

## Observatoire socio-économique Synthèse annuelle 2020



Indice	Date	Libellé	Etabli par		Vérfié par		Validé par	
			Nom	Visa	Nom	Visa	Nom	Visa
A01	07/03/16	Création du document	L. Bertrand	✓	V. Pereira	✓	L Dorbec	✓
A02	10/05/17	Mise à jour pour l'année 2016	L. Bertrand	✓	V. Pereira	✓	L. Dorbec	✓
A03	15/06/18	Mise à jour pour l'année 2017	L. Bertrand	✓	J. Lémeri	✓	L. Dorbec	✓
A04	30/09/19	Mise à jour pour l'année 2018	L. Bertrand	✓	J. Lémeri	✓	L. Dorbec	✓
A05	01/04/20	Mise à jour pour l'année 2019	L. Bertrand	✓	J. Lémeri	✓	L. Dorbec	✓
A06	05/02/21	Mise à jour pour l'année 2020	L. Bertrand	✓	J. Lémeri	✓	L. Dorbec	✓

G	ENV	REP	GEN	ENS	---,---	TEREE	25491	A06
Phase	Domaine	Nature du document	Item	Zone	PK	Emetteur	Numéro	indice

Emetteur :	Direction opérationnelle :	Maîtrise d'œuvre :
	   	 

## Sommaire

<b>A.</b>	<b>ROLE, OBJECTIFS ET FONCTIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE .....</b>	<b>3</b>
A.1.	COMITE D'ORIENTATION.....	5
A.2.	COMITE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE .....	6
A.3.	DIRECTION OPERATIONNELLE DE L'OBSERVATOIRE.....	7
<b>B.</b>	<b>AXES DE TRAVAIL DE L'OBSERVATOIRE .....</b>	<b>8</b>
<b>C.</b>	<b>L'ANNEE 2020 DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE .....</b>	<b>11</b>
C.1.	REUNIONS DES INSTANCES DE L'OBSERVATOIRE.....	11
C.2.	TRAVAUX/ACTIONS PORTANT SUR L'ENSEMBLE DES THEMES .....	11
C.3.	TRAVAUX/ACTIONS PAR THEMATIQUES.....	13
C.3.a.	<i>Thème 1 : Effets du chantier sur l'emploi.....</i>	<i>13</i>
C.3.b.	<i>Thème 2 : Transports et Mobilités.....</i>	<i>13</i>
C.3.c.	<i>Thème 3 : Activités économiques .....</i>	<i>14</i>
C.3.d.	<i>Thème 4 : Attractivités et dynamiques territoriales .....</i>	<i>16</i>
<b>D.</b>	<b>ACTIONS DE COMMUNICATION .....</b>	<b>18</b>
D.1.	PUBLICATIONS.....	18
D.1.a.	<i>Publication des travaux de l'Observatoire Socio-Economique .....</i>	<i>18</i>
D.1.b.	<i>Publication du journal de l'Observatoire.....</i>	<i>18</i>

## **A. ROLE, OBJECTIFS ET FONCTIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE**

Au titre des engagements de l'Etat associés à la déclaration d'utilité publique en date du 26 octobre 2007, Eiffage Rail Express (ERE), titulaire du Contrat de Partenariat Public-Privé (CPP) est tenu de mettre en place un observatoire de l'environnement. ERE a proposé d'élargir le champ d'observation de cet observatoire aux problématiques socio-économiques.

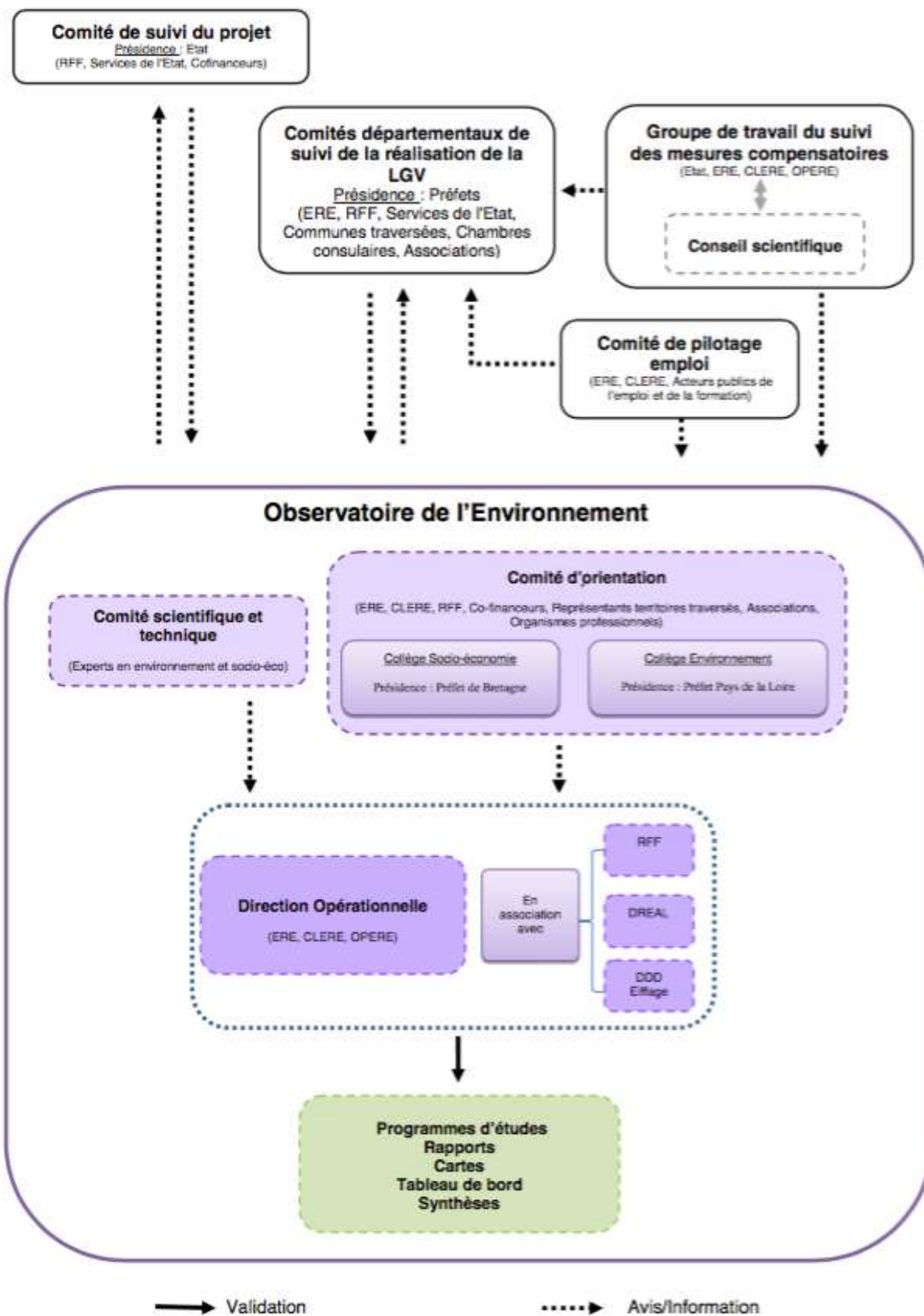
Cet observatoire des effets environnementaux et socio-économiques de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) a été mis en place en juin 2012, pour une durée de 10 ans. Les objectifs généraux de cet Observatoire sont de deux ordres :

