

# Observatoire socio-économique Synthèse annuelle 2018



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	✓

G	ENV	REP	GEN	ENS	----	TEREE	25491	A04
Phase	Domaine	Nature du document	Item	Zone	PK	Emetteur	Numéro	indice

Emetteur :	Direction opérationnelle :	Maîtrise d'œuvre :
	   	 

## Sommaire

<b>A.</b>	<b>ROLE, OBJECTIFS ET FONCTIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE .....</b>	<b>3</b>
A.1.	COMITE D'ORIENTATION .....	5
A.2.	COMITE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE .....	6
A.3.	DIRECTION OPERATIONNELLE DE L'OBSERVATOIRE .....	7
<b>B.</b>	<b>AXES DE TRAVAIL DE L'OBSERVATOIRE .....</b>	<b>8</b>
<b>C.</b>	<b>L'ANNEE 2018 DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE .....</b>	<b>11</b>
C.1.	REUNIONS DES INSTANCES DE L'OBSERVATOIRE .....	11
C.2.	TRAVAUX/ACTIONS PORTANT SUR L'ENSEMBLE DES THEMES .....	11
C.3.	TRAVAUX/ACTIONS PAR THEMATIQUES .....	13
C.3.a.	<i>Thème 1 : Effets du chantier sur l'emploi.....</i>	<i>13</i>
C.3.b.	<i>Thème 2 : Transports et Mobilités .....</i>	<i>13</i>
C.3.c.	<i>Thème 3 : Activités économiques .....</i>	<i>13</i>
C.3.d.	<i>Thème 4 : Attractivités et dynamiques territoriales.....</i>	<i>17</i>
<b>D.</b>	<b>ACTIONS DE COMMUNICATION.....</b>	<b>19</b>
D.1.	COLLOQUES ET REUNIONS.....	19
D.2.	PUBLICATIONS .....	21
D.2.a.	<i>Publication des travaux de l'Observatoire Socio-Economique .....</i>	<i>21</i>
D.2.b.	<i>Publication du journal de l'Observatoire .....</i>	<i>21</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.

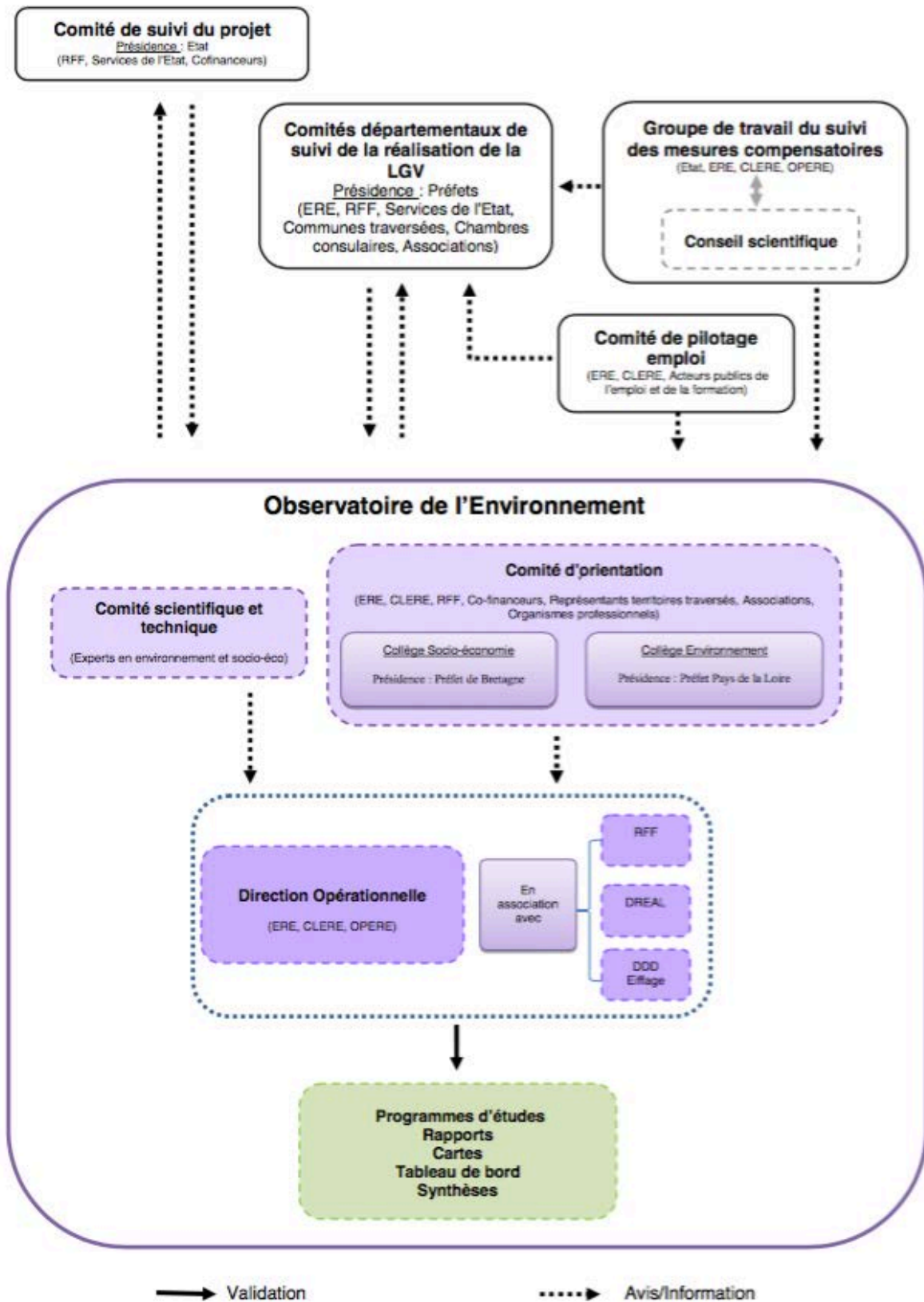
Cet observatoire des effets environnementaux et socio-économiques de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) a été mis en place en juin 2012, pour une durée de 10 ans. Les objectifs généraux de cet Observatoire sont de deux ordres :

