



PROGRAMME DE TRAVAIL

DE L'OBSERVATOIRE
SOCIO-ÉCONOMIQUE
DE LA LGV SEA
2020 - 2021

OBSERVATOIRE EN 2019

L'Observatoire socio-économique a livré le bilan LOTI intermédiaire du projet LGV SEA à l'Etat et aux responsables politiques en décembre 2018. Ce premier bilan, réalisé après un an d'exploitation commerciale de la LGV SEA, a fourni les éléments concernant **les premiers impacts observés de la LGV SEA sur le système de transport, les comportements de voyageurs et les territoires traversés**. LISEA a décidé de publier ce bilan LOTI intermédiaire afin que le public puisse le consulter librement.

L'Observatoire a également organisé deux séances de rencontre pour communiquer les résultats du bilan et faire exprimer les acteurs concernés leurs ressentis à l'arrivée de la LGV. Les rencontres de l'Observatoire ont suscité l'intérêt d'un grand nombre d'interlocuteurs, l'amphithéâtre était bien rempli. Les retours que nous recevons démontrent le succès rencontrés par ce bilan et la pertinence de ce mode de restitution.

Rencontre de l'Observatoire à Bordeaux en février 2019



PROGRAMME DE TRAVAIL

Le contrat de concession prévoit que LISEA, en tant que maître d'ouvrage, réalisera le bilan LOTI au plus tard cinq ans après la mise en service de la LGV SEA, soit en juillet 2022. Afin d'accomplir cette mission et d'améliorer nos compétences en matière d'évaluation socio-économique des projets LGV, l'Observatoire se dirige vers une nouvelle ère : les projets vont être lancés avec une problématique précise de manière à pouvoir préparer la réalisation du bilan LOTI.

Pour rappel, les axes d'étude de l'Observatoire sont :

- 1) Effets « Chantier »
- 2) Offre de transport et mobilité
- 3) Effet « Gares LGV »
- 4) Dynamiques métropolitaines et territoriales
- 5) Tourisme et LGV
- 6) Stratégies des acteurs et organisations

Les études sur les effets « Chantier » sont terminées. Les éléments essentiels ont été présentés dans le bilan LOTI intermédiaire. Des compléments sur ce sujet seront apportés dans le bilan LOTI à cinq ans. Pour la période 2020-2021, les travaux de l'Observatoire socio-économique se concentrent sur les 5 autres axes d'études.

1. OFFRE DE TRANSPORT ET MOBILITÉ

Pour le secteur ferroviaire, les informations liées au niveau de dessertes, aux horaires et à la capacité des trains sont accessibles pour l'Observatoire. C'est en matière de la demande de transport que l'accès aux données est le plus incertain.

Les données aéroportuaires sont disponibles. LISEA procède déjà à des suivis de l'offre et la demande aéroportuaire. Nous n'aurons pas de difficulté pour analyser les effets de la LGV SEA sur le secteur aérien.

Les statistiques autoroutières sont publiées sur le site de la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique (DIR ATLANTIQUE). Les chiffres sont publiés en termes de trafic moyen journalier annuel dans les deux sens de circulation.

Dans l'objectif d'observer le changement de profil et comportements des voyageurs, l'Observatoire a l'obligation d'effectuer des enquêtes « voyageurs » ex post. Tout en sachant que l'évaluation est plus pertinente lorsque les impacts de la LGV prennent forme, il est souhaitable que les enquêtes ex post soient réalisées le plus tard possible.



