

## Chapitre 6

# Observatoire des effets de la LGV SEA

La mise en place d'un observatoire des effets de la LGV SEA doit permettre de tirer le meilleur parti du projet en identifiant les mutations qui lui sont imputables dans son territoire d'influence.

Il doit être capable de mobiliser en amont les décideurs en attirant leur attention sur les effets potentiels de la LGV et sur les mesures d'accompagnement susceptibles de les optimiser.

Un test à blanc de l'observatoire des effets de la LGV SEA établit pour cela une méthode d'observation des territoires potentiellement impactés par le programme de LGV SEA Tours-Bordeaux.

Il dresse un premier état des lieux et teste la fiabilité et la pertinence des indicateurs proposés.







## 6.1 Observatoire des effets de la LGV SEA

L'observatoire des effets de la LGV SEA doit permettre d'identifier les mutations imputables au projet dans son territoire d'influence. Il permet de formuler en amont des mesures d'accompagnement susceptibles de les optimiser. Son test à blanc établit une méthode d'observation des territoires potentiellement impactés et dresse à travers différents indicateurs un premier état des lieux.

Cet observatoire s'inscrit dans l'esprit de la circulaire Bianco régissant la SPAD ainsi que de la Loi d'orientation et d'aménagement du territoire (LOADT) et de la Loi d'orientation et d'aménagement durable du territoire (LOADDT) de 1995 et 1999. Il permettra d'appuyer par les informations recueillies la réalisation des bilans socio-économiques requis par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (LOTI). C'est un outil d'analyse en continuum des projets d'infrastructure et de leurs interfaces avec les territoires concernés.

■ CCI de Tours, chantier de LGV, activité en centre-ville, et tourisme balnéaire (Sources : RFF, JB Nadeau et P Lebrun)



### 6.1.1 Méthodologie

L'observatoire a pour fonction d'identifier et de mesurer les grandes tendances socio-économiques et spatiales à l'œuvre dans le territoire d'influence de la LGV SEA Tours-Bordeaux et d'être en mesure d'explicitier leur rôle dans les évolutions constatées.

Cette démarche doit s'appuyer sur une méthodologie rigoureuse compte tenu des difficultés propres à ce type d'observation :

- l'infrastructure constitue un facteur d'évolution parmi d'autres et il convient de distinguer ce qui relève des effets de celle-ci, des évolutions tendanciennes du territoire ;
- les effets constatés sont inégaux selon les activités économiques et selon les territoires sous l'influence du projet. Les indicateurs et leurs commentaires doivent ainsi être adaptés à ces conditions.

La mise en place de l'observatoire vise à déterminer un outil au service des territoires doté d'une triple fonction :

- une fonction scientifique d'observation des territoires s'appuyant sur un appareillage statistique rigoureux ;
- une fonction de concertation avec les populations proches de l'ouvrage en permettant la mise en lumière de manière objective des effets de la LGV ;
- une fonction d'aide à la décision pour les acteurs du territoire d'influence de la LGV en constituant un cadre de référence pour les mesures d'accompagnement. Permettant leur mise en place en amont de manière pertinente, l'observatoire participe à l'efficacité de ces mesures.

#### 6.1.1.1 Principes et conditions de réalisation de l'observatoire

La réalisation d'un observatoire efficace et pertinent suppose :

- d'observer le territoire à des échelles adaptées afin de saisir les effets effectivement à l'œuvre ;
- d'observer le territoire sur une période de temps suffisamment longue pour percevoir les grandes tendances à l'œuvre et éviter les déformations liées à des observations trop ponctuelles ;
- de travailler sur de grands échantillons permettant de disposer d'un socle d'information large ;
- de définir des indicateurs accessibles, pertinents, pérennes et simples ;
- de limiter le nombre d'indicateurs mis en œuvre afin de s'assurer de leur bien fondé et de leur suivi effectif ;
- de faire preuve de prudence dans la formulation des liens de causalité entre observation statistique et LGV. Les interactions entre différents facteurs sont complexes et nombreuses.

