

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours - Département Aménagement
Rapport d'étude MAGISTERE 3

Ecole **polytechnique**
de l'Université de Tours
Département Aménagement

LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE

Mise en place d'un observatoire des effets socio-économiques

Rapport technique

Eric JAMES
août 2006



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



UNIV.TOURS EPU DA CESA



D 251 004898 9

Direction Régionale de l'Équipement Poitou-Charentes
Réseau Ferré de France - Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours – département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 Tours

Eric JAMES
Magistère 3

LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE
MISE EN PLACE D'UN OBSERVATOIRE DES EFFETS
SOCIO-ECONOMIQUES

Direction Régionale de l'Équipement Poitou-Charentes
15, rue Arthur Ranc
86020 POITIERS CEDEX

Réseau Ferré de France
Mission LGV Sud Europe Atlantique
Pôle territorial de Poitiers
58, rue de la Marne
86 000 POITIERS

Enseignant Conseiller tuteur : BUISSON Jean-Claude

Qu'il me soit permis de remercier, pour leurs précieux conseils et leurs soutiens,

- Etienne PICHER
RFF Mission LGV SEA
Responsable études générales et socio-économiques
- Patrick LAURENCON
DRE Poitou-Charentes, Aménagement Infrastructures et Transport
Chargé d'études

INTRODUCTION	3
PARTIE 1 : ESSAI DE DEFINITION DES OBSERVATOIRES D'INFRASTRUCTURES	5
A. Le cadre réglementaire et son application	7
1. Le cadre réglementaire	7
2. L'application de la LOTI et ses limites : bilans LOTI et controverses	11
B. Les observatoires d'infrastructures de transport.....	11
1. Quelques généralités	11
2. Les observatoires autoroutiers	13
3. Les observatoires ferroviaires : le point en France	18
C. L'observatoire de la LGV Sud Europe Atlantique.....	24
1. Partis pris et généralités.....	25
2. L'espace d'observation.....	26
3. Les périodes d'observation.....	28
4. Le comité de pilotage	28
Conclusion partielle 1	29
PARTIE 2 : THEMES D'OBSERVATION ET INDICATEURS DEVELOPPES.....	30
A. Thème d'observation n° 1 : les politiques publiques.....	34
1. Sous thèmes développés.....	35
2. Fiches « indicateurs ».....	37
B. Thème d'observation n°2 : répartition spatiale des populations et des emplois.....	44
1. Sous thèmes développés.....	49
2. Fiches « indicateurs ».....	50
C. Thème d'observation n°3 : activités et pratiques touristiques.....	56
1. Sous thèmes développés.....	57
2. Fiches « indicateurs ».....	61
D. Thème d'observation n°4 : stratégie des entreprises et des activités	65
1. Sous thèmes développés.....	66
2. Fiches « indicateurs ».....	68
Indicateurs suivis – résumé	73
Conclusion partielle 2.....	74

PARTIE 3 : TEST A BLANC DE L'OBSERVATOIRE.....	75
A. Effets de la LGV SEA sur les transports et mobilités.....	77
1. Le trafic grandes lignes, trafic radial et trafic de cabotage.....	78
2. le trafic TER.....	81
3. Les modes concurrents	83
4. Transport de marchandises	89
B. Effets de la LGV SEA sur le développement économique et l'emploi	92
1. Effet sur la population	93
2. Les déplacements domicile / travail.....	94
3. Les créations d'établissements	96
4. L'emploi salarié	97
5. Une approche plus fine de l'emploi, les salariés du champ ECA.....	98
6. Exploitation du nombre de m ² de bureau.....	100
7. Evaluer la sensibilité des étudiants à la desserte ferroviaire.....	101
8. Les effets sur la recherche	102
C. Effets de la LGV SEA sur le tourisme.....	103
1. Généralités	104
2. LGV et Tourisme d'affaire	105
3. Fréquentation hôtelière, par ZEPT et département.....	106
4. Fréquentation en hôtellerie de plein air, par ZEPT et département.....	107
5. Evolution du nombre de résidences secondaires, de 1999 à 2003.	108
6. Fréquentation des principaux sites touristiques	109
7. Vers une modification de l'origine géographique des touristes ?.....	110
D. Effets de la LGV SEA sur le foncier et l'immobilier.....	112
1. Tendances générales	113
2. Effet sur les prix de l'immobilier - appartement neuf.....	113
3. Effets sur les prix de l'immobilier – maison individuelle	115
4. Evolution du parc de logement	117
Conclusion partielle 3.....	118
CONCLUSION GENERALE	119
PRINCIPAUX CONTACTS.....	121
BIBLIOGRAPHIE.....	124
ANNEXES.....	126

Conformément à la circulaire du 15 décembre 1992, l'Etat a la responsabilité d'élaborer, en partenariat avec les collectivités territoriales impliquées, une synthèse des perspectives régionales et locales d'Aménagement et de développement (SPAD). S'appuyant sur les propositions d'études et les problématiques identifiées, l'actuelle SPAD s'est attachée à approfondir quatre thèmes parmi lesquels la mise en place d'un observatoire des effets du TGV. En partenariat avec les DRE Aquitaine, Centre et Poitou-Charentes, RFF a lancé une étude sur la réalisation d'un observatoire des effets socio-économiques de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA).

Déjà, JM. OFFNER, chercheur et directeur du LATTIS avance que « *La recherche de l'influence de la mise en service d'un équipement sur l'économie d'un territoire pose de redoutables problèmes méthodologiques.* »

Afin de mieux saisir les problématiques qui entourent un tel sujet, et pour tenter d'établir une méthodologie, il a paru pertinent d'étudier des observatoires des grandes infrastructures de transport qui desservent des échelles territoriales importantes telles que la LGV SEA. L'observatoire de la LGV SEA, tel que nous l'entendons, constitue l'un des premiers observatoires de France sur des infrastructures ferroviaires. Il doit s'appuyer sur la méthodologie existante et tirer profit des enseignements qui s'en dégagent.

Après un rappel du contexte législatif et de son évolution, certaines approches socio-économiques développées à l'occasion d'infrastructures de transport sont présentées. Une présentation du cadre final de l'observatoire LGV SEA clos cette première partie.

La deuxième partie présente les domaines d'investigations (thèmes), déclinés parfois en sous thèmes. Pour chacun de ces derniers, plusieurs critères d'observation ont été définis. Ainsi, pour chaque critère d'observation, il s'agit d'explicitier les effets attendus et surtout de présenter l'indicateur mis en place à travers des métadonnées. En s'appuyant sur les réflexions menées lors de l'élaboration de la Synthèse Perspective Aménagement Développement sur la phase 1 du projet, les indicateurs proposés dans cette étude, après avoir été confrontés à ceux soulevés lors de cette première phase, sont présentés sous forme de fiche.

Pour chacun des indicateurs proposés, ces fiches permettent de connaître ses objectifs, ses composant (es), son périmètre d'observation, la périodicité des données, les fournisseurs de données, la source et le mode de recueil statistique.

Les données recueillies ont fait l'objet de l'élaboration de différents tableurs, directement exploitables.

Enfin, la finalité de ce travail est bien de procéder à une première série d'observations des territoires en fonction des indicateurs développés. Véritable test à blanc, cette dernière partie nous permet de proposer un certain nombre de représentations afin de dresser les premières photographies des territoires concernés par l'observatoire en fonction des indicateurs proposés.

Deux approches accompagnent donc cette étude, une première, théorique, doit nous permettre de mettre en place un outil qui, en plus d'être relativement novateur, doit être pérenne.

Une deuxième, davantage pragmatique, articulée autour des données statistiques, qu'il a fallu récolter, ordonner, traiter, représenter et interpréter.

« Afin de tirer le meilleur parti de la mise en service de la LGV, il est nécessaire de mettre en place des structures d'accompagnement et de réflexion très en amont.

RFF va lancer une étude sur la création d'un observatoire des effets de la LGV en partenariat avec les DRE Poitou-Charentes et Aquitaine[...]. Cette initiative, prise très en amont, permettra d'attirer l'attention des décideurs, de les accompagner dans leurs réflexions et d'anticiper les effets de la mise en service. »

Extrait du chapitre 6 « Les effets du projet » du Dossier n°5 consacré aux Etudes de trafic, de capacité et socio économique du dossier de consultation. Avril 2006

PARTIE I

ESSAI DE DEFINITION DES OBSERVATOIRES D'INFRASTRUCTURES

Cette première partie doit permettre de recenser la pertinence d'outils nécessaires à la mise en place d'un observatoire de la LGV SEA Saint-Avertin / Ambarès et Lagrave. Les recherches menées ne nous renseignent que partiellement sur le contenu des observatoires menés sur des infrastructures ferroviaires.

Il existe cependant certaines approches socio-économiques développées à l'occasion d'infrastructures de transport. Celles-ci peuvent nous éclairer sur l'objectif et le cadre juridique que pourrait adopter l'observatoire ainsi que les acteurs qui pourraient le composer et les méthodes d'observation que nous pourrions retenir.

Il a paru pertinent d'étudier des observatoires des grandes infrastructures de transport qui desservent des échelles territoriales importantes telles que la LGV SEA.

A partir de la fin des années 1970 / début des années 1980, un ensemble de travaux empiriques se sont développés sur le thème des infrastructures de transport et de leurs évaluations : travaux exploratoires dans les laboratoires de recherche, tentatives de vérifications statistiques par les bureaux d'études, mise en place d'observatoires d'infrastructures par l'Etat et les sociétés concessionnaires.

La faiblesse des résultats obtenus par les modèles, combinée aux attentes de retour politique au niveau local, ont conduit à s'orienter vers de nouvelles pratiques.

Il n'était donc plus question de mesurer des grandeurs destinées à alimenter des modèles de développement largement abandonnés, mais bien d'accumuler des observations, dans des situations variées, et de tenter ensuite de les organiser dans un ensemble explicatif cohérent.

Depuis la prise de conscience des autorités publiques mais aussi de la population du rôle que présentaient les infrastructures de transport, les dispositifs d'observation et les méthodologies mises en place n'ont cessé d'évoluer tout en s'appuyant sur un cadre réglementaire relativement récent. Celui-ci répond en fait aux préoccupations des pouvoirs publics de formaliser un cadre cohérent.

A. Le cadre réglementaire et son application

C'est la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 qui affirme les notions d'efficacité économique et sociale et la nécessaire évaluation multicritères des projets d'infrastructures. A la suite de cette loi, suivra son décret d'application en 1984 et ses différentes modifications (Idrac, Robien) ainsi que la circulaire Bianco de 1992.

1. Le cadre réglementaire

a) L'article 14 de la LOTI du 30 décembre 1982¹

A travers l'article 14 de la LOTI, la loi distingue deux éléments :

- l'évaluation *a priori* des projets d'infrastructures, regroupée sous le nom d'études d'Avant-Projet Sommaire (APS) et soumise au public dans le cadre d'une enquête publique ;
- le bilan *a posteriori*, qui vise à apprécier les effets des infrastructures après leur mise en service.

Selon l'article 14, le dossier d'évaluation doit comprendre l'analyse des conditions de construction, de renouvellement, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure, de leur coût, de leur financement, la vérification de la comptabilité du projet avec les schémas nationaux d'infrastructure applicables et l'analyse des incidences du projet sur l'exploitation des autres équipements de transport.

L'évaluation doit en outre comprendre tous les éléments quantitatifs et qualitatifs relatifs aux avantages et aux inconvénients du projet permettant de dégager un bilan prévisionnel.

b) Le décret d'application de la LOTI du 17 juillet 1984

Il impose l'établissement d'un bilan LOTI entre trois et cinq ans après la mise en service de l'infrastructure.

Il stipule : « La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. »

Il donne également un certain nombre de précisions concernant :

- les projets d'infrastructures soumis au bilan ;
- les éléments d'analyse devant figurer dans le dossier ;
- les acteurs chargés de la réalisation ;
- les modalités de diffusion publique.

¹ Article 14 de la LOTI du 30 décembre 1982 en annexe 1.

c) La circulaire BIANCO de 1992

Enfin, la circulaire Bianco souligne le caractère « indispensable » d'une « synthèse des perspectives d'aménagement faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ». Cette formulation peut être rapprochée de la problématique du développement durable des territoires.

En outre, elle demande l'établissement d'un bilan intermédiaire un an après mise en service de l'infrastructure de transport étudiée.

Ainsi, à travers ce cadre réglementaire, on perçoit l'émergence d'une culture de l'évaluation de la politique publique de réalisation d'infrastructures de transport. L'objectif est ainsi de favoriser le partage de cette culture avec les autorités locales concernées.

2. L'application de la LOTI et ses limites : bilans LOTI et controverses...

a) Les bilans LOTI

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 a engendré l'élaboration des bilans LOTI. Ces derniers ont pour objet de s'assurer à posteriori que les effets obtenus dans le domaine économique et social, à l'intérieur d'une zone donnée, correspondent bien à ceux qui étaient attendus lors de l'évaluation et du choix du projet. Il revient en somme à s'assurer que le choix d'aménagement qui a été fait était pertinent.

Le bilan a, en fait, deux objectifs.

D'abord, l'objectif de la loi est « un bilan des résultats économiques et sociaux » destiné au public. Avant l'adoption du projet, une évaluation du projet est présentée au public ; il s'agit de présenter les éléments de coût et d'avantages du projet selon des normes et critères établis pour l'ensemble des projets afin d'en avoir la comparabilité. Il s'agira ensuite de vérifier si cette dernière a été correctement faite.

