

RESULTATS DE L'ENQUÊTE SUR L'ACCEPTATION DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE (LGV-BPL)

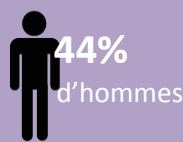
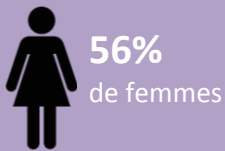
Entre les mois de **Novembre 2014 et Février 2015**, les étudiants du Master 2 BIOTERRE ont réalisé une enquête sur la LGV-BPL auprès des habitants de 8 communes le long du tracé. Cette enquête a été commanditée par Eiffage Rail Express (ERE) dans le cadre de l'observatoire socio-économique et environnemental de la LGV afin de suivre l'évolution de l'acceptation de l'infrastructure. Les résultats généraux de l'enquête sont livrés ici, mais il existe également 8 fiches communales.



I. Profil des enquêtés

Nous avons interrogé **436** personnes au cours de notre enquête soit environ **2%** de la population totale des 8 communes.

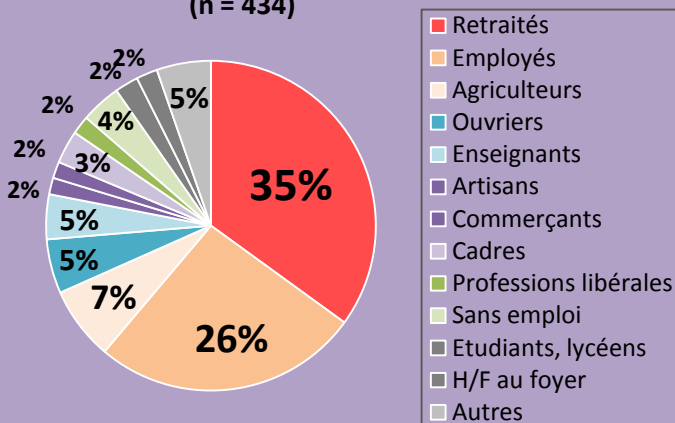
① Des enquêtés aux profils diversifiés...



La plupart des personnes interrogées (84%) ont entre 30 et 74 ans.

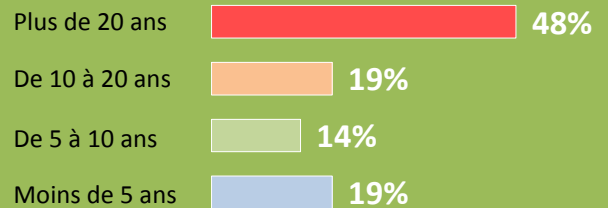
On trouve, de ce fait, une forte part de retraités (1/3) et d'actifs (52%) – ces derniers étant en majorité employés (1/4) et agriculteurs (7%) :

Situation professionnelle (n = 434)



② ...fortement ancrés dans leur territoire...

Plus des **2/3** des répondants résident dans leur commune depuis plus de 10 ans, et la moitié depuis plus de 20 ans :



82% sont aussi propriétaires de leur résidence.

Enfin, environ **1/3** des enquêtés (31%) ont choisi d'habiter leur commune pour des raisons liées au cadre de vie :

« *calme* » « *tranquillité* »
« *campagne* »

Et le paysage quotidien le plus apprécié, au total, est « le bocage » (20% des réponses).

③ ...mais se sentant « proches » de la LGV

Si seuls **1/4** des personnes interrogées ont réellement vue sur la LGV depuis leur résidence, ce sont **69%** des enquêtés qui la considèrent comme « proche » voire « très proche de leur résidence » :

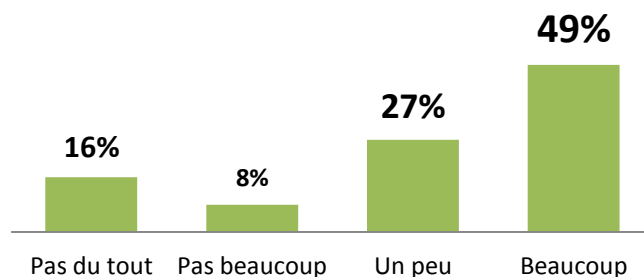
Selon vous, la LGV est : (n=434)



II. Degré d'acceptabilité de la LGV

La LGV constitue une transformation importante du paysage pour les habitants interrogés. Les **3/4** trouvent, ainsi, que « leur paysage quotidien a changé » depuis la construction de la ligne et près d'**1 répondant sur 2**, qu'il a même « beaucoup changé. »

