Maritimes en moins de 6 heures « porte à porte », une fréquentation plus forte de leur résidence de villégiature est envisageable.

8.1.2 Conclusion : hausse des courts séjours à long terme, phénomène amplifié par la LGV ?

L'analyse des effets potentiels du TGV doit combiner ces deux éléments : le développement des courts séjours et des séjours de week-end, et l'offre d'hébergement des résidences secondaires.

La situation géographique relativement excentrée de la région pourrait être à l'origine d'un déficit d'arrivées de courts séjours. La création d'une ligne grande vitesse ferroviaire aurait alors une incidence sur les comportements de déplacements en permettant aux propriétaires éloignés de faire l'aller retour dans le week-end. D'autant plus que, si 10 % des partants utilisent le train comme moyen de transport, pour la région parisienne le taux passe à 24 %. Il serait donc intéressant de connaître l'origine des propriétaires de résidences secondaires en PACA.

L'un des enjeux pour le tourisme est là : la LGV mettra le Var et les Alpes Maritimes au cœur de l'offre de loisirs week-end du grand sud est. Les déplacements étant moins longs, une hausse des courts séjours, liée à une plus grande fréquentation des résidences secondaires et des visites plus fréquentes à la famille et aux amis, est envisageable.

Deux effets peuvent donc se produire :

- un effet immédiat : de nouveaux arrivants en week-end sur les sites accessibles en TGV ; mais cet effet restera mesuré ; le scénario le plus favorable est celui qui relie chaque territoire récepteur le plus rapidement aux territoires émetteurs (notamment régions lyonnaise et parisienne) ;
- un effet second : le développement de résidences secondaires dans certaines zones du Var situées à proximité d'une gare TGV, avec le risque corollaire de concurrence dans l'occupation de l'espace avec les résidences principales.

Les scénarios d'accessibilité la plus rapide au Var et à la Côte d'Azur depuis les régions émettrices auraient les effets les plus forts (scénarii les plus éloignés du littoral).

En conclusion, on peut supposer qu'une LGV desservant l'agglomération Nice Côte d'Azur et le Var pourrait être utilisée pour des déplacements de courts séjours.

Deux remarques nuancent toutefois cette analyse.

- Les ruptures de charge peuvent constituer un obstacle : les résidences secondaires sont souvent situées à des distances telles des futures gares (par exemple Sainte maxime, Port Grimaud...) qu'elles nécessitent de disposer de véhicules. Dès lors le gain de temps de la LGV risque d'être contrecarré, par le coût des taxis.
- Le nombre de visiteurs utilisant le train restera relativement marginal. Nice Côte d'Azur accueille par exemple chaque année près de 9 millions de visiteurs. Que la LGV induise une hausse de 10% de cette fréquentation signifierait que tous les passagers de 7 rames classiques (350 passagers) par jour chaque jour de l'année en provenance de lieux d'émission touristique (essentiellement Europe du nord, Ile de France, Londres) – soit $7 \times 350 = 2450$ passagers par jour ou 895000 an – soient des touristes à destination de Nice Côte d'Azur. Cette donnée relativise les effets à attendre : la fréquentation des courts séjours peut croître, mais la croissance restera relative comparée à la masse actuelle.

8.2 EFFETS SUR LE TOURISME D'AFFAIRE

Le tourisme d'affaire concerne essentiellement Marseille et Nice Côte d'Azur. Marseille bénéficie déjà de l'effet grande vitesse ferroviaire.

La destination Nice Côte d'Azur est déjà suffisamment performante pour que la LGV apporte à coup sûr un flux nouveau. En revanche, il est probable que l'effet négatif constaté souvent dans d'autres villes sur la réduction du nombre de nuitées du fait de la capacité d'allers retours dans la journée vers les bassins de population émetteurs, ne se produise pas. Car la distance temps, même réduite, ne justifierait pas un aller retour quotidien.

Il reste que la rupture de charge avec les centres de congrès est pénalisante pour la desserte aérienne. La grande vitesse desservant les gares actuelles de Cannes et de Nice, réduirait cette rupture de charge et favoriserait donc la fréquentation.

8.3 MONACO

Monaco est incontestablement un facteur économique important pour Nice côte d'Azur et ses voisines. On pourrait même penser que ce facteur est encore nettement sous exploité en termes de complémentarité et d'image. La desserte de la gare de Monaco comme celle de Cannes et de Nice par des TGV sera de plus en plus un facteur important pour le renforcement réciproque de ces économies gigognes par certains côtés (emploi, services aux entreprises, aéroport,...).

Pour Monaco, comme pour les villes de la riviera française, une liaison TGV avec l'aéroport Nice Côte d'azur même à vitesse classique serait positive pour le tourisme d'affaire et le tourisme de luxe. Que dire alors d'une liaison à plus grande vitesse !

Le tableau montre que 50 % des visiteurs pratiquent une promenade-randonnée lors de leur week-end. Il existe une forte probabilité de voir une hausse de fréquentation sur les espaces naturels

limitrophes aux zones urbaines desservies par le TGV, en l'occurrence sur les espaces littoraux naturels de la côte d'azur et du littoral Varois (Ouest var).

Cette hausse est susceptible d'être moins prédatrice si et seulement si les espaces naturels en question ne sont pas saturés. Dans le cas contraire, toute augmentation de la fréquentation touristique est préjudiciable pour l'environnement.

8.4 EFFET SUR LES TERRITOIRES DE TYPE 2

Ils sont probablement les territoires les plus bénéficiaires de la LGV en terme de fréquentation dans les limites suggérées ci-dessus. Le choix du scénario pourrait ne pas importer beaucoup pour développer la fréquentation, car les temps de parcours avec les territoires d'émission de touristes ne diffèrent sans doute pas suffisamment pour être discriminants.