1. Suivre et ainsi pouvoir comparer des variables socio-économiques et environnementales sur une période suffisamment longue (10 années pleines entre 2012 et 2022) pour être considérées comme représentatives. Quatre étapes de rendu de l'observatoire sont prédéfinies à ce stade du projet :
  - Avant le début des travaux (état zéro) ;
  - Pendant le chantier entre 2012 et 2016 ;
  - Dans l'année de la mise en service en 2017 ;
  - 5 ans après la mise en service en 2022.
2. Aller au-delà du bilan LOTI réglementaire :
  - Partager, en partenariat avec l'ensemble des parties prenantes, la production et la diffusion des connaissances acquises au travers du projet et de sa réalisation ;
  - Connaître et évaluer les incidences locales (altération d'écosystèmes sensibles, richesses locales créées, choix publics liés au projet) ;
  - Rendre compte des opinions publiques locales ;
  - Améliorer la conception et l'intégration des futurs projets de LGV via un retour d'expérience spécifique.

Cet observatoire s'inscrit dans un contexte de gouvernance de projet complexe, du fait des dimensions exceptionnelles de l'infrastructure à réaliser et des très nombreuses interfaces existantes en découlant. Le schéma présenté ci-après mentionne les principales instances impliquées dans ce processus de gouvernance concernant notamment les thématiques socio-économiques et environnementales.

Il montre notamment que l'Observatoire s'articule autour de trois entités principales :

- Un **Comité d'Orientation** (CODOR) constitué des principaux partenaires du projet. Il se réunit une fois par an pour donner un avis sur les axes de travail et la production de l'observatoire. Ce comité peut également orienter les réflexions engagées et proposer de nouvelles problématiques.
- Un **Comité Scientifique et Technique** (CST) composé pour le volet socio-économique de 9 membres. Il se réunit 2 fois par an en moyenne pour donner un avis scientifique sur les axes de travail de l'observatoire, les méthodologies et les études produites.
- La **Direction Opérationnelle** assurée par ERE en lien avec les DREAL et SNCF Réseau. Elle valide le programme de l'Observatoire et assume les arbitrages nécessaires.



### Gouvernance et interfaces de l'observatoire

## A.1. Comité d'Orientation

Le **Comité d'orientation** de l'observatoire est constitué par l'ensemble des partenaires impliqués directement dans le projet et sa réalisation. Il comprend un collège « Socio-économie » et un collège « Environnement ». Il y a indépendance entre les deux collèges.

Collège « Socio-économie »	Collège « Environnement »
État et ses établissements	État et ses établissements
Région Bretagne	Région Bretagne
Région Pays de la Loire	Région Pays de la Loire
Conseil départemental des Côtes d'Armor	Conseil départemental de la Sarthe
Conseil départemental du Finistère	Conseil départemental de la Mayenne
Conseil départemental d'Ille et Vilaine	Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine
Rennes Métropole	Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine
Pays de Saint-Malo	Chambre d'agriculture de la Mayenne
Conseil Départemental de la Mayenne	Chambre d'agriculture de la Sarthe
Conseil Départemental du Morbihan	Conservatoire National Botanique de Brest
Conseil Départemental de la Sarthe	Conservatoire Botanique du Bassin Parisien
Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie de Bretagne	Sarthe Nature Environnement
Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie des Pays de la Loire	Mayenne Nature Environnement
Chambre Régionale d'Agriculture de Bretagne	Bretagne Vivante
Chambre Régionale d'Agriculture des Pays de la Loire	Ligue de Protection des Oiseaux (Coordination Régionale)
Conseil Économique Social et Environnemental de la Région Bretagne	SNCF Réseau
Conseil Économique Social et Environnemental de la Région Pays de la Loire	Eiffage Rail Express (ERE)
Chambre Régionale des Métiers de Bretagne	
Chambre Régionale des Métiers des Pays de la Loire	
Réseau des agences d'urbanisme et de développement de Bretagne	
Agences d'urbanisme des Pays de la Loire	
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)	
SNCF Mobilités	
SNCF Réseau	
Eiffage Rail Express (ERE)	

### Composition du Comité d'Orientation de l'Observatoire de la LGV Bretagne- Pays de la Loire Collèges « Socio-économie » et « Environnement »

La présidence de ce comité est assurée par le Préfet de la Région Bretagne pour le collège « Socio-économie » et par le Préfet de la Région Pays-de-la-Loire pour le collège « Environnement ». La présidence exécutive de chaque collège du comité étant assurée par le SGAR de la Région correspondante.

Chaque collègue du comité d'orientation se réunit tous les ans. Le but de ces deux collègues, dans leurs domaines respectifs de compétences, est :

- d'émettre des commentaires et recommandations sur les conclusions et rapports d'études ou les actions mises en œuvre sous le pilotage de la Direction opérationnelle de l'observatoire. Ces commentaires ou recommandations seront considérés comme points de vue ayant trait à une amélioration des actions engagées.
- de recevoir de la part de la Direction opérationnelle de l'observatoire toutes informations utiles relatives à la mise en œuvre de l'observatoire.
- de proposer, éventuellement, à la Direction opérationnelle des thèmes en vue d'une étude de faisabilité.

Par ailleurs, l'ensemble des membres participant au comité d'orientation sont informés des éléments issus des comités de suivi départementaux de réalisation du projet.

