

Rapport d'activité 2021



¹ Photo prise par un mainteneur MVC de MESEA au PK37+300 V2 sur la LGV SEA le 23/11/2021

I. Rappel des missions de l'Observatoire

Selon la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, les maîtres d'ouvrage publics ou privés ont l'obligation d'établir le bilan des résultats socio-économiques au plus tard cinq ans après la mise en service de l'infrastructure concernée. Pour ce qui concerne la LGV SEA, le concessionnaire LISEA, par sa qualité de maître d'ouvrage, a la charge de produire le bilan LOTI de la LGV SEA.

Conformément à ses engagements contractuels, LISEA a mis en place un Observatoire socio-économique en 2012. Les principales missions de cet observatoire consistent à collecter les données liées aux impacts de la LGV SEA et à analyser les retombés socio-économiques de celle-ci pour les territoires desservis. Une réunion du comité de suivi est organisée chaque année afin de réunir les services de l'Etat, les collectivités locales et les acteurs institutionnels pour leur présenter les principaux résultats d'évaluation ex post de la LGV SEA.

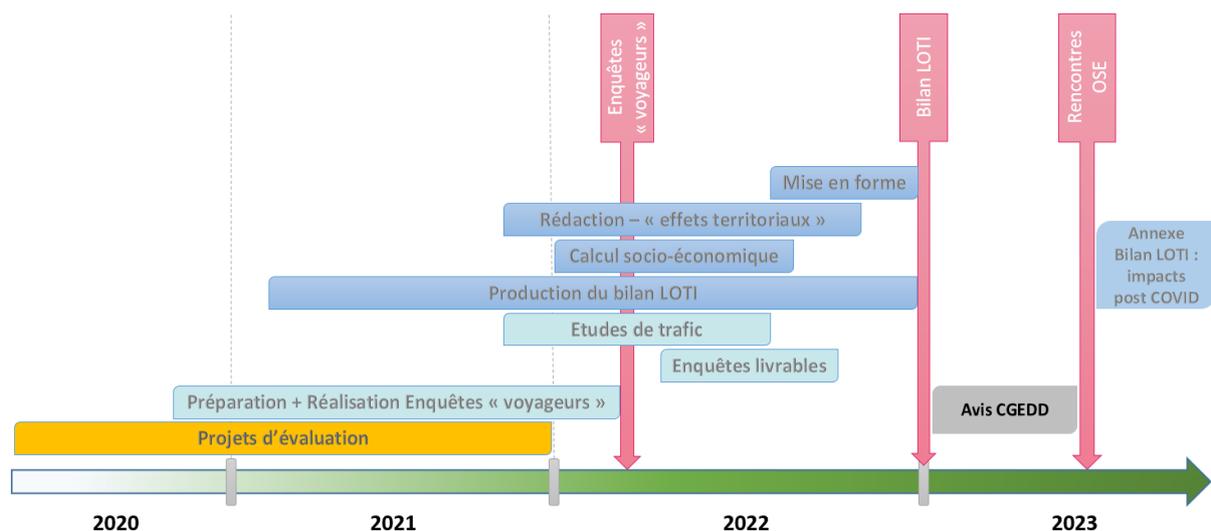
Cet Observatoire a une durée de vie de 10 ans après la mise en service de la LGV SEA, soit jusqu'au 1 juillet 2027. Il constitue un dispositif d'observation permanente pour évaluer les impacts directs et indirects de la LGV SEA et ainsi pouvoir confronter les résultats d'évaluation ex post avec les résultats d'évaluation a priori.

II. Le bilan LOTI de la LGV SEA

Même si le délai de cinq ans paraît court pour pouvoir évaluer les impacts d'une infrastructure de telle ampleur, le bilan LOTI permettra une première confrontation des impacts prévus dans les Dossiers d'Utilité Publique (DUP) avec les effets immédiats de la LGV, et aussi de déceler des mécanismes d'anticipation (au sens où certaines décisions sont évidemment prises avant la mise en service). Un des avantages du dispositif d'observation permanente, c'est qu'il assure la collecte des données sur une période longue. Sur l'année 2021, l'Observatoire met à jour régulièrement sa base de données qui contient notamment le suivi aéroportuaire, les requêtes tarifaires, le suivi socio-économique et les outils SIG. Celle-ci produit des éléments indispensables pour mener les analyses des impacts de la LGV.