Ces territoires peuvent voir une croissance des courts séjours en raison des capacités hôtelières et du nombre de résidence d'accueil (famille et secondaires) sur place.

Ils peuvent aussi pâtir d'un effet d'image négatif si la LGV devait trop rapprocher ces territoires des centres d'émission ; mais cet effet ne s'est pas vérifié ailleurs (cf *supra*).

8.5 EFFET SUR LES TERRITOIRES DE TYPE 7

Il est peu probable que ces territoires – a priori éloignés des gares – bénéficient d'une hausse de leurs fréquentations directement liées à la LGV. Les ruptures de charge seront sans doute rédhibitoires, sauf peut être (mais quel en sera alors l'intensité) à ce qu'un service ferroviaire assurant le transport de la voiture soit proposé comme mesure d'accompagnement.

9 EFFETS POTENTIELS SUR L'ENVIRONNEMENT

Ne sont notés ici que les risques potentiels et non les effets positifs.

9.1 RISQUE DE MITAGE DES ESPACES NATURELS : VERS UNE « SURCONSOMMATION » DE L'ESPACE ?

Les territoires de types 7, 6 et 3²⁸, situés dans le centre Var, sur le couloir autoroutier Toulon / Les Arcs / Draguignan et dans l'agglomération azurée (secteur du parc de Sophia Antipolis) sont sensibles aux pressions car leur localisation les désigne comme des espaces de délestage de la croissance démographique et donc urbaine de la région. Ces territoires sont structurés selon un maillage polycentrique de centre bourg. Leur environnement naturel offre des réserves foncières et ils possèdent une bonne accessibilité aux centres urbains.

Ils pourraient subir des mutations.

Leur environnement naturel pourrait subir une pression d'autant plus élevée que ces espaces sont mitoyens ou intégrés à une métropole comme c'est déjà le cas pour Valbonne / Sophia Antipolis.

Sophia est localisée dans un espace périurbain de faible densité, composé d'un habitat individuel diffus susceptible de se propager sur les espaces naturels voisins puisque les COS (coefficient d'occupation des sols) des collectivités du secteur sont relativement bas (inférieur à 1). Le principal effet sur l'environnement dans ces types de territoires pourrait être une diffusion de l'habitat individuel qui miterait l'espace naturel.

A terme, et comme cela se dessine déjà, la tendance à une « surconsommation » d'espace pourrait se confirmer. Elle saturerait l'espace d'un habitat très peu dense et pourrait bloquer des projets d'équipements nécessitant un espace important.

Une saturation spatiale des territoires qu'il serait difficile de reconquérir par la suite pourrait se produire. Ce risque est renforcé par la géomorphologie qui laisse peu d'espace à urbaniser en dehors des secteurs qui connaissent déjà une implantation humaine.

Le relief des collines qui bordent les zones habitées laisse peu de possibilité de croissance spatiale. Dans ces conditions, il est possible que la croissance urbaine se fasse dans un premier temps en comblant les "vides urbains" (secteurs non bâtis). Ce processus itératif de colonisation des espaces naturels interstitiels ira en s'intensifiant. Le résultat se traduirait par une urbanisation continue, diffuse et peu dense induisant une prédation sur les espaces naturels non protégés dans ces secteurs géographiques.

Pour contrer ces effets, l'arrivée de la LGV, en particulier dans l'agglomération azurée, devrait s'accompagner d'une politique d'aménagement volontariste (type aménagement de la plaine du Var). En termes de gestion urbaine, cela se traduirait sans doute par la nécessité de recréer sur des espaces urbains existants. En d'autre terme, la ville se reconstruirait sur elle-même.

En résumé les territoires de types 6 et 7 dans les secteurs géographiques indiqués peuvent s'orienter vers le type 3. Quant aux territoires de types 3 qui subiraient le type de processus mentionné ci dessus, ils sont susceptibles de devenir des territoires de types 8, c'est à dire des territoires pouvant

²⁸ Territoires 7, 6 et 3 : touristiques et de villégiature, ruraux de moyen pays et espaces périphériques urbains.

apparaître, par défaut, comme des espaces d'accueil de l'extension urbaine qui font tampon avec les espaces naturels comme c'est déjà le cas de la métropole marseillaise.

Mais ces risques, comme indiqué plus haut, sont liés davantage à la pression démographique, économique et foncière qu'à la ligne LGV stricto sensu. Et c'est aussi parce que la pression s'exerce que le besoin de la LGV se fait sentir pour permettre des reports modaux et une réduction de points de congestion routière.

9.2 EFFETS SUR LES RISQUES NATURELS

La région PACA est une région à hauts risques : incendie, sismique, inondation et glissement de terrain. Les secteurs urbanisés y sont vulnérables d'autant que la pression urbaine force les collectivités à gagner du terrain sur des espaces exposés, ceux-ci étant les derniers disponibles. Une plus grande partie de la population devient vulnérable à des risques naturels sur la région.

Il faut toutefois rester prudent. La complexité des processus ne permet pas de trancher en terme de prospective. Quel sera l'effet d'une croissance de l'artificialisation des sols des bassins versants ? Doit-on s'attendre à des crues amplifiées des cours d'eau de la région ou non ? Certains espaces urbains d'habitat diffus seront-ils plus soumis au risque d'incendie ou à des glissements de terrain ? On peut augurer toutefois de l'accroissement de la vulnérabilité de certaines populations.

Une densification liée à la LGV renforcerait ce risque. Mais là encore, l'effet LGV serait très indirect et ne se produirait que par le biais de l'effet pression démographique et foncière.

ANNEXE

- Annexe 4.1. Données et statistiques complémentaires sur le tourisme