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

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

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

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

## **A.2. Comité scientifique et technique**

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

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

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

Les missions du comité scientifique et technique sont les suivantes :

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

Le comité scientifique et technique est consulté au gré des besoins au regard des programmes et actions programmées et / ou engagées (de l'ordre de 2 fois par an). Pour le volet socio-économie, le Comité Scientifique et Technique est composé des personnes suivantes à la date du 31 décembre 2018<sup>1</sup> :

---

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



- Philippe POINSOT (Université Paris-Est Marne-la-Vallée – Laboratoire Ville Mobilités Transports)<sup>2</sup>,
- Guy BAUELLE (Université de Rennes 2 / UMR 6590 ESO),
- Marie DELAPLACE (Université de Paris-Est),
- Valérie MANNONE-FACCHINETTI (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).

### **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.

Les principales missions et responsabilités de la Direction opérationnelle sont :

- Définir les programmes d'études et les méthodes correspondantes au regard des budgets alloués. La définition de ces programmes s'attachera à rechercher systématiquement une cohérence et une complémentarité avec les orientations issues des comités de suivi de la réalisation du projet BPL,
- Valider les choix de programmes et plannings de mise en œuvre correspondant au regard des avis émis par le comité scientifique et technique,
- Veiller à la pertinence territoriale des actions et des programmes en concertation étroite avec les autres observatoires existants,
- Valider et suivre l'avancement des actions engagées et des études programmées,
- Etablir, en concertation étroite avec le comité scientifique et technique, les cahiers des charges,
- Choisir les prestataires en veillant à privilégier les intervenants locaux afin de faire profiter le plus possible de cette initiative à l'économie des territoires desservis par le projet,
- Etablir et suivre les contrats de prestations correspondant,
- Piloter les prestataires dans le cadre de la réalisation de leurs missions,
- Examiner les propositions de thèmes émises par le comité d'orientation du projet,
- Informer, à fréquence annuelle, le comité d'orientation du projet de l'avancement des actions engagées sur l'année écoulée et de la planification des actions pour l'année suivante,
- Piloter la production des supports de communication établis spécifiquement dans le cadre de l'observatoire.

---

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

## **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 validées 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) ?

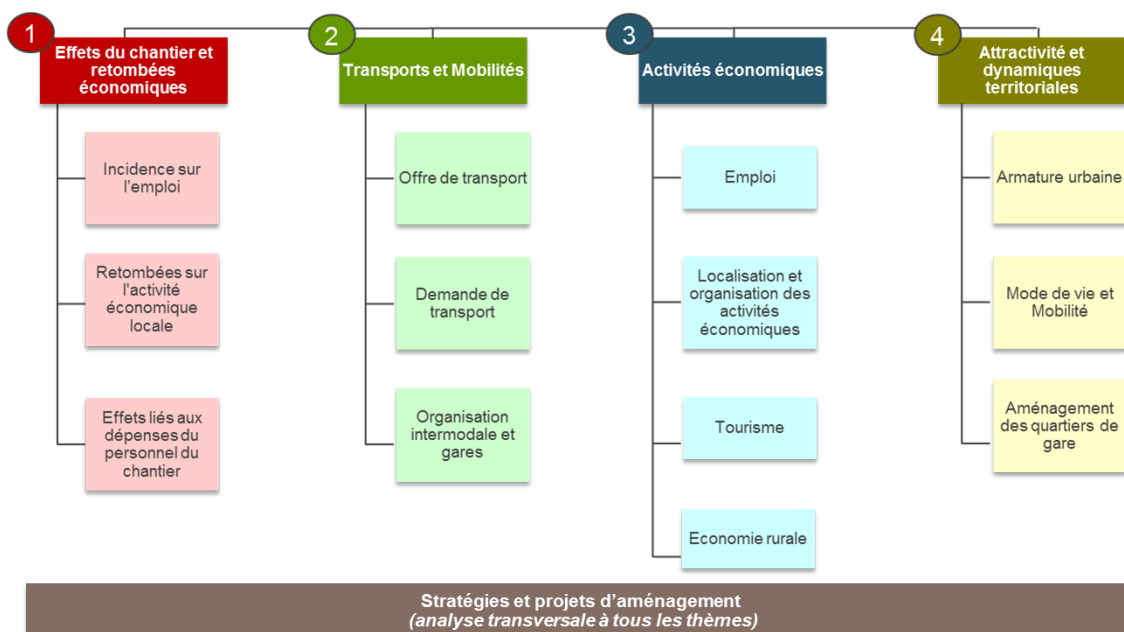
L'axe 3 **Activités économiques** a pour objet de traiter de plusieurs problématiques spécifiques parmi lesquelles :