Changement du paysage quotidien (n=431)



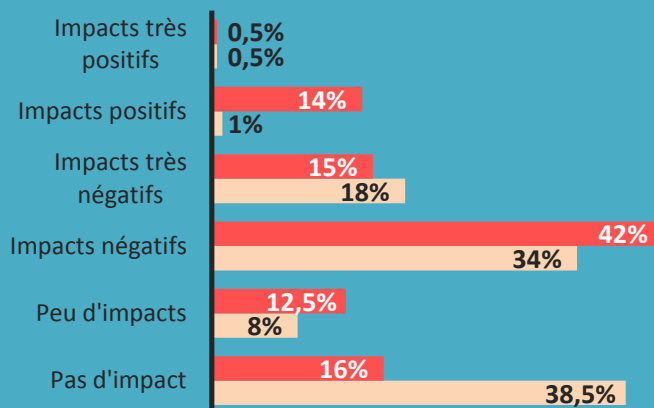
① Comment ces changements du paysage sont-ils perçus par les enquêtés ?

À l'évocation de la LGV, le premier mot venu à l'esprit des répondants est négatif, pour **53%** d'entre eux, et positif, pour **32%** :

« coûteux »
« bruyant » « rapidité »
« destruction »

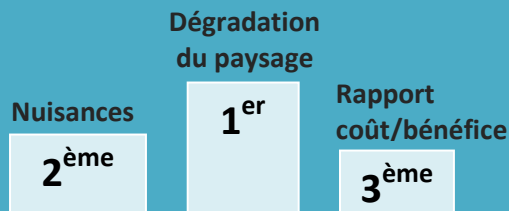
84% des enquêtés considèrent, en effet, que « la LGV a des impacts sur leur commune » et **61%** sur leur paysage quotidien. De plus, ils sont une majorité à trouver que ces impacts sont « négatifs », et même « très négatifs » sur la commune (**57%** au total) et sur le paysage quotidien (**52%** au total).

Impacts de la LGV sur la commune et le paysage quotidien



■ Impacts sur la commune (n=426)
■ Impacts sur le paysage quotidien (n=434)

Principaux aspects négatifs évoqués par les enquêtés



La **dégradation du paysage**, caractérisée, par exemple, par les ponts-routes et les ponts-rails est l'aspect négatif de la LGV le plus fréquemment cité par les enquêtés (lorsqu'ils décrivent les impacts mentionnés). Viennent ensuite les **nuisances** liées aux travaux telles que la modification des trajets quotidiens ou encore l'état des routes. Enfin le rapport **coût/bénéfice** et l'**intérêt général** du projet sont également souvent évoqués.

② Qui sont les enquêtés les plus défavorables à la LGV ?

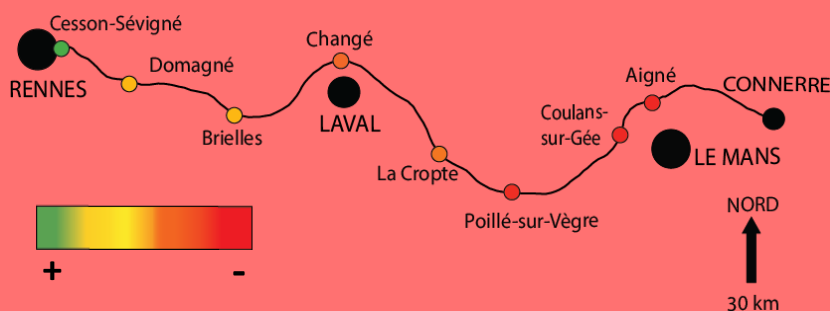
La LGV est donc encore relativement peu acceptée par les habitants rencontrés.

Les personnes les moins favorables à la ligne, qui considèrent que leur territoire a été lésé par la LGV, ont tendance à avoir une représentation négative de l'infrastructure (perçue comme étant d'un faible intérêt ou dépourvue d'intérêt et associée à une première impression négative). Il s'agit, notamment, des personnes ayant une vue directe sur la LGV depuis leur résidence ou ayant le sentiment d'habiter près de la LGV, celles effectuant des détours lors de leurs trajets quotidiens, celles ayant participé aux réunions publiques de concertation et

les personnes ayant un fort ancrage territorial (propriétaires et durée de résidence dans la commune supérieure à 20 ans).