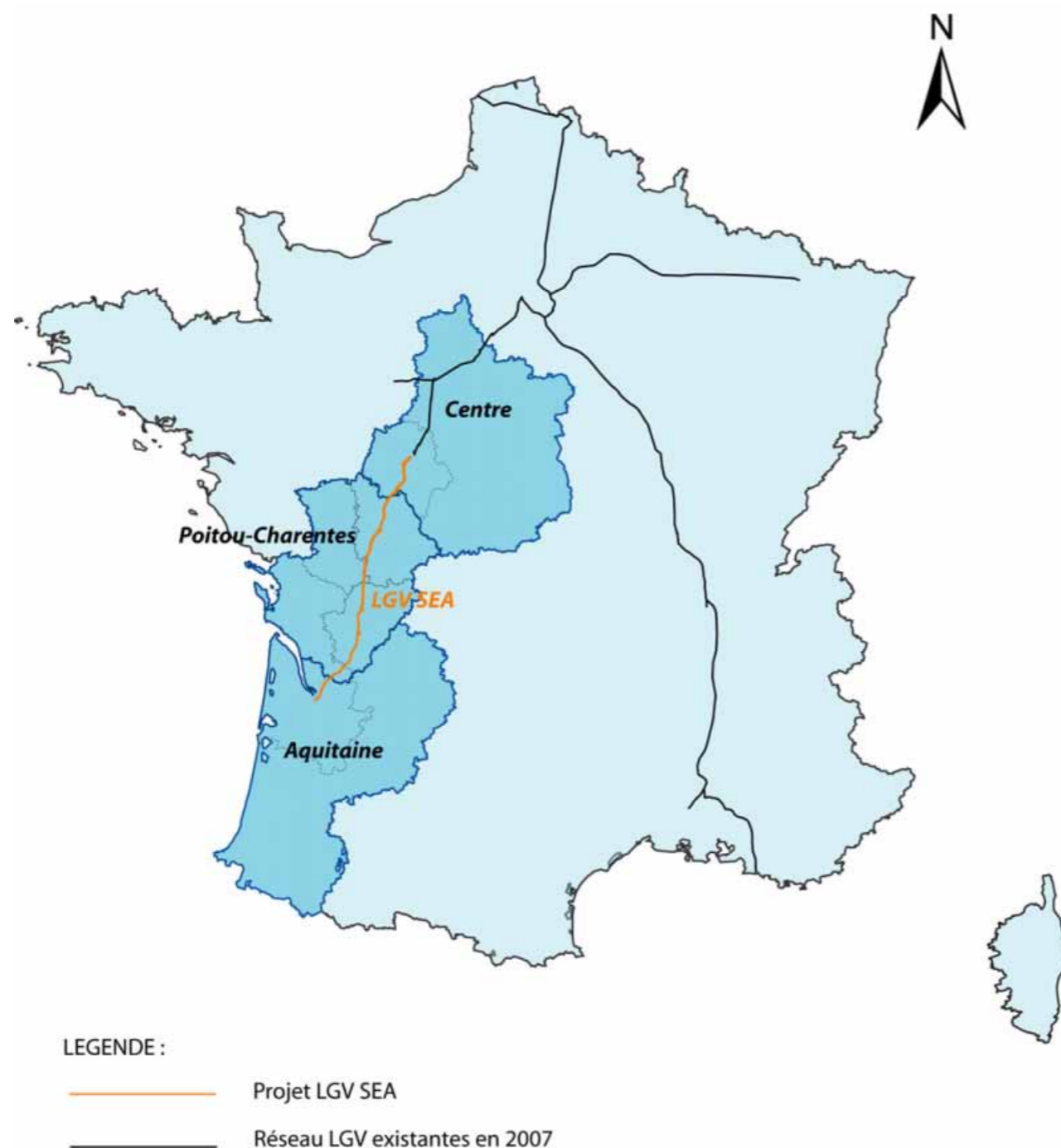


**6.1.1.2 Les échelles de l'observation**

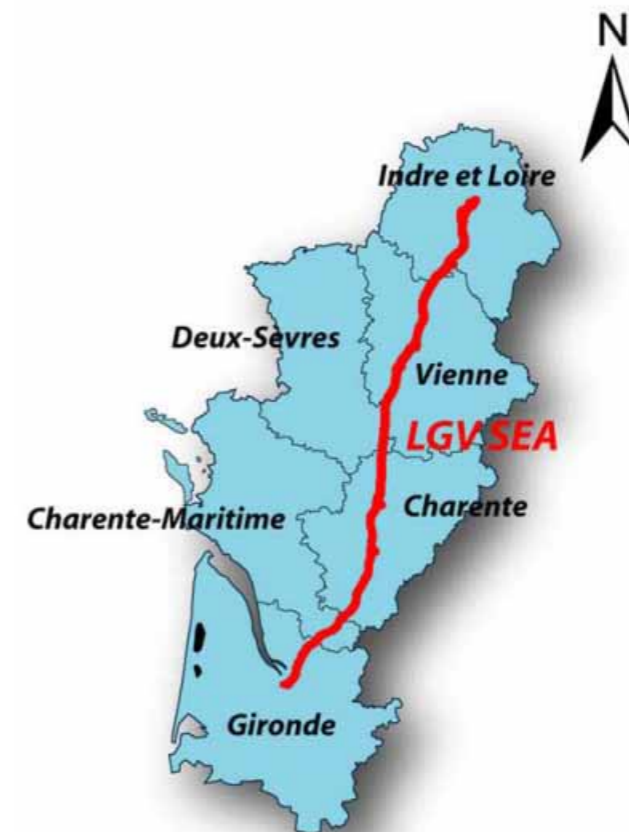
Les effets de la LGV SEA varient selon les thèmes d'observation et les territoires concernés. Il convient de fixer un cadre de référence le plus cohérent possible où les principaux effets seront susceptibles d'être observés et mesurés.

Le périmètre de l'observatoire est ainsi fixé aux trois régions influencées par le projet : la région Centre, la région Poitou-Charentes et la région Aquitaine. L'observation de certains effets pourra toutefois être étendue ponctuellement aux régions Ile-de-France et Midi-Pyrénées.

■ Régions couvertes par l'observatoire et réseau LGV existant fin 2007 (Source : RFF)



■ Départements couverts par l'observatoire (Source : RFF)



**6.1.1.3 La durée de l'observation**

L'observation des territoires n'a de sens que si elle se déroule sur un temps relativement long. Elle s'appuie sur une reconstitution rétrospective des tendances du territoire de manière historique afin de mieux appréhender les tendances à venir et de pouvoir plus facilement identifier les effets imputables à la LGV SEA.

Compte tenu des délais de mises en service respectives des projets de LGV SEA Angoulême-Bordeaux (en 2013) et Tours-Angoulême (en 2016), une observation sur une période totale de 30 ans apparaît envisageable.

Elle doit également prendre en compte les échéances passées et à venir de mise en service d'infrastructures susceptibles d'influencer la LGV SEA : LGV Atlantique en 1990, LGV Est-Européenne en juin 2007, et branche est de la LGV Rhin-Rhône par exemple.

L'observation du territoire commence préalablement à la réalisation de l'infrastructure et se poursuit pendant la période de chantier et après sa mise en service. Il s'agit ainsi de comparer l'évolution du territoire entre un "avant" et un "après" l'infrastructure réalisée. Compte tenu de la mise en service en deux temps du programme de la LGV SEA (Angoulême-Bordeaux en 2013 et Tours-Angoulême en 2016), le rôle de l'observatoire sera également de déceler d'éventuelles ruptures ou accélérations entre celles-ci.

#### 6.1.1.4 Les thématiques considérées

Différentes thématiques ont été envisagées afin de définir les indicateurs de l'observatoire :

- les politiques publiques ;
- la répartition spatiale des populations et des emplois ;
- les activités et pratiques touristiques ;
- la stratégie des entreprises et des activités.

Sur la base de ces thématiques, des catégories d'effets ont été définies de manière pragmatique afin de constituer les indicateurs dans les domaines suivants :

- transports et mobilité ;
- développement économique et emplois ;
- tourisme ;
- foncier et immobilier.

#### ■ Transports et mobilité (Source : JB Nadeau)



La batterie d'indicateurs serait établie et régulièrement actualisée afin de mettre en place le suivi du territoire influencé par la LGV. Des enquêtes ponctuelles peuvent venir compléter le dispositif. La première phase d'observation, qualifiée ici de test à blanc, s'est attachée à l'observation de ces quatre types d'effet au moyen de vingt neuf indicateurs.

Pour quelques-uns des effets observés, des pistes de réflexions ont été soulevées pour les prochaines phases d'observation. Il s'agira alors de réviser certains indicateurs, en les développant davantage ou en les supprimant.

#### 6.1.2 Thèmes d'observation

Les quatre thèmes d'observation proposés résultent notamment de l'expérience des observatoires autoroutiers et de quelques tests engagés sur des projets de LGV. Ces thèmes sont les suivants :

- les politiques publiques ;
- la répartition spatiale des populations et des emplois ;
- les activités et pratiques touristiques ;
- la stratégie des entreprises et des activités.

Parfois précisés en sous thème, ils permettent de décliner les effets attendus de la LGV, de définir différents critères d'observation et de présenter les indicateurs mis en place.

Chaque indicateur est développé sous forme d'une fiche permettant de préciser :

- ses objectifs ;
- ses composantes ;
- son périmètre d'observation ;
- la périodicité des données ;
- les fournisseurs de données ;
- la source et le mode de recueil statistique.



### 6.1.2.1 Les politiques publiques

L'évaluation de l'impact de la LGV sur les politiques publiques constitue un objectif important de l'observatoire, notamment pour envisager les mesures d'accompagnement.

Les politiques de mobilité sont particulièrement suivies afin de prendre la mesure de l'importance des modifications engendrées par la LGV en termes de partage modal (attractivité renouvelée du mode ferroviaire), de renforcement des services ferroviaires ou d'accessibilité et d'évolution des flux voyageurs et fret.

L'organisation urbaine est également considérée afin de déterminer les effets de la LGV sur celle-ci. Le développement des activités et la structuration territoriale sont envisagés mais ne se traduisent pas par des indicateurs en raison de difficultés à quantifier l'information.