Ensuite, un bilan à posteriori permet de nombreuses analyses dont l'utilité pour des décisions ultérieures est précieuse. C'est une méthode expérimentale pour améliorer les connaissances en matière de comportements des usagers, d'effets économiques ou sociaux,...

Généralement, cinq étapes caractérisent la démarche adoptée dans le cadre de ces bilans :

- la décision : on décide de faire un bilan sur les infrastructures trois à cinq ans après leur mise en service pour respecter les exigences de la loi ;
- le choix des partenaires du bilan : cercle restreint et fermé d'acteurs ;
- la réalisation du bilan : celui-ci est réalisé par des experts ou des scientifiques ;
- l'expertise du bilan : une fois achevé, le bilan est étudié par une instance supérieure (l'Etat) composée de spécialistes ;
- la diffusion publique : on s'interroge sur la relation entre le contenu du document technique et le public et on suggère de refaire un document plus synthétique et plus accessible à la société.

De manière concrète, le bilan est composé de l'étude de dix points spécifiques qui sont :

- ❖ développement économique et aménagement du territoire ;
- ❖ sécurité des usagers ;
- ❖ avantages pour les usagers ;
- ❖ l'environnement ;
- ❖ l'Etat du réseau de transport ;
- ❖ l'incidence de l'infrastructure sur les autres modes ;
- ❖ l'emploi lié à la construction et à l'exploitation ;
- ❖ l'effet sur l'énergie ;
- ❖ le bilan financier pour la puissance publique ;
- ❖ le bilan coûts / avantages monétarisables.

Le premier bilan relatif à une opération de TGV fut celui de la LGV Atlantique, bien que l'article 14 de la LOTI n'était pas applicable au TGV Atlantique, puisque la Déclaration d'Utilité Publique (26 mai 1984) était antérieure au décret d'application du 17 juillet 1984. Ce premier exercice à blanc était donc l'occasion de constater les difficultés propres aux bilans de ce type d'investissement et de proposer des méthodes d'élaboration...

b) Les controverses

Si les dispositifs d'observation et les méthodologies mises en place s'appuient sur un cadre réglementaire unique, il n'en reste pas moins que celui-ci présente un certain nombre de limites. Deux rapports récents ont d'ailleurs évoqué l'insuffisance et les carences de l'application de la LOTI et du décret du 17 juillet 1984.

- ❖ **PREDIT², Groupe thématique Recherche stratégique – Les bilans de l'article 14 de la LOTI : les raisons d'une mise en application discrète, 1999**

Ce travail de recherche formule un certain nombre de constats concernant à la fois les méthodes d'évaluation, le contexte des acteurs, mais traite surtout de la diffusion publique de ces rapports.

Selon le décret de 1984, le bilan doit être mis à la disposition du public après avoir été rendu public par une mention insérée dans deux journaux. Mais la mise à disposition du public peut prendre des formes très variées depuis la consultation d'un dossier technique à la préfecture jusqu'à la diffusion d'une brochure grand public.

Aujourd'hui, les documents produits nécessitent pour être lus et compris de la compétence, du temps et de la persévérance.

Un objectif raisonnable pourrait être de rendre le document accessible au « citoyen bien informé », qui est prêt à un effort pour connaître le contexte collectif. Pour une telle population, l'information n'est ni préparée, ni disponible. Elle n'est pas préparée car le bilan se présente généralement comme un catalogue abondant de nombreux sujets et avec une terminologie souvent technique. Elle n'est pas disponible puisqu'il faut pour cela disposer de moyens, en particulier financiers et de communication (brochure, conférence de presse,...).

² Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres.

Une véritable communication auprès du public des « citoyens bien informés » est donc nécessaire et indispensable. D'abord parce que la loi le prescrit, ensuite parce qu'elle pourrait contribuer à une meilleure acceptabilité des infrastructures. Cela doit être l'objectif premier de notre observatoire.

Si l'on veut informer le public, il serait nécessaire de « centrer le bilan sur les points essentiels : exactitude des prévisions de trafic et de dépenses d'investissement, rentabilité effective de l'opération, respect des grands engagements pris en matière d'insertion ou d'environnement. »

- ❖ **Conseil Général des Ponts et Chaussées, Rapport n°2001-01B3-01 intitulé « Etablissement du bilan des grands projets d'infrastructures prévu par l'article 14 de la LOTI » établi par un groupe de travail présidé par Bernard SELIGMANN**

Le rapport SELIGMANN a constaté que l'obligation de réaliser un bilan des grands projets d'infrastructures prévu par l'article 14 de la LOTI, de le soumettre à l'avis du CGPC (Conseil Général des Ponts et Chaussées) et de le publier n'était dans l'ensemble « ni suivie par l'administration, ni respectée par les maîtres d'ouvrage, ni, lorsqu'elle l'était, correctement mise en œuvre ».

D'après ce rapport, « la situation doit être régularisée au plus vite [...] parce que la réalisation des bilans présente de multiples intérêts » pour l'opération, pour s'assurer de la bonne utilisation des fonds publics, pour la compréhension des effets des infrastructures de transport, pour l'évaluation de la mise en œuvre de la politique des transports.

Plutôt que de multiplier des données statistiques aux corrélations aléatoires, selon le rapport SELIGMANN, le bilan devrait s'efforcer d'analyser l'organisation et la dynamique du jeu des acteurs pour tirer le meilleur parti d'une grande infrastructure en termes de développement et d'aménagement des territoires.

Toutes les études réalisées à propos de l'impact des grandes opérations d'infrastructures sur l'activité économique montrent que celui-ci dépend du dynamisme du milieu considéré et de son aptitude à tirer le meilleur parti de l'amélioration des dessertes. Il s'agit d'être prudent quant à l'identification de liens directs et automatiques entre infrastructures et développement économique.

Par cette approche, le bilan LOTI constitue donc un outil d'expertise sur des équipements mis en service. Cependant, s'agit-il d'une procédure susceptible d'apporter de plus amples connaissances sur les effets des grandes infrastructures. Ainsi, face aux bilans LOTI, un deuxième outil d'observation est au service des territoires, les observatoires d'infrastructures de transport. Ces derniers permettront une analyse en continuum des projets d'infrastructures.

B. Les observatoires d'infrastructures de transport

Contrairement aux bilans LOTI, les observatoires ne relèvent pas des dispositifs de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982. Davantage dans l'esprit de la circulaire Bianco ou des LOADT et LOADDT de 1995 et 1999, ils constituent une initiative personnelle de l'Etat, voire des sociétés concessionnaires.

Les travaux sur les effets structurants des grandes infrastructures de transport ont été initiés dans les années 1970, à partir du cas du réseau autoroutier. Depuis une vingtaine d'années, les études et recherches dans ce domaine se sont intensifiées, sous l'égide de sociologues, d'économistes et de géographes.

Souvent, la principale difficulté réside dans l'identification du rôle joué ou susceptible d'être joué par une grande infrastructure de transport dans la desserte d'un territoire . En effet, celle-ci s'inscrit dans un système socioéconomique complexe et spatialisé, avec une structure, un fonctionnement et une dynamique qui lui sont propres.

Ainsi, la desserte d'un territoire par une grande infrastructure de transport est ressentie de façon inégale selon les activités économiques et selon les territoires situés à proximité.

L'observatoire permet le suivi de ces mécanismes complexes qui s'opèrent avec l'arrivée de telles infrastructures.

1. Quelques généralités

L'observatoire vise à décrire aussi finement que possible la situation avant la mise en chantier de l'infrastructure et à la comparer avec celle observable plusieurs années après sa mise en service.

Dans un second temps, à partir des informations collectées, il pourra s'agir de chercher à mieux comprendre, et éventuellement à formaliser, les relations entre transport et territoire et de devenir ainsi, un outil d'aide à la décision.

a) Objectifs principaux :

D'une manière générale, les observatoires visent à appréhender, à mesurer et à identifier les changements socio-économiques suscités par la mise en place d'une infrastructure de transport. Il s'agit là d'observer et mesurer les changements de façon objective en définissant des méthodologies sur différentes thématiques économiques de façon à ce qu'elles soient facilement transposables sur d'autres ouvrages.

Sur le plan de la recherche, les observatoires peuvent apparaître comme un support de réflexion et une source de formation. Il s'agit là d'exploiter les résultats pour faire progresser la connaissance scientifique au bénéfice des projets d'autoroutes futures.

Enfin, sur le plan politique et stratégique, les observatoires peuvent servir d'outil d'aide à la décision auprès des élus et des acteurs privés. Par là même, ils apparaissent comme des espaces de concertation entre les différents acteurs qui mettent en place des politiques et des stratégies communes par le biais de partenariats notamment. Il s'agit là d'apporter des réponses aux acteurs

locaux et aux populations proches de l'ouvrage dans un souci de transparence vis à vis des personnes qui s'interrogent, voire s'inquiètent, des effets du futur équipement.

b) La démarche méthodologique générale

Pour répondre au mieux aux objectifs de recherche, la démarche méthodologique des observatoires est une démarche « ex-post », pragmatique, qui vise à comparer l'évolution des données recueillies entre un « avant » et un « après » l'équipement réalisé.

Pour ce faire, les observatoires se soumettent tous à une même méthode d'analyse en établissant des indicateurs pour appréhender les différents domaines précités. Ces indicateurs sont analysés régulièrement et donnent souvent un aperçu de l'évolution de la situation socio-économique avant et après la mise en place de l'autoroute. pour compléter cette méthode, le recours à des enquêtes ponctuelles peut quelquefois paraître pertinent.

Au final, les observatoires permettent ainsi d'identifier et d'évaluer scientifiquement les apports de développement économique et social au bénéfice des territoires concernés. Tout cela est basé sur une analyse fine, rigoureuse, conduite pendant plusieurs années sur le terrain en relation avec l'ensemble des acteurs locaux et nationaux (maîtres d'ouvrages, services compétents et collectivités territoriales), qui permet, à terme, de prendre sérieusement la mesure des effets d'aménagement et de développement du territoire induits par l'infrastructure.

2. Les observatoires autoroutiers.

La première application des observatoires a concerné les autoroutes. Les observatoires économiques autoroutiers ont été mis en place au début des années quatre-vingts par le SETRA³ dans le but d'évaluer « les effets induits par les grandes infrastructures routières sur les régions traversées ».

a) Caractéristiques principales

Pendant la grande période de « désenclavement autoroutier », la dotation autoroutière a fait parfois confondre deux données dans l'esprit des décideurs régionaux : accessibilité et attractivité.

Il s'agissait là d'un mouvement important et d'une aspiration profonde qui se traduisent par la territorialisation, c'est-à-dire l'appropriation par les acteurs du territoire de ces équipements de transport.

Le territoire non ou mal doté en infrastructures de transport subissait alors une dévalorisation de son potentiel de développement, même s'il est admis que d'autres facteurs demeurent essentiels pour générer le développement : ressources de main d'œuvre, aptitude à l'innovation, diversification du tissu économique local (offre de services aux entreprises, qualification des entreprises sous-traitantes), dynamisme du milieu local. On parlerait aujourd'hui de développement local.

Les observatoires socio-économiques autoroutiers relèvent de ce mouvement qui, de la critique de l'effet mécanique « désenclavement autoroutier / développement économique local » à la mise au point d'indicateurs de dynamique territoriale, cherchent à nourrir un débat plus construit, plus riche en connaissances tant théoriques qu'empiriques.

Une meilleure appréhension des phénomènes constatés après la mise en service d'une infrastructure et de leur degré de corrélation constituent les objectifs visés. Ces observatoires sont en outre conçus comme une opportunité destinée à permettre aux acteurs locaux d'intervenir autour de l'infrastructure par des mesures dites d'accompagnement. Nous reviendrons plus tard sur cette dernière notion.

Il convient de rappeler que la société autoroutière maître d'ouvrage n'est pas tenue juridiquement de mettre en place de tels outils d'étude et d'observation, à la fois plus complets que les études de bilan prévues par l'article 14 de la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982.

Aussi s'agit-il pour la société autoroutière de viser un objectif d'élaboration de connaissances pour apporter des éléments, scientifiquement construits, à la question générale posée : une autoroute contribue-t-elle à créer un surplus économique dans la(les) région(s) desservie(s) et si oui, dans quelles conditions, sous quelle forme, et comment l'appréhender ?

Cette entrée a l'avantage, sans l'exclure, de ne pas poser frontalement la question du rôle de l'infrastructure dans l'aménagement du territoire, encore moins d'un quelconque effet d'entraînement sur le développement local.

³ Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes, rattaché au Ministère des Transports

Comme nous l'avons dit, il s'agit bien d'une démarche expérimentale, de terrain, ex-post, pragmatique, non exhaustive, spécifique aux différents espaces traités : les observatoires ne visent pas à une modélisation des effets et ne peuvent se prêter, de ce fait, à des généralisations.

Les observatoires sont pilotés dans un cadre partenarial comprenant, outre le maître d'ouvrage, des représentants politiques et socioprofessionnels locaux, ainsi que des administrations concernées. Généralement, le financement de ces études est partagé entre les divers partenaires ce qui implique une interaction forte avec les acteurs locaux que les dispositifs ont vocation à intéresser.

❖ Les phases d'observation

Avant la phase opératoire de la construction autoroutière, une description de la situation « zéro » est établie, fondée sur l'idée que l'autoroute n'a pas encore affecté l'économie locale. Puis, des études sont effectuées pendant la phase du chantier de construction de l'autoroute. Ensuite, de nouvelles analyses sont conduites lors de la mise en service de l'autoroute et enfin, la dernière phase d'études a lieu dans l'intervalle de trois à cinq ans après l'ouverture au public de l'équipement.