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

Enfin, il ressort un *axe transversal* à l'ensemble des thèmes/axes de travail<sup>3</sup> qui concerne les **stratégies et les projets d'aménagement** définis et portés par l'ensemble des acteurs du Grand Ouest qu'ils soient publics (collectivités locales en particulier) ou privés (acteurs économiques en particulier).



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

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

## **C. L'ANNEE 2018 DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE**

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

Au cours de cette année 2018 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 2018 dans les locaux de la DREAL Bretagne à Rennes.
- Une réunion du Comité Scientifique et Technique (CST) s'est déroulée le 27 juin 2018 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 différentes données permettant d'alimenter et de renseigner les différents indicateurs des quatre thèmes s'est poursuivie, en se focalisant notamment sur les thèmes 2, 3 et 4, les données du thème 1 ayant été obtenues à l'occasion des différentes enquêtes et travaux menés par ERE entre 2012 et 2015.

Concernant le thème 2, Setec a poursuivi la collecte des données d'offre ferroviaire et aérienne des 80 liaisons Origine-Destination retenues à échéance régulière sur les sites ad hoc (sites des opérateurs et sites google). Comme les années précédentes, les différents modules d'extraction d'information ont été régulièrement mis à jour en raison des modifications récurrentes de code des différents sites ressources.

Au cours de cette année 2018, des relevés ont été effectués pour huit dates (trois mardis et trois samedis) en mars/juillet/septembre 2018. Au total, l'offre de transport a donc été relevée pour l'ensemble des dates suivantes :

- mardi 20 mars 2018,
- samedi 24 mars 2018,
- mardi 24 juillet 2018,
- samedi 28 juillet 2018,
- mardi 18 septembre 2018,
- samedi 22 septembre 2018.

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 2018 les données suivantes :

1. Données de trafic par axes selon le « découpage » figurant dans le dossier préalable à l'enquête publique :
  - 2016,
  - 2017.

*Données transmises le 29 août 2018.*

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 :
  - o 2016,
  - o 2017.

*Données transmises le 14 septembre puis compléments le 8 novembre 2018.*

Par ailleurs,

1. Les données Régions x Régions qui avaient été transmises par SNCF Mobilités pour les années 2008, 2011 et 2015 n'ont pas pu être récupérées pour les années 2016 et 2017. SNCF Mobilités s'était engagée à transmettre les données de l'année n au printemps de l'année n+1;
2. Concernant les données plus détaillées Département x Départements (avec un découpage du département du Finistère en deux zones), leur transmission par SNCF Mobilités est étudiée.
3. Concernant les données détaillées d'une sélection d'OD<sup>4</sup> 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 d'une réunion de travail en octobre 2017, les données sont transmises par SNCF Mobilités à la Direction territoriale Bretagne-Pays de la Loire de SNCF Réseau qui se charge de les transférer au cabinet Setec.

Concernant les données de fréquentation des gares, aucune donnée de fréquentation des 14 gares du Grand Ouest n'a été transmise en 2018 pour l'année 2017.

---

<sup>4</sup> OD : Origine-Destination

### **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 2018.

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

Au cours de cette année 2018, 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 fin novembre 2017 puis en 2018 (août, septembre et novembre) ont été analysées dans le cadre de la préparation du bilan LOTI « état zéro/intermédiaire ».

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

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

Cette année 2018 a été marquée par la soutenance de la thèse de Romaric Nègre intitulée « *Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire* » le 10 décembre 2018 à l'Université de Rennes 2 sous la présidence d'Olivier Bouba-Olga, Professeur à l'Université de Poitiers avec un jury composé de :

- Yves Crozet, Professeur émérite, Rapporteur,
- Guy Baudelle, Professeur à l'Université de Rennes 2, Directeur de thèse,
- Aurélie Delage, Maître de conférences à l'Université de Perpignan,
- Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de conférences à l'Université de Bourgogne-Franche-Comté,
- Loïc Dorbec, Directeur opérationnel d'Eiffage Rail Express.

