

Observatoire socio-économique

Synthèse annuelle 2019



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	✓

G	ENV	REP	GEN	ENS	---	TEREE	25491	A05
Phase	Domaine	Nature du document	Item	Zone	PK	Emetteur	Numéro	indice

Emetteur :	Direction opérationnelle :	Maîtrise d'œuvre :
	   	 

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 2019 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.....	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>16</i>
C.3.d.	<i>Thème 4 : Attractivités et dynamiques territoriales</i>	<i>20</i>
D.	ACTIONS DE COMMUNICATION	21
D.1.	PUBLICATIONS	21
D.1.a.	<i>Publication des travaux de l'Observatoire Socio-Economique</i>	<i>21</i>
D.1.b.	<i>Publication du journal de l'Observatoire.....</i>	<i>21</i>
D.1.a.	<i>Publication de la Revue Norois</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.

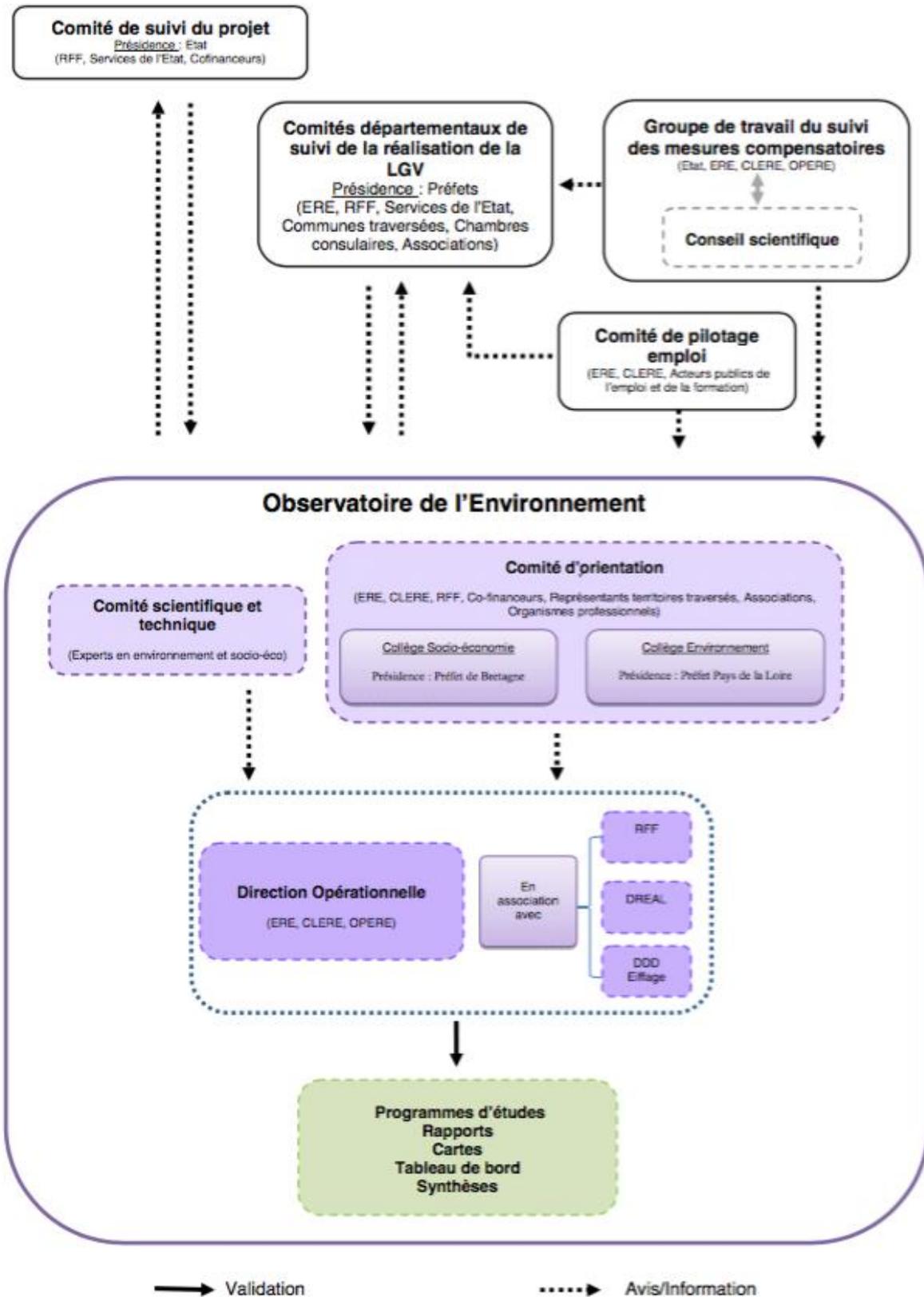
Cet observatoire des effets environnementaux et socio-économiques de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) a été mis en place en juin 2012, pour une durée de 10 ans. Les objectifs généraux de cet Observatoire sont de deux ordres :

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 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 2019¹ :

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

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 MADORE 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

- 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)³.

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.