SUJETS POUR 2020-2021 :

1

Enquête « voyageurs »

L'Observatoire prépare la réalisation des enquêtes ex post. La préparation sera faite en plusieurs étapes :

- **Reprendre le questionnaire ex ante.** Nous allons améliorer le questionnaire à l'aide des retours d'expériences des enquêtes ex ante. Cela est basé sur le principe que le questionnaire doit être homogène entre la phase ex ante et la phase ex post.
- **Préparer le cahier des charges.** Pour réaliser les enquêtes ex post, nous préparerons un cahier des charges pour sélectionner une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) et un bureau d'étude qui réalisera les enquêtes.
- **Demande des autorisations pour les enquêtes.**

2

Qualité des correspondances TGV - TER

L'Observatoire travaille en collaboration avec la Fnaut pour évaluer la qualité de service ferroviaire. Le sujet proposé a pour l'objectif d'analyser la qualité des correspondances TGV-TER dans le périmètre SEA. Plusieurs étapes sont nécessaires :

- **Déterminer le périmètre d'étude.** Nous devons choisir les gares hub dont le volume de trafic et de correspondances est important.
- **Récupérer les schémas de l'interconnexion TGV-TER.**
- **Constituer les indicateurs et analyser la qualité des correspondances.** Les résultats d'évaluation nous seront utiles pour tirer des conclusions sur l'évolution de la qualité des correspondances.
- **Estimer les coûts liés à une correspondance ratée.**

2. EFFET « GARES LGV »

L'arrivée d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, notamment la LGV, permet de renforcer la dynamique économique d'une ville. Les quartiers de gare sont souvent au cœur des nouveaux projets d'aménagement urbain pour accueillir les flux supplémentaires et saisir les opportunités créées par la LGV. Les études sur les effets « Gares LGV » consistent à suivre le développement des gares LGV et des quartiers de gare avant et après l'arrivée de la LGV SEA.

Nous pourrions lancer des sujets liés à l'accessibilité aux gares LGV, aux projets d'aménagement des gares et à l'attractivité des quartiers de gare. Parmi ces différents sujets, l'Observatoire va au moins lancer deux études pour la période 2020 – 2021.

SUJETS POUR 2020-2021 :

1

Les impacts de la LGV SEA sur les petits commerces en gare et dans les quartiers de gare

Plusieurs questions se posent : Comment les petits commerces se comportent face à l'arrivée de la LGV SEA ? Comment évolue la composition de leur clientèle ? Quels sont leurs ressentis vis-à-vis de la nouvelle LGV ? Lorsqu'il s'agit des nouvelles entreprises, cette création d'entreprise consiste-t-elle à saisir les opportunités induites par la LGV ? Les analyses souhaitées sont les suivantes :

- **Déterminer le périmètre d'étude** adapté pour étudier les effets LGV sur les petits commerces en gare et dans le quartier de gare.
- Montrer, avec les outils SIG, où se situent les **petits commerces** et l'évolution des quartiers de gare.
- Effectuer **des enquêtes** auprès des gérants et les employés des petits commerces et les responsables régionaux de SNCF Retail & Connexions.
- **Les entretiens semi-directifs** devraient permettre une analyse approfondie du sujet.
- Si cela est possible, collecter des chiffres pour **montrer l'évolution du CA, de la fréquentation et de la clientèle** pour les situations avant et après la mise en service de la LGV SEA.

2

L'étude de l'accessibilité des gares TGV

Le projet a pour l'objectif d'évaluer les fonctions des gares dans l'aire urbaine et à l'échelle interurbaine. Pour les gares aménagées et devenant PEM, il est intéressant de savoir si l'accessibilité des gares s'améliore.

L'étude contribue à expliquer comment les différents modes de transport s'articulent autour des gares. A l'échelle interurbaine, nous cherchons à mesurer les impacts de la LGV sur l'intermodalité. Ces différents facteurs vont nous permettre de montrer l'évolution de l'accessibilité des gares entre la phase ex ante et ex post du projet SEA.



3. TOURISME ET LGV

Nombreux facteurs permettent d'expliquer l'évolution de l'offre et la demande touristique. L'activité touristique est conditionnée par la capacité d'accueil des sites touristiques. Les indicateurs pour mesurer la gamme et l'offre des acteurs locaux : hôtels, campings, chambres d'hôte, etc. sont disponibles. Le développement du secteur touristique, les motifs et les comportements des touristes et la disponibilité à payer des touristes sont des sujets étudiés par nombreux acteurs publics et privés.