Cette thèse est disponible en téléchargement sur le site « [theses.fr](http://www.theses.fr) » à l'adresse suivante, <http://www.theses.fr/2018REN20065> et dont le résumé est le suivant :

*« La mise en service d'une ligne ferroviaire à grande vitesse n'a qu'insuffisamment été étudiée au prisme des stratégies anticipatrices des firmes. Si la littérature scientifique se montre relativement circonspecte sur la relation générale entre infrastructure de transport et développement économique, les enjeux et les attentes des acteurs sont nombreux dans les territoires desservis. Au-delà d'un éclairage prospectif sur l'intégration éventuelle de la LGV Bretagne-Pays de la Loire par les entreprises du Grand Ouest, la thèse aborde de manière large les stratégies des firmes face aux politiques publiques de transport ferroviaire à grande vitesse. La sensibilité des dirigeants d'entreprise est étudiée à travers sa nature, ses déterminants et l'incidence potentielle qu'elle tend à augurer sur les dynamiques territoriales locales. La rencontre de 179 dirigeants appartenant à une quinzaine d'entités territoriales du Grand Ouest et d'Île-de-France constitue le matériau principal de cette recherche empirique. L'appréhension de l'accessibilité ferroviaire accrue y est distinguée selon les singularités professionnelles des métiers du numérique, de la bancassurance, des services supérieurs*

*aux entreprises et de l'industrie. Cette approche par l'activité spatiale des firmes participe ainsi d'une meilleure intégration des perceptions et stratégies privées dans l'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire au sein des territoires desservis ».*

### **ST3.3 / Tourisme**

Le tourisme fait partie des secteurs d'activité où d'importants impacts, en lien avec une nouvelle infrastructure de transport, sont attendus. Le tourisme est donc 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.

Nos recherches sur les relations entre la mise en circulation de la LGV s'étaient jusqu'à présent focalisées sur les stratégies mises en place par les collectivités territoriales afin d'optimiser les retombées de cette infrastructure. Nous avons, en 2018, abordé deux aspects complémentaires :

- La stratégie de communication mise en place par la Région Bretagne,
- Les effets sur la structuration de l'offre et la fréquentation touristiques à Rennes.

#### **La stratégie de communication mise en place par la Région Bretagne**

De façon cohérente avec nos premières conclusions, nous remarquons que la Région Bretagne s'est davantage approprié l'arrivée de la LGV comparativement à la Région Pays de Loire où aucune stratégie spécifique n'a été mise en place.

La Bretagne a développé une stratégie de marketing territorial visant à utiliser un certain nombre d'outils afin de renforcer l'attractivité de son territoire.

Cela s'est traduit par une politique de marketing complet avec le lancement d'une campagne nationale « Passez à l'ouest ». L'argument de l'accessibilité « en 2017, la Bretagne à 1h30 de Paris » a été central et a été associé à la marque Bretagne. La région bénéficiant d'une forte image de marque, cette politique a été appliquée à l'ensemble du territoire.

Les moyens et supports de communication utilisés par le territoire ont été variés : affichages en gares, métros et périphériques en Ile de France et moitié Nord de la France, animation sur les réseaux sociaux, animations événementielles en gare, achats d'encarts dans les presses locale, régionale et nationale...

Cette campagne a trouvé des relais. D'une part d'autres territoires, Départements, regroupements de communes, ont aussi décliné cette campagne en adaptant la distance-temps à leur propre territoire. Le Département des Côtes d'Armor a réalisé une campagne multicanal dont le slogan était Paris-Côtes d'Armor 2h15 en TGV » et Saint-Malo a adapté le message « : « Saint-Malo à 2h17 de Paris, c'est parti ! »,

Mais d'autre part, la campagne « Plus vite, plus proche » s'adressait aux Bretons et visait à valoriser les gains d'accessibilité intra-régionaux. La mise en circulation de la LGV jusqu'à Rennes a été aussi l'opportunité de reconfigurer les correspondances avec les TER. L'objectif revendiqué par la Région est en effet le projet BGV (Bretagne Grande Vitesse) et non uniquement le gain de temps sur la ligne Paris-Rennes.

Cette campagne de marketing territorial votée pour 3 ans par le Conseil régional traduit la volonté de s'approprier le gain d'accessibilité afin de renforcer l'attractivité de la région.



## **Les effets sur l'offre et la fréquentation touristiques à Rennes**

Une autre étape fondamentale est de tenter de mesurer les évolutions du secteur touristique suite à l'introduction de la grande vitesse ferroviaire. Isoler les effets d'une infrastructure n'est pas aisé et les entretiens menés 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 portent pour l'instant principalement sur Rennes, et secondairement sur Saint-Malo, car nous posons l'hypothèse que des effets seront plus sensibles à Rennes, ville desservie par des TGV directs et où le gain de temps est maximal. Les travaux futurs porteront sur d'autres villes.