³ 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 :

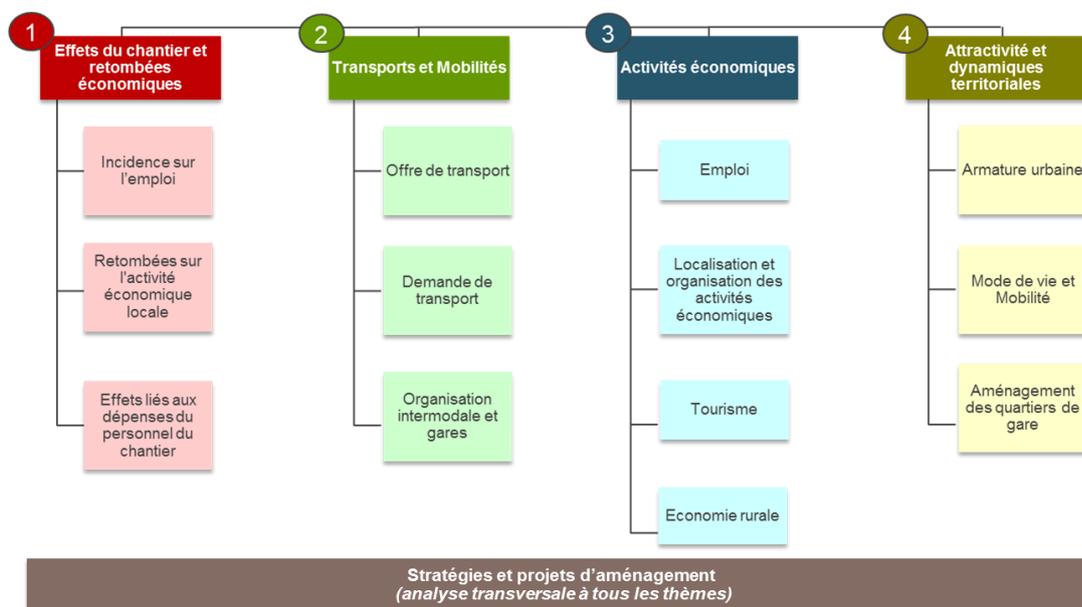
- *L'emploi* : ce sous-thème aborde la question des effets de la LGV sur les emplois directs/indirects et induits après la mise en service de la LGV, c'est-à-dire en phase exploitation,
- La localisation, l'organisation des activités économiques au travers des questions suivantes :
 - Quels seront les 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 travail⁴ 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

⁴ Au moins aux axes 2, 3 et 4.

C. L'ANNEE 2019 DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE

C.1. Réunions des instances de l'observatoire

Au cours de cette année 2019 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 d'Orientation (CODOR) s'est tenue le 6 avril 2019 dans les locaux de la DREAL Bretagne à Rennes.
- Une réunion du Comité Scientifique et Technique (CST) s'est déroulée le 2 décembre 2019 dans les locaux de l'UMR ESO au sein de l'Université du Mans.

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 SLO⁵ 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 2019, des relevés effectués pour huit dates (trois mardis et trois samedis) en mars/juillet/septembre 2019. Au total, l'offre de transport a donc été relevée pour l'ensemble des dates suivantes :

- mardi 19 mars 2019,
- samedi 23 mars 2019,
- mardi 23 juillet 2019,
- samedi 27 juillet 2019,
- mardi 17 septembre 2019,
- samedi 21 septembre 2019.

Les modules de requête pour les modes aériens, covoiturage et cars SLO (offre Flixbus) ont correctement fonctionné pour l'ensemble des dates de recueil de l'année 2019. En revanche, pour les requêtes réalisées sur le site Oui.sncf, des difficultés ont été rencontrées pour les relevés de juillet et septembre 2019 avec des relevés incomplets et inexploitable, en raison d'une refonte complète du site Oui.sncf et de multiples modifications de code de ce site ressource au cours du second semestre 2019. Une reprise de l'outil d'extraction établi par Setec en 2015 et complètement revu en 2017 a été mise en œuvre au cours de cette période avec un outil qui est désormais de nouveau opérationnel.

⁵ SLO : Services Librement Organisés

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 2019 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
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 => données transmises le 2 octobre 2019
3. Les données Régions x Régions, déjà transmises pour les années 2008, 2011 et 2015, ont été fournies pour l'année 2017 le 2 octobre 2019.

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, aucune donnée de fréquentation des 14 gares du Grand Ouest n'a été transmise en 2019 pour les années 2018 et 2017. Des contacts ont été 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.

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 2019.

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

Au cours de cette année 2019, 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 2019 ont été analysées et présentées à l'occasion du CST du 2 décembre 2019 et viennent compléter les éléments figurant dans le document « état zéro / intermédiaire » du bilan LOTI établi au printemps 2019. 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 au cours de l'année 2017 avec une hausse du trafic de +12,8% entre Île de France et Bretagne en 2017 et +8% entre Île de France et les Pays de la Loire. L'année 2018 s'est caractérisée par une poursuite de la hausse de la fréquentation qui est toutefois beaucoup plus mesurée.