LISEA, conformément à ses engagements, envisage de livrer le bilan LOTI de la LGV SEA à CGEDD, à la DGITM et à SNCF Réseau avant le 31 décembre 2022. Cela malgré un contexte difficile lié à la pandémie qui perturbe fortement les travaux d'évaluation. En particulier, l'Observatoire s'efforce d'apporter des éléments sur les effets indirects de la LGV sur l'attractivité économique et touristique des territoires, les stratégies d'implantation des entreprises, les nouveaux projets d'aménagement urbain... qui sont non quantifiables ou difficiles à mesurer. C'est probablement pour cette raison que, dans les précédents bilans LOTI LGV, les impacts indirects étaient des sujets relativement moins développés.

Les principaux jalons de la production du bilan LOTI sont présentés dans la figure ci-après.



Sur la période 2020-2021, l'Observatoire a lancé plusieurs projets d'évaluation qui abordent le plus souvent les impacts de la LGV SEA sur les territoires desservis et plus particulièrement sur les quartiers des gares. En décembre 2021, la majorité des projets d'étude, soit 6 projets sur 7, sont terminés avec des livrables de qualité satisfaisante.

Durant l'année 2021, l'Observatoire a produit plus de 50% des contenus du bilan LOTI grâce aux résultats des différents projets d'étude.

L'Observatoire se penche sur les questions liées à la demande de transport, notamment à tout ce qui concerne le changement des profils et des comportements des voyageurs. Les enquêtes « voyageurs » ex post sont programmées à cet effet au premier trimestre 2022.

L'évaluation socio-économique de l'opération SEA constitue un autre élément majeur du bilan LOTI. Cela permettra de calculer la rentabilité socio-économique du projet et de la comparer avec les prévisions dans les dossiers DUP². L'Observatoire a terminé la réflexion de préparation de ce projet en 2021, il est désormais prêt à lancer.

Le bilan LOTI de la LGV SEA sera soumis aux contrôles et inspections par les services de l'Etat en début 2023. LISEA communiquera les principaux résultats du bilan LOTI, dès la validation de celui-ci par le CGEDD.

III. Les projets d'évaluation en 2021

L'Observatoire maintient ses collaborations avec les universitaires. Durant l'année universitaire 2020-2021, trois ateliers d'étudiants ont été financés : l'atelier de l'Université Paris 1 Sorbonne (Master 2 Urbanisme), l'atelier de l'Université de Toulouse (Master TRANSMOB) et l'atelier de l'Université de Bordeaux (Master 2 IDET). Les sujets proposés par l'Observatoire ont consisté à analyser le processus de métropolisation dans le Grand Sud-Ouest, à évaluer l'intermodalité dans les quartiers des gares, et à mesurer les impacts LGV sur les implantations des entreprises.

² Rappelons que ce dossier se singularise par le fait que si le projet a fait l'objet d'une unique concession, l'enquête publique s'est faite en deux temps (Tours-Angoulême puis Angoulême Bordeaux).

L'Observatoire s'est impliqué pleinement dans ces différents projets en s'efforçant de favoriser des analyses pertinentes. Les livrables de ces ateliers d'étudiant ont donné pleine satisfaction et contribueront à alimenter le bilan LOTI de la LGV SEA.



Figure 1 : Séance de travail entre le master Urbanisme de l'Université Paris 1 et l'A'Urba, le 5 février 2021

A l'été 2021, afin d'approfondir les analyses menées dans le cadre des ateliers d'étudiants, l'Observatoire a financé deux stages : Morgane ALOE (Master TRANSMOB de l'Université de Toulouse Jean Jaurès) et Ewan VEAUX (Master IDET de l'Université de Bordeaux Montaigne). Leur contribution a été importante dans la mesure où la partie empirique des projets ont été complétées et enrichies.

Par ailleurs, L'Observatoire a sollicité l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux (A'Urba) pour réaliser une étude sur les indicateurs de flux entre les territoires. Il s'agit d'un sujet important permettant de connaître les connexions entre les territoires et leurs transformations après l'arrivée de la LGV SEA. L'A'Urba, dispose d'expériences riches en la matière et a pu mener une étude ad-hoc pour mesurer les effets potentiels de la LGV.