Les travaux en cours portent particulièrement sur 3 points :

- l'évolution de l'offre hôtelière,
- la mise en place de nouveaux produits touristiques,
- l'évolution de la fréquentation touristique.

Rappelons que comme dans les précédents travaux menés depuis 2015, nous faisons la distinction entre les mobilités d'agrément et les mobilités professionnelles. Elles répondent à des logiques différentes et sont identifiées comme deux secteurs distincts par les professionnels. La SNCF elle-même segmente également bien ces deux clientèles.

L'offre hôtelière rennaise est marquée par une domination de la clientèle affaires. 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 et sera complétée dans les années à venir afin de mesurer de nouvelles évolutions.

Des entretiens ont aussi été menés avec le Club des hôteliers et le groupe Accor.

Le Club TGV, émanation de la SNCF, a aussi lancé l'idée de produits touristiques valorisant le train. Est ainsi né le produit « La Bretagne sans ma voiture » qui est valorisé par le 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 vont se poursuivre sur ce thème.

Outre le travail de recherche mené par entretiens qualitatifs, un travail par enquêtes quantitatives, qui avait été testé en 2018, va être poursuivi et renforcé en 2019-2020 : des enquêtes par questionnaires seront conduites auprès de voyageurs ayant ou non fait le choix du train 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.

### Valorisation de l'axe « tourisme » en 2018

Au cours de l'année 2018 la valorisation de cet axe de recherche s'est notamment traduit par :

- La réalisation et la soutenance de deux mémoires de recherche de Master Tourisme de l'Université d'Angers :
  - En octobre 2018, Liebreks Elsenieke et Tempé Oriane, *Dans quelle mesure la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire impacte-t-elle la Bretagne et plus particulièrement Rennes, ainsi que les pratiques touristiques des visiteurs ?*, 215 p.
  - en janvier 2019, par Marine Thuillot et Cyprien Turpin, *La place du nouveau centre des congrès de Rennes, le Couvent des Jacobins, dans la structuration de la destination Ligne à grande vitesse et rencontres d'affaires en Bretagne*, 110 p.
- Deux stages :
  - **Marketing territorial** - Marine Thuillot et Cyprien Turpin (mars à juin 2018).
  - **État Zéro de l'activité touristique en Bretagne – Pays de la Loire** - Iana Salleyretes (mars à juillet 2018).

Cette étude concerne un état zéro de l'activité touristique en Bretagne et Pays de la Loire. Elle a donné lieu à la rédaction de 2 fiches synthétiques. Des infographies permettent de montrer les capacités d'accueil dans les hébergements payants (d'après les données INSEE au 1<sup>er</sup> janvier 2017). Ces données permettent notamment de constater que les villes desservies par le TGV ont les plus grandes capacités hôtelières. Néanmoins, Saint-Malo, non desservie directement par la LGV, présente la deuxième capacité hôtelière après Nantes. Ces données sont suivies depuis 2015 et pour toute la durée de l'observatoire. Toutes ces données sont centralisées à ESO Le Mans
- La participation à un colloque :
  - « The high-speed rail and strategies which help to attract tourism and MICE The case of the high-speed rail to Brittany and the Loire Valley region », colloque de l'UGI (Union Géographique Internationale), Québec, Canada, du 6 au 10 août 2018

### ST3.4 / Economie agricole

Conformément au changement de rythme décidé fin 2017, le GT agricole ne s'est pas réuni en 2018.

Les données de la Mutualité Sociale Agricole (MSA) concernant la population des exploitations agricoles en place en 2016 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 2018.

L'année 2018 a été marquée par une reprise des travaux sur le morcellement parcellaire par la DRAAF Bretagne suite au changement du référent intervenu fin 2017. Comme suggéré lors du GT agricole de 2017, une mise à jour des sièges d'exploitation a ainsi été réalisée, permettant le calcul des indicateurs de morcellement pour l'année 2015, c'est-à-dire après que les restitutions foncières sont intervenues. Les premières analyses en moyenne ne semblent pas montrer d'évolution significative des indicateurs avant et après travaux dans la

zone traversée par rapport aux zones témoin et tampon. Une étude plus fine au niveau individuel pourrait néanmoins être conduite en tenant compte de différents paramètres, comme l'appartenance à un lot AFAF, la proximité avec la ligne ou la localisation de part et d'autre du tracé. D'éventuels signaux plus faibles d'un impact de la LGV, c'est-à-dire des modifications significatives des parcellaires mais limitées à une catégorie d'exploitations, pourraient alors peut-être être mis en évidence. La possibilité d'un tel travail complémentaire a été discutée lors de quatre réunions entre la DRAAF Bretagne et l'INRA courant 2018, et pourrait prendre la forme d'un encadrement de stage commun en 2019 ou 2020.

Comme évoqué en 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 pourront être poursuivies en 2019 au mieux.

Enfin, l'avancement des travaux sur le morcellement parcellaire et la dynamique des structures a été présenté lors du colloque de l'Observatoire de la LGV BPL organisé à Lorient le 28 septembre 2018.