Evolution des trafics radiaux Ile de France / Bretagne – Pays de la Loire entre 2004 et 2018

L'observatoire s'est par ailleurs intéressé à la question de l'évolution des tarifs avec la mise en service de la LGV BPL en 2017 à partir des données officielles publiées par le groupe SNCF, à

savoir les *conditions générales de vente SNCF*⁶. L'analyse menée en 2017 a porté sur l'évolution des tarifs pleins en Seconde Classe et en Première Classe pour les principales liaisons bretonnes et ligériennes avec l'Île-de-France. Cette analyse est présentée dans les deux tableaux ci-après :

PT Loisirs / 2nd	2017		Evolution avec mise en service BPL		1ère classe	2017		Evolution avec mise en service BPL	
	avant MES BPL	après MES BPL	%	en €		avant MES BPL	après MES BPL	%	en €
Paris-Le Mans	60 €	60 €	0%	- €	Paris-Le Mans	81 €	81 €	0%	- €
Bretagne					Bretagne				
Paris-Vitré	72 €	78 €	8,3%	6 €	Paris-Vitré	104 €	112 €	7,7%	8 €
Paris-Rennes	80 €	93 €	16,3%	13 €	Paris-Rennes	113 €	131 €	15,9%	18 €
Paris-St-Brieuc	84 €	94 €	11,9%	10 €	Paris-St-Brieuc	122 €	136 €	11,5%	14 €
Paris-Brest	98 €	100 €	2,0%	2 €	Paris-Brest	136 €	142 €	4,4%	6 €
Paris-Redon	84 €	94 €	11,9%	10 €	Paris-Redon	122 €	136 €	11,5%	14 €
Paris-Vannes	90 €	97 €	7,8%	7 €	Paris-Vannes	126 €	136 €	7,9%	10 €
Paris-Lorient	98 €	100 €	2,0%	2 €	Paris-Lorient	136 €	140 €	2,9%	4 €
Paris-Quimper	102 €	103 €	1,0%	1 €	Paris-Quimper	142 €	147 €	3,5%	5 €
Paris-St-Malo	90 €	95 €	5,6%	5 €	Paris-St-Malo	126 €	138 €	9,5%	12 €
Pays de la Loire					Pays de la Loire				
Paris-Laval	72 €	78 €	8,3%	6 €	Paris-Laval	104 €	112 €	7,7%	8 €
Paris-Sablé	67 €	72 €	7,5%	5 €	Paris-Sablé	95 €	102 €	7,4%	7 €
Paris-Angers	73 €	75 €	2,7%	2 €	Paris-Angers	104 €	107 €	2,9%	3 €
Paris-Nantes	85 €	88 €	3,5%	3 €	Paris-Nantes	122 €	127 €	4,1%	5 €

Evolution des tarifs pour des liaisons entre l'Île de France et la Bretagne et les Pays de la Loire avec la mise en service de la LGV BPL en 2017

Cette analyse montre que l'augmentation des tarifs est bien réelle avec la mise en service de la LGV BPL mais qu'elle est hétérogène selon les liaisons : la hausse la plus forte est observée sur la liaison Paris<>Rennes, de +16,3%, soit +13€ en 2ème classe. Les deux autres liaisons pour lesquelles l'augmentation du plein tarif a été égale ou supérieure à 10€ sont :

- Paris<>St-Brieuc (+10€ / +11,9%)
- Paris<>Redon (+10€ / +11,9%)

Pour la liaison Paris<>Laval/Vitré, la hausse du plein tarif est de +6€, soit +8,3%.

Pour toutes les autres liaisons, les hausses sont faibles ou très modérées, inférieures à +5€.

En 1ère classe, une hausse de l'ordre de +2 à +4€ supplémentaires est constatée par rapport à la hausse en 2ème classe.

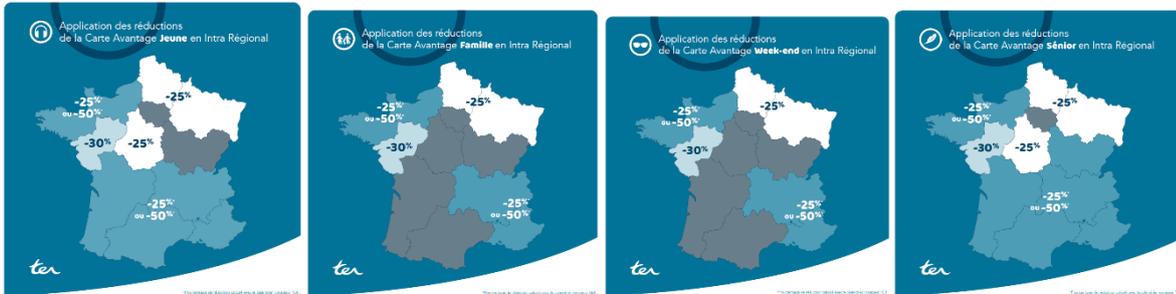
Il convient toutefois de rappeler que ces tarifs officiels ne correspondent pas toujours aux prix réellement payés par les usagers qui sont de fait très difficiles sinon impossibles à appréhender depuis la mise en place du yield management à la SNCF au début des années 1990 à l'occasion de la mise en service de la ligne TGV Nord puis généralisé à la fin des années 2000, et qui s'est traduite par une forte dispersion des prix pour une même liaison et une complexification des modèles de prix.