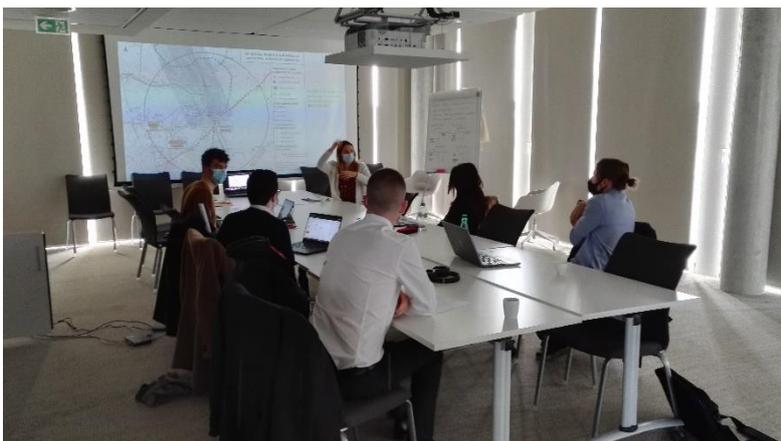


Figure 2 : Atelier de travail Master TRANSMOB - A'Urba le 11 février 2021

Les impacts LGV sur les politiques de l'aménagement dans les quartiers des gares et sur le tourisme sont des sujets difficiles qui demandent une réelle réflexion théorique et méthodologique. L'Observatoire a fait le choix de s'appuyer sur les expertises du Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) sur ces deux sujets. Les résultats seront livrés à fin février 2022.

IV. Les enquêtes « voyageurs » ex post

L'un des plus importants chantiers de l'Observatoire en 2021 consiste à préparer les enquêtes « voyageurs » ex post. Les données des enquêtes serviront à produire des indicateurs pertinents capables de mesurer les impacts de la LGV sur la demande de transport. Des enquêtes ex post sont programmées pour mars 2022. Les effets de la pandémie sur les mobilités ont fait craindre que la comparaison avant-après du profil et des comportements des voyageurs ne soit plus pertinente. Cela eut été d'autant plus regrettable que l'Observatoire a déjà investi dans les enquêtes ex ante en 2017. Il a donc été décidé de prendre le risque de lancer l'organisation de ces enquêtes ex-post.

Afin de mener à bien cette mission, l'Observatoire a fait le choix de lancer conjointement le projet avec SNCF Réseau. Cela permettra à l'Observatoire de profiter des expériences de SNCF Réseau dans ce domaine et de son appui pour obtenir les autorisations d'enquêtes dans les gares SNCF. Les enquêtes « voyageurs » ex post seront étroitement contrôlées par l'Observatoire. Un appel d'offre a été lancé en août 2021 pour choisir le bureau d'enquête. Voici ci-dessous les principales dates de l'échéancier prévu :

- Visites de terrain : entre le 1^{er} et le 10 décembre 2021 et la semaine du 7 mars 2022
- Note méthodologique : le vendredi 18 février 2022
- Préparation de l'étude : du mardi 22 février au mercredi 9 mars 2022
- Réunion de lancement : le mardi 8 mars 2022
- Terrain : du lundi 14 au vendredi 18 mars 2022
- Traitement : du lundi 28 mars au jeudi 21 avril 2022
- Réunion de restitution : Juin 2022

V. Le modèle de trafic et l'évaluation socio-économique

LISEA a calibré son premier modèle de trafic en 2018 avec l'assistance du bureau d'étude SETEC INTERNATIONAL. Ce modèle doit être désormais actualisé dans un contexte de fort impact des restrictions des déplacements liés au COVID. Cela permettra de prendre en compte les évolutions du contexte socio-économique, du marché de la mobilité et de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire des voyageurs. Le calendrier prévisionnel du projet est présenté ci-après.

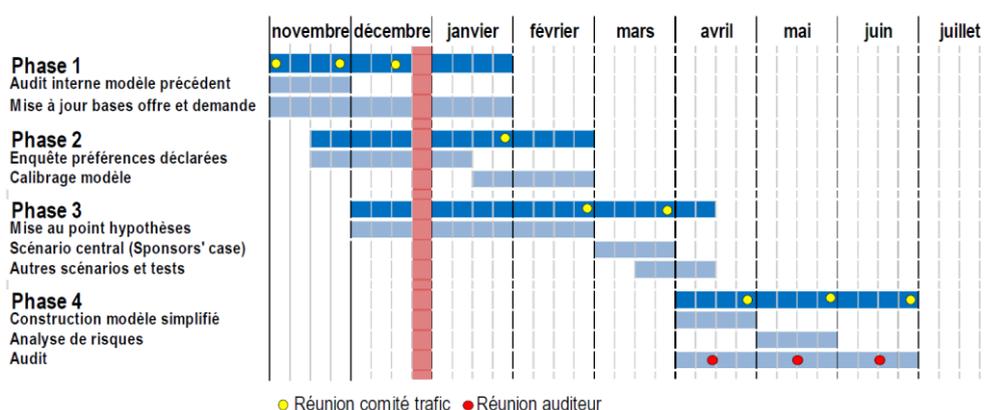


Figure 3 : le calendrier de la réactualisation du modèle de trafic de LISEA

Le nouveau modèle donnera les résultats de la prévision de trafic en avril 2022. Il fournira la trajectoire d'évolution de la demande de transport dans les prochaines années. Le nouveau modèle de trafic