Les éléments communiqués dans le cadre de ces comités de suivi participent en tant que données d'entrée aux thématiques définies dans le cadre de l'observatoire.

## A.2. Comité scientifique et technique

Le **comité scientifique et technique** est réuni par la Direction opérationnelle de l'observatoire à laquelle il rend compte. Ce comité est constitué par des experts, universitaires et personnes qualifiées dans les domaines de l'Environnement et de la Socio-économie. Dans la mesure du possible, les membres du comité sont choisis parmi les experts régionaux.

Pour des raisons de pertinence de planification, les réunions de ce comité peuvent être consacrées exclusivement à l'un ou l'autre des volets de l'observatoire (socio-économique ou environnement).

Au regard des thèmes évoqués la composition du comité pourra donc être variable sur la base d'une liste de membres désignés et préalablement validée par la Direction opérationnelle.

Les missions du comité scientifique et technique sont les suivantes :

- Emettre des avis techniques sur les programmes, les cahiers des charges et rendus d'études (définition des périmètres d'études, méthodes, qualification des prestataires),
- Proposer, sur demande de la Direction opérationnelle, et au regard des connexions possibles avec les études existantes et le réseau scientifique, des thèmes à intégrer à l'observatoire.

Le comité scientifique et technique est consulté au gré des besoins au regard des programmes et actions programmées et / ou engagées (de l'ordre de 2 fois par an). Pour le volet socio-économie, le Comité Scientifique et Technique est composé des personnes suivantes à la date du 31 décembre 2019<sup>1</sup> :

- Philippe POINSOT (Université Paris-Est Marne-la-Vallée – Laboratoire Ville Mobilités Transports)<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Bernard FRITSCH (Université de Nantes), membre du CST depuis 2012, qui n'a pas participé aux réunions organisées en 2014 et 2015, a été remplacé par François MADORE en 2016.

<sup>2</sup> Martin Koning (IFFSTAR), qui a participé aux travaux du comité scientifique de l'Observatoire entre 2013 et 2018, mais dont les axes de recherche ont évolué est remplacé à partir de septembre 2018 par Philippe Poinot

- Guy BAUELLE (Université de Rennes 2 / UMR 6590 ESO),
- Marie DELAPLACE (Université de Paris-Est),
- Valérie MANNONE-FACHINETTI (Université de Franche-Comté),
- Catherine LAIDIN (Agrocampus Ouest),
- François MADORE (Université de Nantes),
- Laurent PIET (INRA, UMR SMART-LERECO),
- Vincent CHARVET (DREAL Bretagne),
- ~~Sylvie GUIMERA (DREAL Pays de la Loire),~~
- Gaëlle LE BRETON (DREAL Pays de la Loire)<sup>3</sup>.

### **A.3. Direction opérationnelle de l'Observatoire**

La **Direction opérationnelle** de l'observatoire est assurée par la Direction d'ERE, représentée par son Directeur opérationnel (Loïc Dorbec) et la Direction Développement Durable et Innovation Transverse du groupe Eiffage (Joachim Lémeri et Clément Bourge).

Cette Direction associe à son fonctionnement OPERE, SNCF Réseau ainsi que les DREAL Bretagne et Pays-de-la-Loire.

---

<sup>3</sup> Gaëlle Le Breton (DREAL Pays de la Loire), est en charge du suivi de l'observatoire en remplacement de Sylvie Guimera.

## **B. AXES DE TRAVAIL DE L'OBSERVATOIRE**

L'observatoire Socio-économique est structuré en **quatre grands axes** qui couvriront à minima les thèmes à traiter dans le bilan LOTI. Les thématiques et sous-thématiques ont été définies et validés par le comité scientifique entre 2012 et 2014.

L'axe 1 ***Effets du chantier et retombées économiques*** a pour objectif d'évaluer les retombées économiques du chantier de la LGV BPL sur les entreprises, l'emploi et les territoires concernés. Trois axes d'analyse (sous-thèmes) ont été retenus et font l'objet d'investigations :

- ***Incidences sur l'emploi*** : les analyses de ce sous-thème doit permettre de répondre aux questions/problématiques suivantes :
  - Quels effets du chantier sur l'emploi ?
  - Quelles retombées sur l'emploi local ?
  - Quelles politiques d'accompagnement en termes d'insertion et de formation ?
- ***Retombées sur l'activité économique locale***. Les analyses de ce sous-thème doit permettre de répondre aux questions/problématiques suivantes :
  - Quels effets sur le tissu d'entreprises ?
  - Quelles retombées sur les entreprises locales ?
  - Quelles sont les politiques d'accompagnement mises en œuvre ?
- ***Effets liés aux dépenses du personnel du chantier***. Les analyses de ce sous-thème doit permettre de répondre aux questions/problématiques suivantes :
  - Quelles sont les retombées des dépenses du personnel du chantier sur l'économie locale ?

L'axe 2 ***Transports et mobilités*** s'intéresse aux effets sur les trafics et la mobilité de la mise en service d'un tel projet, tant pour le mode ferroviaire que pour les modes routiers et aériens. Il comprend trois sous-thèmes :

- ***Offre de transport*** qui doit permettre de traiter les questions/problématiques suivantes :
  - Quel va être l'impact de la LGV BPL sur l'offre ferroviaire dans le Grand Ouest (Bretagne et Pays de la Loire) ?
  - La mise en service de la LGV BPL aura-t-elle un impact sur les autres offres ferroviaires (TER ferrés et TER routiers) ?
  - La LGV aura-t-elle un impact sur les modes de transport en concurrence (route et air) en termes d'offre et de prix notamment ?
- ***Demande de transport*** qui doit permettre de traiter les questions/problématiques suivantes :
  - La LGV BPL aura-t-elle un impact sur le volume de trafic voyageurs : ferroviaire, routier et autres modes ?
  - Quels seront les effets de la mise en service de la LGV sur la répartition modale des déplacements ainsi que la composition du trafic ferroviaire (TGV, TER, Intercités...) ?
  - La mise en service de la LGV constituera-t-elle une réelle opportunité pour le développement du fret ferroviaire avec la capacité libérée sur la ligne classique ?
- ***Organisation intermodale et gares***, sous-thème qui s'intéresse principalement à la problématique suivante :



- Quels seront les effets sur l'accessibilité et la desserte en transports des gares en termes d'articulation entre la LGV et les réseaux locaux (urbains) entre la LGV et les réseaux départementaux et régionaux ?
- Quels sont les politiques d'anticipation et/ou d'accompagnement mises en place par les agglomérations/métropoles et les autres collectivités (départements, régions) ?