#### a) Transport et intermodalité

Les effets attendus en termes de transport et d'intermodalité sont notamment une croissance des services TER, un renforcement des conditions de l'intermodalité et un développement de l'offre de transport de marchandises.

Les indicateurs proposés doivent permettre de cerner les effets de la LGV dans ces domaines. Chaque indicateur choisi répond à une ou plusieurs questions.

*La LGV aura-t-elle un impact sur les autres services ferroviaires de voyageurs ?*

Les indicateurs retenus pour l'évaluation des effets de la LGV SEA sur le fonctionnement des systèmes de transport ont été choisis en fonction de leur disponibilité et de leur pertinence. Ce sont :

- le nombre de voyageurs x km TER par an et par région ;
- le nombre de voyageurs x km TGV, GL par an et de région à région.

#### ■ Effets de la LGV sur les transports ferroviaires de voyageurs (Source : RFF)



*La LGV modifiera-t-elle la part modale du transport aérien ?*

La LGV est en mesure de concurrencer le transport aérien, en particulier sur certains trajets au départ ou à destination de Bordeaux. Les effets de la LGV sont appréhendés à travers deux indicateurs :

- le trafic de passagers par aéroport ;
- le nombre de passagers par origines / destinations principales.

#### ■ Effets de la LGV sur les transports aériens de voyageurs (Source : RFF)



*La LGV aura-t-elle un impact sur le trafic routier ?*

Les liaisons routières seront concurrencées par la LGV, notamment pour les trajets où l'offre aérienne est inexistante tels Angoulême / Paris, Poitiers / Paris, Angoulême / Poitiers ou encore Poitiers / Bordeaux.

#### ■ Effets de la LGV sur les transports routiers de voyageurs (Source : RFF)



Sur les liaisons longue distance comme Toulouse / Paris, ou sur les relations à courte distance où le TER peut gagner des parts modales, le mode de transport routier peut perdre des parts de marché au profit du transport ferroviaire. Par ailleurs, une intermodalité entre les modes routier et ferroviaire sera renforcée par la mise en service de la LGV SEA, essentiellement au travers des parcours d'accès aux gares.

Tout comme l'aérien, le mode routier sera principalement affecté par la réalisation du projet de la LGV SEA Tours-Angoulême. L'indicateur retenu est le suivant :

- trafic routier de véhicules légers sur l'A10, la N10, l'A83, l'A837, l'A62 et l'A89.

■ Routes et autoroutes concernées par l'observatoire (Source : RFF)



La LGV aura-t-elle un impact sur le coût des modes de transport en concurrence ?

La fréquentation de l'ensemble des trois modes en concurrence (ferroviaire, routier et aérien) est largement tributaire des coûts liés à leur usage. Le suivi de l'évolution de ces coûts constitue une donnée de cadrage renseignant sur les stratégies menées par les transporteurs pour limiter le report modal. L'indicateur retenu est le suivant :

- coût par mode (en Euro par passager / km).

La capacité de trafic libérée sur la ligne classique profitera-t-elle au développement du fret ?

Les reports de trafic de marchandises de la route vers le rail résultent de la libération de capacités et de la mise en place de services ferroviaires frets performants. L'indicateur retenu est le suivant :

- tonnes de marchandises transportées par an et par région par le mode ferroviaire.

De quelle façon évoluera le volume de marchandises transportées par la route ?

Une meilleure attractivité des services de fret ferroviaire pourrait être en mesure de concurrencer la route et de diminuer la croissance du volume de marchandises transportées par la route. L'indicateur retenu est le suivant :

- tonnes de marchandises transportées par an et par région par le mode routier.

b) Organisation urbaine et investissement

L'effet attendu en termes d'organisation urbaine est un renforcement du dynamisme urbain. Il s'agit ainsi de savoir si la LGV génère des effets sur l'organisation et l'aménagement de l'espace ainsi que des modifications sur les documents de planification urbaine. L'indicateur retenu pour évaluer ce dynamisme est le suivant :

- état d'avancement des documents d'urbanisme.

c) Développement des activités et structuration territoriale

Les effets attendus en la matière sont le développement des activités commerciales, de service, de recherche, des activités logistiques et touristiques ainsi que des efforts nouveaux en matière d'organisation du territoire.

Des difficultés de quantification pour mesurer ces effets possibles ne permettent pas l'établissement d'indicateurs probants dans ce domaine.

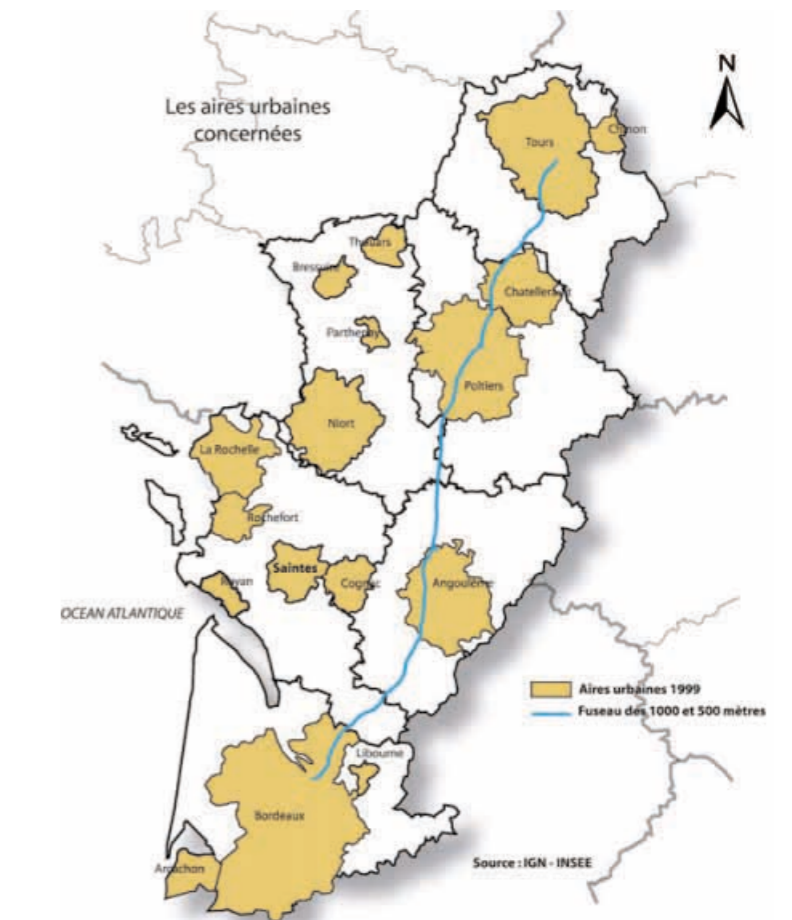
6.1.2.2 La répartition spatiale des populations et des emplois

La LGV peut modifier l'attractivité des territoires qu'elle dessert. Elle entraîne ainsi des mutations dans les migrations quotidiennes ou définitives, le développement urbain et les activités.

Ces mutations peuvent être d'autant plus fortes qu'elles sont associées à des mesures d'accompagnement mises en œuvre par les décideurs sur les territoires concernés.

Les indicateurs présentés ont pour objectif de cerner les évolutions en matière de migration, de logement et d'emploi puis de déterminer le rôle joué par la LGV dans ces évolutions. Plusieurs de ces indicateurs sont observés à l'échelle des aires urbaines concernées par le projet.