L'objectif de cette méthode est de permettre des comparaisons dans le temps entre un « avant » et un « après » et d'avoir un recul suffisant pour voir se manifester des évolutions économiques significatives, réputées être en relation avec l'arrivée de l'autoroute. Cette durée d'observation, relativement lâche, permet la saisie d'éventuelles phases distinctes de développement.

Toutefois, cette durée est volontairement limitée après la date d'ouverture, l'hypothèse étant que la relation entre une variable économique observée et l'offre infrastructurelle tend à se relâcher avec le temps, du fait de l'importance croissante de l'action conjointe d'autres facteurs sur les phénomènes observés.

Néanmoins, les durées d'observation, elles sont relativement différentes selon les observatoires. Elles sont comprises entre 3 ans (ex. de l'A51) et 15 ans (observatoire de l'A10). Relevons par ailleurs que la majorité des observatoires ont été mis en place plus de 5 ans avant l'ouverture de l'autoroute étudiée (A10, A40/42, A20, A89) voire même 12 ans avant l'ouverture de l'autoroute pour le cas de l'observatoire de l'A89.

Enfin, il arrive même que l'observatoire ait été mis en place après l'ouverture de l'autoroute, ce qui fut le cas de l'A72.

Il n'existe donc aucune vérité à ce sujet, cela dépend de la motivation des acteurs locaux et de l'initiative de chacun, notamment du maître d'ouvrage.

❖ Les aires géographiques d'observation :

Les observatoires autoroutiers postulent des aires géographiques d'étude à délimiter de chaque côté de l'axe autoroutier pour y circonscrire les facteurs à analyser. Il s'agit souvent des cantons touchés par l'autoroute, et des pôles urbains proches, sur un linéaire autoroutier d'une centaine de kilomètres. Les fuseaux d'étude s'étendent généralement de 20 à 30 km de chaque côté de l'infrastructure, et peuvent inclure des espaces plus éloignés pour certains thèmes d'observation.

Les domaines observés sont multiples et décidés par l'instance de pilotage partenarial, dans la limite de ce qu'autorisent les ressources statistiques disponibles, et les budgets affectés. Le choix des

thèmes d'études retenus relève alors d'une « intuition collégiale » relative à l'existence possible d'une relation entre l'autoroute et le domaine choisi, validée à dire d'experts et par l'expérience.

Il s'agit d'un travail de stricte observation qui n'a pour objet ni de justifier a posteriori l'investissement réalisé, ni de diffuser des conseils en faveur d'éventuelles mesures d'accompagnement susceptibles d'être prises par tel ou tel acteur local, individuellement ou de manière collective.

b) Le cas de l'A39

Avant toute mise en place d'un observatoire, une question de départ s'impose : quels effets observer ? Au moins trois grands contextes d'interactions infrastructure de transport - territoire peuvent être observés :

- ❖ une causalité directe et fonctionnelle : ensemble des conséquences physiques et techniques produites par la présence de l'autoroute : remembrement agricole, réorganisation locale des circulations ... ;
- ❖ la valorisation locale de l'infrastructure par les acteurs politiques et sociaux de l'espace traversé : vers une « promotion des territoires » ;
- ❖ l'usage et l'utilité de l'amélioration de l'offre de transport routier apportée par l'autoroute aux populations et aux agents économiques locaux.

L'observatoire de l'A39 peut nous éclairer dans la mesure où sa méthode d'appréhension des effets socio-économiques est relativement structurée voire reproductible. Rappelons que cet observatoire fut mis en place en 1993, soit 5 ans avant l'ouverture de l'autoroute et qu'il termina son activité en 2003, ce qui nous permet de porter un regard critique sur la méthode d'observation et les moyens mis en œuvre.

Concernant les objectifs, Pascal BERION, pilote de cet observatoire, déclare que « l'observatoire A39 avait pour ambition première, d'établir un protocole méthodologique capable d'assurer la mise en évidence des effets territoriaux (...) et qui soit reproductible dans le temps et dans d'autres lieux ».

Trois types d'approches ont été mises en œuvre : une approche socio-économique, une approche par les modifications de l'accessibilité et une approche spatialisée.

- ❖ évaluation des modifications de la structure et de la dynamique des activités économiques (approche socio-économique) ;
- ❖ évaluation des évolutions des comportements et de la mobilité des acteurs du territoire (approche par les modifications de l'accessibilité) ;
- ❖ identification des différences sur le territoire observé (approche spatialisée).

Sur le plan du périmètre géographique étudié, l'ensemble des cantons situés à moins d'une demi-heure d'accès de l'autoroute ont été sélectionnés, ce qui correspondait à la définition d'un espace d'observation d'environ 20 km de part et d'autre du linéaire de l'A39, soit 417 communes.

Les périodes d'observation ont été menées à partir de 4 phases d'études :

- ❖ l'établissement de l'état initial socio—économique (juin 1993 à décembre 1994) ;
- ❖ le suivi des indicateurs durant la construction de l'autoroute (janvier 1995 à mai 1998) ;

- ❖ l'analyse des premiers changements après la mise en service (mai 1998 à décembre 2000) ;
- ❖ le bilan, cinq ans après (janvier 2001 à décembre 2003).

Les thèmes d'observation, au nombre de 11, regroupaient les domaines suivants :

- ❖ occupation des sols et organisation de l'espace ;
- ❖ agriculture et filières agro-alimentaires ;
- ❖ tourisme et loisirs ;
- ❖ A39 et stations du Haut-Jura ;
- ❖ développement économique régional ;
- ❖ incidences économiques et sociales du chantier ;
- ❖ effets sur la RN 83 ;
- ❖ rayonnement des villes ;
- ❖ politiques d'accompagnement ;
- ❖ finances locales ;
- ❖ marché foncier.

Pour chaque thème analysé, des critères à évaluer et des indicateurs normalisés ont été définis permettant une évaluation, voire une quantification de l'évolution des situations au cours des différentes périodes d'observation.

Ensuite, un recours permanent à l'analyse géographique était indispensable pour tenter de mettre en évidence des effets spatiaux différenciés en fonction de la plus ou moins grande proximité des territoires au tracé de l'autoroute. Pour l'A39, plusieurs modes opératoires ont été retenus avec des découpages géographiques variables suivant le degré de finesse des données géoréférencées.

Au terme de 10 années d'observations, quatre remarques utiles peuvent nous intéresser pour la mise en place d'un observatoire sur la LGV SEA :

- ❖ l'organisation du travail d'observation est dépendante de la chronologie de l'infrastructure. Il est en préalable indispensable d'engager un état initial des données sur une base géographique étendue pour interpréter et modéliser le fonctionnement des systèmes territoriaux ;
- ❖ les caractéristiques initiales de l'espace et des territoires qui le composent sont déterminantes quant à la nature des effets qui se produisent. Il faut adapter l'observation aux territoires d'autant que les échelles d'analyse imposent à leur tour des contraintes méthodologiques ;
- ❖ les stratégies d'acteurs et les politiques d'accompagnement doivent être étudiées avec rigueur car elles expriment à la fois la manière dont l'infrastructure est perçue et permettent de définir les moyens mis en œuvre pour la valoriser. C'est bien des choix stratégiques effectués et du management des projets que résultent les principales transformations socio-économiques. Il est posé alors la question d'une véritable gouvernance de projets ;
- ❖ la lecture des données socio-économiques doit être rapprochée des analyses sur les impacts environnementaux de l'infrastructure ;

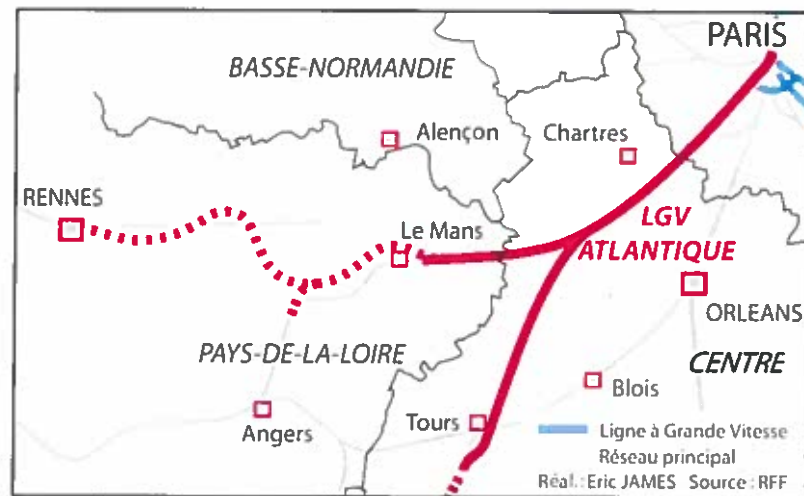
Par ailleurs, trois types d'effets ont été identifiés :

- ❖ des effets directs non négligeables : remembrement, chantier, réorganisation des flux de circulation ;
- ❖ des effets d'opportunités limités : création ou extension de zones d'activités, promotion du territoire via les deux aires de service ;
- ❖ des effets d'usage, d'utilité ou encore de mobilité limités : rayonnement urbain, développement des activités économiques.

3. Les observatoires ferroviaires : le point en France.

a) LGV Atlantique : études du CNRS⁴ et du LET⁵ dans le cadre des effets du TGV Atlantique sur la mobilité.

Le LET et le CNRS ont suivi des enquêtes avant et après la mise en place de la LGV-Atlantique. Ces enquêtes ont été réalisées en 1989 et 1993 alors que la LGV fut mise en service en 1989 pour la branche ouest et en 1990 pour la branche sud-ouest.



La méthode utilisée peut être reproductible pour des observatoires LGV de ce type. Néanmoins, il convient de souligner que ces enquêtes concernaient exclusivement les effets du TGV sur la mobilité⁶. Ces enquêtes ne constituent donc pas à elles seules un espace de diffusion et de production permanent d'informations au même titre qu'un observatoire LGV comme nous l'entendons. En l'occurrence, elles n'abordent pas directement d'autres thèmes tels que le tourisme, les stratégies d'entreprises, l'habitat...

Le périmètre géographique étudié fut assez flou. D'après l'étude, il concernait « toutes les zones dont on peut penser qu'elles sont concernées par la mise en service du TGV⁷ ». Dans ce sens, les enquêtes ont été réalisées entre les villes desservies et l'Ile-de-France.

La démarche consistait à réaliser deux « photographies », l'une avant et l'autre après l'arrivée du TGV et d'étudier les reports modaux entre le TGV, l'avion et le train sur l'ensemble du territoire desservi.

Les échantillons de personnes interrogées furent relativement importants puisque 8 638 questionnaires en 1989 et 10 311 en 1993 ont été réalisés, tous modes confondus.

Ces enquêtes furent réalisées sur le trafic week-end et sur le trafic normal (JOB⁸). Pour le train, les enquêtes ont été réalisées dans le sens Paris/Bretagne, Paris/Nantes, Paris/Bordeaux et Paris/Toulouse. Des enquêtes similaires furent réalisées pour l'avion dans le sens Paris/Province. Quant au mode routier, les enquêtes se sont limitées à l'autoroute.

⁴ Centre National de la Recherche Scientifique

⁵ Laboratoire d'Economie des Transports

⁶ Trois types de mobilités ont été étudiés :

- Les mobilités professionnelles entre l'Ile-de-France et L'Ouest et le Sud-Ouest
- Les mobilités liées aux week-ends des parisiens dans l'Ouest et le Sud-Ouest
- Les mobilités domicile/travail entre l'Ouest/Sud-Ouest et l'Ile-de-France.

⁷ « Le TGV-Atlantique, entre récession et concurrence » O. Klein, G. CLAISSE (1997), p. 11.

⁸ Jour Ouvrable de Base

S'agissant des enquêtes relatives au TGV-Atlantique, la méthode employée reste cependant limitée dans la mesure où elle s'intéresse particulièrement aux flux d'échanges avec la région parisienne, et ne s'ouvre donc pas à d'autres domaines socio-economiques d'investigation.

b) LGV Est européenne, ouverture 2007



Actuellement en construction, la LGV Est-Européenne sera mise en service au cours de l'été 2007. La réalisation de la première phase de la LGV Est Européenne en 2007 (de Vaires à Baudrecourt) permettra de réduire considérablement les temps de trajet entre Paris et les principales villes de l'est de la France et au-delà vers le Luxembourg et l'Allemagne. Strasbourg sera à 2h20 de Paris, Metz et Nancy à 1h30. Depuis Paris, on pourra atteindre Luxembourg ville en 2h15 et Francfort en 3h45. L'impact de la LGV Est européenne touchera tous les niveaux de la vie économique : local, régional, européen.

A travers la circulaire « Bianco » du 15 décembre 1992, la réglementation prévoit la réalisation d'un bilan environnemental, trois à cinq ans après la mise en service d'une grande infrastructure. Dans un esprit d'anticipation, RFF a lancé dès mars 2006 le suivi systématique d'une cinquantaine de sites représentatifs du patrimoine faunistique et floristique environnant.

Pour mesurer l'impact de la LGV sur les activités socio-économiques, un observatoire TGV, approuvé par le comité de suivi du TGV Est Européen, sera mis en place dans le cadre d'une charte de partenariat déclinée par région (Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace). Chacune de ces régions développe donc son propre observatoire selon ses propres critères de sélection.

En Champagne Ardenne, l'étude, émanant de l'Etat via la DRE, a été confiée au Conseil Régional. En Lorraine, il semblerait que l'étude soit toujours aux mains de la DRE. Quant à la région Alsace, une étude plus précise sur les effets de la LGV sera confiée à l'agence d'urbanisme de Strasbourg, dans la mesure où les effets de la LGV Est sont principalement attendus dans l'Agglomération Strasbourgeoise.

