



Observatoire socio-économique

Synthèse annuelle 2021



Indice	Date	Libellé	Etabli par		Vérfié par		Validé par	
			Nom	Visa	Nom	Visa	Nom	Visa
A01	7/03/16	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	12/01/21	Mise à jour pour l'année 2020	L. Bertrand	✓	J. Lémeri	✓	L. Dorbec	✓
A07	28/02/22	Mise à jour pour l'année 2021	L. Bertrand	✓	C. Bourge	✓	L. Dorbec	✓

G	ENV	REP	GEN	ENS	---,---	TEREE	25491	A07
Phase	Domaine	Nature du document	Item	Zone	PK	Emetteur	Numéro	indice

Emetteur :	Direction opérationnelle :	Maîtrise d'œuvre :
	 <small>Liberté Égalité Fraternité</small>	

Sommaire

A.	ROLE, OBJECTIFS ET FONCTIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE	3
A.1.	COMITE D'ORIENTATION.....	5
A.2.	COMITE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE.....	6
A.3.	DIRECTION OPERATIONNELLE DE L'OBSERVATOIRE.....	7
B.	AXES DE TRAVAIL DE L'OBSERVATOIRE	8
C.	L'ANNEE 2021 DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE.....	11
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	14
C.3.a.	<i>Thème 1 : Effets du chantier sur l'emploi.....</i>	<i>14</i>
C.3.b.	<i>Thème 2 : Transports et Mobilités.....</i>	<i>14</i>
C.3.c.	<i>Thème 3 : Activités économiques</i>	<i>15</i>
C.3.d.	<i>Thème 4 : Attractivités et dynamiques territoriales.....</i>	<i>16</i>
D.	ACTIONS DE COMMUNICATION	19
D.1.	COLLOQUES ET REUNIONS	19
D.2.	PUBLICATIONS.....	22
D.2.a.	<i>Publication des travaux de l'Observatoire Socio-Économique</i>	<i>22</i>
D.2.b.	<i>Publication du journal de l'Observatoire.....</i>	<i>22</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.

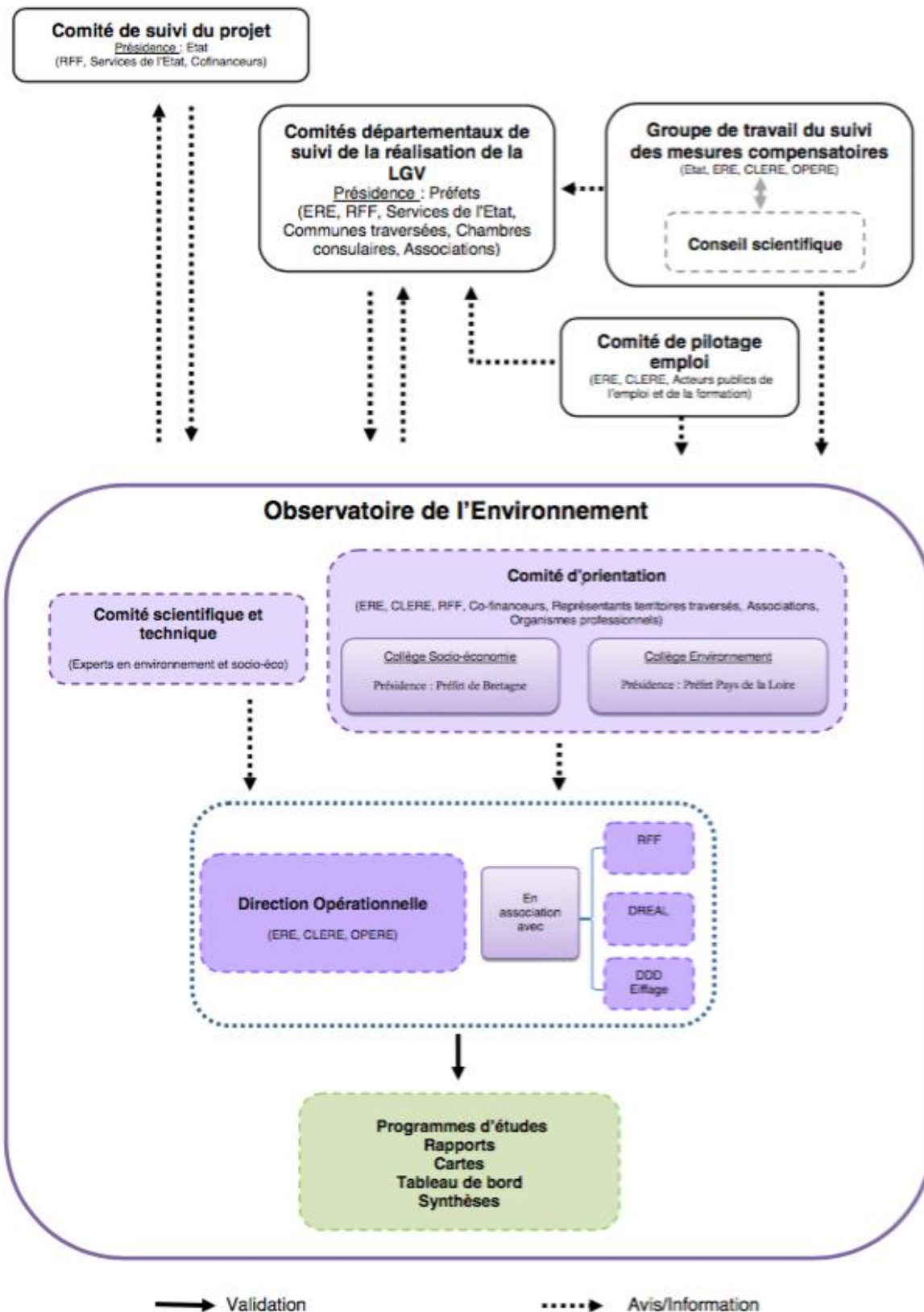
Cet observatoire des effets environnementaux et socio-économiques de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) a été mis en place en juin 2012, pour une durée de 10 ans. Les objectifs généraux de cet Observatoire sont de deux ordres :