L'axe 3 **Activités économiques** a pour objet de traiter de plusieurs problématiques spécifiques parmi lesquelles :

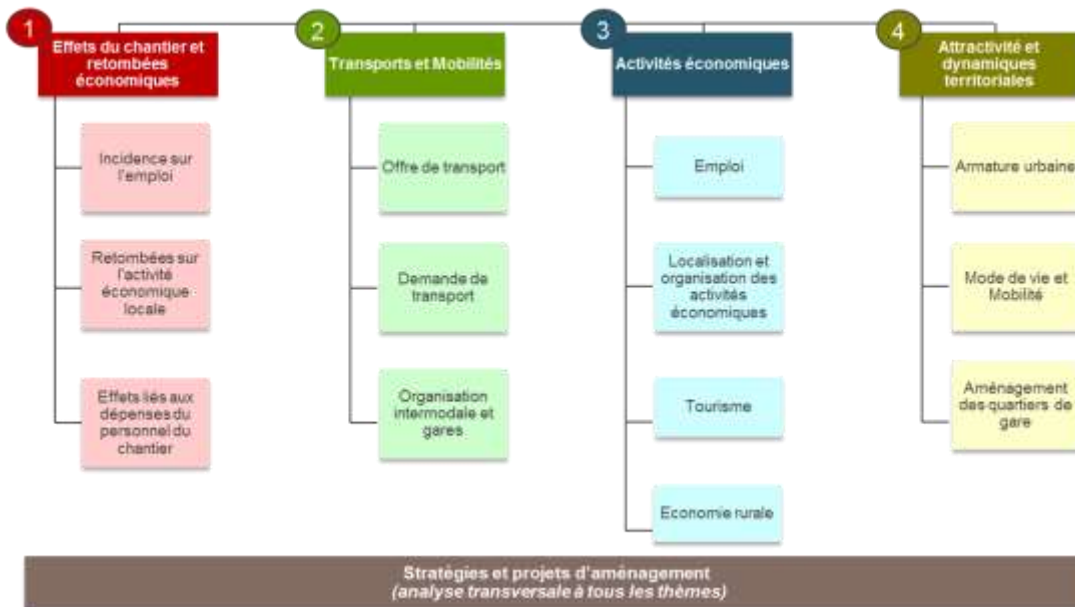
- *L'emploi* : ce sous-thème aborde la question des effets de la LGV sur les emplois directs/indirects et induits après la mise en service de la LGV, c'est-à-dire en phase exploitation,
- La localisation, l'organisation des activités économiques au travers des questions suivantes :
  - Quels seront les effets de la LGV BPL sur les implantations et sur les stratégies des entreprises ?
  - Quels seront les effets de la LGV BPL sur le développement des activités et notamment des activités commerciales (dans les quartiers de gare), les activités de service aux entreprises et les activités de recherche ?
  - Quels sont les politiques d'anticipation et/ou d'accompagnement mises en place par les agglomérations/métropoles et les autres collectivités (départements, régions) ?
- *Le tourisme* : il apparaît que cette activité économique est potentiellement fortement impactée par la mise en service d'un tel équipement, le développement des dessertes qu'il peut générer et les gains d'accessibilité qu'il peut engendrer. Cela est particulièrement vrai pour le tourisme urbain. Ce sous-thème doit donc s'interroger sur les problématiques/questions suivantes :
  - Quels effets sur l'offre d'hébergement, et notamment la montée en gamme de cette offre ?
  - Quels effets sur la fréquentation touristique et notamment celle des courts séjours urbains ?
  - Quels effets sur les manifestations Grand Public ?
  - Quels effets sur les rencontres d'affaires/manifestations professionnelles/congrès ?
  - Quels sont les politiques d'anticipation et/ou d'accompagnement mises en place par les agglomérations/métropoles et les autres collectivités (départements, régions) ?
- *L'économie rurale et agricole* : ce sous-thème a pour objectif de déterminer si la mise en service de la LGV BPL a un impact effectif et significatif sur la dynamique des structures agricoles des territoires du Grand Ouest et en particulier des territoires directement traversés mais aussi de déterminer le cas échéant l'ampleur de cet impact.

L'axe 4 **Attractivités et dynamiques territoriales** questionne les effets de la mise en service de la LGV BPL sur les dynamiques métropolitaines et territoriales du Grand Ouest. Il est structuré autour de quatre sous-thèmes :

- *Armature urbaine* qui s'intéresse en particulier aux problématiques de recomposition des relations entre les agglomérations et métropoles au sein des territoires desservis entre elles, mais également avec Paris et les autres agglomérations/métropoles françaises ;
- *Modes de vie et mobilités*, sous-thème qui traite des questions suivantes :

- Dans quelle mesure la LGV BPL modifiera-t-elle l'attractivité des territoires, en entraînant des changements dans les déplacements quotidiens, hebdomadaires ou occasionnels ?
- Quel rôle de la LGV BPL sur l'attractivité démographique des territoires ?
- *Aménagement des quartiers de gare :*
  - Comment la LGV impactera-t-elle l'aménagement des quartiers de gare ?
  - Quels seront les effets sur le foncier et l'immobilier ?
  - Quelles sont/seront les stratégies d'aménagement de ces quartiers et les politiques développées par les porteurs de projet et les collectivités ?

Enfin, il ressort un *axe transversal* à l'ensemble des thèmes/axes de travail<sup>4</sup> qui concerne les **stratégies et les projets d'aménagement** définis et portés par l'ensemble des acteurs du Grand Ouest qu'ils soient publics (collectivités locales en particulier) ou privés (acteurs économiques en particulier).



### Thèmes et sous-thèmes de l'Observatoire Socio-Economique de la LGV BPL

<sup>4</sup> Au moins aux axes 2, 3 et 4.

## **C. L'ANNEE 2020 DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE**

### **C.1. Réunions des instances de l'observatoire**

Au cours de cette année 2020 les instances mises en place dans le cadre de l'Observatoire socio-économique de la LGV BPL n'ont pu se réunir en raison de situation sanitaire qui affecte le territoire français.