■ Les aires urbaines concernées (Source : RFF)





**a) Mobilités domicile - travail, moyenne et longue distance**

L'effet pressenti de la LGV est une augmentation de la mobilité quotidienne domicile - travail sur des moyennes et longues distances ainsi qu'un accroissement de la mobilité au niveau local.

*La LGV SEA accentuera-t-elle les mobilités domicile / travail longue et moyenne distance ?*

Le nombre de déplacements devrait augmenter, à la fois sur les origines/destinations liées à Paris (liaisons radiales) et entre les principales agglomérations desservies.

*La LGV SEA est-elle un catalyseur de mobilité ?*

Les effets de la LGV sur l'attractivité et sur la mobilité se manifestent parfois par une augmentation des trajets de courte distance. Le nombre de déplacements, rapportés à l'offre et à la population d'un lieu, peut nous renseigner sur l'évolution des voyages à courte distance. Deux indicateurs sont retenus pour répondre à ces questions :

- les flux de déplacements domicile - travail (nombre de "navetteurs") ;
- le nombre de voyageurs en transport collectif urbain.

**b) Evolution du parc de logements**

L'effet pressenti de la LGV est une élévation quantitative du niveau moyen des logements à la fois dans les villes directement desservies mais aussi dans les villes connectées par des services TER performants.

*L'arrivée de la LGV concourt-elle à une augmentation du nombre de logements sur les aires urbaines desservies ?*

*L'arrivée de la LGV est-elle un facteur de développement des villes reliées au réseau LGV par le réseau TER ?*

La demande de logements (résidences principales ou secondaires), peut connaître de nettes évolutions en lien avec la LGV, que ce soit avant ou après sa mise en service.

*L'arrivée d'une LGV rime-t-elle forcément avec augmentation du prix de l'immobilier ?*

Dans un contexte de hausse générale du prix de l'immobilier, il est intéressant de suivre les évolutions sur plusieurs années afin de déceler une modification de tendance en lien avec la LGV. Les indicateurs proposés sont les suivants :

- l'évolution du nombre de logements ;
- l'évolution du prix de l'immobilier.

**c) Migrations "définitives"**

L'effet attendu de la LGV consiste en des migrations de personnes choisissant soit de quitter Paris pour la province, soit une métropole régionale pour une ville moyenne bien desservie. Il s'agit ainsi de mesurer en quoi la LGV peut être un facteur d'attractivité à travers l'observation de :

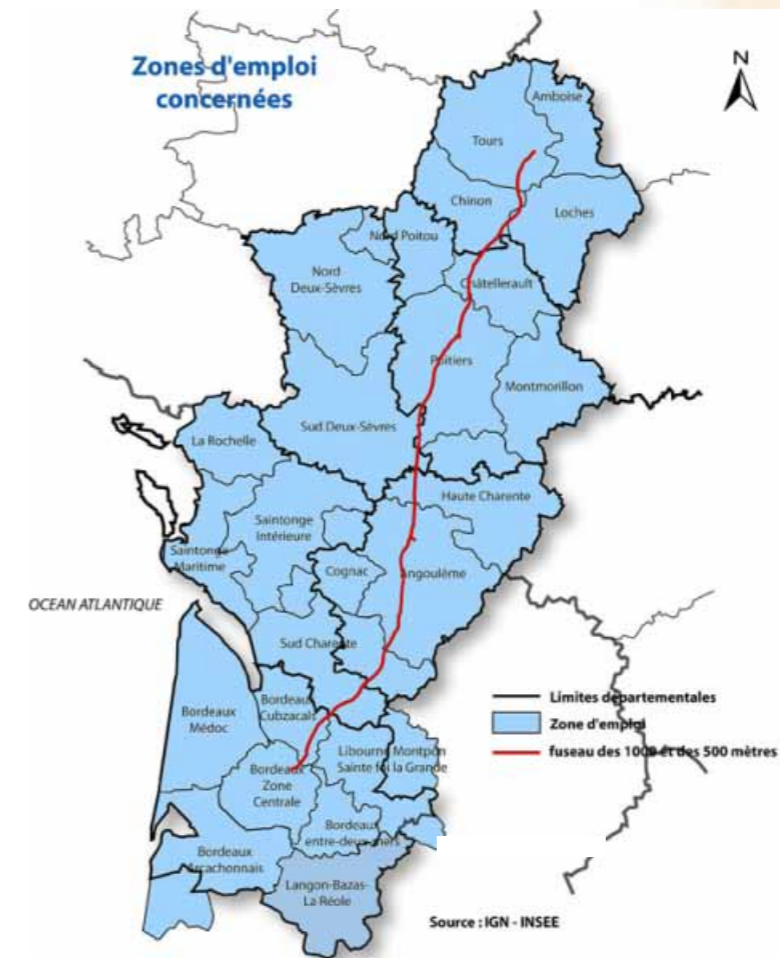
- l'évolution du solde migratoire.

**d) Développement des emplois tertiaires supérieurs**

L'effet attendu de la LGV est la création de nouveaux emplois, notamment dans le secteur tertiaire supérieur, ainsi qu'une baisse possible du taux de chômage. La question est de savoir si la LGV constitue un facteur de compétitivité et un avantage concurrentiel susceptibles d'appuyer l'émergence d'activités nouvelles et de soutenir la croissance de l'emploi. Les indicateurs retenus sont les suivants :

- estimation du nombre d'emplois, salariés et non salariés dans le champ ICS<sup>(1)</sup> ;
- évolution du taux de chômage, au sens du Bureau international du travail (BIT).

■ Les zones d'emploi concernées (Source : RFF)



**Note**

<sup>1)</sup> **Champ ICS :** ensemble des secteurs marchands de l'industrie, de la construction et des services





**6.1.2.4 La stratégie des entreprises et des activités**

Les gains de temps et l'attractivité renouvelée des territoires engendrés par la LGV sont susceptibles d'influer sur les stratégies d'entreprises, sur l'implantation des activités mais aussi sur la mobilité des étudiants.

Les indicateurs s'efforcent de mesurer les effets de la LGV en la matière en considérant la création d'activités tertiaires supérieures, les implantations de sièges ou d'agences d'entreprises et le développement de l'immobilier d'affaires.

Des évolutions de l'organisation des entreprises et des déplacements professionnels sont suscitées par la LGV, mais la mesure de ces phénomènes n'apparaît guère possible par des indicateurs.

**a) Créations d'activités supérieures**

Les effets pressentis de la LGV sont la création d'activités, d'emplois et de services aux entreprises grâce aux gains de temps et au renouvellement d'image induit par le projet. Les questions qui se posent et auxquelles les indicateurs viendront apporter des éléments de réponse sont les suivantes :

*La LGV constitue-t-elle un élément attractif permettant le développement d'emplois relatifs à des activités tertiaires à haute valeur ajoutée ?*

*Existe-t-il une sensibilité ferroviaire de la part des étudiants ?*

*La LGV permet-elle de conforter les activités de recherche et d'en attirer de nouvelles ?*

Les indicateurs proposés pour y répondre sont les suivants :

- estimation du nombre d'emplois salariés dans le champ ECA (Etudes, Conseil, Assistance) ;
- évolution du nombre d'étudiants ;
- répartition régionale des effectifs de recherche et développement rémunérés des administrations et des entreprises ;
- évolution de la dépense intérieure de recherche et développement (DIRD).