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 1 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 collège du comité d'orientation se réunit tous les ans. Le but de ces deux collèges, 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 2019¹ :

- Philippe POINSOT (Université Paris-Est Marne-la-Vallée – Laboratoire Ville Mobilités Transports)²,
- Guy BAUELLE (Université de Rennes 2 / UMR 6590 ESO),

¹ 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 Madoré en 2016.

² 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 (ENPC-LVMT)

- 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),
- Gaëlle LE BRETON (DREAL Pays de la Loire).

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.

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 :

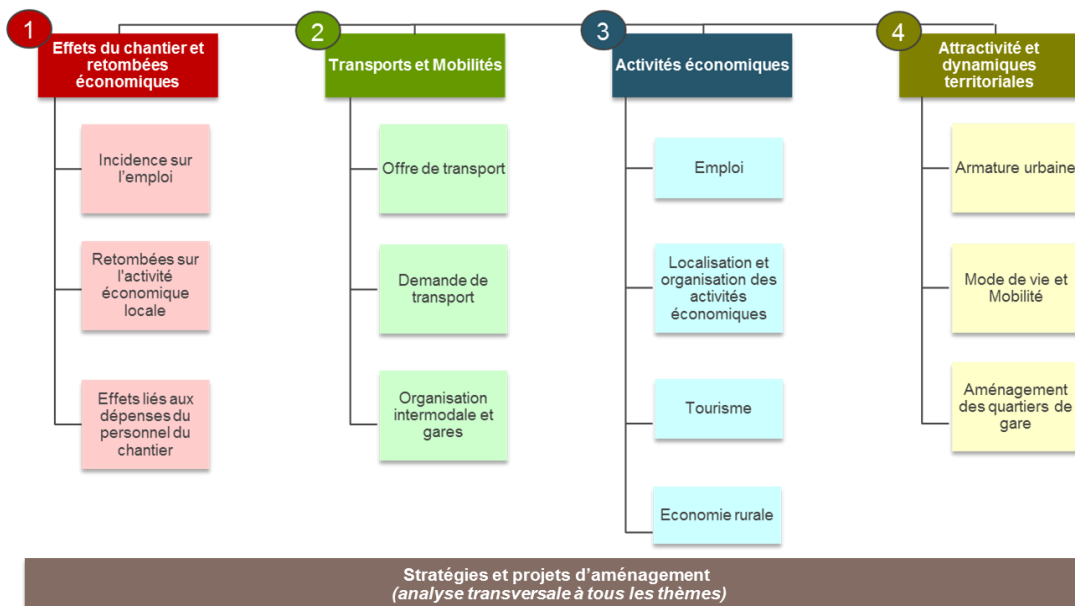
- *L'emploi* : ce sous-thème aborde la question des effets de la LGV sur les emplois directs/indirects et induits après la mise en service de la LGV, c'est-à-dire en phase exploitation,
- La localisation, l'organisation des activités économiques au travers des questions suivantes :
 - Quels seront les 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 travail³ 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

³ Au moins aux axes 2, 3 et 4.

C. L'ANNEE 2021 DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE

C.1. Réunions des instances de l'observatoire

Au cours de cette année 2021 les réunions des instances mises en place dans le cadre de l'Observatoire socio-économique de la LGV BPL ont été les suivantes :

- Une réunion du Comité Scientifique et Technique (CST) s'est déroulée en visio conférence le 14 janvier 2021,
- Une réunion du Comité d'Orientation (CODOR) s'est tenue le 13 octobre 2021 dans les locaux de la DREAL Pays de la Loire à Nantes.

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 SLO⁴ 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 2021, des relevés effectués pour six dates (trois mardis et trois samedis) en mars/juillet/septembre 2021. Au total, l'offre de transport a donc été relevée pour l'ensemble des dates suivantes :

- mardi 16 mars 2021,
- samedi 20 mars 2021,
- mardi 20 juillet 2021,
- samedi 24 juillet 2021,
- mardi 14 septembre 2021,
- samedi 18 septembre 2021.

Les modules de requête pour les modes covoiturage et cars SLO ont correctement fonctionné pour l'ensemble des dates de recueil de l'année 2021. En revanche, le module de requêtes du mode aérien à partir de Google Flights a cessé de fonctionner en mars 2021 en raison de modifications majeures sur ce site interdisant les relevés et requêtes automatiques tels qu'ils étaient programmés.