### **C.2. Travaux/Actions portant sur l'ensemble des thèmes**

#### ***Collecte des données pour les différents thèmes***

La collecte des données permettant d'alimenter et de renseigner les différents indicateurs des quatre thèmes s'est poursuivie pour ce qui relève des thèmes 2, 3 et 4, les données du thème 1 ayant été obtenues à l'occasion des enquêtes travaux menés par ERE entre 2012 et 2015 durant les travaux de la LGV.

Concernant le thème 2, Setec a poursuivi la collecte des données d'offre ferroviaire, aérienne, de covoiturage et de cars SLO<sup>5</sup> des 80 liaisons Origine-Destination retenues à échéance régulière sur les sites ad hoc (sites des opérateurs et sites google).

Au cours de cette année 2020, des relevés effectués pour six dates (trois mardis et trois samedis) en mars/juillet/septembre 2020. Au total, l'offre de transport a donc été relevée pour l'ensemble des dates suivantes :

- mardi 17 mars 2020,
- samedi 21 mars 2020,
- mardi 23 juillet 2020,
- samedi 25 juillet 2020,
- mardi 15 septembre 2020,
- samedi 19 septembre 2020.

Les modules de requête pour les modes aériens, covoiturage et cars SLO ont correctement fonctionné pour l'ensemble des dates de recueil de l'année 2020. En revanche, pour les requêtes réalisées sur le site Oui.sncf, des difficultés ont été rencontrées pour les relevés de juillet et septembre 2019 en raison du blocage des requêtes sur ce site avec la mise en place du bot protection par le groupe SNCF à partir d'avril 2020. Une reprise de l'outil d'extraction établi par Setec en 2015 et déjà complètement revu en 2017 a été mise en œuvre à partir du printemps 2020 pour l'adapter aux autres sites proposant la vente de billets de train. Au terme d'une période d'essai, les requêtes relatives aux horaires de l'offre ferroviaire sont réalisées à partir du site Trainline [<https://www.thetrainline.com/fr>] et l'outil d'extraction est de nouveau pleinement opérationnel depuis octobre 2020.

Concernant les données relatives à la fréquentation du réseau ferroviaire non publiées par SNCF, les contacts ont été poursuivis au cours de cette année avec les services de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de Gares & Connexions.

---

<sup>5</sup> SLO : Services Librement Organisés

Concernant les données relatives à la fréquentation du réseau ferroviaire, à la suite des échanges entre ERE et SNCF Réseau au cours de l'année 2017 SNCF Mobilités a transmis au cours de cette année 2020 les données suivantes :

1. Données de trafic par axes selon le « découpage » figurant dans le dossier préalable à l'enquête publique :
  - 2016 (*données transmises le 29 août 2018*),
  - 2017 (*données transmises le 29 août 2018*),
  - 2018 (*données transmises le 2 octobre 2019*)
  - 2019 => données transmises le 1<sup>er</sup> octobre 2020
  
2. Données d'offre pour des relations Paris / Bretagne et Pays de la Loire et des relations intersecteurs (avec meilleur temps, temps moyen et nombre de fréquences) pour les années suivantes :
  - 2016,
  - 2017,
  - 2018,
  - 2019 => données transmises le 17 septembre 2020
  
3. Les données Régions x Régions, déjà transmises pour les années 2008, 2011, 2015 et 2017, ont été fournies pour l'année 2019 le 6 octobre 2020.

Par ailleurs,

1. Concernant les données plus détaillées Département x Départements (avec un découpage du département du Finistère en deux zones), SNCF Mobilités s'était engagé à étudier la possibilité de transmettre des données.
2. Concernant les données détaillées d'une sélection d'OD témoins (entre 10 et 20 OD), SNCF Mobilités avait formulé en 2017 des propositions de façon à ce que des éléments soient transmis dans le cadre de la préparation du bilan LOTI ex-post final de la LGV BPL, soit en 2021.

Il convient par ailleurs de rappeler que, conformément à ce qui avait été acté lors de la réunion du 26 octobre 2017, les données sont transmises par SNCF Mobilités à la DT Bretagne-Pays de la Loire de SNCF Réseau qui se charge de les transférer à Setec.

Concernant les données de fréquentation des gares, comme en 2019 aucune donnée de fréquentation des 14 gares du Grand Ouest n'a été transmise en 2020. Les dernières données transmises par Gares&Connexions ont été fournies en novembre 2017 pour les années 2015 et 2016. Les contacts repris avec l'agence Gares Centre Ouest de Gares & Connexions en novembre 2019 afin d'évoquer les modalités de coopération entre l'observatoire BPL et Gares & Connexions ont été poursuivis avec une rencontre le lundi 2 mars 2020 qui n'a toutefois pas été suivie d'effets en raison de la situation conjoncturelle.