Par ailleurs, une analyse de la nouvelle politique tarifaire de la SNCF mise en place à partir du 9 mai 2019 a été produite. La gamme tarifaire et les conditions d'utilisation du train ont fortement évolué depuis cette date. Cette nouvelle politique tarifaire comprend les évolutions suivantes :

- Création de trois classes de prix ; seconde, première et business première avec un tarif pour chacune de ces trois classes dans chaque train. Ces trois classes remplacent les trois tarifs « Prem's », « Loisir » et « Pro » qui existaient en première et en seconde classe ;
- Création des cartes « Avantages » (Jeune, Famille, WE, Senior) qui remplacent les cartes existantes avec les caractéristiques et évolutions suivantes :

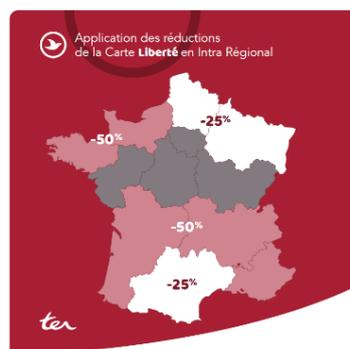
⁶ Données téléchargeables sur le site oui.sncf à l'adresse suivante : <https://www.oui.sncf/ext/editorial/pdf/cgv/dispositions-generales-sncf.pdf>

- Cartes au tarif unique de 49€/an ;
- 30% de réduction fixe pour les adultes (60% pour les enfants) au lieu de 25 à 50%,
- Conditions d'utilisation et d'échange plus strictes (gratuit jusqu'à 29j avant le voyage, 5€ jusqu'à 3j, et 15€)
- Cartes qui ne sont plus toujours acceptées pour des trajets intrarégionaux (*Bretagne et Pays de la Loire ne sont pas concernés*)



Réductions proposées par les cartes Avantages pour des trajets intra-régionaux (source : SNCF mai 2019)

- Remplacement de l'abonnement Fréquence par la carte Avantage Liberté avec les caractéristiques et évolutions suivantes :
 - Tarif unique de 399€/an (au lieu de 700 à 1000€ selon classe choisie)
 - 45% de réduction (2nde) et 60% (1ère) au lieu de 50% systématique et calcul sur tarif business 1ère,
 - Légère augmentation des tarifs : par exemple, Paris-Rennes en 2nde 46€=>53€ (+7€)
 - Conditions d'échange modifiées avec suppression de la possibilité d'emprunter le train précédent ou suivant celui qui avait été réservé sans changement de billets est supprimée ;
 - Restriction d'utilisation dans certaines régions : cette carte ne donne plus de droits à réduction sur trajets TER intra Pays de la Loire. Pour les trajets intra-Bretagne, la réduction pour les porteurs de cette carte reste fixée à -50% par rapport au plein tarif.



Réductions proposées par la carte Liberté pour des trajets intra-régionaux (source : SNCF mai 2019)

Sur les liaisons permises par la LGV BPL, il n'y a pas eu d'évolution des tarifs depuis sa mise en service en juillet 2017.

C.3.c. Thème 3 : Activités économiques

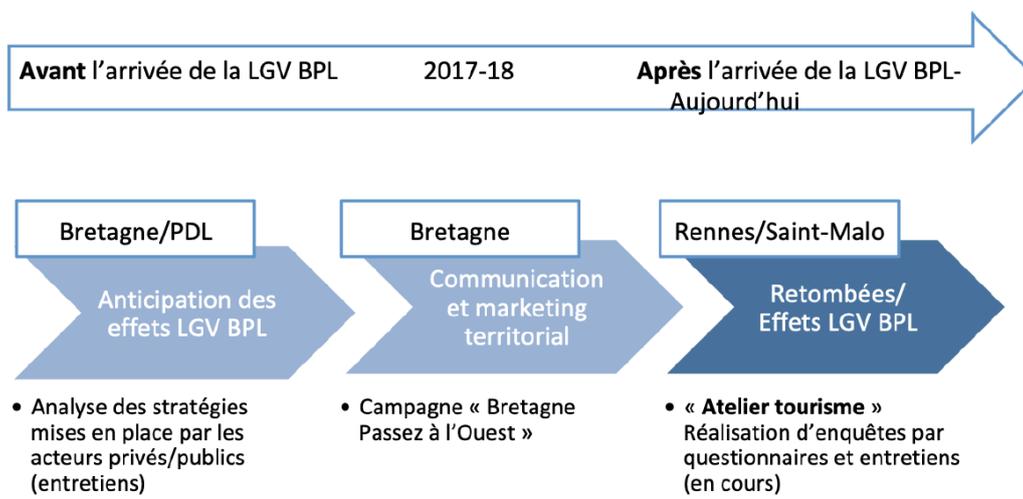
ST3.2 / Localisation et organisation des activités économiques

Ce thème n'a pas fait l'objet de travaux spécifiques au cours de l'année 2019.