■ Université de La Rochelle (Source : JB Nadeau)



■ Effet du projet sur l'activité économique (Source : RFF)



**b) Implantations de sièges, agences, délégations**

La LGV peut avoir des effets dans le domaine des catégories d'emplois et du statut hiérarchique des implantations. Il convient ainsi de savoir si elle permet un renouvellement du tissu productif dans le sens d'une plus grande qualité et de fonctions de commandement accrues. L'indicateur retenu pour mesurer ce phénomène est le suivant :

- création d'établissements, dans le champ ICS.

**c) Développement de l'immobilier**

La LGV peut avoir pour effet un accroissement de l'offre de locaux destinés aux activités tertiaires supérieures comme cela a été constaté au Mans, à Lille ou à Lyon. L'indicateur retenu pour mesurer ce phénomène est le suivant :

- créations de m<sup>2</sup> de bureaux dans le secteur tertiaire.

**d) Evolution de l'organisation externe des entreprises et des pratiques des déplacements professionnels**

Des évolutions de l'organisation des entreprises et des déplacements professionnels sont engendrées par la LGV : agrandissement des aires de prospection, de maintenance ou de recrutement, augmentation des échanges entre sites d'une même entreprise ou avec des partenaires, etc.

Toutefois, la nature privée et parfois confidentielle de ces phénomènes ne permet guère de les mesurer par le biais d'indicateurs.

■ Les thèmes d'observation et leurs indicateurs (Source : DRE Poitou-Charentes et RFF)

Thème	Sous - thème	Effets attendus	Indicateur	
<b>Contexte</b>		Augmentation du PIB	1	Suivi PIB régional
			2	Nombre de voyageurs - km TER par an et par région
<b>Les politiques publiques</b>	Transport et intermodalité	Augmentation du nombre de TER et renforcement des conditions de l'intermodalité ferrée Renforcement des conditions de l'intermodalité Renforcement de l'offre de transport de marchandises	3	Nombre de voyageurs - km TGV, GL par an et de région à région
			4	Trafic de passagers par aéroport
			5	Nombre de passagers par origines / destinations principales
			6	Trafic routier véhicules légers sur l'A10, la N10, l'83, l'837, l'A62 et l'89
			7	Indicateur de coût par mode
			8	Tonnes transportées par an et par région - fret ferroviaire
			9	Tonnes transportées par an et par région - fret routier
			10	Etat d'avancement des documents d'urbanisme
			Organisation urbaine et investissement	Renforcement du dynamisme urbain
	Développement des activités	Développement des activités commerciales, de service, de recherche, des activités logistiques et touristiques		Aucun indicateur n'est retenu en raison de la difficulté à le quantifier
Structuration territoriale	Effort nouveau d'organisation		Aucun indicateur n'est retenu en raison de la difficulté à le quantifier	
<b>Répartition spatiale des populations et des emplois</b>	Mobilités domicile-travail, moyenne et longue distances	Augmentation de la mobilité quotidienne	11	Flux de déplacements domicile - travail (nombre de "navetteurs")
	Evolution du parc de logements	Elévation du niveau moyen des logements	12	Nombre de voyageurs en transport collectif urbain
	Migrations "définitives"	Migrations de cadres choisissant de s'installer en province depuis Paris	13	Evolution du nombre de logements
	Développement des emplois tertiaires supérieurs	Créations de nouveaux emplois, plutôt dans le tertiaire supérieur	14	Evolution du prix de l'immobilier
			15	Evolution du solde migratoire
			16	Estimation du nombre d'emplois, salariés et non salariés dans le champ ICS
<b>Activités et pratiques touristiques</b>	Evolution de la fréquentation touristique	Augmentation de la fréquentation touristique	17	Evolution du taux de chômage, au sens du BIT
			18	Nombre de nuitées en hôtellerie
			19	Nombre de nuitées en hôtellerie de plein air
			20	Durée moyenne de séjour
			21	Fréquentation des principaux sites touristiques
	22	Provenance des touristes français et étrangers		
Développement des produits et services	Augmentation et recensement de l'offre de courts et moyens séjours Augmentation du nombre de tour opérateurs intervenant sur les régions Aquitaine, Poitou-Charente et Centre		Aucun indicateur n'est retenu, l'information ne pouvant être recueillie que par des enquêtes.	
Résidences secondaires	Augmentation de la fréquence des séjours en résidences secondaires	23	Nombre de résidences secondaires	
<b>Stratégie des entreprises et des activités</b>	Créations d'activités supérieures	Créations d'activités, d'emplois, de services aux entreprises	24	Estimation du nombre d'emplois salariés dans le champ ECA (Etudes, Conseil, Assistance)
			25	Evolution du nombre d'étudiants
			26	Répartition régionale des effectifs de R&D rémunérés des administrations et des entreprises
			27	Évolution de la dépense intérieure de recherche et développement (DIRD)
	Implantations de sièges, agences, délégations	Catégorie d'emplois et statut hiérarchique des implantations	28	Création d'établissements, dans le champ ICS
	Développement de l'immobilier	Création d'une offre de bureaux et de locaux pour les activités de tertiaire supérieur	29	Créations de m <sup>2</sup> de bureaux dans le secteur tertiaire
	Evolution de l'organisation externe des entreprises	Agrandissement des aires de prospection, des aires de maintenance des services et des technologies et des aires de recrutement		Indicateurs non retenus en raison des difficultés de la collecte de l'information
Pratiques des déplacements professionnels	Augmentation du nombre des échanges entre sites, avec le siège, avec des partenaires			



### 6.1.3 Présentation de quelques résultats du test à blanc

Les indicateurs de l'observatoire sont qualifiés une première fois afin d'en tester la fiabilité, et de dresser une image liminaire du territoire antérieure à la mise en service du projet.

Ces indicateurs sont regroupés par grandes catégories d'effets constituant le cadre de l'observation :

- transports et mobilité ;
- développement économique et emploi ;
- tourisme ;
- foncier et immobilier.

Quelques résultats de ce test à blanc sont présentés ci-dessous à titre d'exemple.

#### 6.1.3.1 Indicateurs relatifs aux transports et à la mobilité

La mise en service de la LGV SEA va susciter un développement de l'offre TGV du fait de la réduction des temps de parcours. Suivant le scénario retenu, les prévisions de trafic à la mise en service de l'ensemble de la LGV sont comprises entre 19,3 millions et 20,5 millions de voyageurs.

L'observation des effets sur les transports et la mobilité s'appuie sur l'organisation future des systèmes de transport consécutive à la mise en service de la LGV SEA. Elle est décomposée comme suit :

- le trafic grandes lignes ;
- le TER, y compris pour les parcours de pré- et de post-acheminement au réseau LGV ;
- les modes concurrents parmi lesquels l'aérien et le routier ;
- les moyens d'accès au TGV (modes complémentaires). L'offre de ces différents moyens d'accès est déterminée par les infrastructures (voies routières, parkings, TCSP...) et par les services (temps de parcours, fréquences, coûts divers...);
- le trafic de marchandises, ferroviaire et routier.

