

ZOOM

GRANDE VITESSE : UN OUTIL MARKETING AU SERVICE DES TERRITOIRES

EN 2017, LA RÉGION BRETAGNE, LES DÉPARTEMENTS AINSI QUE LES « CLUBS TGV » ONT LARGEMENT PROFITÉ DE L'ARRIVÉE DE LA GRANDE VITESSE POUR DÉVELOPPER LEUR MARKETING TERRITORIAL. LES CIBLES SONT MULTIPLES : ATTIRER LES INVESTISSEMENTS PUBLICS ET PRIVÉS, DÉVELOPPER UN SENTIMENT D'APPARTENANCE ET, AINSI PROMOUVOIR L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE. TOUR D'HORIZON DES INITIATIVES DÉJÀ MENÉES ET QUI DEVRAIENT SE POURSUIVRE JUSQU'EN 2020.

« Passez à l'Ouest » : c'est le slogan mis en avant par la Région Bretagne pour sa campagne promotionnelle initiée de mars à août 2017. Celle-ci a permis d'incarner la nouvelle proximité d'un territoire désormais plus proche de la capitale grâce à la LGV. Une communication misant sur l'atout « accessibilité », mise en scène par huit visuels au ton décalé, valorise avec humour la qualité de vie bretonne. Des campagnes complémentaires inspirées par cette dernière ont vu le jour : celle des « clubs TGV » baptisée « Bossez à l'Ouest », incitant à venir travailler et à s'installer en Bretagne et mettant en avant l'attractivité économique de la région. Par ailleurs, la campagne « Bretagne à Grande Vitesse : plus vite, plus proches », s'adresse directement aux bretons en les informant des effets positifs de la grande

vitesse, notamment dans leur quotidien. Enfin, certains acteurs territoriaux ont profité de l'arrivée de la LGV pour mettre en place leurs propres campagnes : « L'Esprit Sud de la Bretagne à 2h30 de Paris » pour le Morbihan, « Tout vivre en Côtes d'Armor » ou encore « Surprenez-vous », impulsée par le Comité régional de Tourisme (CRT) Brest Terres Océanes. Ces actions de marketing territorial mettent en avant la nouvelle appropriation du rapport distance / temps comme un atout majeur de la qualité de vie d'un territoire. Du côté des Pays de la Loire, le gain de temps n'étant pas aussi significatif qu'en Bretagne, les agglomérations de Nantes, Angers ou Le Mans n'ont pas fait de communication spécifique, exception faite de la livraison concomitante de la virgule de Sablé-sur-Sarthe.



PARTENAIRES

QUI SONT-ILS ?



MIREILLE FALQUE,
Responsable de site,
Egis Environnement

Paysagiste-concepteur et urbaniste, je suis investie depuis 2013 auprès de l'observatoire environnemental notamment via un volet d'étude concernant le cadre de vie des riverains menée par le biais d'enquêtes (en 2013-2014 et 2014-2015). En 2019-2020, une nouvelle enquête est d'ailleurs programmée afin de consolider les résultats concernant l'évolution du paysage autour de la LGV, les perceptions des riverains et l'acceptabilité globale du projet après bientôt deux ans de fonctionnement.»



GUY BAUELLE,
Professeur d'aménagement de l'espace et urbanisme à l'université Rennes

Je suis membre du Conseil scientifique et technique de l'observatoire dont je coanime le volet socio-économique dans le cadre du partenariat avec le laboratoire ESO et le cabinet Setec. J'ai particulièrement suivi les travaux de Master 2 liés aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aux mutations des quartiers de gares et supervisé les travaux de recherche menés par Romaric Nègre, en qualité de directeur de thèse.»