ST3.3 / Tourisme

Le tourisme fait partie des secteurs d'activité où d'importants effets, en lien avec une nouvelle infrastructure de transport, sont attendus. Le tourisme d'agrément d'une part et les mobilités d'affaires d'autre part, souvent considérées comme un tout alors qu'elles relèvent de stratégies et de pratiques différentes, constituent un enjeu majeur pour les destinations desservies par la LGV. L'engagement politique et financier des collectivités locales (Régions, Départements, structures intercommunales) renforce la nécessité de mettre en place des actions dont l'un des objectifs est de favoriser les retombées économiques tandis que les moyens déployés par les acteurs des territoires desservis relèvent principalement de politiques de communication et de promotion d'une part, et d'actions d'amélioration de l'offre à destination (offre hôtelière, lieux événementiels...) d'autre part.

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, mais gênées dans leur progression par la grève de fin

2019 qui a limité le trafic et les déplacements, et seront donc au cœur du travail de recherche à conduire en 2020.

Isoler les effets d'une infrastructure n'est pas aisé et les entretiens menés en 2019 avec différents acteurs publics ou privés confirment les résultats des diverses recherches menées en France ou d'autres pays : c'est la réunion de différents facteurs, dont l'amélioration de l'accessibilité mais pas uniquement, qui permet de renforcer des dynamiques préexistantes. La mise en place d'une nouvelle ligne de métro, la restructuration du quartier de gare, l'ouverture d'un centre des congrès, le Couvent des Jacobins, sont aussi des éléments fondamentaux dans le cas rennais.

Les travaux ont porté en 2019 toujours principalement sur Rennes, et secondairement sur Saint-Malo, car l'hypothèse prise est que des effets seront plus sensibles à Rennes, ville desservie par des TGV directs et où le gain de temps est maximal.

Les travaux menés en 2019 ont porté essentiellement sur les 4 points suivants :

- l'évolution de l'offre hôtelière rennaise,
- la place de la SPL Destination Rennes dans l'offre touristique et MICE⁷ rennaise,
- le cas malouin,
- la mise en place de nouveaux produits et pratiques touristiques.

L'évolution de l'offre hôtelière rennaise

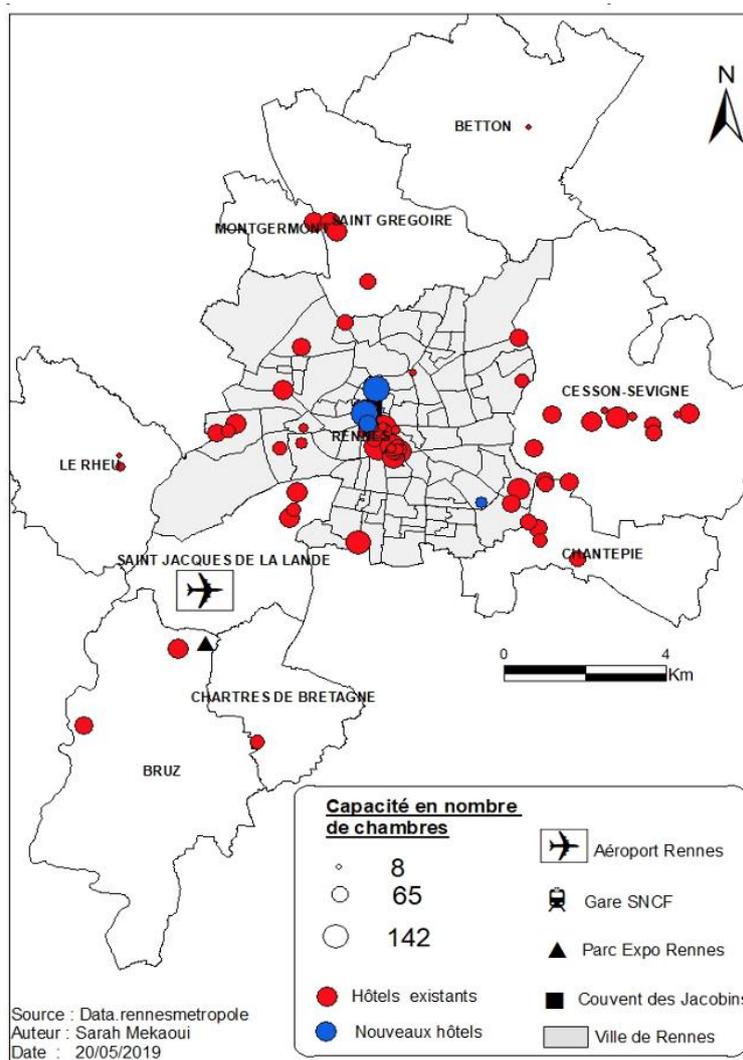
L'offre hôtelière rennaise est marquée par une domination de la clientèle affaires qui représente 70% de la fréquentation hôtelière de Rennes Métropole. On note donc à la fois une forte saisonnalité, les mois de juillet-août étant creux, et une variation sur la semaine avec un pic de fréquentation du lundi au jeudi. Elle a connu une montée en gamme et un développement des chaînes hôtelières (Accor et Brit Hôtel notamment). L'offre va encore est complétée par de nouveaux hôtels, notamment 4 étoiles.