Parmi ces trois régions, la région Champagne Ardenne est la plus avancée. Pour mesurer l'impact du TGV Est Européen, la région Champagne Ardenne s'est lancée dans la création d'un observatoire avec pour objectifs principaux de mesurer les impacts socio-économiques et urbains de la LGV mais également de suivre les résultats des dessertes et des arrêts qui ont été décidés, à titre de tests, lors d'un comité de suivi.

Le périmètre de l'observatoire englobe la totalité de la région considérant que la LGV Est impactera également la ligne Paris-Bâle, située plus au Sud.

Par ailleurs, un « socle commun » de données à suivre sera constitué avec les deux autres régions concernées (Alsace et Lorraine) de façon à pouvoir juger globalement de l'impact de la LGV sur la totalité de son tracé.

Concernant le pilotage de l'observatoire, il a été proposé de le constituer à deux niveaux :

D'abord, un comité technique restreint qui comporterait l'État (via les DRE), la SNCF, RFF, la Région, les villes desservies (éventuellement représentées par les agences d'urbanismes) et éventuellement d'autres organismes, associés de façon plus ponctuelle (INSEE, Université, Villes, offices de tourisme, Chambres de commerce...).

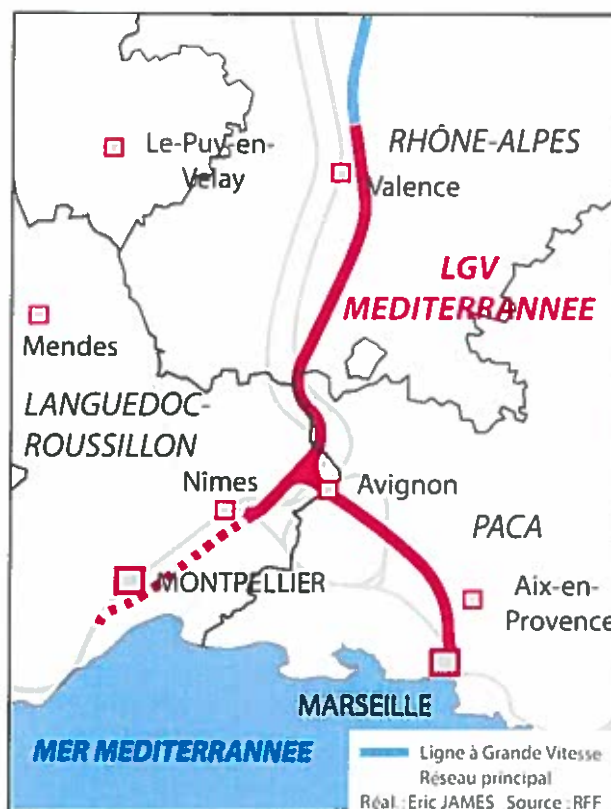
Ensuite, une assemblée élargie, comportant l'ensemble des villes concernées, qu'elles soient ou non desservies par le TGV, les Conseils Généraux, le CESR, les chambres de commerce, les associations d'usagers... Cette assemblée aura à valider les indicateurs et la méthodologie retenus.

A ce jour, aucun recueil de données n'a été effectué pour cet observatoire mais des enquêtes et entretiens ont été réalisés auprès des acteurs concernés pour mesurer la motivation de chacun et évaluer les attentes des différents partenaires pour cet observatoire.

c) LGV Méditerranée

Initié en 1989, c'est 250 kilomètres de ligne nouvelle de TGV qui ont été inaugurés entre Marseille et Lyon en juin 2001.

La grande vitesse a placé Marseille et son port, le premier de France et le troisième d'Europe pour le trafic, à une heure de Lyon, capitale de la région Rhône-Alpes et troisième agglomération française. Cela a signé l'alliance de deux métropoles régionales, ainsi qu'un rééquilibrage du réseau de communication vers le Sud au profit de villes moyennes.



Pour la SNCF, la mise en service de ce nouveau TGV est aussi à replacer dans le contexte de la réalisation d'un réseau à grande vitesse européen qui s'étendra tout d'abord en direction de l'Espagne, puis de l'Italie. Des études sont d'ailleurs en cours. Qui plus est, la mise en service de la ligne nouvelle va libérer d'autres itinéraires pour le fret entre Marseille et Lyon.

Sur la LGV Méditerranée, des observations ont vu le jour depuis sa mise en service en juin 2001. Dès sa conception, la LGV a intégré toute une série d'étapes et d'analyses des questions relatives à l'environnement, sur le plan naturel et humain. A cette fin, de nombreuses études, que ce soit dans le cadre de l'étude d'impact ou des expertises complémentaires ont été réalisées.

L'observatoire de l'environnement, piloté par RFF et le service de l'ingénierie de la SNCF répond a la volonté de ces deux acteurs de définir un vaste programme de surveillance de l'évolution des milieux humains et naturels touchés par la nouvelle infrastructure ferroviaire.

Parallèlement à cet observatoire de l'environnement, une évaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée a été réalisée par SETEC Organisation à partir de cinq sources d'information :

- ❖ un comparatif d'indicateurs avant / après l'ouverture de la ligne ;
- ❖ des entretiens avec des acteurs politiques, économiques et sociaux des territoires nouvellement desservis par la grande vitesse ferroviaire, mais aussi avec des acteurs et des prescripteurs à Paris et à Bruxelles ;
- ❖ une étude commandée par la SNCF et la DATAR à MTI Conseil et réalisée en 2002 ; elle avait pour objectif d'évaluer l'écart entre les attentes des principaux acteurs concernés par la ligne et leur perception, moins de deux ans après son ouverture ;
- ❖ un questionnaire adressé à plus de vingt villes et agglomérations concernées par la ligne. Avec pourtant 20 % de retours et plusieurs relances, les résultats et comparaisons furent peu exploitables ;
- ❖ une enquête de perception sur l'image touristique de la France grâce aux Maisons de la France réparties dans des pays de l'OCDE.

En raison du caractère récent de l'infrastructure (mise en service en 2001), l'analyse s'est concentrée sur des effets quasi - immédiats comme la mobilité, l'effet d'image ou encore des effets de court - terme sur le tourisme, la stratégie et la localisation des entreprises, le marché foncier et les opérations d'urbanisme.

En ce qui concerne les domaines de l'économie et de l'emploi ou de l'aménagement du territoire, pour lesquels les effets seront plutôt de long terme, l'analyse a été plus difficile, seulement trois ans après la mise en service de l'infrastructure.

Il est donc important de rappeler que cette étude d'impact relative au TGV Méditerranée n'est qu'une première approche trois ans après son ouverture.

Ainsi, plusieurs grandes catégories de conséquences économiques territorialisées peuvent être tirées des études menées dans le cadre des observatoires. On rappellera brièvement l'incidence, momentanée mais néanmoins réelle, des effets liés à la construction et l'aménagement de l'équipement proprement dit. Les chantiers autoroutiers permettent par exemple de mobiliser des entreprises locales et régionales du BTP à hauteur d'environ 40 % du montant total des investissements réalisés, ces entreprises mobilisant à leur tour des sous-traitants et fournisseurs locaux, de la main-d'œuvre locale et distribuant des revenus en grande partie dépensés sur place. On peut parler d'effets d'entraînement de type keynésien (par la demande), temporaires et spatialisés. Cette activité de construction donne lieu en outre à des apports fiscaux aux collectivités territoriales concernées.

Au delà de ces effets de chantier, deux grandes catégories de conséquences peuvent être distinguées :

- ❖ les conséquences « directes », induites par la mise en service de l'infrastructure et perçues par ses usagers-clients
- ❖ les conséquences indirectes induites par l'équipement en lui-même au bénéfice du tissu économique local et régional. Les apports les plus intéressants du point de vue territorial relèvent sans doute de la deuxième catégorie.

d) Les observatoires en débat

Certains auteurs mettent en cause et contestent l'idée même visant à mesurer un éventuel « effet transport » ou « effet structurant » pour une économie locale. Les réseaux de transport seraient des amplificateurs et des accélérateurs de tendances socio-économiques préexistantes, lourdes et de long terme, profitant essentiellement aux grands pôles constitués, qui élargissent leurs aires concurrentielles et d'influence. Il y a plutôt interaction⁹, entre infrastructure et territoire.

La simple comparaison entre « un avant » et « un après », comme une superposition de deux photos prises à des moments distincts, ne suffit pas à déduire une relation avec la seule infrastructure. D'autres paramètres ont eux aussi continué à évoluer, et à déterminer des situations nouvelles. Cette remarque s'applique néanmoins davantage aux bilans administratifs prévus dans le cadre de la LOTI précitée que pour les observatoires qui, au contraire, cherchent à réaliser un continuum d'observations permettant de suivre dans la durée l'évolution de plusieurs variables stratégiques.

L'aire géographique d'étude, toujours délimitée de manière arbitraire, résulte quelquefois de choix aléatoires. Comment savoir réellement jusqu'à quels endroits les phénomènes sont sensés ce produire ?

Enfin, la démarche adoptée par les observatoires serait, parce que trop empirique, dépendante des terrains observés et par conséquent incapable d'établir des lois plus générales de transformation, susceptibles d'être vérifiées ailleurs et d'inspirer le cas échéant, des recommandations au titre d'outil d'aide à la décision.

Les constats auxquels conduisent les précédentes analyses débouchent invariablement sur des questions permettant d'enrichir et surtout de renouveler la problématique globale des interactions entre infrastructure et territoires. Elles légitiment, de ce fait, la mise en place d'un observatoire de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique.

⁹ BIZERAY et al., 1996 ; VARLET, 2002

C. L'observatoire de la LGV Sud Europe Atlantique



L'observatoire de la LGV SEA, tel que nous l'entendons, constitue une première en France. Il doit s'appuyer sur la méthodologie existante et tirer profit des enseignements qui s'en dégagent. Par ailleurs, certaines particularités, propres au réseau ferroviaire devront en outre être prises en compte. Les notions de rabattement par le réseau ferroviaire régional existant ou de continuité du réseau, notamment vers Bayonne ou Toulouse devront être prises en compte.

Comme il est précisé dans le dossier SPAD de la phase 1 consacré à l'analyse des conditions de réalisation d'un observatoire, celui-ci doit permettre de constater l'intégration de la Ligne à Grande Vitesse, mais également de participer à la constitution d'un cadre de référence pour les actions et mesures d'accompagnement. Il vise à mesurer les effets sur l'économie régionale et nationale que générera la construction de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique entre Saint Avertin et Ambarès et Lagrave.

L'objet de cet outil est donc d'apporter un éclairage sur les effets du projet relatifs aux secteurs d'activités soumis à son influence.

1. Partis pris et généralités

La mise en place d'un observatoire nécessite de retenir des partis pris quant à la méthodologie à adopter et la philosophie à mettre en place. C'est pour cette raison que nous nous attacherons à respecter trois grands principes qui constitueront un point de départ indispensable. Il s'agit de :

- ❖ travailler sur de grands échantillons dès le départ pour disposer d'un socle de référence permettant de redresser les enquêtes lors de leur renouvellement ;
- ❖ collecter l'information à une échelle spatiale aussi pertinente que fine afin de disposer de plusieurs techniques d'analyse ;
- ❖ disposer d'une épaisseur historique conséquente antérieure et organiser des relevés régulièrement.

Néanmoins, plusieurs grandes difficultés existent et nous ne pourrions nous en séparer :

- ❖ concernant les données statistiques, comment obtenir des statistiques récentes coïncidant avec la période d'étude ? Le problème est celui des dates des documents statistiques, par exemple celles relatives au Recensement Général des Populations. D'où la nécessité d'avoir recours à d'autres indicateurs pour analyser la dynamique démographique (exemple : nombre de permis de construire, évolution du parc de logements) ;
- ❖ un nombre élevé d'indicateurs peut entraîner une dispersion et nuire à l'approfondissement de l'analyse ;
- ❖ faire le lien entre effets de la LGV et évolutions statistiques. Prudence sur les relations de causalité entre LGV et développement local.

Trouver une zone témoin comparable à la zone d'étude serait idéal dans la mesure où cette dernière nous permettrait de comparer l'évolution d'un territoire, avec et sans l'infrastructure. L'utopie serait d'observer un territoire au même moment, avec et sans LGV.

Malheureusement, cela implique l'existence d'un même territoire, de mêmes villes, mais sans projet de LGV, ce qui, par nature même, est impossible !

2. L'espace d'observation

Concernant l'espace d'étude, il s'agit d'observer les relations LGV SEA – territoires « au bon endroit », c'est-à-dire sur les territoires les plus pertinents, et à la bonne échelle. Face à cela, plusieurs difficultés apparaissent. On peut d'abord penser qu'un espace de référence, clos et commun à l'ensemble des thèmes suffira à l'observation des principaux effets. Ensuite, on se rend très vite compte que le projet impacte en fait de nombreux territoires. Des effets « en cascade » pourront alors émerger. Enfin, en fonction des thèmes étudiés et des effets générés, il apparaît nécessaire de définir des aires d'observation cohérentes au regard des indicateurs mis en place.

A partir de là, deux zones différentes peuvent être distinguées :

- ❖ le territoire sur lequel peuvent se faire sentir les répercussions dans le domaine économique et social,
- ❖ les communes traversées ou desservies par l'infrastructure, concernées par des répercussions directes en matière de trafic et par les effets d'emprises. Pour ces communes, il est davantage intéressant de mesurer l'impact que pourra avoir la LGV au niveau environnemental, ce qui ne constitue pas l'objet de notre observatoire, consacré aux effets socio-économiques.