#### Le trafic TER

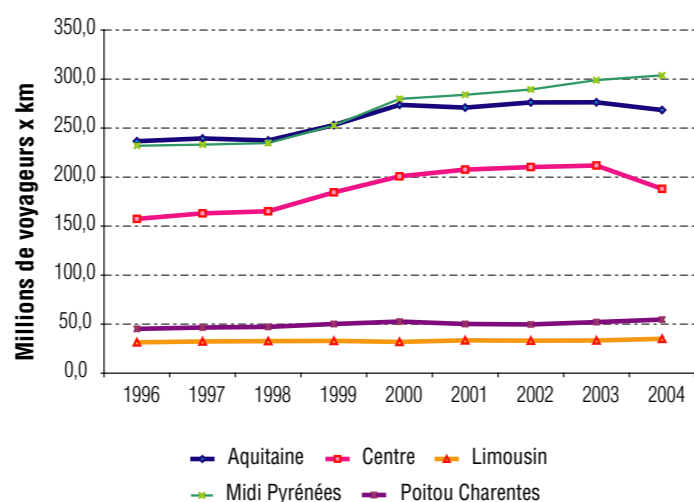
La mise en service de la LGV aura pour conséquence de libérer des capacités sur la ligne classique existante. Une densification de l'offre en Trains Express Régionaux et une augmentation de leur fréquentation sont envisageables.

Les TER facilitent l'accès à la grande vitesse depuis une grande partie du territoire régional. Cette fonction représente en moyenne le tiers des trafics régionaux. Les usagers les plus nombreux empruntent ce mode pour des déplacements intra-régionaux, notamment pour des trajets domicile - travail et domicile - étude.

L'indicateur relatif aux échanges intra régionaux renseignera sur l'évolution des trafics TER. Ces informations seront rapportées aux données relatives à l'offre, fournies par les différents Conseils Régionaux.

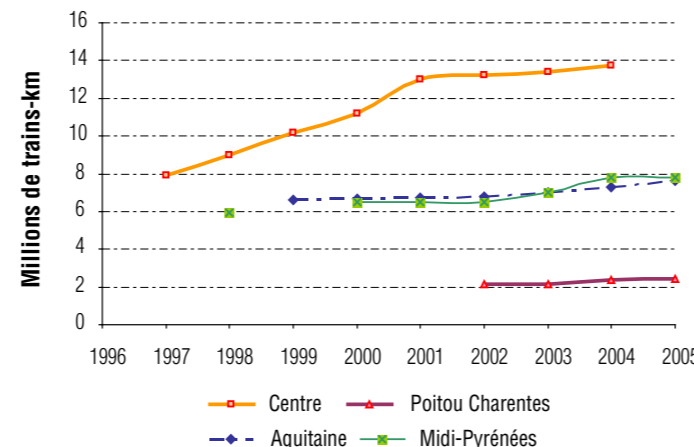
Evolution du trafic TER, intra régional, de 1996 à 2004

(Source : SNCF et Conseils Régionaux)



Evolution de l'offre TER, 1997 à 2005

(Source : SNCF et Conseils Régionaux)



#### Le trafic aérien

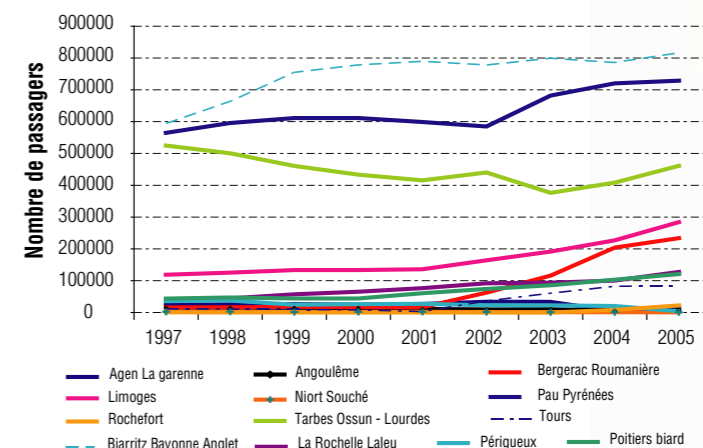
Un suivi de l'évolution du trafic et de l'offre du transport aérien est effectué. Le transport aérien connaîtra des complémentarités et concurrences avec la LGV SEA. La concurrence entre les modes de transport sur les distances inférieures à 1000 kilomètres concerne en effet le TGV, l'avion et la voiture particulière. Des complémentarités existent en revanche pour les pré- et post-acheminements par TGV vers les vols long-courriers. Les aéroports de Bordeaux et dans une moindre mesure de Toulouse, Tarbes, Biarritz et Pau, qui disposent de relations directes et quotidiennes vers Paris, sont concernés par la concurrence.

La zone d'observation est constituée d'une douzaine d'aéroports, situés dans une aire géographique comprise entre Tours, Bordeaux, Toulouse et la frontière espagnole. 13 sites aéroportuaires y sont implantés, dont deux aéroports majeurs et trois aéroports secondaires.

Respectivement 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> sur le plan national au niveau des trafics de passagers, les aéroports de Toulouse et Bordeaux se distinguent des autres aéroports par leurs tailles, et leurs infrastructures.

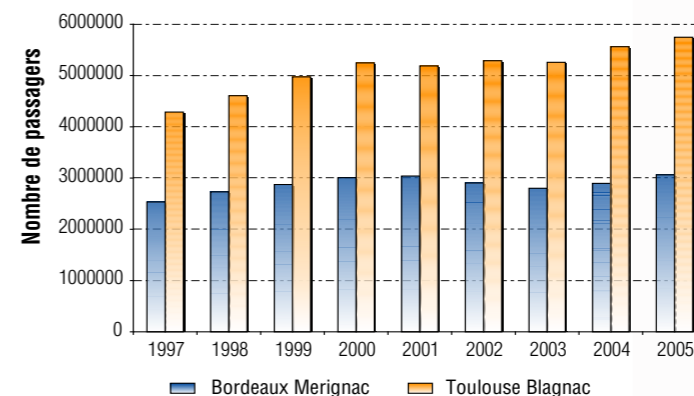
Evolution du trafic passagers pour les aéroports de l'aire d'étude hormis Toulouse et Bordeaux - 1996 - 2005

(Source : DGAC)