Une base de données recensant l'ensemble de l'offre à l'échelle de la métropole a été constituée. Elle a permis l'édition de cartes (dont un exemple figure ci-après) et sera complétée dans les années à venir afin de mesurer de nouvelles évolutions.

Numero	Chaînes	Hôtels	Classement	Salles de réunions	Capacité maximum	Nombre de chambres	Commune	Latitude	Longitude
1	B&B	Rennes Ouest Villejean	2			80	Rennes	48.117	-1.711
2	B&B	Rennes Est	2			91	Cesson-Sévigné	48.114	-1.600
3	B&B	Rennes Sud Chantepie	2			64	Rennes	48.096	-1.631
4	B&B	Rennes Nord	2			71	Saint-Gregoire	48.156	-1.659
5	Arcadis	Arcadis Le Voltaire	2			32	Rennes	48.104	-1.704
6	Citotel	Citotel le Bretagne	2			44	Rennes	48.1045	-1.6730
7	Accor Hôtel	low budget Rennes Route de Saint Malo	2			74	Montgermont	48.156	-1.704
8	Accor Hôtel	low budget Rennes Centre	2			47	Cesson-Sévigné	48.112	-1.587
9	Accor Hôtel	Hôtel low Budget Rennes sud	2			65	Chantepie	48.098	-1.624
10	Accor Hôtel	Hôtel low Budget Rennes route de Ionant	2			75	Rennes	48.108	-1.728
11	Accor Hôtel	Atlantic Hôtel Rennes Centre Gare	2			24	Rennes	48.104	-1.674
12	Logis Hôtels & restaurants	Hôtel - restaurant le Port d'Avoine	2	Salle de réunion		19	Le Rheu	48.096	-1.763
13	Logis Hôtels & restaurants	Hôtel restaurant La Levie	2			9	Betton	48.161	-1.636
14		Hôtel Astrid	2	Salle de réunion	14	30	Rennes	48.104	-1.671
15		La Lorient Hôtel	2			20	Rennes	48.108	-1.703
16		Garden Hôtel	2	Salle de réunion	8	23	Rennes	48.109	-1.6733
17		Hôtel Le Florin	2	Salle de réunion	15	27	Rennes	48.104	-1.6720
18		Hôtel Lanjurnais	2			38	Rennes	48.109	-1.661
19		Hôtel de la Tour d'Auvergne	2			15	Rennes	48.107	-1.664
20	Campanile	Hôtel Campanile Rennes Centre Gare	3			64	Rennes	48.104	-1.672
21	Campanile	Hôtel Campanile Rennes Sud	3	Salle de réunion		79	Saint Jacques	48.097	-1.706
22	Campanile	Hôtel restaurant Campanile Rennes Ouest-Cleunay	3	Salle de réunion	50	45	Rennes	48.103	-1.711
23	Campanile	Hôtel restaurant Campanile Rennes Est Abitanda	3	2 Salles de réunion		47	Rennes	48.122	-1.632
24	Kyriad	Hôtel Kyriad Rennes Centre	3	Salle de réunion		45	Rennes	48.1043	-1.6734
25	Kyriad	Hôtel restaurant Kyriad Rennes Sud Chantepie	3	3 Salles de réunion	60	59	Rennes	48.099	-1.622
26	Kyriad	Hôtel restaurant Kyriad Rennes Nord	3	Salle de réunion (3 salons)	80	58	Rennes	48.127	-1.708

Extrait de la base de données sur l'hôtellerie rennaise élaborée en 2019 prenant en compte les critères de catégories (gammes) d'hôtels et de présence ou non de lieux d'accueil d'événements professionnels.

⁷ MICE : Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions. Il s'agit du type de tourisme dans lequel les grandes entreprises organisent des événements pour leurs employés et/ou leurs clients.



Capacité hôtelière rennaise (nombre de chambres) et nouveaux projets. Cette carte montre notamment la concentration hôtelière à Rennes (48% de l'offre). C'est aussi dans le centre de Rennes que se situent les nouveaux hôtels (et notamment des chaînes étrangères : Best Western, Marriott) qui correspondent aussi à une montée en gamme.

Des entretiens ont également été menés avec le Club des hôteliers et le groupe Accor pour confirmer les dynamiques rennaises en cours également portées par Destination Rennes.

La place de la SPL Destination Rennes dans l'offre touristique et MICE rennaise

La SPL Destination Rennes, au-delà de ses missions de gestionnaire du centre des congrès (Couvent des Jacobins) – lequel tient une place de choix dans le renouvellement urbain opéré dans le centre-ville ancien – et d'office de tourisme, opère comme une agence d'attractivité économique à deux niveaux. En effet, le bureau des congrès, qui est un des services développés par Destination Rennes, offre une porte d'entrée dans la destination pour les entreprises souhaitant y organiser un événement professionnel. Le Bureau des congrès joue ainsi un rôle d'apporteur d'affaires pour le centre des congrès mais également pour les entreprises de la métropole membres du conseil des acteurs de la destination, lequel est animé par Destination Rennes. A un deuxième niveau, Destination Rennes a été missionnée pour attirer des entreprises de tous secteurs sur le territoire rennais et donc, notamment, pour communiquer sur les aménités de ce dernier et favoriser les échanges entre entrepreneurs. La LGV, et donc l'accessibilité renforcée, est l'un des arguments mis en avant par Destination Rennes au quotidien.