Le tracé de la LGV SEA impacte directement sur trois régions : la région Centre, la région Poitou-Charentes et la région Aquitaine. A travers cela, six départements sont concernés physiquement, à proportion variable, par la LGV SEA, il s'agit des départements de l'Indre et Loire, de la Vienne, des Deux-Sèvres, de la Charente, de la Charente-Maritime ainsi que du département de la Gironde.

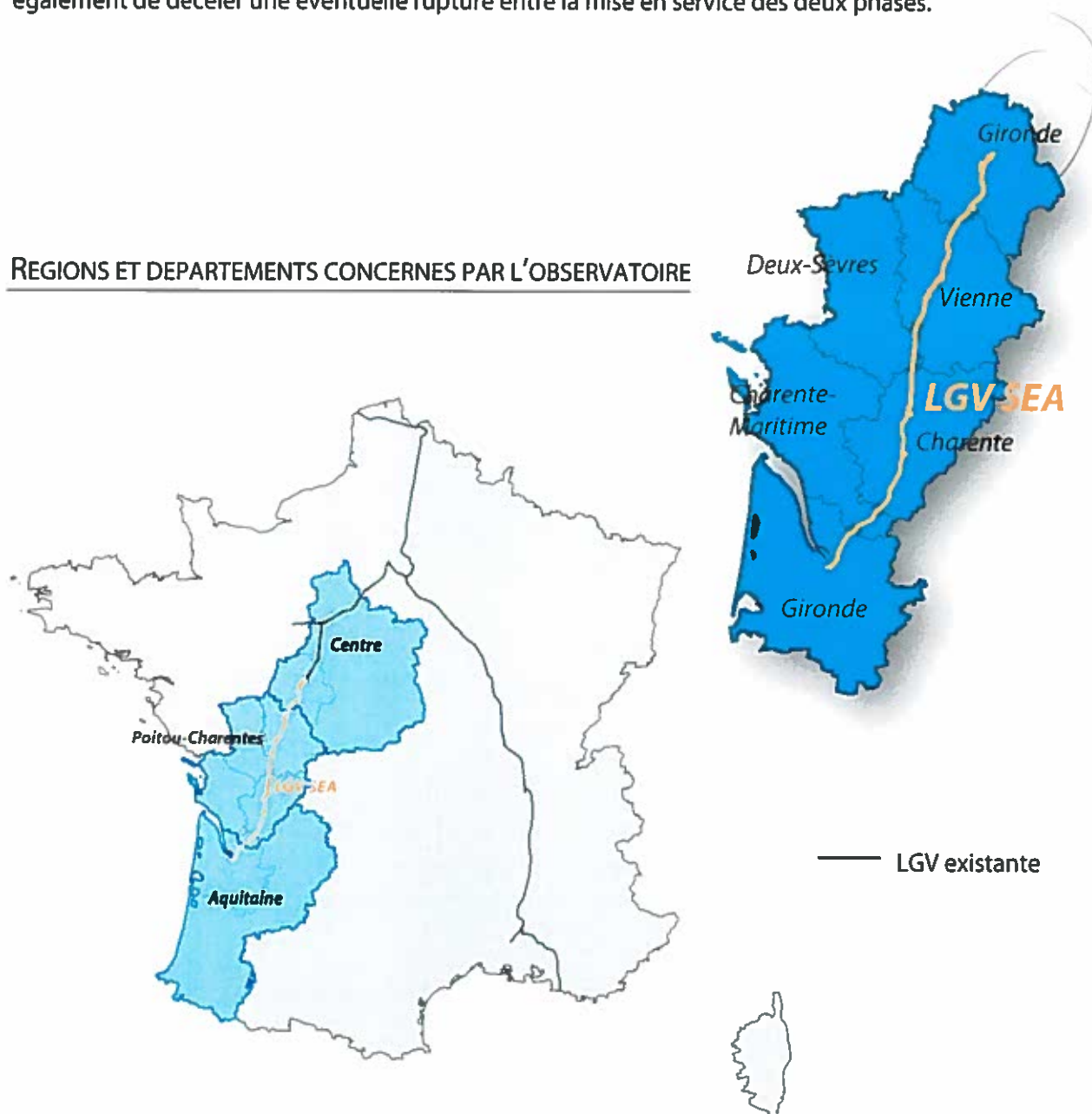
Au-delà de ces trois régions directement desservies par la LGV SEA, nous pouvons penser que la zone où les répercussions du projet en matière économique et sociale se feront sentir s'étendra vraisemblablement à l'Ile-de-France, à Midi-Pyrénées, ainsi qu'au nord de l'Espagne. En effet, l'ensemble de ces régions bénéficiera des gains de temps permis par la LGV.

La zone française considérée s'étend donc sur cinq régions et couvre 163 600 km², soit presque le tiers du territoire français. Notons par ailleurs que trois des quatre régions les plus vastes de France métropolitaine sont ainsi concernées : Midi-Pyrénées, Aquitaine et Centre.

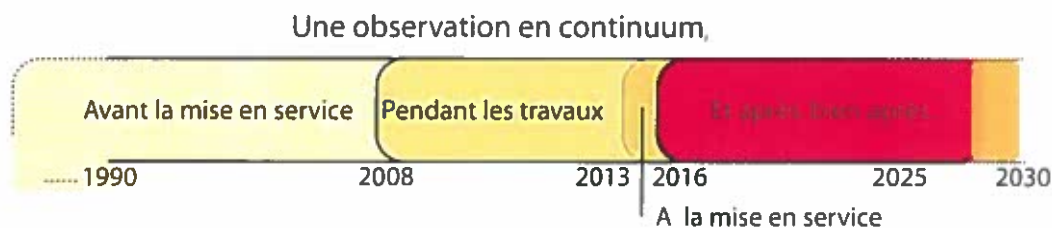
Néanmoins, si le périmètre fixe de l'observatoire concernera principalement les trois régions directement desservies, l'observation de certains effets se fera nécessairement sur l'ensemble des cinq régions précédemment citées.

Pour les régions concernées bénéficiant déjà d'une desserte TGV, la mise en service de la LGV SEA entre Saint-Avertin et Graves Ambarès n'engendrera pas une réorganisation complète des transports du grand Sud-Ouest. Une partie des effets attendus se manifesteront dès la mise en service de la première phase entre Villognon et la Grave Ambarès. Ces effets pourront être amplifiés par la deuxième phase de la LGV SEA, entre Saint-Avertin et Villognon. Le rôle de l'observatoire sera également de déceler une éventuelle rupture entre la mise en service des deux phases.

REGIONS ET DEPARTEMENTS CONCERNES PAR L'OBSERVATOIRE



3. Les périodes d'observation



L'observation des territoires n'aura de sens que si celle-ci se déroule sur un temps relativement long. A ce sujet, l'étude réalisée sur la phase 1 préconisait une durée d'observation de l'ordre de 15 années, au minimum. Cette durée d'observation dépendra en fait de l'épaisseur historique dont nous disposons. Au regard des temporalités, avec des mises en service respectives pour 2013 et 2016, une observation sur une période totale de 30 ans n'apparaît pas impossible. Une période d'observation de cette étendue nous permettrait sans nul doute d'établir des tendances et de pouvoir ainsi plus facilement dissocier les effets imputables à la mise en service de la LGV SEA.

Néanmoins, la difficulté réside dans l'inexistence quasi-systématique des points de référence, indispensables quant à une bonne évaluation des effets d'une infrastructure. Le choix est donc fait de disposer d'une épaisseur de données conséquente, nous permettant de remonter, dans le meilleur des cas, à une période antérieure à la mise en service de la LGV Atlantique et de son tronçon sud-Ouest vers Tours, mis en service en 1990, un an après la réalisation du tronçon ouest. En effet, la LGV Atlantique est entrée en service en 1990, grâce à la ligne à grande vitesse entre Paris et Saint-Pierre-des-Corps, qui a placé Bordeaux à 3h de Paris.

Le problème de la durée de l'observation est donc bien réel. Il est très lié au rythme des changements en matière de réseau d'infrastructures, lequel peut varier sensiblement. La situation en 2016 aura évolué puisque l'ensemble des projets de transport connus à ce jour seront normalement achevés et impacteront à leurs tours : la LGV est européenne, la LGV Rhin-Rhône, l'aménagement de la ligne actuelle Paris-Orléans-Limoges-Toulouse...

4. Le comité de pilotage

Concernant le comité technique de pilotage des réflexions sur un observatoire, il réunit à ce jour l'ensemble des membres participants au suivi et à la validation des études SPAD¹⁰. Ainsi, appartiennent à ce groupe de travail les membres suivants :

- ❖ Directions Régionales de l'Équipement Centre, Poitou-Charentes ;
- ❖ Directions Départementales de l'Équipement Charente, Deux-Sèvres, Vienne et Indre-et-Loire ;
- ❖ Réseau Ferré de France (Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes) ;
- ❖ Directions Régionales de l'ENvironnement Poitou-Charentes, Centre ;
- ❖ Conseils Régionaux Centre, Poitou-Charentes ;
- ❖ Délégation Régionale du Tourisme Poitou-Charentes.

Les différents membres de ce comité de pilotage correspondent aux territoires concernés par la deuxième phase de la LGV SEA, Saint Avertin-Villognon.

¹⁰ Synthèse Perspective Aménagement Développement

Contrairement aux bilans LOTI, les observatoires ne relèvent pas des dispositifs de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982. Davantage dans l'esprit de la circulaire Bianco ou des LOADT et LOADDT de 1995 et 1999, ils constituent une initiative personnelle de l'Etat, voire des sociétés concessionnaires.

Les constats auxquels conduisent les précédentes analyses débouchent invariablement sur des questions permettant d'enrichir et surtout de renouveler la problématique globale des interactions entre infrastructure et territoires. Elles légitiment, de ce fait, la mise en place d'un observatoire de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique.

L'observatoire de la LGV SEA, tel que nous l'entendons, constitue une première en France. Il doit s'appuyer sur la méthodologie existante et tirer profit des enseignements qui s'en dégagent. Le rapport Seligmann sur le bilan LOTI de la LGV atlantique avait soulevé trois problèmes majeurs. Ils représentent les principaux écueils à éviter :

- ❖ Différences de « fond » entre les rapports à priori et à posteriori,
- ❖ Non conservation des données statistiques de base, pourtant indispensables pour assurer une continuité des bilans,
- ❖ Des rapports trop techniques, non diffusables au public car trop compliqués.

PARTIE 2

THEMES D'OBSERVATION ET INDICATEURS PROPOSES

Comme il est rappelé dans l'étude menée sur la phase 1 du projet, l'observation des conséquences liées à la mise en service de la LGV SEA confirme que seul l'accompagnement visant à en favoriser et à en optimiser l'émergence est efficace.

L'observatoire de l'A39 avait privilégié le suivi de onze thèmes généraux dont neuf s'intéressaient aux impacts socio-économiques : tourisme et loisirs, développement économique régional, incidences économiques et sociales du chantier, effets des autres infrastructures de transports, rayonnement des villes, politiques d'accompagnement, finances locales, marché foncier.

Concernant la mise en place de l'observatoire de la LGV SEA, les thèmes proposés résultent de plusieurs réunions de travail¹¹. Les enseignements, issus de l'expérience des observatoires autoroutiers et des quelques tests sur des projets de LGV ont permis de dégager, dans un premier temps, quatre catégories :

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

Cette deuxième partie présente les domaines d'investigations (thèmes), déclinés parfois en sous thèmes. Pour chacun de ces derniers, plusieurs critères d'observation ont été définis. Ainsi, pour chaque critère d'observation, il s'agira d'explicitier les effets attendus et surtout de présenter l'indicateur mis en place.

Chacun des indicateurs est développé sous forme de fiche¹², à travers des métadonnées, indispensables à sa compréhension et à son interprétation. Pour chaque domaine d'observation, ces fiches nous permettront, pour chacun des indicateurs proposés, de connaître :

- ❖ ses objectifs,
- ❖ ses composant (es),
- ❖ son périmètre d'observation,
- ❖ la périodicité des données,
- ❖ les fournisseurs de données,
- ❖ la source et le mode de recueil statistique.

¹¹ Réunions de travail sur les phases 1 et 2 du projet.

¹² Les différents contacts rencontrés pour l'élaboration des fiches ou la compréhension des sources et des données et établies en page 119.

L'indicateur permet le calcul d'une évolution mais aussi l'appréciation d'un phénomène ou d'une action selon des variables quantitatives ou qualitatives. Pour l'observatoire, quatre principes clés devront accompagner ces indicateurs :

- ❖ **Pertinence** : les indicateurs sont établis en fonction de la représentativité des effets qu'ils observent. Un seul bon indicateur vaut mieux que dix moyens.
- ❖ **Pérennité** : l'observatoire est un outil au service des territoires. Les critères observés, en plus de disposer d'une épaisseur historique conséquente doivent perdurer dans le temps pour assurer une observation en continuum.
- ❖ **Accessibilité** : les données doivent être accessibles facilement. Pour cela, il conviendra d'investir les bons acteurs au bon moment.
- ❖ **Simplicité** : la diffusion au public des informations et des enseignements recueillis est une, sinon la, composante essentielle de l'observatoire. Simplicité est donc le maître mot.