Enfin, d'après nos résultats, il existerait un gradient est/ouest de l'acceptation de la LGV, celle-ci étant plus élevée à proximité de Rennes, où les gains de temps seraient plus importants et les impacts moins ressentis.

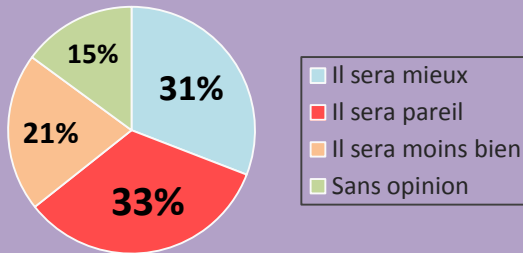
Degré d'acceptabilité de la LGV selon un gradient est/ouest



③ Quelle vision du paysage quotidien à l'avenir ?

Bien que domine l'idée que le paysage actuel restera en l'état (33%), près d'**1 enquêté sur 3** croît en une amélioration possible de ce dernier après la phase de travaux :

Vision future du paysage quotidien
(n=434)

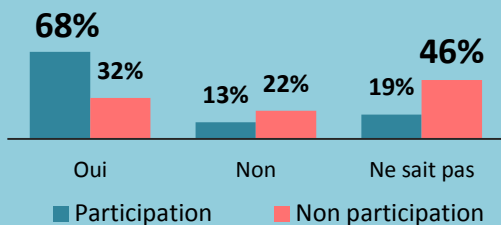


La vision que les habitants portent sur leur paysage ne semble donc pas figée et des actions paraissent possibles pour faire évoluer les perceptions du paysage.

② ...mais aussi les plus nombreux à connaître les aménagements mis en place

Les participants aux réunions de concertation sont **2 fois** plus nombreux à savoir que des aménagements ont été prévus pour mieux intégrer la LGV à leur paysage quotidien, par rapport aux non participants - qui sont d'ailleurs près de la moitié à ne pas le savoir.

« Des aménagements sont-ils prévus pour mieux intégrer la LGV à votre paysage quotidien ? »
(n=426)



Ainsi, sur l'ensemble des personnes interrogées, seuls **44%** pensent que des aménagements ont été prévus pour intégrer la ligne au paysage. **2/3** des répondants à cette question estiment que les aménagements prévus constituent une **amélioration** de leur paysage, en revanche, plus d'**1/4** les considèrent comme une **détérioration**. Ces personnes restent à « convaincre ». Les **passages à faune**, les **chemins pédestres** et les **pistes cyclables** semblent bien accueillis par les habitants à l'inverse des **écrans acoustiques** et des **ponts**, perçus comme détériorant le paysage.

III. Implication d'ERE et acceptabilité

Le manque d'information concernant le projet de la LGV a souvent été évoqué par les habitants ce qui nous a fait considérer l'implication d'ERE comme un facteur pouvant également influencer l'acceptabilité de la LGV.

① Les participants aux réunions de concertation sont les plus défavorables à la LGV...

32% des enquêtés ont participé à au moins une réunion publique de concertation concernant le projet de la LGV.

Les personnes ayant assisté à ces réunions sont *a priori* les plus concernées par le projet : il s'agit des personnes qui habitent à **proximité de la future ligne** et qui résident dans la commune depuis **plus de 20 ans**. Les **agriculteurs**, susceptibles de ressentir un impact plus fort de la LGV sur leurs terres et leur travail, se sont, également, plus déplacés que les autres catégories socioprofessionnelles.

Enfin, les participants aux réunions de concertation sont **défavorables** à la ligne : ils sont, en effet, significativement plus nombreux à considérer que la LGV est d'un « **intérêt faible** ou **moyen** », que « les impacts de la LGV sur le territoire sont « **négatifs** » ou « **très négatifs** » et que leur paysage a « **beaucoup changé** » depuis la construction de la ligne.

③ Les aménagements souhaités

Les **arbres et haies** le long de la ligne, ainsi que les **passages à faune au-dessus de la LGV**, sont les deux aménagements que les habitants interrogés auraient préférentiellement souhaité pour mieux intégrer la LGV à leur paysage quotidien.

Le souhait, clairement affiché par les enquêtés à ce stade du chantier, est donc de camoufler et de reverdir les alentours de l'infrastructure afin de retrouver les caractéristiques d'un paysage d'avant la LGV.

Rappelons que les « paysages quotidiens » sont globalement associés au bocage en 1^{er} lieu (20%) et à l'openfield (9%, 3^{ème} place).