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

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

En 2018, cette thématique a fait l'objet de trois stages à ESO Le Mans.

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

- **Étude sur Saint-Malo. Impacts et perspectives de l'influence de la LGV BPL : enjeux politiques, urbains et touristiques** ; Julie Trémoureux – Licence 3 Géographie (Stage de quatre mois à ESO Le Mans) juin à septembre 2018.

Les travaux menés sur Vitré par Marie-Arzhelen Le Carrer (Master DYSATER, Rennes 2) en 2017 se sont poursuivis en 2018 avec une étude portant sur Saint-Malo. Cette étude, s'est déroulée sous la forme d'un stage de quatre mois (juin à septembre 2018) effectué au laboratoire ESO Le Mans, et a donné lieu à la production d'une monographie de 70 pages intitulée "Saint-Malo. Impacts et perspectives de l'influence de la LGV BPL : enjeux politiques, urbains et touristiques". L'objectif principal est d'évaluer les impacts de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire sur une ville bretonne déjà desservie par le TGV. La monographie est composée de quatre parties. La première dresse un portrait de la ville de Saint-Malo et revient sur son développement et ses relations avec Rennes. La deuxième partie est consacrée à l'analyse des politiques publiques menées localement pour s'adapter au renouvellement du transport ferroviaire en Bretagne.

La troisième partie quant à elle, revient sur le réaménagement du quartier de gare et sa recentralisation au sein de l'agglomération malouine. La quatrième et dernière partie porte sur le tourisme et plus particulièrement sur l'évolution de l'offre en lien avec la LGV Bretagne – Pays de la Loire.

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

- **Étude des mobilités estudiantines de Le Mans Université** ; Julie Trémoureux – Licence 3 Géographie (Stage de 100 heures à ESO Le Mans) janvier à avril 2018.

Cette étude a consisté à analyser les réponses du questionnaire mis en ligne en décembre 2017 sur les campus de Laval et Le Mans et portant sur les mobilités des étudiants inscrits à

Le Mans Université. Pour rappel, ce questionnaire sous *Lime Survey* comprenait 22 questions sur :

- le profil de l'enquêté : âge, sexe, niveau d'étude, domicile universitaire (localisation et type de logement), lieu de résidence des parents, fréquence de retour à cette adresse, et moyen de transport privilégié ;
- les déplacements en semaine : moyen(s) de transport privilégié(s) pour venir à l'université, le reste de la semaine et les raisons d'utilisation des moyens de transports ;
- les déplacements les week-ends et périodes de vacances : moyen(s) de transport privilégié(s) et raisons d'utilisation sur les courtes et longues distances ;
- les déplacements en période de vacances : destination et moyen(s) de transport privilégié(s).

L'analyse des 1 350 réponses (10 % des étudiants inscrits à Le Mans Université) fait ressortir trois profils principaux : cohabitants, décohabitants et longues distances. Les deux derniers profils sont ceux qui utilisent plutôt les transports en commun.

Ce questionnaire sera affiné et transposé aux universités de Rennes 2 et Angers à la rentrée universitaire 2019.

- **Analyse de la localisation résidentielle des personnels de Le Mans Université** ; Victor Sarelot – Licence 3 Géographie (Stage de 100 heures à ESO Le Mans) janvier à avril 2018.

Ce travail a consisté à analyser le fichier RH (Ressources Humaines) des 1 150 personnels de Le Mans Université : enseignants-chercheurs, personnels administratifs et techniques. Ce fichier comprend la localisation de la résidence principale des personnels et les prises en charge d'abonnements de transports de manière indifférenciée. Des premiers résultats ont été produits en mai 2018. Ces résultats seront à affiner par la mise en ligne d'un questionnaire au premier semestre 2019 au Mans, et dernier trimestre 2019 à Rennes et Angers.

### **ST4.3 Quartiers de Gares**

En 2018, l'analyse s'est focalisée sur quatre quartiers de gares bretons : Lorient, Quimper, Brest, Saint-Brieuc. Ce travail a été effectué par les étudiants du Master AUDIT à l'université de Rennes 2, sous la direction de Guy Baudelle et Louis Buron (ESO Rennes).

- **Étude sur les quartiers de gare bretons (Lorient, Quimper, Brest, Saint-Brieuc)** Master AUDIT - Université de Rennes 2, sous la direction d'ESO Rennes.

Le travail portant sur les 4 quartiers de gare de Bretagne a été réalisé par les étudiants du Master AUDIT entre février et avril 2018. L'étude repose sur une analyse du bâti, des services et équipements présents ainsi qu'un focus sur les offres touristiques (prix, offre, airbnb ...), une analyse des PEM (opérations d'urbanisme, rencontre avec des chargés de missions, ...), la réalisation de coupes urbaines et la distribution de questionnaires dans les quartiers de gare pour un apport qualitatif. Ce travail a été réalisé en continuité avec celui engagé pour les 5 autres quartiers de gare (Nantes, Rennes, Laval, Angers et Le Mans) analysés en 2016-2017 avec des enrichissements. Il est envisagé de reconduire une analyse similaire sur l'ensemble des 8 sites en 2020-2021 afin de mesurer l'évolution de ces quartiers.