Trois réunions du groupe de travail ont permis de retenir certains indicateurs, d'en développer d'autres ou d'en supprimer. Ce travail s'est effectué à partir d'une présélection issue de la réflexion menée au cours de la SPAD de la phase 1 de la LGV SEA, Villognon / Ambarès et Lagrave

En préambule de chaque partie, nous présenterons rapidement les sous thèmes abordés, développant pour chacun d'entre eux les effets attendus ainsi que l'indicateur qui était, au départ, proposé dans le cadre des réflexions menées lors de la SPAD de la phase 1 ; l'idée étant de confronter celui-ci à l'indicateur proposé dans le cadre de cette étude¹³.

Cela nous permettra alors de mieux comprendre les indicateurs mis en place.

¹³ Rappel : Observatoire LGV SEA - SPAD de la phase 2

DONNEE DE CADRAGE**---INDICATEUR N°1 : EVOLUTION DU PIB REGIONAL ET DU PIB REGIONAL / HABITANT ---**

Parce que l'observation d'un territoire ne peut se dissocier de celui-ci, il apparaît nécessaire de replacer l'ensemble des indicateurs qui seront développés par rapport à l'évolution des économies régionales. Le suivi du Produit Intérieur Brut constitue un bon indicateur en terme de données de cadrage.

Les PIB régionaux « en volume » sont estimés à partir du PIB national « en volume » à l'aide de la structure des valeurs ajoutées régionales « en volume ». Ces dernières résultent de l'agrégation des valeurs ajoutées régionales « en volume » par branche (nomenclature NES 36). Chacune d'entre elles est obtenue en rapportant la valeur ajoutée régionale par branche à prix courants à l'indice de prix national par branche.

L'estimation des valeurs ajoutées régionales repose sur l'utilisation des fichiers des comptes des entreprises intégrés dans le Système Unifié de Statistiques d'Entreprises (Suse) et des Déclarations Annuelles de Données Sociales (DADS) ainsi que du répertoire SIRENE®. Pour les plus grandes entreprises les montants comptables sont examinés en détail via le Système Intermédiaire d'Entreprise (SIE).

Le PIB est l'indicateur communément utilisé pour mesurer l'activité de production d'un espace géographique déterminé. C'est un indicateur de création de richesse. Il correspond à ce que produit l'économie d'un pays. Il est égal à la somme des valeurs ajoutées brutes augmentées des impôts sur les produits (TVA, droits de douanes, taxes spécifiques) moins les subventions sur les produits.

La valeur ajoutée est la différence entre la valeur des biens ou services produits par une entreprise ou une branche et celle des biens et services utilisés pour la production, dite des "consommations intermédiaires".

L'Evolution du PIB régional par habitant sur une période relativement longue peut donner une première idée des trajectoires des économies régionales en relativisant l'évolution du PIB Régional.

- Source : Système Unifié de Statistiques d'Entreprises, Déclarations Annuelles de Données Sociales, Système Intermédiaire d'Entreprise.
- Fournisseur : INSEE
- Années de suivi : 1990 à 2003
- Périodicité : annuelle

 *Base de données Excel « Généralités »*

A. Thème d'observation n° 1 : les politiques publiques

Appartenant au réseau transeuropéen de transport¹⁴ (RTE – T), la LGV SEA constitue un maillon essentiel d'un itinéraire permettant de relier d'importantes villes de la péninsule Ibérique au réseau à grande vitesse français, rapprochant la capitale espagnole à quatre heures de la frontière française. Le RTE – T réduira les temps de trajet actuels de quelque 60 %, générant une concurrence non négligeable pour le transport aérien et routier sur certains itinéraires clés.

L'évaluation de l'impact sur les politiques publiques renvoie à l'objectif premier de l'observatoire. A travers des politiques publiques, nous entendons également les moyens développés, les processus mis en œuvre qui seront normalement producteurs d'effets. Ces mesures d'accompagnements mises en œuvre avec l'arrivée de la LGV contribueront à produire des effets, attendus ou pressentis de tous.

La réalisation de la LGV SEA créera une modification importante dans les déplacements. Et notamment à travers les temps de trajet¹⁵. L'arrivée de la Grande Vitesse Ferroviaire sur un territoire étend de manière considérable le domaine de pertinence du transport ferroviaire.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, nous pouvons imaginer que les modes de transports complémentaires ou directement en concurrence avec la nouvelle ligne subiront une modification de leur fréquentation.

C'est le cas pour le réseau ferroviaire régional, qui, d'une fonction d'irrigation des territoires adoptera également celle de rabattement vers les gares TGV desservies par la LGV SEA.

Les liaisons routières seront aussi concurrencées. Ceci peut être vrai pour les trajets où l'offre aérienne est inexistante tels que Angoulême / Paris, Poitiers / Paris, Angoulême / Poitiers ou Poitiers / Bordeaux.

Des attentes concernent également le trafic de marchandises. En effet, la réalisation de la LGV SEA libèrera de la capacité sur la ligne classique, qui pourra alors être utilisée en partie pour le développement du trafic fret. Des reports de trafic de marchandises de la route vers le rail pourront alors engendrer un développement du ferroutage.

Les indicateurs présentés dans ce thème sont le résultat de plusieurs réunions de travail. Il s'agit en fait de discussions menées autour d'une question centrale : la LGV SEA aura-t-elle un impact sur tel ou tel élément abordé ? A la suite de ces réunions de travail, des choix ont été faits. Il est donc essentiel de revenir, bien que succinctement, sur les étapes clés qui ont aboutis au développement des indicateurs retenus.

¹⁴ Carte des différents projets appartenant au RTE – T en annexe 2.

¹⁵ Evolution des temps de parcours sur les principales O/D en annexe 3.

1. Sous-thème développés

*TRANSPORT ET INTERMODALITE

Intermodalité TGV / autres modes de transport

- Effet attendu : augmentation du nombre de TER et renforcement des conditions de l'intermodalité ferrée
 - *Proposition d'indicateur dans le cadre des réflexions de la SPAD de la phase 1 : Nombre de TER, correspondance des horaires : nombre de TER dont l'arrivée est prévue 10 minutes avant le départ d'un TGV.*
 - Indicateur pressenti dans le cadre de la phase 2 de la LGV SEA :
 - Nombre de voyageurs TER, transportés par an et par région / offre, n°2
- Effet attendu : renforcement des conditions de l'intermodalité
 - *Proposition d'indicateur : Lignes des transports collectifs : nombre de navettes de correspondance ?*
 - Indicateurs pressentis :
 - Nombre de voyageurs TGV transportés par an et par région, n°3
 - Nombre de voyageurs aériens par aéroports et par grandes O/D, n°4
 - Indicateurs de coût sur l'ensemble des trois modes concurrentiels, n°5
 - Trafic routier VL sur l'A10, la RN10, l'A83, l'A837, l'A62 et l'A89, n°6
 - Indicateur de coût par mode, n°7

Renforcement de l'offre de transport de marchandises

- Effet attendu : renforcement de l'offre de transport de marchandises
 - *Indicateur proposé : Délai d'acheminement depuis les pôles jusqu'à Paris*
 - Indicateur pressenti :
 - Tonnes transportées par région (distinction des flux internes, entrants et sortants), par le mode ferroviaire n°8 et routier n°9

*ORGANISATION URBAINE ET INVESTISSEMENTS

Procédures d'urbanisme

- Effet attendu : renforcement du dynamisme urbain
 - *Proposition d'indicateur : procédures de ZAC, révision des documents existants (SCOT, PLU, PDU, projets d'urbanisme opérationnel (restructuration des quartiers...))*
 - Indicateur pressenti :
 - Suivi des documents d'urbanismes sur l'ensemble des communes traversées, n°10

Infrastructures et équipements

- Effet attendu : Augmentation de la volonté d'investissement
 - *Proposition d'indicateur : Budget d'investissement, Nombre de kilomètres routes créés*
 - Indicateur pressenti :
 - Aucun. Cet effet étant fortement discuté au sein du groupe travail, il a été décidé de le supprimer.

× DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES

Développement des activités commerciales, de service, de recherche, des activités logistiques et touristiques

➤ Effet attendu : développement de toutes ces activités...

▪ *Proposition d'indicateur :*

Montant des aides engagées, objectifs de créations d'emplois, objectifs de m² construits.

▪ *Indicateur pressenti :*

Aucun. S'agissant davantage de « volontés » ou d'« objectifs », il est très difficile de les quantifier. Des indicateurs relatifs au développement économique en général, et des activités en particulier sont pressentis et présentés dans les thèmes n°2 et n°4

× STRUCTURATION TERRITORIALE

Organisation territoriale des services de l'Etat

➤ Effet attendu : effort nouveau d'organisation

▪ *Proposition d'indicateur :*

Nouveaux postes décentralisés

▪ *Indicateur pressenti :*

Aucun. L'intérêt de cet indicateur est limité dans une région comme le Poitou-Charentes où le poids de la fonction publique d'Etat est déjà conséquent.

INDICATEUR N°2 : NOMBRE DE VOYAGEURS – KM¹⁶ TER PAR AN ET PAR REGION

Rapporté à l'offre (Nombre de trains - Km)

INDICATEUR N°3 : NOMBRE DE VOYAGEURS – KM TGV, GL PAR AN ET DE REGION A REGION.

Thème d'observation : les politiques publiques

Sous-thème : transport et intermodalité.

➤ La LGV aura-t-elle un impact sur les autres modes de transport ferroviaire ?

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. Nous pouvons regretter la relative difficulté à obtenir des données de transport voyageur par grandes O/D. Nous avons donc opté pour un travail à l'échelle régionale.

Nous choisissons de raisonner en voyageurs – Km, comme le conseille la SNCF, et non en voyageurs. Que ce soit pour le TER ou GL, la SNCF insiste sur le fait que les données en voyages ne signifient pas grand-chose.

▪ Source : bases de suivi commercial – matrice de région à région.

Les données sont extraites des bases de suivi commercial qui gèrent les résultats des ventes électroniques de voyageurs de la SNCF. Cela nous permet d'établir une bonne tendance puisque ces chiffres représentent 95 % du chiffre d'affaires voyageurs

▪ Fournisseur : SNCF

▪ Années : de 1997 à 2004

▪ Périodicité : annuelle

▪ Périmètre d'observation : région

- Île de France
- Centre
- Poitou-Charentes
- Aquitaine
- Limousin
- Midi-Pyrénées

 Base de données Excel « Thème n°1 »

¹⁶ Voyageur.kilomètre :

Produit du nombre de kilomètres parcourus par un nombre de voyageurs sur un axe donné. Cette notion permet de quantifier la circulation sur un axe donné. Ainsi 1000 voyageurs.kilomètres peuvent être obtenus par 1000 voyageurs parcourant chacun 1 km, par 1 voyageur parcourant 1000 km ou par toute autre combinaison de ce type.

INDICATEUR N°4 : TRAFIC DE PASSAGERS PAR AEROPORT

Rapporté à l'offre : total des mouvements commerciaux

INDICATEUR N°5 : NOMBRE DE PASSAGERS PAR O/D PRINCIPALES

Rapporté à l'offre : Nombre de dessertes par O/D principales

Thème d'observation : les politiques publiques

Sous-thème : transport et intermodalité

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

L'appréciation des effets sur le système de transport aérien peut nous sembler plus aisée, même si certains paramètres sont d'une évaluation plus délicate, comme, par exemple, les évolutions des tailles des avions qui ne sont généralement pas retranscrites dans les statistiques, bien qu'elles puissent participer activement à l'adaptation de l'offre à la nouvelle demande.

▪ **Source :** statistiques de trafic commercial (bulletin statistique annuel)

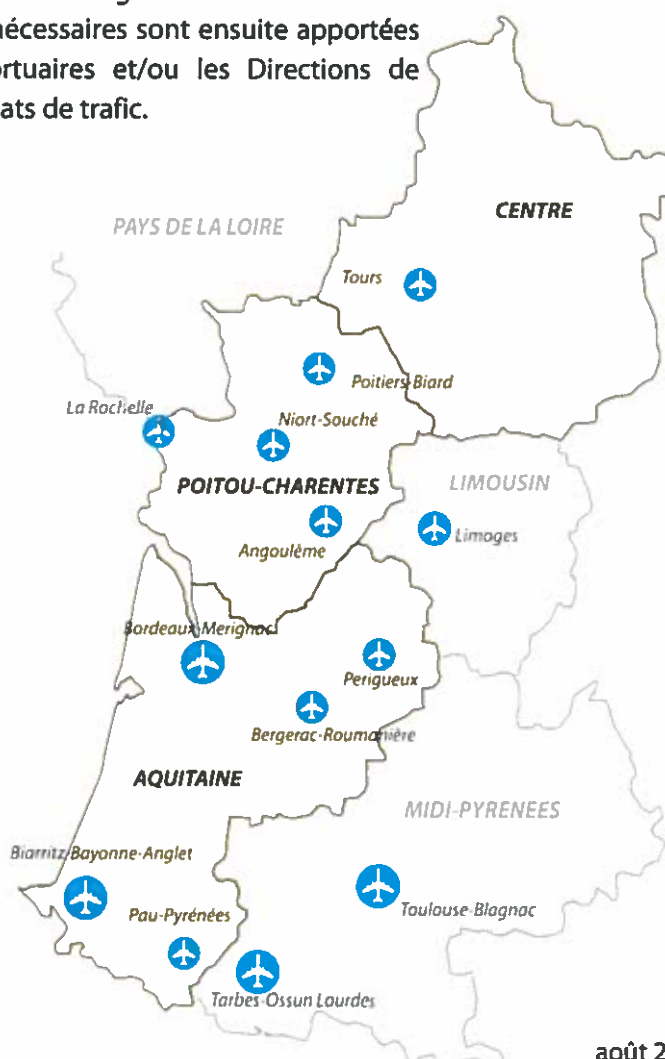
Ce bulletin est élaboré à partir des statistiques de trafic commercial provenant de l'ensemble des plates-formes françaises. Il regroupe un ensemble de statistiques essentielles pour la connaissance du transport aérien en France. Pour cela, chacun des aéroports français fournit ses propres données. Celles-ci sont harmonisées, puis analysées suivant l'origine-destination du vol par numéro de vol. Des corrections nécessaires sont ensuite apportées en concertation avec les services aéroportuaires et/ou les Directions de l'Aviation Civile qui communiquent les résultats de trafic.