Concernant les requêtes relatives au mode ferroviaire, suite au blocage des requêtes sur le site Oui.sncf à partir d'avril 2020, une solution de repli avait été mise en œuvre à partir du printemps 2020 à partir du site Trainline [<https://www.thetrainline.com/fr>] mais l'extracteur qui avait entièrement été reprogrammé a de nouveau cessé de fonctionner au 1^{er} trimestre 2021 en raison du basculement du site Trainline vers une nouvelle API recherche SNCF⁵ et la mise en œuvre d'une sécurisation de ce site de recherche d'horaires et

⁴ SLO : Services Librement Organisés

⁵ <https://www.thetrainline.com/fr/information/api-sncf>

de tarifs ferroviaires bloquant, comme pour le site Oui.sncf les requêtes automatiques. ERE, SNCF Réseau, le CGEDD ainsi que les instances de l'observatoire ont été informés de cette situation préjudiciable pour le suivi de l'observatoire et la préparation du bilan LOTI final de la LGV BPL.

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.

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^{er} octobre 2020)
 - 2020 => données transmises le 13 décembre 2021

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,
 - 2020 => données transmises le 13 décembre 2021

Compte tenu de la situation particulière observée au cours de l'année 2020 avec la crise sanitaire et les mesures de confinement, les données d'offre ont été fournies pour quatre périodes différentes :

- Période avant confinement JOB⁶ et samedi
 - Confinement strict JOB et samedi
 - Allègements JOB et samedi
 - JOB été.
-
3. Les données Régions x Régions, déjà transmises pour les années 2008, 2011, 2015, 2017 et 2019, ont été fournies pour l'année 2020 le 13 décembre 2021.

⁶ JOB = Jour Ouvrable de Base (mardi ou jeudi)

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 2020 aucune donnée de fréquentation des 14 gares du Grand Ouest n'a été transmise en 2021. 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 en 2020 et 2021 sans résultats à ce jour. Les données relatives à la fréquentation des gares sont donc extraites de l'open data du groupe SNCF (dernière année disponible 2020 pour laquelle les données ont été publiées le 3 septembre 2021⁷).

⁷ https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal

C.3. Travaux/Actions par thématiques

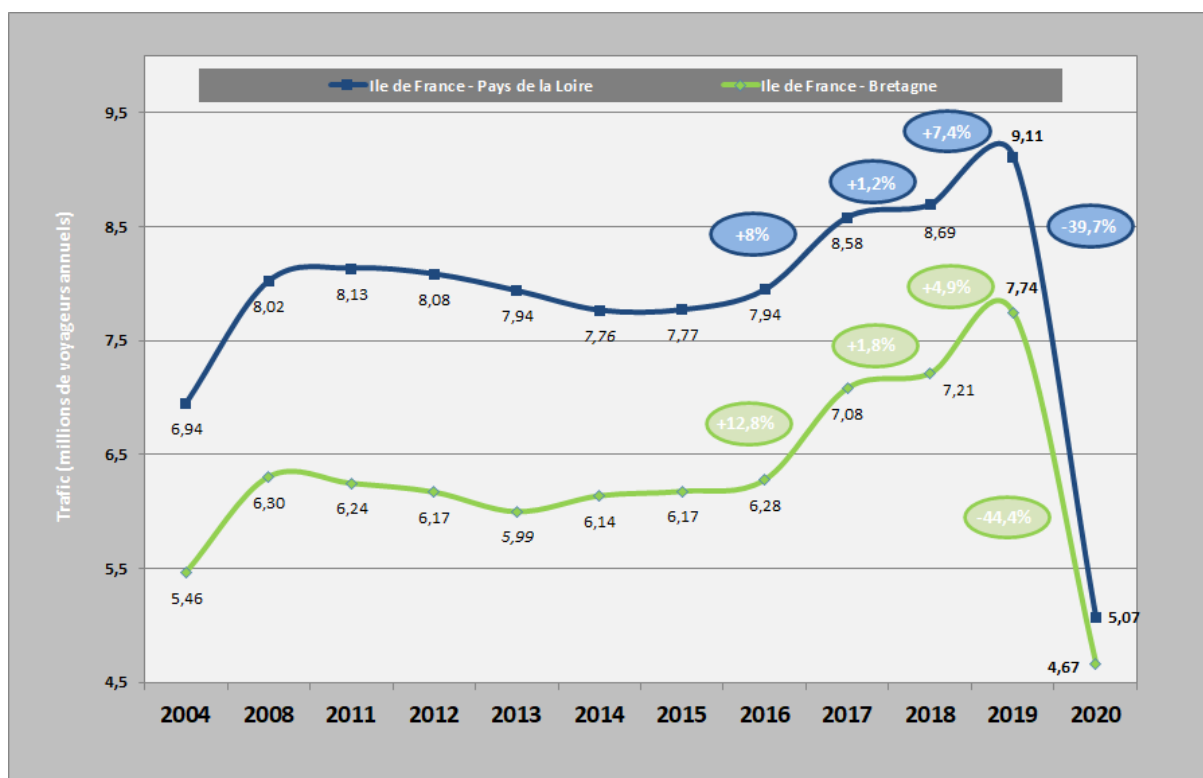
C.3.a. Thème 1 : Effets du chantier sur l'emploi

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 2021, 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 décembre 2021 ont été exploitées. 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 2020 a été caractérisée par très forte chute de la fréquentation avec un trafic en baisse de -39,7% entre l'Île de France et les Pays de la Loire et de -44,4% entre l'Île de France et la Bretagne, soit respectivement 4 millions de voyageurs et 3 millions de voyageurs en moins par rapport à l'année 2019.