Le cas malouin

La ville de Saint-Malo a rouvert son centre des congrès, le Palais du Grand Large, en octobre 2019, après 10 mois de travaux. Une concurrence accrue entre Rennes et Saint-Malo est ainsi possible à présent sur le marché des événements d'affaires, lequel est consommateur de voyages par TGV. Deux modes principaux sont utilisés par les congressistes (source Palais du Grand large) : l'automobile, en raison de la bonne accessibilité routière de Saint-Malo et d'une capacité en parkings importante, et le TGV. L'amélioration de la desserte bretonne est positive du point de vue médiatique, mais pour Saint-Malo, les effets sont plus minces pour les clientèles affaires. Les fréquences, les horaires (arrivée du premier TGV direct à 11h) sont peu adaptés à cette demande qui se distingue des flux touristiques.

La mise en place de nouveaux produits et de nouvelles pratiques touristiques sous l'effet de la LGV ?

Evolutions qualitatives : à l'échelle de la Bretagne, le Club TGV, émanation de la SNCF, a lancé l'idée de produits touristiques valorisant le train. Est ainsi né le produit « La Bretagne sans ma voiture » qui est valorisé par le Comité Régional de Tourisme (CRT) Bretagne et commercialisé par l'entreprise Funbreizh.

Par ailleurs, des lieux réceptifs s'organisent afin de faciliter « le dernier kilomètre » aux voyageurs venus en train. Des recherches complémentaires par entretiens vont se poursuivre sur ce thème.

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

Un deuxième volet, plus quantitatif, de recherches, est prévu pour 2020 : celui de la poursuite des enquêtes par questionnaires, qui avait été testé en 2018 et prolongé en 2019 : des 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 connue à l'hiver 2019-2020 à la SNCF a toutefois stoppé les travaux envisagés ; ils devraient se poursuivre avec une relance des enquêtes au premier semestre 2020

Valorisation de l'axe « tourisme » en 2019

Au cours de l'année 2019 la valorisation de cet axe de recherche s'est notamment traduite par un stage portant sur l'évolution de l'offre hôtelière rennaise (base de données et cartographie présentée précédemment) et une approche quantitative des pratiques mobilitaires (enquêtes par questionnaires).

ST3.4 / Economie agricole

Le GT agricole n'a pas été réuni en 2019. Il a en effet été jugé qu'il n'y avait pas suffisamment de matériau nouveau pour justifier la mobilisation des différentes parties prenantes.

Les données de la Mutualité Sociale Agricole (MSA) concernant la population des exploitations agricoles en place en 2017 et utilisées par l'INRA, d'une part, pour la mise à jour de la base de données annuelles et, d'autre part, pour les travaux sur la dynamique de structures, ont été livrées en octobre 2019.

La poursuite des travaux sur le morcellement parcellaire, envisagée en 2018 suite à la mise à jour des sièges d'exploitation du calcul des indicateurs de morcellement pour l'année 2015 par la DRAAF Bretagne, n'a pas pu être mise en œuvre en 2019.

Comme évoqué dès 2017, les analyses concernant l'évolution des structures agricoles sur la période « après travaux » n'ont pas encore pu être engagées faute de données suffisantes pour l'instant. Elles devraient pouvoir l'être fin 2020.

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

ST4.2 Modes de vie et mobilités

En 2019, cette thématique a fait l'objet de deux stages à ESO Le Mans et de deux enquêtes en ligne.

Stages (soutenance avec production de mémoire)

- **Étude sur l'influence des lignes à Grande Vitesse sur les dynamiques métropolitaines : le cas de la LGV BPL** ; Iana Salleyrettes – Master I Géographie (Stage de cinq mois à ESO Le Mans) mars à juillet 2019.

Cette étude s'intéresse au processus de métropolisation dans le Grand Ouest de la France et plus particulièrement au lien entre la mise en service de la LGV BPL et le développement des métropoles bretonnes et ligériennes (Rennes, Nantes, Angers, Le Mans, Laval). Ce travail a donné lieu à la production d'un mémoire structuré en quatre parties. La première partie tente de définir les concepts de « métropole » et « métropolisation », le deuxième chapitre présente la démarche méthodologique de la recherche. La troisième partie met en évidence les dynamiques socio-démographiques, économiques, résidentielles et l'attractivité métropolitaine à partir d'une série d'indicateurs. La quatrième partie ouvre une réflexion plus globale et prospective sur les enjeux métropolitains liés à la mise en place de la LGV Bretagne – Pays de la Loire. Ce travail sera valorisé par la publication de fiches synthétiques en 2020.

Stage méthodologique et relevé de terrain (soutenance sans production de mémoire)

- **Étude sur les commerces en gare et dans les quartiers de gare** ; Alexia Le Gall – Master I Géographie (Stage de quatre mois à ESO Le Mans) mars à juin 2019.