inclura également deux jeux d'hypothèses indispensables pour l'évaluation socio-économique du projet SEA : la situation de référence sans le projet LGV SEA et la situation de projet.

L'évaluation socio-économique du projet SEA consiste à fournir un bilan socio-économique monétarisé du projet. Un appel d'offre pour cette tâche a été lancé en août 2021. Le bureau d'étude choisi aidera l'Observatoire à reconstituer le tableur d'évaluation socio-économique et à effectuer le calcul socio-économique pour la situation ex post du projet SEA. L'Observatoire bénéficie ainsi d'une expertise indépendante qui sera le garant de la crédibilité des résultats.

Ce projet démarré en décembre 2021 devrait être clôturé au courant du mois de juillet 2022. Le planning détaillé est présenté dans le tableau ci-après :

	Décembre			Janvier			Février			Mars			Avril			Mai			Juin			Juillet														
	50	51	52	53	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Phase 1 - Mission préparatoire	[Barre bleue continue]																																			
Réunion de lancement	[bleu]																																			
Analyse des données mises à disposition		[bleu]	[bleu]	[bleu]																																
Note technique sur les données					[bleu]	[bleu]	[bleu]																													
Fomart des interfaces						[bleu]	[bleu]	[bleu]																												
Mise en forme des hypothèses et données ex post et ex ante									[bleu]	[bleu]	[bleu]	[bleu]																								
Rapport méthodologique										[bleu]	[bleu]	[bleu]	[bleu]																							
Réunion d'étapes											[bleu]	[bleu]	[bleu]	[bleu]																						
Phase 2- Calcul socio-économique																																				
Constitution du tableur, reconstitution du bilan ex-ante																																				
Réalisation du bilan socioéconomique																																				
Test de sensibilité																																				
Interprétation et rapport																																				
Réunion de restitution																																				

VI. L'état d'avancement du bilan LOTI

En 2021, la principale mission de l'Observatoire a été de préparer et de produire le bilan LOTI. Beaucoup de données ont pu être stockées grâce à ce dispositif d'observation permanente, sans quoi les données disparaissent peu de temps après leur production. C'est notamment le cas des données liées aux horaires et aux tarifs.

Le plan provisoire du bilan a été soumis à l'avis du comité scientifique de l'Observatoire. Le plan provisoire validé et son état de réalisation à l'heure actuelle sont présentés dans le tableau ci-après.

PARTIE. 1 Présentation générale du projet SEA		
Chapitre. 1	L'historique et les caractéristiques du projet	90%
Chapitre. 2	Le modèle de concession	90%
Chapitre. 3	La performance et les innovations du projet	10%
Chapitre. 4	L'évaluation a posteriori et le rôle de l'Observatoire socio-éco	90%
PARTIE. 2 Les coûts et l'aspect financier du projet SEA		
Chapitre. 5	Coûts	90%
Chapitre. 6	Financement (respectés, refinancement) et les chiffres clés	90%
PARTIE. 3 Un bouleversement de l'offre de transport et un atout majeur pour la mobilité		
Chapitre. 7	Les effets LGV SEA sur les offres de transport	90%
Chapitre. 8	L'accessibilité et l'intermodalité aux abords des gares TGV	90%
Chapitre. 9	La cohérence et la concurrence entre les modes de transport	90%
Chapitre. 10	Trafics ferroviaires et profils de la clientèle ferroviaire (enquêtes voyageurs)	10%
Chapitre. 11	La tarification de l'infrastructure	90%
Chapitre. 12	Ouverture à la concurrence	10%
Chapitre. 13	Impacts des grèves 2019 et impacts COVID 2020-2021	
	Estimations de l'offre et de la demande futures	10%
PARTIE. 4 Effets socio-économiques indirects et impacts territoriaux de la LGV SEA		
Chapitre. 14	Les dynamiques territoriales et leurs réflexions	90%
Chapitre. 15	L'attractivité des territoires et le rôle de la LGV	90%
Chapitre. 16	Les effets liés au chantier et les fondations de LISEA	90%
Chapitre. 17	Les impacts pour les acteurs locaux	50%
Chapitre. 18	Les impacts LGV dans les quartiers des gares	30%
Chapitre. 19	Les impacts LGV sur l'attractivité touristique	30%
PARTIE. 5 La rentabilité socioéconomique du projet SEA		
Chapitre. 20	Calcul de la rentabilité socio-économique	10%
Chapitre. 21	Synthèse du bilan Carbone	-
Chapitre. 22	Synthèse du bilan bianco de la LGV SEA	-