Evolution des trafics radiaux Ile de France / Bretagne – Pays de la Loire entre 2004 et 2020

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 2021.

ST3.3 / Tourisme

Fin 2021, une nouvelle phase d'enquêtes quantitatives auprès des voyageurs avec a pu être réalisée à Rennes, ce après une interruption de ces enquêtes de terrain liée au contexte sanitaire de pandémie depuis 2019.

La réalisation de l'enquête a pour objectifs de connaître mieux les pratiques de mobilité des personnes se rendant à Rennes pour y séjourner dans le cadre d'un voyage touristique ou pour raisons professionnelles et de comprendre, notamment, celles éventuellement générées par l'amélioration de l'accessibilité permise par la LGV. Il s'agit aussi de connaître les raisons qui encouragent ou freinent le choix modal du train. Malgré une reprise des mobilités encore progressive, 160 questionnaires ont pu ainsi être renseignés en novembre et décembre pour appréhender les pratiques touristiques à Rennes auprès de 4 catégories de visiteurs : les touristes d'une part, divisés entre utilisateurs du TGV et non utilisateurs, et les voyageurs d'affaires, en distinguant à nouveau utilisateurs et non utilisateurs du TGV.

Le rapport analysant les résultats des enquêtes sera restitué début mars 2022.

En 2021, deux mémoires de recherche de Master ont également pu être finalisés et soutenus sur les thématiques suivantes :

- Les retombées des LGV sur les destinations de Rennes et Bordeaux, N. Deback et J. Fraval, sous la direction de V. Mondou
- Les rencontres d'affaires à Saint-Malo et Rennes : entre compétition et complémentarité des deux destinations, M. Scotet et S. Temple, sous la direction de H. Pébarthe-Désiré

Un projet tuteuré a également été soutenu sur le thème de « la concurrence modale à Rennes entre le train et l'avion » sous la direction de V. Mondou.

Ces trois mémoires ont été soutenus au cours de l'année 2021 et feront l'objet d'une note/fiche de synthèse (2 pages) dont la livraison est prévue pour mars 2022.

ST3.4 / Economie agricole

Le GT agricole n'a pas été réuni en 2021. Les travaux engagés étant toujours en cours, il n'a pas semblé opportun de mobiliser les différentes parties prenantes.

Après une suspension en 2020 (cf. synthèse annuelle 2020), l'accès aux données de la Mutualité Sociale Agricole (MSA) a pu être rétabli au début du 2^{ème} trimestre 2021. La livraison des données concernant la population des exploitations agricoles en place en 2018 et 2019, utilisées pour la mise à jour de la base de données annuelles et les travaux sur la dynamique de structures, a ainsi pu être effectuée mi-juin 2021.

Les travaux concernant la dynamique des structures agricoles par la méthode dite « des effets de traitement » se sont poursuivis mais n'ont pas encore permis d'aboutir à des résultats robustes. Ils seront

finalisés en 2022, l'ensemble des données nécessaires étant alors disponible avec des périodes d'observation avant et après travaux suffisantes.

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

ST4.1 Armature urbaine

Ce thème n'a pas fait l'objet de travaux spécifiques au cours de l'année 2021.

ST4.2 Modes de vie et mobilités

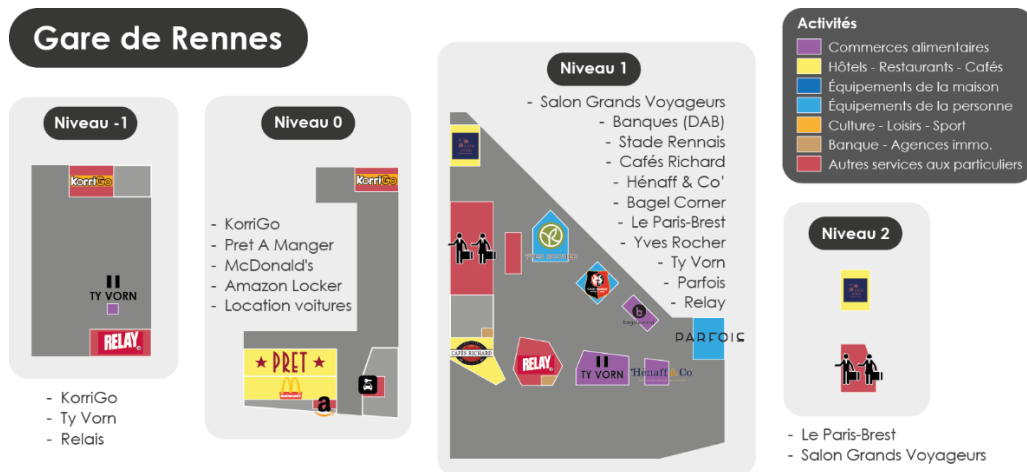
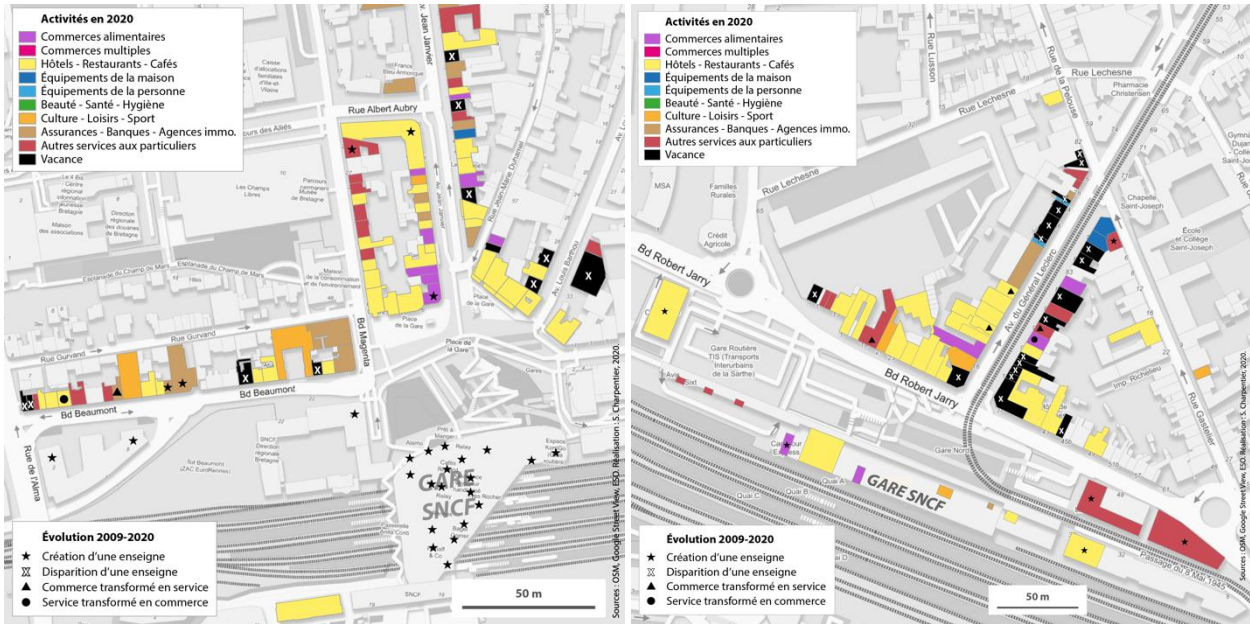
Ce thème n'a pas fait l'objet de travaux spécifiques au cours de l'année 2021.