## C.3. Travaux/Actions par thématiques

### C.3.a. Thème 1 : Effets du chantier sur l'emploi

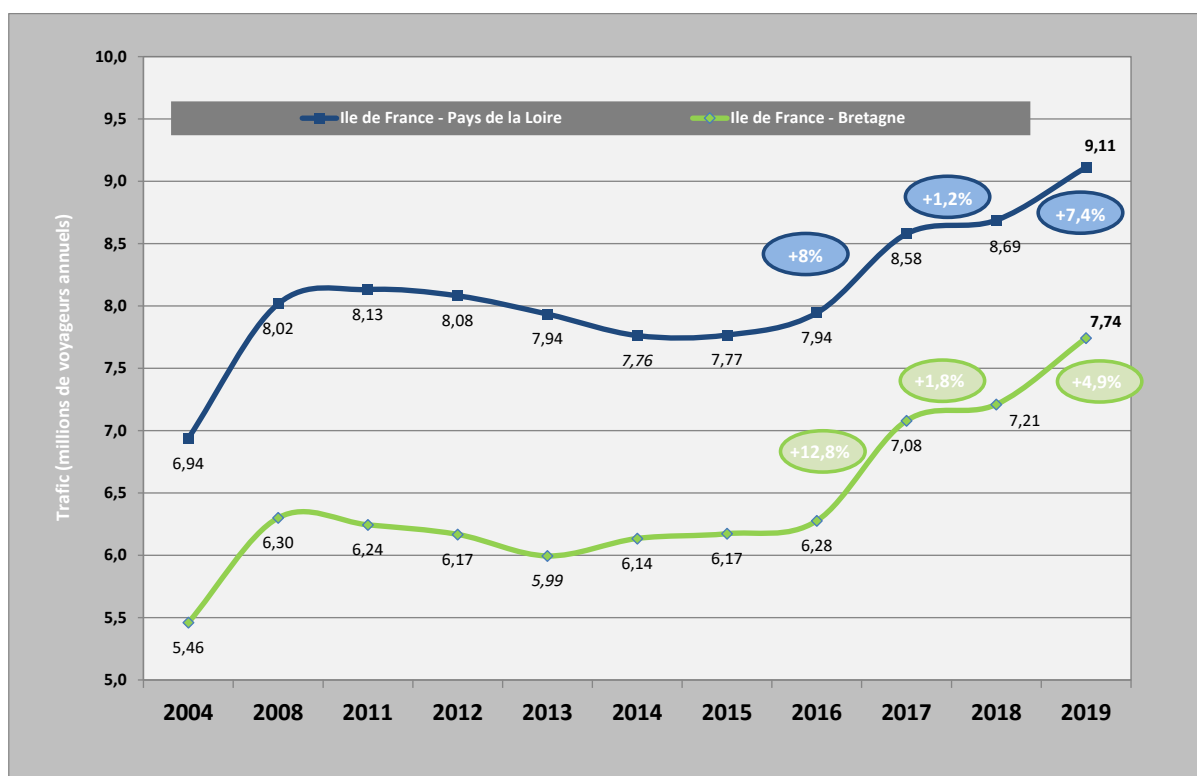
Ce thème n'a pas fait l'objet de travaux spécifiques au cours de l'année 2020.

### C.3.b. Thème 2 : Transports et Mobilités

Au cours de cette année 2020, outre le recueil des données relatives l'offre de transport ferroviaire sur les liaisons sélectionnées, il a été procédé à la mise à jour régulière des outils de recueil et à plusieurs échanges avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour obtenir des données relatives à la fréquentation du réseau ferroviaire.

Les données transmises par SNCF Mobilités en octobre 2020 ont été analysées ; elles viennent compléter les éléments figurant dans le document « état zéro / intermédiaire » du bilan LOTI qui a été finalisé au cours de l'année 2020 et publié au cours de l'été 2020 [<https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/publications/mainContent/liste-dactualites/bilan-ex-ante--intermediaire-lot.html>].

Le graphique ci-après montre l'impact de l'arrivée de la LGV sur le trafic entre l'Île de France et la Bretagne et les Pays de la Loire depuis la mise en service en juillet 2017. L'année 2019 s'est caractérisée par une dynamique de hausse de la fréquentation à nouveau soutenue avec un trafic en hausse de + 7,4% entre l'Île de France et les Pays de la Loire et de +4,9% entre l'Île de France et la Bretagne.



Evolution des trafics radiaux Île de France / Bretagne – Pays de la Loire entre 2004 et 2019

### C.3.c. Thème 3 : Activités économiques

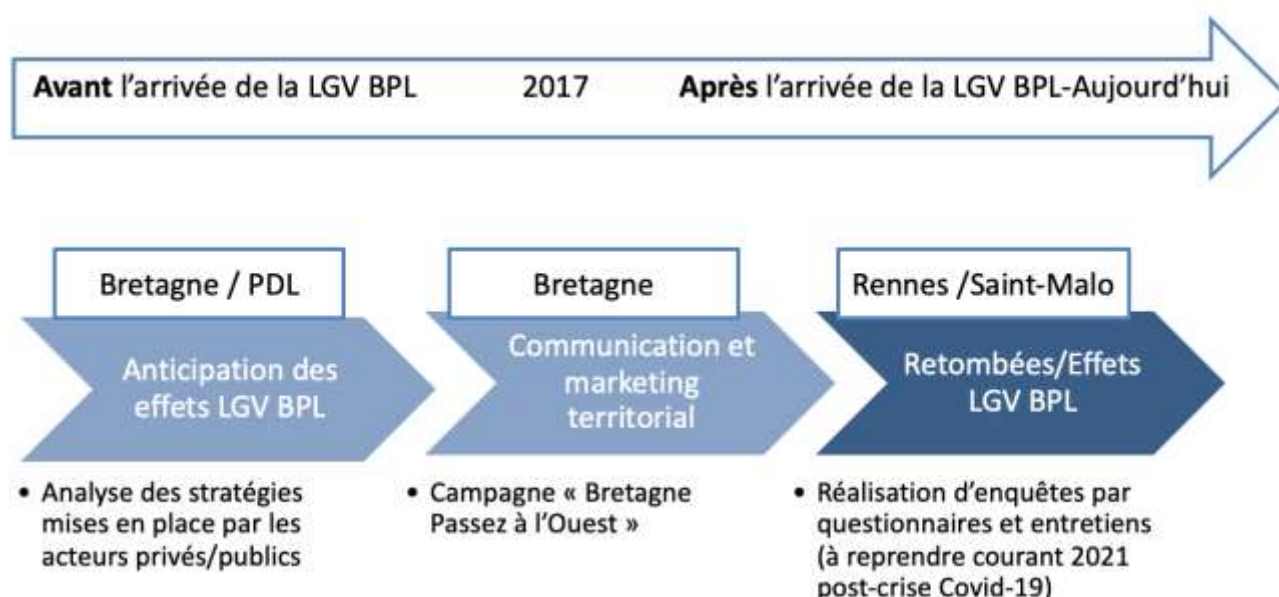
#### ST3.2 / Localisation et organisation des activités économiques

Ce thème n'a pas fait l'objet de travaux spécifiques au cours de l'année 2020.

#### ST3.3 / Tourisme

##### Rappel des travaux déjà conduits :

Les recherches d'ESO Angers sur les relations entre la mise en circulation de la LGV et l'évolution des mobilités et des offres se sont d'abord focalisées sur les stratégies mises en place par les collectivités territoriales afin d'optimiser les retombées de cette infrastructure.



##### Etapes de la recherche et méthodologies – volet tourisme

Ainsi, en 2017 et 2018, les analyses ont été centrées sur la stratégie de communication mise en place par la Région Bretagne.

Depuis 2018, un autre aspect complémentaire est étudié : celui des dynamiques liées à l'amélioration de l'accessibilité par LGV en matière de structuration de l'offre et de fréquentation touristiques à Rennes.