## **D. ACTIONS DE COMMUNICATION**

Les actions de communication mises en œuvre ou auxquelles l'équipe de l'Observatoire a participé en 2018 ont été les suivantes :

### **D.1. Colloques et réunions**

Organisé à l'initiative d'ERE avec l'appui de l'équipe de l'observatoire, un colloque dédié au volet socio-économique s'est déroulé le vendredi 28 septembre 2018 au Palais des Congrès de Lorient. Au programme de ce colloque animé par Baptiste Coupin, journaliste, responsable de l'édition Ille-et-Vilaine du Journal des Entreprises, figuraient plusieurs interventions permettant de faire un point d'actualité sur les différentes thématiques ainsi qu'un focus sur la thématique « Quartiers de gare et Pôle d'échanges multimodaux » :

- Introduction :
  - Marie-Christine BARO, adjointe au maire de Lorient,
  - Pierre Clavreuil, Sous-Préfet de Lorient,
- Point d'étape un an après la mise en service avec l'intervention de Christel Pujol - Araujo (SNCF Mobilités - Directrice TGV Bretagne Pays de la Loire) ;
- Stratégies d'entreprises : principaux résultats sur le territoire de la LGV BPL avec l'intervention de Romaric Nègre (Université de Rennes 2 - doctorant ESO)
- Problématiques et études du volet agricole de l'Observatoire avec l'intervention de Laurent Piet (INRA Rennes – Ingénieur de recherche) ;
- Quartiers de gare / Pôles d'échanges multimodaux avec les interventions suivantes :
  - « *Réflexions abordées dans le cadre des travaux sur les quartiers de gare du Grand Ouest* » par Guy Baudelle (Université de Rennes 2, ESO, Professeur),
  - « *Le projet Bretagne à Grande Vitesse* » par Fabrice Girard (Région Bretagne, Directeur des Transports Terrestres),
  - « *Présentation de la nouvelle gare de Lorient* » par Emmanuel Clochet (SNCF Gares&Connexions, Directeur d'agence Gares Centre Ouest),
  - « *Lorient Odyssée : le nouveau quartier de la gare* » par Jérôme Blanjoie (Lorient Agglomération, Directeur de l'Urbanisme opérationnel)
- Conclusion :
  - Loïc Dorbec, Directeur opérationnel d'Eiffage Rail Express,
  - Christophe Huau, Directeur territorial Bretagne-Pays de la Loire SNCF Réseau,

Cette matinée s'est poursuivie par la visite du quartier de la gare de Lorient avec différents ateliers animés par :

- Lorient Agglomération (Diane Berviller, cheffe de projet ZAC Quartier Gare / Pôle d'Echanges Multimodal - PEM, et André Douineau, Directeur Transports et Déplacements) pour une présentation des projets urbains du PEM au sud de la gare ;



- SNCF Gares&Connexions (Thierry Mariot, Directeur adjoint Agence Centre Ouest et Jérôme Le Parc, Chef de la gare de Lorient) pour une présentation de la nouvelle gare inaugurée le 20 mai 2017 ;
- Les étudiants du Master AUDIT de l'Université de Rennes 2 en charge du site de Lorient (Rémi Lespiau, Robin Noël, Pauline Lafage et Xiaoyun Gong) pour une présentation des projets au nord de de la gare.



Un article a été consacré à cet événement dans le journal régional Ouest-France en date du 29 septembre 2018 : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/lorient-56100/lorient-et-en-bretagne-sud-les-premiers-effets-lgv-5991312>.



## D.2. Publications

### D.2.a. Publication des travaux de l'Observatoire Socio-Economique

Deux travaux ont été mis en ligne sur le site de l'Observatoire d'ERE en 2018 :

- Une fiche de synthèse des travaux réalisés en 2017 par des étudiants de l'INRA Rennes et encadrés par des chercheurs de l'INRA Rennes [<http://www.ere-lgv-bpl.com/home/observatoire/socio-economique/articles/mainContent/liste-dactualites/analyse-de-la-valeur-agronomique.html>]
- La note de synthèse annuelle de l'année 2017 [<http://www.ere-lgv-bpl.com/home/observatoire/socio-economique/articles/mainContent/liste-dactualites/synthese-annuelle-de-setec-2017.html>]

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

Le quatrième numéro du journal semestriel d'information des travaux de l'Observatoire (mis en place en septembre 2016) a été publié fin mai 2018.