ST4.3 Aménagement des quartiers de gare

En 2021, cette thématique a fait l'objet de deux études menées au sein du laboratoire ESO Le Mans et valorisées dans deux colloques internationaux. D'autres études prévues en 2021 ont été annulées ou reportées en 2022 en raison du contexte sanitaire (Covid-19).

- **Étude (qualitative) des commerces dans les gares et les quartiers de gare** ; Arnaud Gasnier, Stanislas Charpentier et Louis-Thibault Buron.

Ce travail s'inscrit dans la continuité des travaux produits les années précédentes sur la thématique du commerce. Il s'agit d'identifier les transformations des commerces et des services à l'œuvre dans les quartiers de gare en Bretagne (Rennes, Saint-Malo) et Pays de la Loire (Nantes, Angers, Le Mans et Laval) avant et après la mise en service de la LGV BPL le 2 juillet 2017. La période d'observation s'étend de 2009 à 2020 en fonction des sources disponibles (relevés terrains, photographies, plans, Google StreetView©) sur les différents sites étudiés. Ce travail sera valorisé par la publication d'une fiche synthétique en 2022.



- **Étude des dynamiques du marché immobilier résidentiel à partir des Demandes de Valeurs Foncières (DVF) ;** Gérald Billard, Stanislas Charpentier et Louis-Thibault Buron.

Le travail initié en 2020 sur les Demandes de Valeurs Foncières (DVF) a été poursuivi en 2021 au sein du laboratoire ESO Le Mans dans le but d'affiner la méthodologie et compléter l'exploitation de la base. Les terrains d'étude concernent les villes de Rennes, Nantes, Angers, Laval et Le Mans. Trois périmètres d'observations ont été retenus autour des gares (périmètre de 400 mètres, périmètre de 800 mètres, et commune) sur la période 2015-2019, soit deux ans avant et après la mise en service de la LGV Bretagne Pays-de-la-Loire (en 2017). Le travail effectué a permis de produire une série d'indicateurs, parmi lesquels :

- Le nombre de mutations immobilières ;
- L'évolution du nombre de mutations ;
- Le prix médian ;
- Le prix médian au mètre carré ;
- Le prix moyen ;

- Le prix moyen au mètre carré ;
- L'évolution des prix ;
- La surface moyenne des biens ;
- La surface médiane des biens ;
- La surface moyenne des terrains ;
- Le nombre de pièces.

3 échelles d'étude

- **Communes :**
Angers, Laval, Le Mans, Nantes et Rennes
- **Quartiers de gare (Observatoire LGV BPL) :**
Périmètre de 400 mètres autour de la gare
- **Quartiers de gare étendus :**
Périmètre de 800 mètres autour de la gare