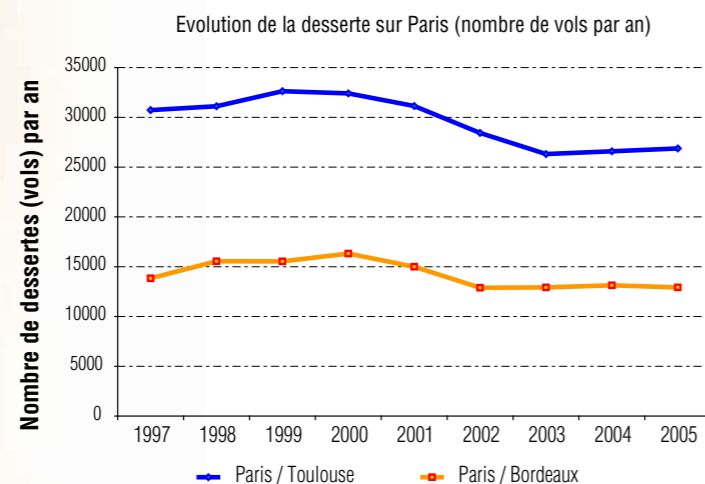
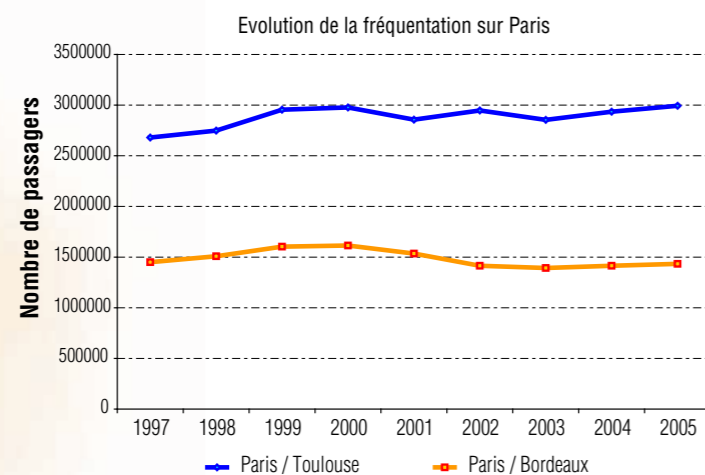
Evolution du trafic passagers des aéroports de Toulouse et Bordeaux 1996 - 2005

(Source : DGAC)



L'évolution des liaisons aériennes vers Paris, en concurrence directe avec la LGV SEA, devrait être examinée de près par l'observatoire. Ces liaisons constituent actuellement l'activité principale des aéroports de Bordeaux et Toulouse (respectivement 47% et 52% du total de leurs passagers en 2005).

Evolution du nombre de passagers et de dessertes par an, vers Paris des aéroports de Bordeaux et Toulouse - 1997 - 2005 (Source : DGAC)



6.1.3.2 Indicateurs relatifs au développement économique et à l'emploi

Les effets du projet sont envisagés selon les catégories suivantes :

- démographie de la zone ;
- évolution des migrations alternantes ;
- développement économique et emploi (création d'établissements, emploi salarié, salariés du champ Etudes, Conseil et Assistance (ECA), nombre de m<sup>2</sup> de bureau) ;
- étudiants et recherche (sensibilité des étudiants à la desserte ferroviaire, effets sur la recherche).

Les déplacements domicile - travail

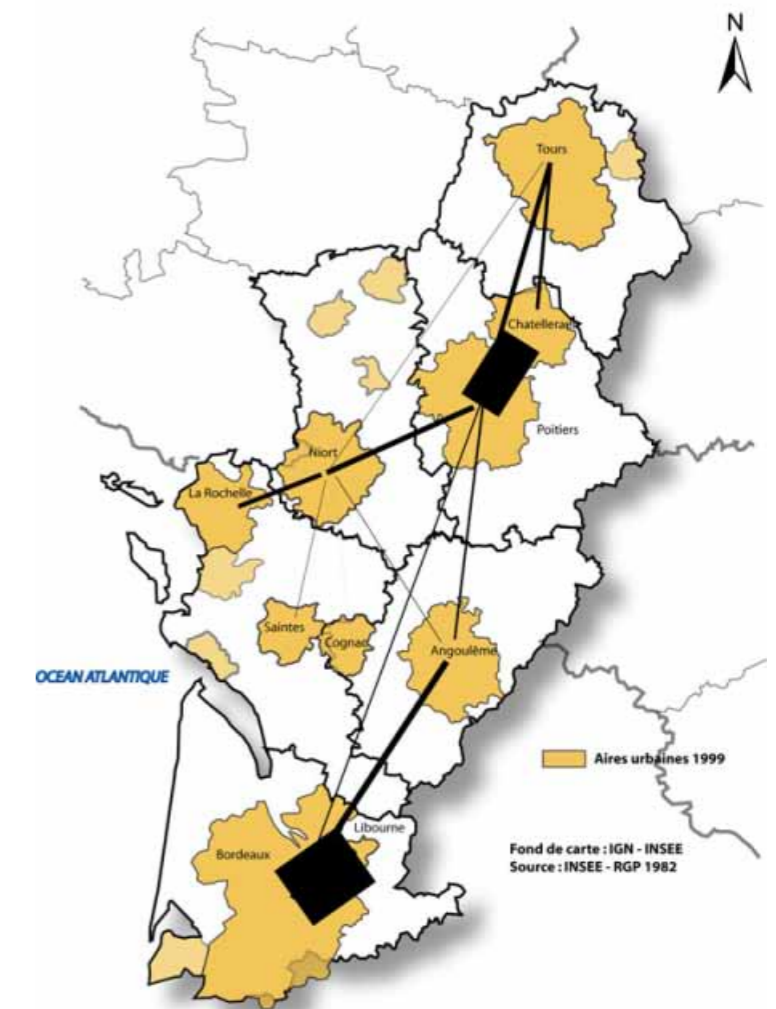
Outre des effets sur des migrations définitives à travers une attractivité renforcée du territoire, la LGV aura également des impacts sur les flux domicile - travail. Le nombre de déplacements devrait augmenter, à la fois sur les origines / destinations liées à Paris (liaisons radiales) et entre les principales agglomérations desservies. L'indicateur retenu permet ainsi de connaître le nombre d'actifs qui exercent quotidiennement des déplacements entre les aires urbaines sélectionnées.

L'analyse des flux domicile - travail sur la période 1982 - 1999 fait apparaître les tendances suivantes :

- une intensification du nombre de navetteurs sur les relations Poitiers / Niort / La Rochelle, avec un doublement entre 1990 et 1999, correspondant à la mise place du service TGV ;
- des flux importants d'actifs effectuant des trajets quotidiens entre Châtelleraut et Poitiers ainsi qu'entre Bordeaux et Libourne.

La mise en service de la LGV SEA, permettra probablement une intensification des relations entre Angoulême et Bordeaux d'une part et entre Poitiers et Angoulême d'autre part.