#05

LA LETTRE D'INFORMATION DE L'OBSERVATOIRE DE LA LGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE

L'Observatoire EN ACTION

LA GRANDE VITESSE DOIT IRRIGUER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

En nous ayant rapproché des grands centres de décision avec un gain moyen de 49 mn sur les trajets Lorient-Paris, la LGV BPL constitue incontestablement un actif supplémentaire au service du développement de notre agglomération, car un territoire attractif est d'abord un territoire accessible. C'est maintenant à nous de le faire fructifier, au service de nos stratégies locales en matière d'habitat, d'aménagement, de mobilités, d'offres touristiques, de foncier économique, de tertiaire... Mais les effets de la grande vitesse doivent aussi irriguer l'ensemble du territoire, et notamment les communes plus éloignées des grandes infrastructures de transport. C'est le sens du travail que nous menons depuis 2017 avec nos partenaires, et notamment les autres autorités organisatrices de la mobilité (AOM), pour que le développement serve aussi la cohésion territoriale.



NORBERT MÉTAIRIE
Président de Lorient Agglomération, maire de Lorient

TRAFIC EN PROGRESSION DE 22% SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE

LE 2 JUILLET 2017, LA LIGNE LGV BPL ÉTAIT INAUGURÉE PAR EMMANUEL MACRON. DIX-HUIT MOIS PLUS TARD, IL EST DÉSORMAIS POSSIBLE D'ANALYSER CERTAINS CHIFFRES DE FRÉQUENTATION, NOTAMMENT CEUX COMMUNIQUÉS PAR CHRISTEL PUJOL-ARAUJO, DIRECTRICE DE LA LIGNE TGV OUEST CHEZ SNCF MOBILITÉS.



Le premier constat établi par SNCF Mobilités est, sans conteste, la hausse globale du trafic : « Une progression de 22% sur l'ensemble des liaisons bretonnes pour un gain de plus d'un million de nouveaux voyageurs », confirme Christel Pujol-Araujo. Un chiffre qui induit toutefois des différences d'impact entre les territoires. Ainsi, la liaison Nord vers Brest enregistre une progression de 21%, tandis que l'axe Sud vers Quimper s'avère plus dynamique, avec +29%. Quant à Rennes, la ville enregistre une hausse de 35%. Tous les voyageurs ont bénéficié du gain de temps de parcours et aussi de la possibilité de l'augmentation de l'amplitude horaire à destination. Enfin, du côté des Pays de la Loire, la hausse du trafic s'avère soutenue, avec une hausse de 11% entre Nantes et Paris et un gain de 850 000 nouveaux voyageurs.

LE GAIN DE TEMPS NE FAIT PAS TOUT

Si ces bons résultats s'entendent naturellement par le raccourcissement notable du temps de trajet, d'autres facteurs permettent d'expliquer ces chiffres, selon la SNCF. Le premier étant l'augmentation de l'offre TGV au départ des villes bretonnes, articulée avec les 20% de dessertes supplémentaires en TER BreizhGO, voulues et mises en œuvre par le Conseil régional de Bretagne. En ce qui concerne les nouvelles propositions tarifaires engagées par SNCF Mobilités, elles

semblent être le gage du succès de la ligne auprès de la clientèle non professionnelle (famille et jeunes). Ainsi, l'offre Ouigo booste à elle seule les 2/3 de la croissance de la liaison ! « En donnant la possibilité d'anticiper sur les tarifs ou encore grâce à notre abonnement TGV Max, nous constatons une croissance de 30% sur la catégorie des jeunes. Une clientèle qui, ces dernières années, s'est beaucoup tournée vers le covoiturage. Nos nouvelles offres vont permettre de faire entrer le ferroviaire dans

les habitudes des loisirs. » Quant à la clientèle professionnelle, elle progresse de plus de 20% et devrait, elle aussi, bénéficier de nouveaux services à bord des nouvelles rames TGV InOui, notamment avec le Wifi. « Notre volonté est de passer la Bretagne en 100% TGV InOui d'ici 2020 », confirme Christel Pujol-Araujo. Baptisées « Océanes », ces nouvelles rames Duplex permettront d'engager 10 000 places supplémentaires chaque mois.