2 périodes étudiées & 3 années de référence

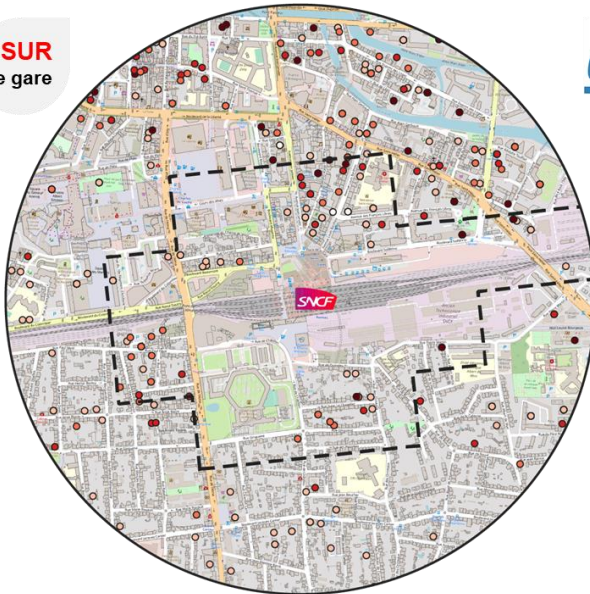


Variables et indicateurs observés :

- Nombre de mutations immobilières
- Évolution du nombre de mutations
- Prix médian
- Prix médian au m²
- Prix moyen
- Prix moyen au m²
- Évolution des prix
- Surface moyenne et médiane
- Surface moyenne des terrains
- Nombre moyen de pièces

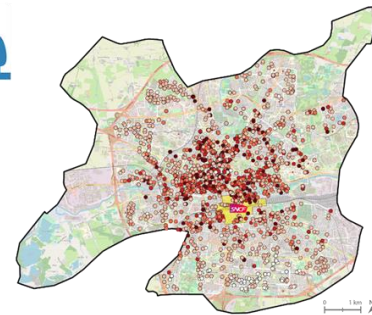
Carte 4 :
Prix moyen au m² des transactions d'appartements à Rennes en 2018 (en euros)

ZOOM SUR
Le quartier de gare



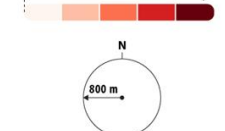
CARTOGRAPHIE

Analyser le marché immobilier



Prix moyen au m² des transactions d'appartements à Rennes en 2018 (en euros)

0 1 500 3 000 3 500 4 000 et plus



Gare SNCF

Limites communales

Nombre de ventes : 5 956

Prix médian : 134 774 €

Quartier de gare étendu

Périmètre de 800 mètres

Nombre de ventes : 291

Prix médian : 150 000 €

Quartier de gare

Périmètre de 400 mètres

Nombre de ventes : 114

Prix médian : 120 000 €

Ces deux études ont été l'occasion de mettre à jour le référentiel photographique constitué en 2015 et 2016 dans les quartiers de gare de Rennes, Nantes, Angers, Laval et Le Mans.

Thèses en lien avec la LGV BPL (soutenance réalisée 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 ; soutenue 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. Dans un premier temps, le contexte actuel des transports et de la mobilité est abordé 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, l'objectif est ensuite d'approcher les habitudes d'usage du ferroviaire et leur imbrication au sein d'un trajet intermodal d'une part, et d'autre part, de 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.

D. ACTIONS DE COMMUNICATION

Les actions de communication mises en œuvre ou auxquelles l'équipe de l'Observatoire a participé en 2021 ont été les suivantes :

D.1. Colloques et réunions

Colloque International : « 3èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité » ; du 2 au 4 juin 2021, Marne-la-Vallée (France)

<https://rftm2020.sciencesconf.org>

- **La participation des nouvelles dynamiques commerciales à la recomposition des gares et quartiers de gare des villes du Grand Ouest français** ; Arnaud Gasnier, Stanislas Charpentier et Louis-Thibault Buron.

Le sujet de cette communication appréhende les nouveaux liens qui se tissent entre l'activité commerciale, la gare et ses espaces environnants pour saisir et comprendre les principaux modes de reterritorialisation de l'activité marchande actuellement en vigueur qui redessinent la place de la gare dans la ville d'une part, qui recomposent la fabrique de centralité et de lien social au regard des nouveaux enjeux de la mobilité (accessibilité, captation, optimisation) et de la société digitale (connexions, achats, livraisons), d'autre part. Le commerce apparaît comme un indicateur de choix, à la fois fonctionnel (approcher les mutations du commerce de gare et celles des pratiques de chalandise in situ), aménagiste (approcher les transformations des halls de gare, des parvis, des rues commerçantes à proximité) et de gouvernance (acteurs, partenariat public-privé, usagers, consommateurs). Plus que jamais, l'activité commerciale demeure un miroir territorial qui permet de suivre l'évolution des quartiers de gare en accompagnant leur mise en tourisme, leur développement résidentiel (gentrification, vieillissement) et tertiaire (bureaux, équipements publics).



LA PARTICIPATION DES NOUVELLES DYNAMIQUES COMMERCIALES A LA RECOMPOSITION DES GARES ET QUARTIERS DE GARE DES VILLES DU GRAND OUEST FRANÇAIS



Arnaud Gasnier, Professeur en aménagement et urbanisme
Stanislas Charpentier, Ingénieur d'études, Le Mans Université
Louis-Thibault Buron, Ingénieur d'études, Le Mans Université



Le Mans
Université



- **La transformation des gares et de leurs abords dans les métropoles du Grand Ouest français ;**
Gérald Billard, Guy Baudelle, Stanislas Charpentier et Louis-Thibault Buron.

La ligne de train à grande vitesse récemment achevée dans l'Ouest de la France a considérablement réduit la durée des trajets interurbains pour les villes, de taille intermédiaire, desservies. Ces investissements entraînent une profonde transformation des gares et de nouvelles dynamiques socio-spatiales dans leur quartier. De nombreuses gares, et plus globalement leurs abords proches, sont en pleine mutation urbaine et fonctionnelle.