Tous les chapitres « réalisés » à 90% sont déjà rédigés et sont actuellement en attente de la mise en forme finale.

Le bilan environnemental (bilan Bianco) et le bilan Carbone seront réalisés par l'Observatoire environnemental de LISEA. Les synthèses de ces bilans seront intégrées dans le bilan LOTI.

VII. Les dernières nouveautés

a) Une thèse de doctorat portant sur l'ouverture à la concurrence

Nous entendons explorer, à travers cette thèse, les différentes entraves à l'arrivée de nouveaux entrants sur les marchés ferroviaires, et les effets qu'elles peuvent avoir sur le degré d'ouverture effectif de ces derniers. Ces entraves sont plus ou moins clairement identifiées : elles peuvent être explicites ou volontaires (résultant de la volonté d'un ou plusieurs acteurs du système), ou implicites (du fait par exemple d'une mauvaise prise en compte de spécificités techniques ou organisationnelles par les pouvoirs publics). Elles ne se manifestent pas avec la même intensité sur les différents marchés, avec des différences d'un pays à l'autre (selon la transposition des directives européennes) voire d'un marché à l'autre au sein d'un même pays. L'identification de ces barrières, l'analyse des mesures qui ont été prises pour les contrecarrer ou des stratégies d'acteurs pour les contourner le cas échéant, nous permettront d'en dresser une typologie. Les processus d'ouverture étant toujours en cours, il s'agira également d'évaluer les barrières potentielles, en particulier dans le domaine des services de voyageurs à longue et moyenne distance.

Au-delà des barrières traditionnellement mises en avant dans la littérature, cette thèse entend développer une approche systémique et pluridisciplinaire destinée à explorer tous les domaines dans lesquels des formes d'entrave peuvent être identifiées. Elle s'effectuera en partenariat avec le gestionnaire d'infrastructures LISEA, soucieux d'avoir le maximum de leviers d'action pour maximiser l'usage de ses actifs, et elle reposera sur plusieurs approches complémentaires (analyses de processus dans plusieurs pays, entretiens avec des acteurs-clés de l'exploitation, de la régulation et de la gestion

d'infrastructures, etc.). Cette thèse a été confiée à Iñigo AGUAS-ARDAIZ et fait l'objet d'un contrat CIFRE avec le laboratoire LVMT et le doctorant.

b) La réunion du comité de suivi de l'Observatoire

L'Observatoire a réuni son comité de suivi le 29 novembre 2021 en présentiel dans les locaux de LISEA. La réunion a été présidée par monsieur Philippe AYOUN, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts et président du comité de suivi de l'Observatoire.

Cela a été l'occasion pour l'Observatoire de communiquer les résultats de ses projets d'étude clôturés en 2021 et d'échanger avec les membres du comité de suivi. Le programme de cette réunion est présenté ci-après.



Ordre du jour

Mot du président **Philippe AYOUN**

Introduction **Alain BONNAFOUS**

Programme de travail 2021-2022 **Minghui CHEN**

I. Le processus de métropolisation dans le grand sud-ouest.
- Master 2 Urbanisme, Paris 1 Sorbonne

II. Les impacts LGV SEA sur l'attractivité des offres touristiques.
- Aurélie MERCIER & Nicolas OVTRACHT (LAET)

III. Les stratégies des nouvelles implantations d'entreprise.
- Ewan VEAUX (Master 2 IDET, Université de Bordeaux / Invest In Bordeaux)

IV. L'analyse de l'intermodalité dans les gares et les quartiers des gares.
- Master TRANSMOB, Université de Toulouse

Les intervenants ont présenté quatre projets qui portent sur les sujets liés à la dynamique des territoires et aux impacts LGV dans les quartiers des gares. L'Observatoire a également profité de cette réunion pour présenter l'état d'avancement du bilan LOTI et le programme de travail pour l'année 2022.