Ce stage portait sur les transformations du commerce dans les gares et quartiers de gare de Bretagne et Pays de Loire. L'objectif initial de ce travail était triple. Il s'agissait d'abord de recenser les innovations et expérimentations commerciales et e-commerciales dans les gares. Le deuxième objectif consistait à inventorier l'offre commerciale actuelle et en projet dans les 5 gares du Grand Ouest étudiées (Angers, Laval, Le Mans, Nantes, Rennes). Le dernier objectif visait à caractériser les modèles émergents de marketplace (Dropbird, Bluedistrib) et de consignes (Pick up) de gare. Les deux premiers objectifs ont été atteints. Le troisième objectif n'a pas été réalisé en raison d'un manque de données. Sur le plan méthodologique, ce stage a permis d'établir une table de correspondance entre nomenclatures des bases BPE et SIRENE. L'objectif étant d'assurer le suivi dans le temps des équipements commerciaux dans les quartiers de gare pendant la durée de l'observatoire. Ce travail sera également valorisé par la publication d'une fiche synthétique en 2020.

En plus de ces deux stages, deux enquêtes en ligne ont été réalisées sous Sphinx en 2019 sur les campus universitaires de Rennes 2 (octobre à décembre), Laval et Le Mans (mai à juin) dans le cadre d'une étude associant l'observatoire socio-économique de la LGV BPL et une recherche doctorale (Thèse en cours de Louis Buron sous la direction de Guy Baudelle intitulée « *Optimiser le choix du mode ferroviaire par une modélisation multi-échelles de ses déterminants à l'aide d'un Système d'information géographique* »). Ces deux enquêtes avaient pour objectif d'étudier les modes et motifs des déplacements étudiantins et des personnels (enseignants-chercheurs ou non) de l'université. Une partie de ce questionnaire est spécifiquement centré sur la problématique de la

ligne à grande vitesse BPL. Il est envisagé de mettre en ligne le même questionnaire à Angers en 2020.

Par ailleurs, une thèse est toujours en cours sur la thématique 4 de l'observatoire. Engagée par Yannick Morisset sous la direction de Gérald Billard, cette thèse intitulée « *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* », elle 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 2019 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 2019 :

- [Axe 3] Un Working paper sur le volet agricole de l'observatoire socio-économique publié par l'UMR SMART LERECO
[<https://www6.rennes.inra.fr/smart/Actu2/2019-Publication-Working-Papers-SMART-LERECO-n-19-07> + <https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/articles/working-paper-volet-agricole-observatoire-socio-economique-umr-smart-lereco>],
- [Axe 3] Une fiche de synthèse des travaux réalisés en 2018 par des étudiants d'ESO/ESTHUA portant sur le marketing territorial intitulés « comment les régions ont-elles mis en valeur les atouts de leurs territoires ? »
[<https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/articles/marketing-territorial>],
- [Axe 3] Des fiches de synthèse présentant la fréquentation touristique des régions Bretagne et Pays de la Loire en 2017
[<https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/articles/decryptage-frequentation-touristique-bretagne-pays-de-la-loire>],
- [Axes 2 et 4] Des fiches de synthèse portant sur les dynamiques de 5 quartiers de gare du Grand Ouest (Le Mans, Angers, Nantes, Laval et Rennes)
[<https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/articles/quartiers-de-gare-grand-ouest>]
- La note de synthèse annuelle de l'année 2018
[<https://www.ere-lgv-bpl.com/socio-economique/articles/synthese-annuelle-de-selec-2018>]

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

Deux numéros du journal semestriel d'information des travaux de l'Observatoire ont été publiés en 2019 :

- Le numéro 5 en mars 2019 avec trois sujets portant sur le volet socio-économique : un sur l'évolution de la fréquentation, un autre sur la soutenance de la thèse de Romaric

Nègre portant sur la sensibilité prospective des acteurs économiques à l'égard de la LGV, et un dernier sur le marketing territorial des régions en lien avec la LGV BPL,

- Le numéro 6 en septembre 2019 (numéro exclusivement consacré aux sujets du volet Environnement de l'Observatoire)

Numéros 5 et 6 de « L'Observatoire en action », lettre d'information de l'Observatoire de la LGV Bretagne-Pays de la Loire

Ces numéros ont été diffusés auprès des partenaires de l'Observatoire et sont également téléchargeables sur le site d'ERE.

D.1.a. Publication de la Revue Norois

Le début de l'année 2019 a également été marquée par la publication d'un numéro spécial de la revue universitaire NOROIS « *Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires de l'Ouest français* » [https://journals.openedition.org/norois/6802]. Ce numéro rassemble 6 articles portant sur les effets de la LGV BPL à partir des travaux en cours de l'Observatoire de la LGV BPL :

- Observer l'impact des lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Est Atlantique : acteurs et territoires de l'Ouest français ;
- L'impact de la LGV Bretagne-Pays de la Loire sur le développement régional : une évaluation prospective à l'horizon 2040 ;
- Regards prospectifs spatialisés des entreprises bretonnes et ligériennes sur l'accessibilité ferroviaire nouvelle ;
- Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire ;
- Transversalité de l'Observatoire photographique du paysage de la LGV Bretagne-Pays de la Loire ;

- Configurations complexes d'acteurs locaux et négociation des projets et des financements des LGV : le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire et de la LGV Sud Europe-Atlantique ;