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

# L'Observatoire EN ACTION

**ALLER AU-DELÀ DE LA RÉGLEMENTATION**

L'Observatoire est à un tournant de son histoire : un travail d'envergure a déjà été finalisé et rendu public tandis que d'autres études sont encore en cours. Toujours en ayant conscience au-delà des obligations réglementaires établies par la loi Loti, l'Observatoire a su fournir des éléments chiffrés percutants. Un exemple ? L'étude menée entre mai 2012 et juin 2015 a permis de mesurer avec précision les retombées économiques directes et indirectes du chantier. Ainsi, 30% de l'investissement total réalisé au titre de la construction de la ligne ont été captés par des entreprises locales, dont plus de la moitié (18%) par des PME et artisans. Un chiffre tout à fait notable au regard de l'engagement pris par Eiffage en 2011 de sous-traiter 9% du montant des travaux à des artisans et PME. Depuis la mise en service, le travail mené par l'Observatoire entre dans une seconde phase : celle du temps long, à travers des études permettant de mesurer les externalités de la LGV sur les territoires traversés. Gage à nous de les analyser avec justesse et recul pour leur donner toute la portée scientifique et citoyenne qu'elles méritent.

**LOIC DORBEZ**  
Directeur Opérationnel - ERE

**LES IMPACTS ANALYSÉS...**

**L'INAUGURATION DE LA LGV BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE N'A PAS SIGNÉ LA FIN DES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL. BIEN AU CONTRAIRE, SES ACTIONS SONT TOUJOURS EN COURS, AVEC DES CONCLUSIONS D'ÉTUDES LIBREMENT ACCESSIBLES SUR INTERNET.**

**VOLET SOCIO-ECONOMIQUE**

- EFFETS DU CHANTIER & RETOMBÉE ECONOMIQUE**
  - INCIDENCE SUR L'EMPLOI
  - RETOMBÉE SUR L'ACTIVITÉ ECONOMIQUE LOCALE
  - EFFETS LIÉS AUX DÉPENSES DU PERSONNEL DU CHANTIER
- ACTIVITÉS ECONOMIQUES**
  - EMPLOI
  - LOCALISATION & ORGANISATION DES ACTIVITÉS ECONOMIQUES
  - TOURISME
  - ECONOMIE RURALE
- TRANSPORTS & MOBILITÉS**
  - OFFRE DE TRANSPORT
  - DEMANDE DE TRANSPORT
  - ORGANISATION INTERNODALE & GARES
- ATTRACTIVITÉ & DYNAMIQUES TERRITORIALES**
  - AMBITURE URBAINE
  - MODE DE VIE & MOBILITÉ
  - AMÉNAGEMENT DES QUARTIERS DE GARE

**VOLET ENVIRONNEMENTAL**

- LE TERRITOIRE DE LA LGV BPL**
  - DYNAMISME DES PAYSAGES AGRICOLES
  - OBSERVATOIRE PHOTOGRAPHIQUE DU PAYSAGE (OPP)
  - ÉVOLUTION DU CADRE DE VIE ET ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE LA LGV BPL
- LA BIODIVERSITÉ & LA LGV BPL**
  - SUIVI DES AMPHIBIENS
  - SUIVI DES CHALVES-SOURS
  - SUIVI DE LA LOUTRE

**...ET ACCESSIBLES À TOUS**

Mises en place depuis 2012 pour une durée de dix ans, les missions de l'Observatoire vont bien au-delà des suivis réglementaires obligatoires : elles visent à analyser les enjeux et opportunités liés à l'arrivée de la grande vitesse dans les territoires traversés. Deux cabinets ont ainsi été mandatés pour suivre les travaux de l'Observatoire, via la publication de 51 études :

- Setec en association avec le laboratoire ESO pour le volet socio-économique qui traite 4 axes (soit 39 études) : les effets du chantier et retombées économiques, les transports et mobilités, l'impact sur les activités économiques régionales et l'attractivité et dynamiques territoriales.
- Egis pour le volet environnemental qui traite 2 axes (soit 12 études) : les territoires traversés par la LGV (dynamique des paysages agricoles, évolution du cadre de vie et du paysage) ainsi que l'impact de la LGV sur la biodiversité (amphibiens, chiropiles et loutres).

En cinq ans d'existence, l'Observatoire a déjà publié près de 30 rapports et synthèses, dont les contenus sont aujourd'hui librement accessibles sur le site : [www.ere-lgv-bpl.com](http://www.ere-lgv-bpl.com) et sont relayés dans ce bulletin d'informations deux fois par an. Ces publications permettent à la fois de saisir les dynamiques économiques locales, de faire progresser les connaissances scientifiques sur le comportement de certaines espèces et de fournir aux citoyens des communes impactées par la LGV une information transparente sur les effets (n) directs de la ligne. Gageons que ces études, qui s'inscrivent volontairement sur le temps long, visent à améliorer la conception et l'intégration de ce type d'infrastructures dans le futur.

SEMESTRIEL - MAI 2018

**Numéro 4 de « L'Observatoire en action », lettre d'information de l'Observatoire de la LGV  
Bretagne-Pays de la Loire**

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