▪ **Fournisseur :** DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)

▪ **Années de suivi :** 1997 à 2005

▪ **Périodicité :** Annuelle

▪ **« Périmètres » d'observation :** aéroports et lignes intérieures (toutes les lignes Province - Paris, lignes principales province - province)



📎 **Base de données Excel « Thème n°1 »**

INDICATEUR N°6 : TRAFIC ROUTIER VL SUR L'A10, LA N10, L'83, L'837, L'A62 ET L'89

Thème d'observation : les politiques publiques

Sous-thème : transport et intermodalité

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

Les liaisons routières seront concurrencées, notamment pour les trajets où l'offre aérienne est inexistante tels Angoulême / Paris, Poitiers / Paris, Angoulême / Poitiers ou encore Poitiers / Bordeaux. 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 peu perdre 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 de pré-acheminements d'accès aux gares.

Tout comme l'aérien, ce mode sera principalement affecté par la réalisation de la 2ème phase de la LGV SEA. Le report des voyageurs en provenance de ces deux modes constitue en effet une part essentielle du gain de voyageurs TGV.

- Source : COFIROUTE (de Poitiers sud y compris à Châtelleraut Nord pour l'A10) – ASF (de Soudan à Mirambeau pour l'A10, A62 et A89) comptages routier et autoroutier.
- Unité : Trafic moyen journalier annuel (TMJA)
- Fournisseur : CETE Sud-Ouest
- Années de suivi : 2000 à 2005
- Périodicité : annuelle

 *Base de données Excel « Thème n°1 »*

INDICATEUR N°7 : INDICATEUR DE COUT PAR MODE

Thème d'observation : les politiques publiques

Sous-thème : transport et intermodalité

➤ *La LGV aura-t-elle un impact sur le coût des modes de transport concurrentiels ?*

La fréquentation de l'ensemble des trois modes en concurrence (ferroviaire, routier et aérien) est très largement tributaire du coût lié à leur usage.

Véritables données de cadrage, le suivi de l'évolution du coût sur l'ensemble des trois modes peut nous renseigner sur les politiques et actions menées par les différents transporteurs ou concessionnaires pour limiter le report modal.

▪ **Source :** CETE, DAGC, SNCF

Mode ferroviaire : coût du billet aller sur quelques O/D

Mode aérien : coût du billet sur quelques O/D

Mode routier : coût des péages et évolution du prix des carburants (ou baril de pétrole)

▪ **Années de suivi :** 2006 et suivantes

▪ **Périodicité :** annuelle

 *Base de données Excel « Thème n°1 »*

INDICATEUR N°8 : TONNES TRANSPORTEES PAR AN ET PAR REGION – FRET FERROVIAIRE

- *Flux entrants, marchandises déchargées dans la région considérée et chargées dans une autre région*
- *Flux sortants, marchandises chargées dans la région considérée et déchargées dans une autre région*
- *Flux internes, marchandises chargées dans la région et déchargées dans la même région*

Thème d'observation : les politiques publiques

Sous-thème : transport et intermodalité

➤ *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 capacité et de la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire. Les sillons libérés sur le réseau existant vont-ils permettre d'augmenter le trafic de transport de marchandises ?

La position de Bordeaux, véritable centre de transit articulé autour de sa plate forme multimodale et de la plate forme d'Hourcade verra t-elle son trafic marchandises croître ?

- Source : Base de données SitraM¹⁷ (Système d'information sur le transport de marchandises)

Via les Fichiers SNCF :

Le fichier fourni par la SNCF décrit les transports nationaux et internationaux réalisés par wagons complets. Le transport d'armes, de munitions et de matériel militaire est exclu ainsi que le transport de colis de détail, réalisé par le SERNAM.

Depuis 1993, le fichier utilisé dans SITRA-M est un fichier exhaustif alors que, les années précédentes, SITRA-M disposait des résultats d'un échantillon de données pour les transports légers (taux de 1/10ème environ, dépendant de la marchandise) et d'un fichier exhaustif pour les transports lourds.

Aussi, depuis 1998, le partage entre transport national et transport international, dans le fichier SNCF, ne se fait plus en « suivant la marchandise » : une marchandise chargée et déchargée d'un wagon sur le territoire national, mais qui circulait avec une lettre de voiture internationale (car destination ou en provenance de l'étranger), était réputée relever du transport international.

- Fournisseur : DAEI (Direction des Affaires Economiques et internationales)
- Années de suivi : 1997 à 2004
- Périodicité : annuelle

 *Base de données Excel « Thème n°1 »*

¹⁷ La base de données SitraM est gérée par le ministère depuis 1974. Elle fournit des données de flux de marchandises annuelles selon le mode de transport, la nature des marchandises, l'origine et la destination :

- transport national et international pour les modes terrestres (route, rail, voies navigables intérieures),
- transport international des marchandises quel que soit le mode (terrestre, aérien, maritime).

INDICATEUR N°9 : TONNES TRANSPORTEES PAR AN ET PAR REGION – FRET ROUTIER

Dont : Flux entrants, marchandises déchargées dans la région considérée et chargées dans une autre région

Flux sortants, marchandises chargées dans la région considérée et déchargées dans une autre région

Flux internes, marchandises chargées dans la région et déchargées dans la même région

Thème d'observation : les politiques publiques

Sous-thème : transport et intermodalité

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

La focalisation du transport de marchandises sur les axes lourds ferroviaires, l'ouverture du marché du fret , les perspectives d'amélioration de la productivité, la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ("Y Basque"), les perspectives de développement de l'autoroute ferroviaire, sont autant de facteurs qui pourront expliquer une modification des trafics de marchandises routiers.

▪ **Source :** Base de données SitraM (Système d'information sur le transport de marchandises)

Via les Fichiers TRM

Les statistiques proviennent de l'enquête permanente sur les transports routiers de marchandises (TRM) concernant le transport, pour compte d'autrui ou pour compte propre, réalisé par des catégories de véhicules utilitaires immatriculés en France : camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge et de moins de 15 ans (avec ou sans remorque), et les tracteurs routiers de moins de 15 ans.

Les données produites concernent à la fois l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (parc en service, trafic, consommation de carburant, activité de l'entreprise utilisatrice, kilométrage), et les volumes et la nature des marchandises transportées par les poids lourds.

▪ **Fournisseur :** DAEI (Direction des Affaires Economiques et internationales)

▪ **Années de suivi :** 1993 à 2004

▪ **Périodicité :** annuelle

 *Base de données Excel « Thème n°1 »*

INDICATEUR N°10 : ETAT D'AVANCEMENT DES DOCUMENTS D'URBANISME

Thème d'observation : les politiques publiques

Sous-thème : organisation urbaine et investissements

- *La LGV génère t-elle des effets sur l'organisation et l'aménagement de l'espace ?
Provoque t-elle des modifications sur les documents d'urbanisme ?*

Avec l'arrivée d'une telle infrastructure sur son territoire, on peut se demander si des mesures d'accompagnements, notamment en matière de droit d'occupation des sols, sont mises en place.

- Source : enquête PLU

Cette enquête, exploitée par chaque DRE, nous renseigne sur l'état d'avancement des documents d'urbanisme, et cela de la manière suivante :

POS/PLU¹⁸ approuvé
POS/PLU en révision
PLU en élaboration
CC ¹⁹approuvée
CC en révision
CC en élaboration
RNU²⁰

- Fournisseur : DGUHC (Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction)
- Années : 2006 et suivantes.
- Périmètre d'observation : communes concernées par le tracé²¹ de la LGV SEA, soit 53 communes pour la phase 1 et 70 communes pour la phase 2.

¹⁸ PLU : ils succèdent aux POS. Les PLU sont des documents d'urbanisme communaux. Ils présentent le projet de la commune en matière d'aménagement, de traitement de l'espace public, de paysage et d'environnement en fixant les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols.

¹⁹ CC : les cartes communales sont des documents d'urbanisme communaux adaptés aux petites communes dépourvues de PLU. Elles délimitent les secteurs constructibles et précisent les modalités d'application des règles générales d'urbanisme.

²⁰ RNU : Le règlement national d'urbanisme renferme un certain nombre de règles qui s'appliquent en matière d'utilisation du sol qui ne s'appliquent généralement qu'en l'absence de PLU ou de CC.

²¹ A ce jour, seuls les fuseaux des 500 mètres (phase 1) et des 1000 mètres (phase 2) ont été arrêtés.

B. Thème d'observation n°2 : répartition spatiale des populations et des emplois

« *La grande vitesse accentue surtout les mobilités des populations des métropoles.* » Tel est effet généralement prononcé de tous.

Cependant, la mise en place d'un tel projet n'accroît-elle vraiment la mobilité que d'une certaine catégorie de la population, d'un certain type de territoire ?

Généralement, l'effet de croissance des mobilités lié au service ferroviaire est manifeste.

La mise en service de la LGV, à l'horizon 2013, mettra par exemple Angoulême à 30 minutes de Bordeaux. Cette proximité relative des deux agglomérations sera susceptible d'engendrer des échanges plus fréquents entre les deux villes, tant en terme d'activités économiques qu'en terme d'activités culturelles ou d'enseignements, par exemple.

Des analyses reprises dans une synthèse bibliographique montrent que la grande vitesse ferroviaire est un atout dans la compétition entre les villes, et que son absence peut être pénalisante. En revanche, elles soulignent bien le fait qu'elle n'est pas nécessairement déterminante dans le développement : un territoire qui accueille le TGV peut manquer de dynamisme alors qu'une ville qui ne l'accueille pas peut être dynamique.

Des effets sur l'aménagement du territoire et sur la compétition entre les territoires sont pourtant parfois manifestes de l'enjeu que représente un tel projet. En fait, une LGV peut devenir un catalyseur ou un amplificateur de phénomènes de dynamisation ou de développement.

Des quartiers de gares peuvent être réhabilités. La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux ou les aménagements de voies et la libération de sillons en gare de Montparnasse concourront à une amélioration significative des mobilités.

Par ailleurs, cette amélioration des mobilités engendrera des effets sur les opérations urbanistiques. Si celles-ci dépendent en particulier de la disponibilité du foncier, elles sont également dépendantes de l'accessibilité aux transports collectifs et de la mobilité en générale.

Périmètre d'observation – zonages utilisés :

Dans le cadre de l'observatoire, et plus précisément des études portant sur le développement urbain, plusieurs analyses territoriales peuvent être établies.

D'abord, des conséquences susceptibles de se produire dans les espaces à dominantes urbaines peuvent être relevées. Pour cela, nous procéderons à la distinction suivante :

- ❖ Espace à dominante urbaine (aires urbaines) / Espace à dominante rurale (autres communes du département)

- L'aire urbaine

Les aires urbaines sont définies à chaque recensement à partir des migrations alternantes domicile-travail. Elles regroupent un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine offrant 5000 emplois ou plus et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain), et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Cinq seront directement desservies par la LGV grâce à des raccordements : Tours, dont c'est déjà le cas (LGV Atlantique), Angoulême et Bordeaux à partir de 2013, puis Châtelleraut et Poitiers à partir de 2016,