Cette étude explore les transformations majeures déjà engagées et celles susceptibles de survenir au niveau spatial, fonctionnel et sociologique. Elle se focalise sur les cinq agglomérations desservies par la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) ouverte en juillet 2017 entre Le Mans et Rennes. Les quartiers de gare d'Angers, de Laval, du Mans, de Nantes et Rennes ont été analysés à partir de données statistiques, d'observations et de relevés de terrain menés dans le cadre de l'Observatoire des effets socio-économiques de la LGV Bretagne Pays de la Loire dont l'objet est d'analyser les différents impacts de cette nouvelle infrastructure entre 2014 et 2022.

Comment les quartiers de gare deviennent des quartiers de vie : le cas des métropoles du Grand Ouest



Troisièmes Rencontres Francophones Transport Mobilité
Marne-la-Vallée

UMR 6590 ESO, « Espaces et Société »

- Guy BAUELLE
- Gérald BILLARD
- Stanislas CHARPENTIER
- Louis-Thibault BURON

Observatoire de la Ligne à Grande Vitesse
Bretagne - Pays de la Loire



3 juin 2021



Colloque International : « Les territoires du commerce populaire », du 1^{er} au 3 décembre 2021, Metz / <https://cnfgmetz2021.event.univ-lorraine.fr/>

- **Le commerce de gare est-il encore populaire ?** ; Arnaud Gasnier et Stanislas Charpentier.

L'activité commerciale demeure un miroir territorial et un levier aménagiste qui permet de suivre les mutations fonctionnelles des quartiers de gare partagées entre leur mise en tourisme, leurs développements résidentiels et tertiaires (bureaux, équipements publics, services commerciaux). Alors que les processus politiques et opérationnels à l'œuvre, ainsi que les stratégies territoriales d'acteurs plus nombreux concourent à transformer plus ou moins radicalement la gare et son quartier durant cette dernière décennie, la mesure des effets de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de Loire (LGV BPL) à travers le prisme du commerce indique que la revalorisation socio-économique des villes observées dans l'ouest de la France apparaît contrastée et différenciée.



LE COMMERCE DE GARE EST-IL ENCORE POPULAIRE ?



Arnaud Gasnier, Professeur en aménagement et urbanisme
Stanislas Charpentier, Ingénieur d'études
Louis-Thibault Buron, Enseignant-chercheur (CTER)



D.2. Publications

D.2.a. *Publication des travaux de l'Observatoire Socio-Économique*

L'année 2021 a été marquée par la refonte du site de la LGV BPL d'Eiffage [<https://www.lgvbpl.com/>], mis en place au cours du deuxième trimestre 2021. Il n'y a pas eu de publications pour le volet socio-économique en 2021.

D.2.b. *Publication du journal de l'Observatoire*

Un numéro du journal semestriel d'information des travaux de l'Observatoire a été publié en 2021 :

- Le numéro 8 en septembre 2021 consacré au volet environnemental de l'Observatoire et aux témoignages des personnels d'OPERE en charge de la maintenance et de la surveillance de la LGV BPL.

CEST LA TRIBUNE

INITIATIVE

OPERE REVALORISE LES ÉQUIPEMENTS DE CHANTIER

« NOUS AVONS RÉCOLTÉ PRÈS DE DEUX TONNES DE VÊTEMENTS AUPRÈS DES 100 SALARIÉS D'OPERE », SE FÉLICITE AURIORE BONNIER-DECHERF, RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DOMAINE CHEZ OPERE.



derniers soient délogés, puis réutilisés en second-main ou valorisés en combustible en lieu et place d'une énergie fossile. Plus de deux tonnes de vêtements ont ainsi été récupérés.

Un cercle vertueux mis en place en interne avec l'appui de la direction du Développement durable et innovation transverse (DDIT), d'Eiffage et associé à une autre entreprise : le recyclage des caisses de chantier. Grâce à un programme baptisé Casque'ère développé par la société Iriethis, les caisses de chantier sont désormais revalorisées. Une fois réceptionnées au centre de tri, les caisses sont démontées, les matières séparées et renvoyées dans leurs filières de tri respectives. Une partie de cette matière (PVC) entre alors dans un processus de « de gravillonnage », qui permet de produire des gravillons, constituant une nouvelle matière première prête à être réutilisée. A fin juin par exemple, OPERE a réintégré 60 tonnes de caisses, prêts à être expédiés chez Casque'ère !

Avec la livraison, en 2020, d'équipements de protection individuelle (EPI) logotés avec la nouvelle charte graphique du groupe Eiffage, tous les EPI ont été revalorisés. Pour ne pas décevoir les anciens EPI devenus obsolètes, OPERE finalise un partenariat avec Capewest l'entreprise qui a fourni une partie des EPI, et Vinted, afin que ces

LA LGV A PORTÉ NOTRE DÉVELOPPEMENT DANS L'OUEST ET CELUI-CI SE POURSUIT



SI l'histoire de l'entreprise horticole a pas débuté avec le chantier de la LGV, son développement dans l'Ouest, dans notamment le site de chantier engagé par Eiffage à l'occasion de la création de l'usine de production a été créé en 2014. Cette usine rebâtie a été considérée avec l'actuel directeur, Frédéric Naudon, explique Anthony Berry, directeur du fermage d'Eiffage - Pays de la Loire, notamment par une activité cœur de métier à savoir la culture de plantes potagères avec les collectivités locales résidentes sur le chantier de la LGV EPI, mais aussi avec des entreprises, notamment de brasserie, qui nous ont permis de travailler avec d'autres acteurs du secteur, comme la production de légumes et autres produits, récoltés dans le cadre du chantier de la LGV EPI.