Flux domicile - travail tous modes 1999 (Source : INSEE)



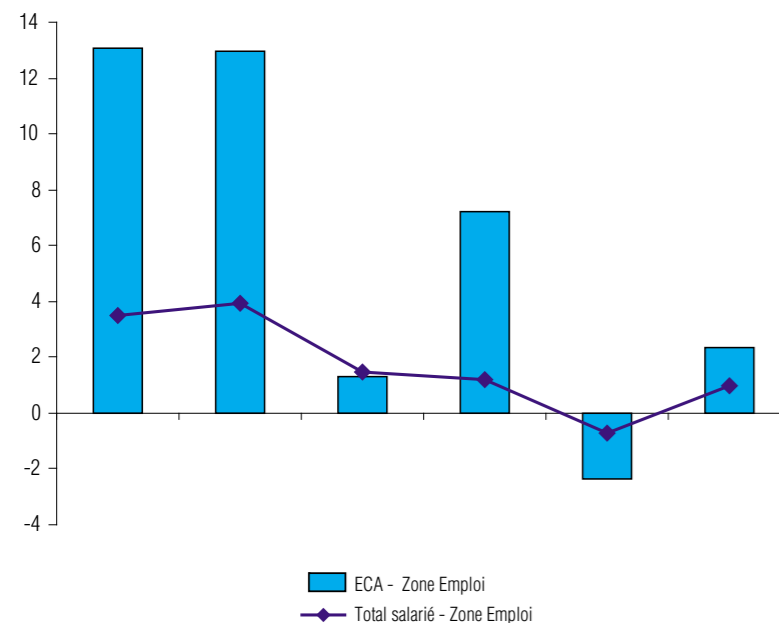


**Les salariés du secteur Etudes, Conseil et Assistance**

La LGV peut avoir pour effet le développement d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée. La comparaison de la progression des effectifs ECA (Etudes, Conseil et Assistance) avec la croissance globale des effectifs salariés pourra préciser le niveau de ces effets pressentis.

Ces observations sont réalisées dans les zones d'emplois bénéficiant d'un arrêt TGV : Tours, Châtelleraut, Poitiers, Niort, La Rochelle, Angoulême, Libourne, Bordeaux et Arcachon.

■ Evolution de la croissance comparée des effectifs salariés globaux et de celle du groupe ECA. Bordeaux - 1999 - 2004 (Source : INSEE)



**6.1.3.3 Indicateurs relatifs au tourisme**

Les effets de la LGV SEA sur le tourisme sont déclinés en six catégories :

- impacts sur le tourisme d'affaires ;
- fréquentation hôtelière, par Zones d'Etudes des Phénomènes Touristiques (ZEPT) et département ;
- fréquentation en hôtellerie de plein air, par ZEPT et département ;
- évolution du nombre de résidences secondaires ;
- fréquentation des principaux sites touristiques ;
- origine géographique des touristes.

**Le tourisme d'affaires**

Le tourisme d'affaires constitue un champ d'activité où les effets de la LGV sont perçus comme potentiellement importants. Bien que des données fiables ne soient pas disponibles sur l'évolution du nombre de congrès, il est possible d'évaluer le nombre de nuitées d'affaires au niveau départemental. La Gironde domine largement l'aire d'étude avec plus de 1,5 million de nuitées en 2005. Les départements des Deux-Sèvres et de la Charente arrivent en dernier, même s'ils présentent le plus fort taux de nuitées d'affaires du périmètre d'observation en parts relatives.

■ Littoral atlantique, chantier de l'Hermione, Futuroscope (Source : JB Nadeau)



■ Part des nuitées d'affaires / nuitées totales hôtels (Source : INSEE)

Unité : %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Evol.
<b>Charente</b>	58.6	58.1	58.7	58.8	59.3	59.8	+1.2 pt
<b>Charente-Maritime</b>	29.9	28.4	29.7	32.3	31.8	33.1	+ 3.2 pt
<b>Deux-Sèvres</b>	62.8	61.3	64.0	64.5	63.6	63.4	+ 0.6 pt
<b>Vienne</b>	38.2	43.9	46.5	50.3	49.8	50.8	+ 12.6 pt
<b>Indre-et-Loire</b>	50.1	50.2	51.3	53.3	52.3	55.5	+ 5.4 pt
<b>Gironde</b>	42.3	40.6	41.9	44.5	42.7	44.0	+ 1.7 pt

Source : enquête de fréquentation, INSEE.

**L'origine géographique des touristes étrangers**

Les trois régions connaissent des structures de clientèle étrangère relativement homogènes. Présents dans la totalité des six départements observés, les ressortissants du Royaume-Uni arrivent en tête de la fréquentation hôtelière. Les néerlandais constituent la première clientèle étrangère en hôtellerie de plein air.

La clientèle espagnole est davantage présente en Aquitaine, avec un total d'environ 310 000 nuitées en 2004. Le nombre de touristes espagnols s'amenuise à mesure de l'éloignement de la frontière espagnole. La réalisation de la LGV SEA, rapprochera l'Espagne des régions françaises et constituera un facteur d'attractivité notable.

■ Provenance des touristes étrangers dans les trois régions de l'observatoire (Source : INSEE)

Etrangers Aquitaine						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Hôtellerie classée</b>						
Etrangers	919 956	796 424	782 616	710 754	710 048	745 898
Espagnols	112 213	174 523	163 501	177 092	188 630	197 774
<b>Hôtellerie de plein air</b>						
Etrangers	4 407 134	4 538 394	4 776 669	4 019 549	4 303 317	-
Espagnols	89 847	78 010	95 471	114 043	123 355	-
<b>Total étrangers</b>	<b>53 27 090</b>	<b>5 334 818</b>	<b>5 559 285</b>	<b>4 730 303</b>	<b>5 013 365</b>	-
<b>Dont espagnols</b>	202 060	252 533	258 972	291 135	311 985	-

Etrangers Poitou-Charentes						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Hôtellerie classée</b>						
Etrangers	271 696	286 116	262 182	202 967	209 929	187 720
Espagnols	139 247	138 203	125 499	114 387	111 385	112 734
<b>Hôtellerie de plein air</b>						
Etrangers	107 724	107 479	121 001	96 637	99 505	100 894
Espagnols	19 175	13 141	16 310	17 893	16 692	19 366
<b>Total étrangers</b>	<b>379 420</b>	<b>393 595</b>	<b>383 183</b>	<b>299 604</b>	<b>309 434</b>	<b>288 614</b>
<b>Dont espagnols</b>	158 422	151 344	141 809	132 280	128 077	132 100

Etrangers Centre						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Hôtellerie classée</b>						
Etrangers	-	-	-	1 574 315	1 369 654	1 480 560
Espagnols	-	-	-	73 907	73 168	85 558
<b>Hôtellerie de plein air</b>						
Etrangers	-	-	-	-	780 409	853 560
Espagnols	-	-	-	-	16 164	19 293
<b>Total étrangers</b>	-	-	-	-	<b>853 577</b>	<b>939 118</b>
<b>Dont espagnols</b>	-	-	-	-	89 332	104 851

**6.1.3.4 Indicateurs relatifs au foncier et à l'immobilier**

Trois catégories d'effets sont présentées :

- effets sur les prix de l'immobilier - appartement neuf ;
- effets sur les prix de l'immobilier - maison individuelle ;
- évolution du parc de logement.

Les évolutions du niveau des prix pour les appartements neufs sont déclinées et font apparaître les différentes dynamiques à l'échelle des départements ou des villes de l'aire d'influence de la LGV.

L'évolution des prix pour un appartement neuf à Bordeaux sur cinq ans est ici donnée à titre d'exemple des moyens mis en œuvre par l'observatoire.

L'augmentation de plus de 35 %, enregistrée en 2003, peut être due à la mise en service du tramway de Bordeaux, qui fut inauguré le 21 décembre 2003. A cette période, l'augmentation nationale est de l'ordre de 5 %, bien inférieure à celle de Bordeaux et du département de la Gironde.

■ Evolution du prix d'un appartement neuf à Bordeaux - 2001 - 2005

(Source : INSEE)