En 2019, les travaux sur l'offre rennaise ont porté sur l'analyse de l'évolution de la destination du point de vue de l'hôtellerie et de celui du rôle de Destination Rennes, en particulier sur le marché des événements d'affaires. Le cas de Saint-Malo a aussi fait l'objet de nouvelles analyses. En parallèle de travaux ainsi conduits de manière qualitative (par entretiens) et présentés ci-dessous, des enquêtes quantitatives, tournées cette fois vers les touristes d'une part et les voyageurs d'affaires d'autre part ont été poursuivies. Ces enquêtes ont toutefois été gênées puis totalement empêchées dans leur progression par la grève de fin 2019 puis par la diminution drastique du trafic et des mobilités entraînée par l'épidémie de Covid-19. Elles seront donc au cœur du travail de recherche à conduire en 2021, sitôt le trafic ferroviaire mais également les mobilités, à la fois touristiques et d'affaires, revenus à un état plus conforme à la situation de début 2019.

## Valorisation de l'axe « tourisme » en 2020 et 2021 :

### Volet quantitatif : quels effets de la LGV sur la fréquentation touristique et les déplacements d'affaires ?

Ce volet, dont les travaux d'enquêtes par questionnaires ont débuté en 2018 et début 2019, n'a pu être conduit en 2020 et est prévu pour 2021 ou 2022 selon l'évolution de la situation sanitaire. Ces enquêtes seront conduites auprès de voyageurs ayant ou non fait le choix du TGV pour leur venue à Rennes, et ce auprès des deux cibles que sont les touristes d'une part et les voyageurs d'affaires et congressistes d'autre part. L'objectif est de comprendre s'il existe un éventuel effet LGV dans le choix de la destination rennaise.

La grève survenue à l'hiver 2019-2020 à la SNCF puis les effets de l'épidémie de Covid-19 ont toutefois stoppé les travaux envisagés ; ils devraient se poursuivre avec une relance des enquêtes au premier semestre 2021 si une réelle reprise du trafic ferroviaire et des mobilités le permet. Pour cette nouvelle campagne d'enquête, le questionnaire tiendra compte de la discontinuité majeure imposée par le contexte de crise sanitaire. Les activités touristiques comme événementielles ont presque cessé depuis février 2020, et les mobilités d'affaires générant des regroupements et la venue par TGV depuis Paris notamment se sont nettement raréfiées.

### Études thématiques :

Au cours de l'année 2020, des travaux de recherche, qui seront finalisés durant l'année 2021, ont été lancés sur quatre volets :

- La comparaison des effets LGV sur les mobilités d'affaires à Rennes et Bordeaux
- Une étude sur l'aéroport de Rennes qui inclut une approche sur la concurrence modale avion/TGV.
- Une analyse des relations Saint-Malo et Rennes sur l'organisation des événements d'affaires (focus sur les centres des congrès et leurs complémentarités, rivalités...)
- Une étude sur les mutations de lieux patrimoniaux transformés en lieux d'accueil d'événements à Rennes

Les deux premières études sont ainsi directement en lien avec la question des transports et les deux autres relèvent des logiques de mobilités d'affaires, lesquelles sont en bonne partie liées à la qualité de l'accessibilité aux destinations, qualité renforcée par la desserte par LGV.

En outre, l'accent sera mis sur l'approche quantitative des pratiques de mobilités (enquêtes par questionnaires comme annoncé) qui devrait se traduire, dès que la situation sanitaire le permettra, par un stage permettant la conduite de ces enquêtes et de premières analyses chiffrées ainsi que des entretiens auprès des professionnels du tourisme et de l'événementiel d'affaires pour évaluer les changements liés à la crise actuelle.

### **ST3.4 / Economie agricole**

Le GT agricole n'a pas été réuni au cours de l'année 2020, les travaux engagés étant encore en cours.

Les données de la Mutualité Sociale Agricole (MSA) utilisées par l'INRAE pour, d'une part, la mise à jour de la base de données annuelles et, d'autre part, les travaux sur la dynamique de structures, n'ont pas été livrées en 2020 à la suite à un changement dans la politique de diffusion des données de la MSA. Celle-ci utilise en effet dorénavant le Centre d'Accès Sécurisé à Distance (CASD,

<https://www.casd.eu/>) comme vecteur principal de diffusion de ses données, ce qui a entraîné une rupture dans l'accès pour les travaux concernant la LGV puisque ceux-ci ne font pas l'objet d'un « espace projet » sur le CASD. Des échanges sont en cours entre INRAE, les DRAAF Bretagne et Pays-de-la-Loire et la Direction des Statistiques, des Etudes et des Fonds de la Caisse Centrale de la MSA afin de pouvoir rétablir l'accès aux données dans les conditions précédentes.

Après des premiers résultats conduisant à conclure en une absence d'effet spécifique significatif de la LGV sur le morcellement parcellaire des exploitations situées dans les communes traversées par la ligne, la DRAAF Bretagne considère les études sur cet aspect comme achevées. Une analyse comparative du Recensement de l'Agriculture (RA) 2020 par rapport à celles du RA 2010, permettant de caractériser l'évolution des exploitations agricoles de la zone, pourrait être conduite lorsque les premières données du RA 2020 seront disponibles début 2022. Une telle analyse viendrait ainsi compléter celle réalisée au début de la mise en place de l'Observatoire et qui avait permis de comparer les données du RA 2010 avec celles du RA 2000.

Les travaux concernant la dynamique des structures agricoles se sont poursuivis par le lancement de l'étude microéconomique basée sur la méthode dite « des effets de traitement ». Il s'agit ici d'étudier dans quelle mesure la construction de la LGV a eu un impact spécifique significatif sur l'évolution de la taille des exploitations concernées. Les analyses conduites en 2020 ont cherché à mettre en évidence une éventuelle évolution différente de la surface agricole utilisée (SAU) des exploitations entre 2003 et 2017, en distinguant un groupe « traité », constitué de 396 exploitations situées dans les communes traversées par la ligne, et un groupe « contrôle », constitué de 1 291 exploitations situées dans la « zone témoin », regroupant les communes situées dans une bande de trois fois la largeur de la zone traversée au-delà des communes directement limitrophes à celle-ci (soit 236 communes). La comparaison des deux groupes est rendue possible en appariant chaque exploitation « traitée » avec une exploitation « contrôle » aussi similaire que possible, l'appariement étant réalisé sur la base du critère appelé « score de propension ». Celui-ci représente la probabilité de « recevoir le traitement » (i.e. d'être situé dans la zone traversée) conditionnellement à certaines caractéristiques structurelles des exploitations (statut juridique, orientation productive, nombre d'associés, âge moyen des associés, etc.) et de leurs communes (densité de population, part de la surface agricole dans la surface communale totale). Les analyses exploratoires réalisées jusqu'ici ne semblent pas mettre d'effet significatif en évidence, mais des analyses complémentaires sont nécessaires pour confirmer la robustesse d'un tel résultat.