La difficulté est d'établir le lien direct et indirect entre le tourisme et la LGV. Nous devons trouver des moyens à appréhender les impacts de la LGV sur les décisions des acteurs locaux et sur les comportements des touristes. Pour l'Observatoire, il est nécessaire de travailler avec des problématiques spécifiques afin que les résultats révèlent les effets de la LGV sur le tourisme.



SUJETS POUR 2020-2021 :

1

Les impacts de la LGV SEA sur l'attractivité des parcs d'attraction

A travers ce sujet, nous cherchons à montrer les impacts de l'arrivée de la LGV SEA sur l'attractivité des parcs d'attraction. En particulier, il est intéressant de montrer les impacts liés à l'évolution des dessertes ferroviaires. A titre d'exemple, les visiteurs pourraient changer le mode de transport habituel lorsque le niveau de dessertes devient plus faible. Un faible niveau de dessertes directes pourrait inciter les visiteurs à prendre leurs véhicules plutôt que le train. Le montage du projet va être organisé en plusieurs étapes :

- **Consolider le sujet.**
- **Prendre contact avec les collectivités et les parcs.** Un comité de pilotage peut être organisé entre l'Observatoire, les collectivités et les parcs d'attraction.
- **Lancer le projet et auditionner les candidats.**

2

Les Big data et tourisme

Nous souhaitons recourir aux outils digitaux et en particulier aux Big data pour analyser un volume important d'informations sur l'offre touristique, les stratégies des acteurs publics et privés et les activités touristiques (flux de voyageurs, typologie des touristes, sites les plus visités etc.). Ces données pourront nous aider à comprendre les changements des activités touristiques qui ont eu lieu après l'arrivée de la LGV SEA.

Plusieurs questions nous semblent pertinentes : Pourra-t-on identifier une cohérence et une logique entre les flux touristiques et l'évolution de l'offre de transport ferroviaire ? L'accessibilité aux grands pôles touristiques a-t-elle été améliorée grâce à la ligne ? Peut-on considérer que la ligne a eu des effets négatifs sur certains territoires ou a accentué les polarités préexistantes ?

4. STRATÉGIES DES ACTEURS ET ORGANISATIONS

Les changements de stratégies des acteurs publics et privés relèvent les effets liés à la LGV. La LGV impose aux acteurs locaux de clarifier leurs stratégies, d'anticiper des transformations et d'adapter leurs organisations. Certaines stratégies sont envisagées avant l'arrivée de la LGV, d'autres sont directement liées aux impacts de la mise en service de la ligne. L'arrivée de la LGV crée aussi des bonnes conditions pour les investissements. Les investissements exogènes et les nouvelles implantations sont des créateurs d'emplois, qui ont des effets significatifs pour les territoires concernés. Nous observons une croissance des nouvelles implantations depuis la mise en service de la LGV SEA dans les régions traversées. Cette croissance est particulièrement forte en Nouvelle-Aquitaine et dans le département de la Gironde. En 2018, 296 projets d'investissements exogènes ont été enregistrés en Nouvelle-Aquitaine, une croissance de 25 % par rapport au niveau 2016. Parmi ces 296 nouveaux projets en Nouvelle Aquitaine, 51 % ont eu lieu en Gironde (ADI, 2019).

SUJETS POUR 2020-2021 :

1

La stratégie des nouvelles implantations d'entreprises et les effets LGV

L'Observatoire travaille en collaboration avec l'Université de Bordeaux et le laboratoire GREThA sur ce sujet. Nous cherchons à comprendre pour quelles raisons les entreprises ont choisi de s'installer. Quelle était la nature de l'opération (création, relocalisation, extension ou achat/reprise) ? Est-ce que la LGV SEA était un des facteurs du choix de l'implantation ? Les principales étapes pour réaliser ce projet sont :

- **Définir le sujet et le périmètre d'étude.** La sélection des villes et de l'année de référence est une étape essentielle. Le périmètre d'étude ne se limite pas à Bordeaux.
- **Exploiter les données SIRENE, INSEE, etc.** pour une analyse quantitative.
- **Une analyse quantitative** de la géographie et démographie des implantations d'entreprise.
- **Analyser et interpréter les résultats.**