DYNAMIQUES RÉSIDENTIELLES

GRANDE VITESSE : POUR UNE MOBILISATION ACCRUE DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

LE 10 DÉCEMBRE 2018, ROMARIC NÈGRE, ANCIEN ÉTUDIANT-CHERCHEUR, A SOUTENU AVEC BRIO SA THÈSE DE GÉOGRAPHIE PORTANT SUR LA SENSIBILITÉ PROSPECTIVE DES ACTEURS ÉCONOMIQUES À L'ÉGARD DE LA LGV. S'IL RELATIVISE LA CAPACITÉ D'ANTICIPATION DU MONDE ÉCONOMIQUE, CE TRAVAIL PRÊCHE POUR UNE MOBILISATION ACCRUE DE CES ACTEURS EN AMONT DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES.

Rennes, 10 décembre 2018. Devant une salle comble, Romaric Nègre a soutenu avec succès sa thèse de géographie portant sur la sensibilité prospective des acteurs économiques à l'égard de la LGV. Des travaux dont la méthodologie, fondée sur une vaste enquête réalisée ex-ante (sur l'année 2016) auprès de 179 entreprises du Grand Ouest et d'Île-de-France, ont été plusieurs fois salués par les membres du jury. Un travail également qualifié d'original au vu de la thématique abordée.

En effet, peu de travaux s'étaient jusqu'à présent intéressés aux stratégies d'appropriation et d'anticipation des acteurs économiques, alors même que ces derniers jouent un rôle essentiel dans les dynamiques territoriales. Si ces recherches révèlent que les entreprises avaient peu anticipé la mise en service de la ligne, elles suggèrent également

qu'il est indispensable de mieux intégrer les perceptions privées lors de la conception de futurs grands projets de ce type. (Ndlr : lors des entretiens, l'auteur a constaté le faible niveau d'information des milieux économiques sur l'offre TGV Atlantique, alors que celle-ci est pourtant indispensable à l'amorçage de toute réflexion stratégique avancée de ces mêmes acteurs). Pourtant, l'usage de données spatiales et productives relatives aux entreprises peut, dans une certaine mesure, éclairer le processus de décision et enrichir les multiples analyses qui nourrissent l'évaluation socio-économique en France. Enrichi de ce type d'outils méthodologiques, le débat public s'armerait face aux enjeux de détermination et d'illustration des incidences spatio-temporelles des politiques publiques de transport et d'aménagement.

PAROLES D'UN MEMBRE DU JURY



« Le travail de Romaric Nègre est le bienvenu alors que se manifestent les effets pervers de « l'ivresse des grands projets » », qui a caractérisé le lancement du Grenelle de l'environnement. Non pas du fait des interrogations sur la légitimité ou non d'une réalisation mais simplement pour relativiser les promesses qui lui étaient associées. Le lancement d'un grand projet s'accompagne trop souvent d'une surestimation de ses impacts socio-économiques, un peu comme si les gains de temps devenaient l'alpha et l'oméga des politiques publiques. La lecture de la thèse conduit en effet à relativiser les impacts potentiels de la grande vitesse ferroviaire sur les entreprises privées. Ce constat est fondé et étayé par une approche détaillée des firmes concernées, tant en fonction de leur localisation que de leurs activités. Ces recherches démontrent, à ce stade, que les infrastructures de transport tendent à renforcer les hiérarchies urbaines, et contribuent moins à distribuer de façon homogène sur le territoire les gains d'accessibilité. »

(1) Voir l'ouvrage récent de Patrice Salini

YVES CROZET,

Professeur à l'Université de Lyon (IEP) et auteur de l'ouvrage « HYPER-mobilité et politiques publiques, changer d'époque ? »

LA LGV BPL, SUJET PHARE D'UNE REVUE UNIVERSITAIRE

Le numéro 248 de la revue universitaire *Noroi* dédiée à la géographie (environnement, aménagement, société) consacre sa dernière édition à la grande vitesse. Intitulé « Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires du Grand Ouest français », ce numéro dresse un portrait complet et analyse le phénomène LGV ainsi que ses répercussions sur les territoires traversés.