### **C.3.d. Thème 4 : Attractivités et dynamiques territoriales**

#### **ST4.2 Modes de vie et mobilités**

En 2020, cette thématique a fait l'objet d'un stage de Master I et d'un contrat d'études au laboratoire ESO Le Mans. Certaines études initialement prévues en 2020 ont été reportées en raison du contexte sanitaire (Covid-19).

#### **Stages (soutenance avec production de mémoire)**

- **L'influence des Lignes à Grande Vitesse sur le marché immobilier : le cas de la LGV BPL** ; Cédric le Cronc – Master I Ville et environnements urbains (Stage de six mois à ESO Le Mans) mars à septembre 2020.

Ce mémoire méthodologique porte sur l'analyse du marché immobilier dans plusieurs territoires du Grand Ouest desservis par la LGV BPL (villes de Rennes, Laval et Le Mans...), à partir des données de Demandes de Valeurs Foncières (DVF). L'objectif initial de ce travail est d'explorer la base accessible depuis peu en Open Data. L'exploitation de la base a permis déterminer une série d'indicateurs permettant d'appréhender les dynamiques du marché immobilier (nombre de transactions, prix du mètre carré...) sur la période 2014-2019.



### **Étude complémentaire** (sans soutenance, avec production de fiches synthétiques)

- **Étude complémentaire sur la DVF** ; Iana Salleyrettes, chargée d'études à ESO Le Mans, novembre 2020.

En complément du stage mené par Cédric Le Cronc, une étude complémentaire sur la DVF a été menée par Iana Sallerettes au mois de novembre 2020 dans le but d'affiner la méthodologie, d'explorer un peu plus la base, et d'affiner les résultats concernant les dynamiques du marché immobilier dans le Grand-Ouest. Ce travail fera l'objet de fiches synthétiques au premier semestre 2021.

Certains travaux dont la réalisation était initialement prévue en 2020 sont reportés en 2021 en raison de la situation sanitaire :

- **Analyse des commerces de gare et à proximité (parvis) dans le Grand-Ouest**, sous la direction d'Arnaud Gasnier (ESO Le Mans) ;
- Production d'une **monographie sur Sablé-sur-Sarthe**, sous la direction de Gérald Billard (ESO Le Mans) ;
- **Analyse des mobilités estudiantines** à Le Mans Université (campus du Mans et de Laval) et à l'université de Rennes II.

### **Thèses en lien avec la LGV BPL** (soutenance prévue en 2021)

- **Les déterminants des choix modaux et les facteurs d'un éventuel report vers le transport ferroviaire à partir d'une analyse du Grand Ouest français** ; thèse de Louis Buron, sous la direction de Guy Baudelle ; soutenance prévue le 25 janvier 2021, Université Rennes II.

Cette thèse porte sur les déterminants du choix du mode ferroviaire et les éventuels leviers de report de la route vers le rail. Cette recherche doctorale aborde dans un premier temps le contexte actuel des transports et de la mobilité afin de mettre en lumière les facteurs favorables et défavorables au train. À partir d'analyses cartographiques du Grand Ouest français et d'une enquête par questionnaire, il s'agit ensuite d'une part à approcher les habitudes d'usage du ferroviaire et leur imbrication au sein d'un trajet intermodal et, d'autre part, à définir le potentiel d'usagers dans le Grand Ouest au regard de leur accès aux gares selon différents modes de transport (marche, vélo, vélo électrique et voiture individuelle). Enfin, ce travail propose d'étudier les possibilités de mise en œuvre d'un réseau ferroviaire express métropolitain pour les aires urbaines de Nantes et de Rennes dans une démarche prospective.

- **La réforme territoriale en France au prisme de la dichotomie entre mondialisation et territoire vécu : les cas ligérien/breton et Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon à travers les projets LGV** ; thèse de Yannick Morisset, sous la direction de Gérald Billard soutenance prévue en 2021.

Cette recherche doctorale est toujours en cours sur la thématique 4 de l'observatoire. Engagée par Yannick Morisset sous la direction de Gérald Billard, cette thèse porte sur une approche de la notion de cohérence territoriale à l'échelle régionale à travers l'analyse des politiques de transport (et notamment ferroviaire) dans les régions Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle Occitanie. Sa soutenance est prévue pour 2021.

## D. ACTIONS DE COMMUNICATION

Les actions de communication mises en œuvre ou auxquelles l'équipe de l'Observatoire a participé en 2020 ont été les suivantes :

### D.1. Publications

#### D.1.a. Publication des travaux de l'Observatoire Socio-Economique

Plusieurs travaux ont été mis en ligne sur le site de l'Observatoire d'ERE en 2020 :

- [Axes 2 et 4] Des fiches de synthèse portant sur les dynamiques de 4 quartiers de gare du Grand Ouest (Brest, Saint-Malo, Saint-Brieuc et Quimper) [\[https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/publications/mainContent/liste-dactualites/analyse-de-la-mutation-des-quart.html\]](https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/publications/mainContent/liste-dactualites/analyse-de-la-mutation-des-quart.html)
- La note de synthèse annuelle de l'année 2019 [\[https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/publications/mainContent/liste-dactualites/synthese-annuelle-du-volet-soc-3.html\]](https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/publications/mainContent/liste-dactualites/synthese-annuelle-du-volet-soc-3.html)

#### D.1.b. Publication du journal de l'Observatoire

Un numéro du journal semestriel d'information des travaux de l'Observatoire a été publié en 2020 :

- Le numéro 7 en octobre 2020 exclusivement consacré au volet socio-économique de l'Observatoire



Numéro 7 de « L'Observatoire en action », lettre d'information de l'Observatoire de la LGV Bretagne-Pays de la Loire

Ce numéro a été diffusé auprès des partenaires de l'Observatoire et est également téléchargeable sur le site d'ERE.