2

Analyse des choix de délocalisation des entreprises et les impacts pour l'économie locale

Les données que l'on pourrait récupérer grâce au précédent sujet pourront nous aider à comprendre les choix de délocalisation des entreprises. Les résultats montreront, dans un premier temps, l'évolution de l'attractivité des différentes villes dans le contexte de la LGV SEA. Nous faisons l'hypothèse que, grâce à l'amélioration de l'offre de transport, certaines villes deviennent plus compétitives par rapport aux autres. Les villes dont l'amélioration de l'accessibilité est importante attirent des entreprises et les poussent à délocaliser. Dans un deuxième temps, nous cherchons à évaluer les impacts de ces délocalisations pour l'économie locale. Les résultats nous montreront de quelle manière la LGV est un facteur accélérant les phénomènes de métropolisation déjà à l'œuvre.



5. DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES ET TERRITORIALES

La relation entre le système de transport et les territoires traversés est complexe. Le territoire n'est pas un simple réceptacle des effets de LGV, l'analyse doit aussi tenir compte des multi-temporalités qui président aux adaptations réciproques des territoires et de la LGV. Nous sommes deux ans après la mise en service commerciale de la LGV SEA, les impacts socio-économiques du projet sur les territoires commencent à prendre forme. Afin de repérer ces impacts, il faut dès aujourd'hui définir des indicateurs de suivi. Nous arriverons à visualiser les réajustements des secteurs d'activité et le changement de position des villes en faisant le suivi des indicateurs au cours du temps.

SUJETS POUR 2020-2021 :

1

L'analyse des indicateurs de dynamique territoriale par les outils SIG

Nous allons montrer, à travers les cartes statiques, l'évolution des indices socio-économiques dans les territoires traversés. Cette étude va être faite en deux étapes :

- **Choisir les indicateurs.** Nous devons construire un tableau des indicateurs de suivi. Ces indicateurs doivent être classés en différentes catégories pour permettre de suivre les effets sur l'emploi, le niveau de recette des ménages, la démographie des entreprises, le prix foncier, le tourisme, etc.
- **Réalisation des cartes.** Afin d'assurer l'homogénéité des cartes, l'Observatoire pourra confier les missions de l'élaboration des indicateurs et la réalisation des cartes à un laboratoire sous forme de contrat de collaboration ou à un bureau d'étude sous forme de contrat de prestation.

2

Quelles perceptions, attentes et stratégies d'accompagnement des acteurs publics vis-à-vis de la LGV SEA ?

La métropolisation désigne une dynamique spatiale et économique, un mouvement de concentration de populations et de polarisation économique dans des ensembles urbains de grande taille. La métropolisation s'accompagne par ailleurs d'une reconfiguration des relations entre villes vers un fonctionnement en réseau ayant pour rôle de lier la métropole à la fois aux villes de rang inférieures mais aussi à celles de rang égal ou supérieur (ville-globale). Nous nous intéressons aux questions suivantes :

Dans quelle mesure la LGV SEA peut-elle valoriser le jeu des externalités positives conduisant à un renforcement de la métropolisation territoriale ? La LGV SEA permet-elle d'accompagner l'émergence d'une ville-globale s'appuyant sur la constitution d'un territoire métropolitain ? La LGV SEA s'inscrit-elle dans un projet de territoire métropolitain porté par les acteurs du territoire ? Dans ce cadre, la LGV SEA facilite-t-elle la coopération métropolitaine ?



Minghui CHEN

Responsable de l'Observatoire socio-économique

Direction commerciale
LISEA

61-64 Quai de Paludate CS21951
33088 BORDEAUX Cedex

minghui.chen@lisea.fr
Tél : 09 72 17 47 03
Port : 07 78 39 64 61

Etude réalisée par
Clément Massétat (C. Massétat, 2019)