Directeur de la production : José Borne, Responsable en chef : Laurent Desbrières, Comité de rédaction : Gilles Carroy, Olivier Enjeux, Joëlle Lenoir, Sophie Goussier, Catherine Lohé, Cécile Prêtre, Céline Frenay, Céline Dubois, ERI - 79, 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, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

PARTENAIRES

QUI SONT-ILS ?



AURIORE BONNIER-DECHERF, Responsable développement durable et domaine, OPERE.

DES 2012, j'ai travaillé au service foncier du projet de la LGV EPI. A partir de 2015, j'ai progressivement intégré OPERE, jusqu'à la mise en service de la ligne en 2017. Aujourd'hui, je travaille chez OPERE sur la base de maintenance LGV à Saint-Berthevin en Mayenne. Je suis chargée de la mise en œuvre et du suivi des aspects forciers et environnementaux de la LGV EPI (mesures compensatoires). J'assure l'interface entre la réalisation des travaux universitaires, et leur implantation sur le terrain.



VINCENT GUILLEMOT, Directeur technique, Domaine Goussier, Iriethis.

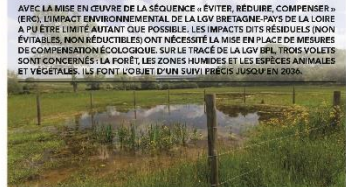
DEPUIS 2014, je travaille pour Eiffage sur le site de chantier, le suivi et l'animation des mesures compensatoires de la LGV EPI, prévues jusqu'en 2026. Ces mesures concernent la flore, les zones humides et les cours d'eau ainsi que la faune : avifaune, amphibiens, chiroptères et mammifères. Pour assurer le recueil des données, nous travaillons également avec l'association Mayenne Nature Environnement en Mayenne et la LPO dans la Sarthe.

8 # L'Observatoire EN ACTION

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

4 ANS D'EXPLOITATION... DÉJÀ !

COMPENSATION ÉCOLOGIQUE : DE LA MISE EN ŒUVRE AU SUIVI ÉCOLOGIQUE



AVEC LA MISE EN ŒUVRE DE LA SÉQUENCE « ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER » (ERE), L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LA LGV BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE A PUEUTRE LIMITÉ AU TANT QUE POSSIBLE. LES IMPACTS DITS RÉSIDUELS (NON ÉVITABLES, NON RÉDUCTIBLES) ONT NÉCESSITÉ LA MISE EN PLACE DE MESURES DE COMPENSATION ÉCOLOGIQUE SUR LE TRACÉ DE LA LGV EPI. TROIS VOIES SONT CONCERNÉES : LA FLORE, LES ZONES HUMIDES ET LES ESPÈCES ANIMALES ET VÉGÉTALES. LE FOND LOGOTÉ D'UN SUIVI ÉCOLOGIQUE, JUSQU'EN 2026.

214 hectares de forêts reboisées. Avec 171 hectares coté ou, la compensation s'est faite sous la forme de reboisements, répartis sur 138 hectares à Sarthe, 57 ha en Mayenne et 17 ha en Ille-et-Vilaine. Soit un total de 214 ha, un chiffre supérieur à celui annoncé, grâce à la mise en œuvre de mesures compensatoires plus ambitieuses que prévues. Ces reboisements ont été réalisés en grande majorité sur des parcelles mises à disposition par des propriétaires privés. Pour permettre la restauration d'un territoire à son état initial, les surfaces cotées ont été réhabilitées en forêt en 2014. À fin 2020, 62 hectares ont été reboisés, soit 29% des surfaces prévues.

280 hectares de zones humides restaurées. Plus de 5 000 m² de cours d'eau, et 250 m² de zones humides ont été restaurés et font aujourd'hui l'objet de suivi. Dans le cas des cours d'eau, il s'agit de restaurer les caractéristiques de débit, à savoir les montées des eaux, ainsi que de restaurer les habitats aquatiques. Outre les zones humides restaurées, il y a également 7 000 m² de zones humides restaurées, soit un total de 280 hectares. Ces zones humides restaurées ont été créées sur des parcelles mises à disposition par des propriétaires privés. Pour permettre la restauration d'un territoire à son état initial, les surfaces cotées ont été réhabilitées en zone humide en 2014. À fin 2020, 155 zones humides ont été restaurées, soit 55% des surfaces prévues.

480 hectares d'habitats d'espèces compensés. La compensation s'est faite sous la forme de reboisements, répartis sur 138 hectares à Sarthe, 57 ha en Mayenne et 17 ha en Ille-et-Vilaine. Soit un total de 214 ha, un chiffre supérieur à celui annoncé, grâce à la mise en œuvre de mesures compensatoires plus ambitieuses que prévues. Ces reboisements ont été réalisés en grande majorité sur des parcelles mises à disposition par des propriétaires privés. Pour permettre la restauration d'un territoire à son état initial, les surfaces cotées ont été réhabilitées en forêt en 2014. À fin 2020, 62 hectares ont été reboisés, soit 29% des surfaces prévues.

Numéro 8 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.