La LGV BPL fait l'objet de 5 articles. Disponible en téléchargement sur : www.cairn.info/revue-noroi-2018-3.htm



« La connaissance des particularités professionnelles de déplacement et d'organisation productive, la perception et l'éventuelle anticipation des acteurs de l'entreprise, sont autant d'informations capitales à intégrer en amont des grands projets. »

QUEL COMPORTEMENT ADOPTENT LES AMPHIBIENS FACE À LA LIGNE TGV ?



DE FÉVRIER À MAI 2019, LE DOCTORANT GUILLAUME TESTUD SE LANCE DANS SA DERNIÈRE CAMPAGNE DE TERRAIN VISANT À MESURER LES DÉPLACEMENTS DE CERTAINES ESPÈCES D'AMPHIBIENS LE LONG DU TRACÉ. CES DERNIERS SONT-ILS EN MESURE DE BÉNÉFICIER DES AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS EN LEUR FAVEUR ? DES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE SEMBLENT DÉJÀ SE DESSINER.

Alors qu'au niveau mondial les linéaires de lignes ferroviaires devraient augmenter fortement d'ici 2050, leurs impacts sur la biodiversité sont relativement méconnus par rapport à ceux engendrés par des infrastructures comme les routes. Pourtant, on peut s'attendre à ce que le ferroviaire cause les mêmes types d'effets : destruction d'habitat, augmentation de la mortalité, mortalité indirecte d'espèces... À ce titre, les amphibiens étudiés dans le cadre de la thèse menée par Guillaume Testud (tritons, crapauds communs, grenouilles agiles, vertes, salamandres...) pourraient s'avérer particulièrement impactés car ils doivent procéder à des migrations régulières afin de se reproduire, les obligeant potentiellement à rencontrer des infrastructures de transport. Le risque que les voies ferrées empêchent ces migrations et limitent, voire interrompent, le brassage génétique est réel.

Au contact de la LGV

Depuis janvier 2017, le doctorant étudie le comportement des amphibiens au contact des aménagements réalisés au titre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) afin de leur permettre de franchir la LGV. « Les premières conclusions

suite aux campagnes de terrain menées sur les sites d'observation font état de peu de déplacements d'individus tant entre les mares situées d'un même côté de la ligne qu'entre les mares situées de part et d'autre de celle-ci », avance Guillaume Testud. « La problématique de cette étude, poursuit-il, est que ces échanges d'individus adultes entre mares sont peu fréquents chez ces espèces. Il faudra donc plusieurs années et de grands effectifs d'individus marqués pour détecter les échanges, démontrant leur utilisation des aménagements comme les tunnels (« batrachoducs »). Une seconde approche, visant à placer artificiellement des individus dans le « batrachoduc », a été imaginée afin d'étudier leurs comportements dans ces tunnels. Les premiers résultats montrent de grandes disparités selon les espèces observées. « Les salamandres sont capables de franchir un « batrachoduc » de 40 m avec un succès de 75%, tandis que les grenouilles vertes restent en majorité statiques dans un tunnel de 20 m (16% de franchissement complet) », relève Guillaume Testud. De nouvelles expérimentations sont prévues ce printemps 2019, comme tester l'effet, sur les déplacements des espèces, de la diffusion de chants d'anoures (grenouilles, crapauds, rainettes) dans les « batrachoducs ».

« Cette thèse représente un réel intérêt scientifique en matière de connaissance du comportement des amphibiens dans les ouvrages de transparence (favorisant la franchissement de l'infrastructure) car ces espèces de petite taille sont moins facilement détectables que les animaux de plus grande taille (pièges photographiques, à traces...). De plus, en matière de protocole de suivi, l'utilisation de puces RFID pour marquer les individus représente une avancée prometteuse ».



DOROTHÉE LABARRAQUE,
Responsable technique et innovation et encadrante de la thèse, Egis Environnement