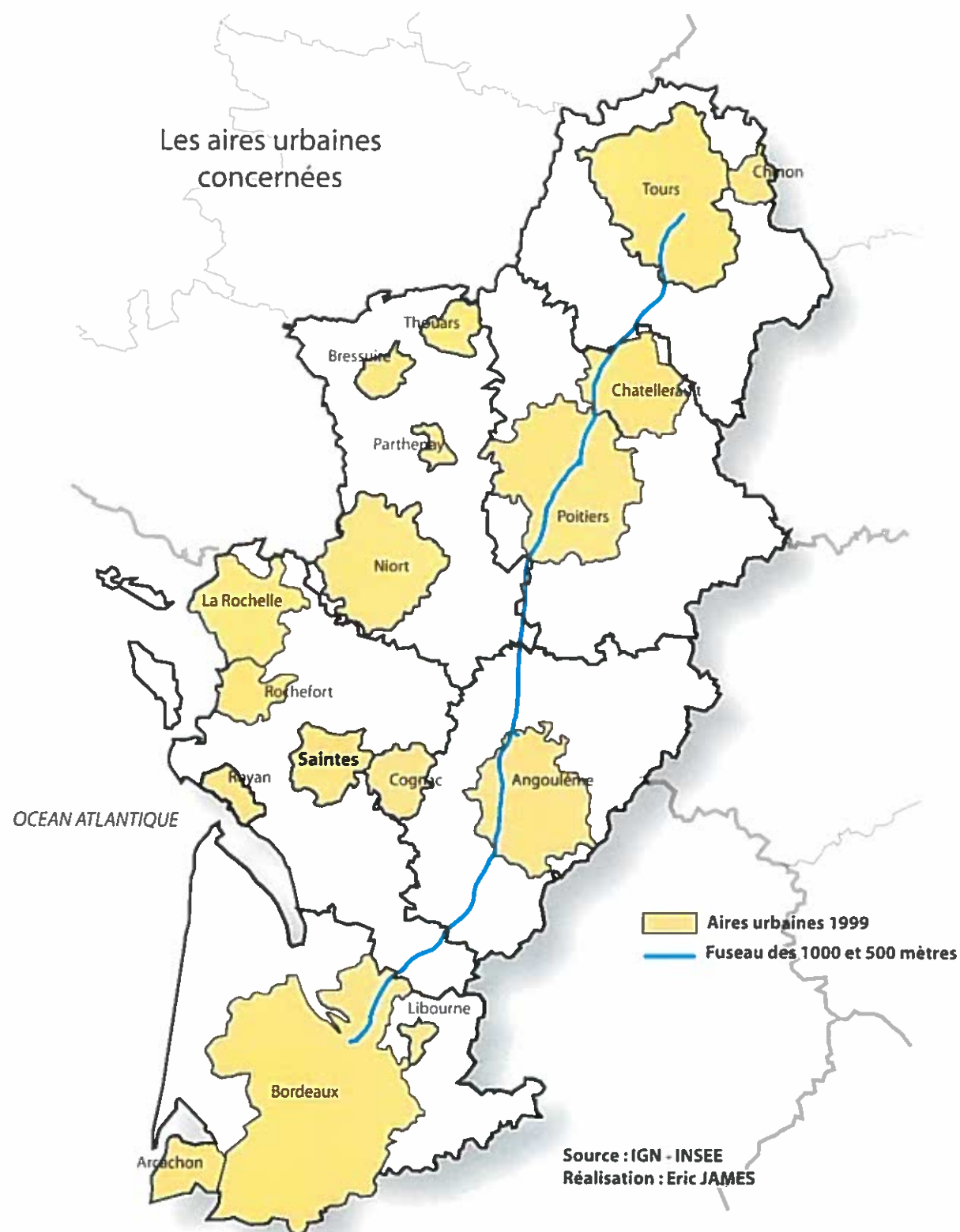
les autres aires, positionnées sur les lignes classiques, bénéficieront des améliorations de fréquences et de temps de parcours apportées par la mise en service de la LGV SEA.

Ensuite, une distinction de l'effet de réseau par les connexions TER peut être soulignée. Pour cela, nous procéderons à la distinction suivante :

- ❖ Unités urbaines desservies par la LGV / Unités urbaines desservies par les TER / Unité urbaines sans gare

- L'unité urbaine

Les unités urbaines regroupent les communes urbaines, définies à partir d'une mesure de la population agglomérée habitant dans un tissu urbain dense. Ces seuils, qui sont de 200 mètres pour la continuité de l'habitat et de 2 000 habitants pour la population, résultent de recommandations adoptées au niveau international. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie. Leur définition correspond bien à celle de la « ville » au sens traditionnel du terme, les unités urbaines sont redéfinies à chaque recensement. Contrairement au groupement intercommunal de type communauté d'agglomération ou communautés de communes, ces zonages sont recueillis par l'INSEE et assurent une pérennité certaine.



- La zone d'emploi

Concernant les indicateurs liés à l'emploi, il a été choisi d'effectuer des analyses à l'échelle de la zone d'emploi.

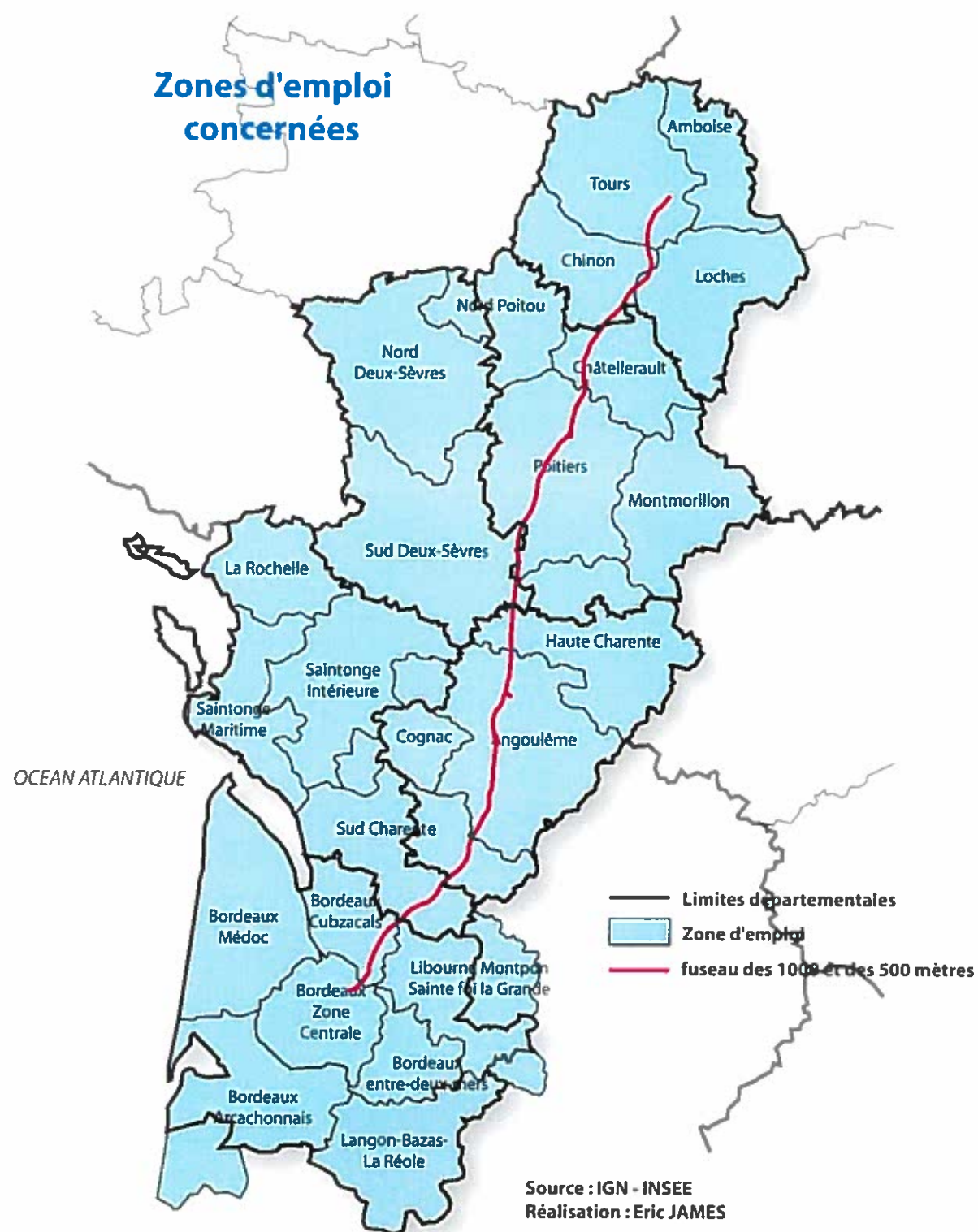
Déjà utilisé dans le cadre d'autres observatoires, autoroutiers ou ferroviaires, comme celui de la LGV Méditerranée, le découpage en zones d'emplois constitue une partition adaptée aux études locales sur l'emploi et son environnement.

Conjointement définies en 1983, les zones d'emploi sont obtenues à partir des déplacements domicile / travail. Elles respectent nécessairement les limites régionales, ce qui permettra de procéder à des groupements régionaux.

24 zones d'emplois sont concernées, directement ou indirectement, par le tracé, et se répartissent de la manière suivante :

Aquitaine (Gironde)	Centre (Indre-et-Loire)	Poitou-Charentes (Deux-Sèvres, Charente, Charente-Maritime, Vienne)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bordeaux Arcachonnais ▪ Bordeaux-Cubzaçais ▪ Bordeaux Entre-Deux-Mers ▪ Bordeaux Médoc ▪ Bordeaux Zone Centrale ▪ Langon-Bazas-La Réole ▪ Libourne-Montpon-Sainte-Foy-la-Grande 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amboise ▪ Chinon ▪ Loches ▪ Tours 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angoulême ▪ Châtelleraut ▪ Cognac ▪ La Haute Charente ▪ Montmorillon ▪ Le Nord Deux Sèvres Le Nord Poitou ▪ Poitiers ▪ La Rochelle ▪ La Saintonge Intérieure ▪ La Saintonge Maritime ▪ Le Sud Charente ▪ Le Sud Deux-Sèvres

En gras figurent les zones d'emploi directement concernées par le tracé de la LGV SEA.



1. Sous-thèmes développés

* MOBILITES DOMICILE-TRAVAIL, MOYENNE ET LONGUE DISTANCE

Nombre de déplacements, catégories socio-professionnelles, distance moyenne, multimodalité

- Effet attendu : augmentation de la mobilité quotidienne
 - *Proposition d'indicateur* : Nombre de déplacements / motifs / CSP / Origine-Destination
 - Indicateur pressenti :
 - Nombre de déplacements domicile travail entre les agglomération desservies, n°11
 - Mobilités courte distance - Nombre de voyageurs - Km sur les réseaux de transport collectif urbain, n°12

* EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS

Réhabilitation / construction de logements dans les quartiers des gares

- Effet attendu : élévation du niveau moyen des logements
 - *Proposition d'indicateur* : type et nombre de logements dans le quartier des gares.
 - Indicateur pressenti :
 - Evolution du parc de logements, n°13 et nombre de permis de construire
 - Evolution du prix moyen du m² de l'immobilier neuf (appartement et maison), n°14

* MIGRATIONS « DEFINITIVES »

Déplacements de familles de cadres parisiens vers la province

- Effet attendu : migrations de cadres choisissant de s'installer en province depuis Paris.
 - *Proposition d'indicateur* : Migrations des cadres (origine, CSP)
 - Indicateur pressenti :
 - Evolution du solde migratoire par département et par aire urbaine, n°15

* DEVELOPPEMENT DES EMPLOIS TERTIAIRES SUPERIEURS

Localisation des emplois administratifs, commerciaux, consulting ou de recherche

- Effet attendu : Créations de nouveaux emplois, plutôt dans le tertiaire supérieur.
 - *Proposition d'indicateur* : nombre d'emplois
 - Indicateur pressenti :
 - Estimation du nombre d'emplois par an dans le champ ICS, par département et par zone d'emploi, n°16
 - Nombre de salariés dans les activités d'Etudes, Conseil et Assistance, par département et par zone d'emploi (présenté au thème n° 4 : Stratégie des entreprises et des activités). n°24
 - Répartition des effectifs de RD et Evolution de la Dépense Intérieure de recherche et développement. (Reportés au thème n°4). n°28 et 29

INDICATEUR N°11 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL (NOMBRE DE « NAVETTEURS »)

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

Sous thème : mobilité domicile travail – moyenne et longue distances

➤ *Une LGV accentue-t-elle les mobilités domicile / travail longue distance ?*

Avec la réalisation de la LGV SEA, le nombre de déplacements devrait augmenter, à la fois sur les origines destinations liées à Paris (liaisons radiales) et entre les principales agglomérations desservies. Qualitativement, seules des enquêtes réalisées à bord des trains pourraient nous renseigner sur les motifs de ces déplacements, et par là même, distinguer les déplacements liés au travail. Néanmoins, un suivi de l'évolution du nombre de navetteurs, tous modes confondus, entre les principales agglomérations desservies, peut nous renseigner sur les mobilités moyenne et longue distances.

▪ Source : Recensement Général de la Population

Ces données sont obtenus par exploitation complémentaire des recensements généraux de la population. Les personnes considérées comme « migrantes » sont celles ayant déclaré un lieu de travail différent de leur domicile.

▪ Fournisseur : INSEE

▪ Années : 1982, 1990 et 1999

▪ Périodicité : intercensitaire

▪ Périmètre d'observation : principales aires urbaines, à savoir :

- Paris
- Tours
- Châtellerauld
- Poitiers
- Angoulême
- Libourne
- Bordeaux
- Niort
- La Rochelle
- Saintes
- Cognac

 Base de données Excel « Thème n°2 »

INDICATEUR N°12 : NOMBRE DE VOYAGEURS EN TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Rapportés au réseau : voyageurs-km

Rapportés à la population : voyageurs / habitant

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

➤ Une LGV est-elle un catalyseur de mobilité ?

Sous thème : mobilité domicile travail – courte distance

Les effets sur l'attractivité et sur la mobilité se manifestent parfois par une augmentation des mobilités courte-distance. Bien qu'il est impossible, par le simple suivi d'éléments quantitatifs, de dissocier les déplacements liés au motif travail, le nombre de déplacements, rapportés à l'offre et à la population d'un lieu peut nous renseigner sur l'évolution des mobilités courte distance.

▪ **Source :** Annuaire statistique GART

Ce document présente la mise à jour annuelle des principales données relatives aux réseaux de transport urbain de province. Il a été réalisé pour le compte de la Direction générale de la Mer et des Transports (DGMT) par le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

Il présente les résultats de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains menée en collaboration avec les centres d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE), le groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics (UTP).

▪ **Fournisseur :** GART, publication annuelle

▪ **Années :** 1997 à 2004

▪ **Périmètre d'observation :** Villes dotées d'un système de transport collectif urbain.

- Angoulême
- Châtelleraut
- La Rochelle
- Niort
- Poitiers
- Rochefort
- Saintes
- Tours
- Bordeaux
- Libourne
- Arcachon

 **Base de données Excel « Thème n°2 »**

INDICATEUR N°13 : EVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

Sous thème : évolution du parc de logements

Nous avons choisi de suivre cette évolution selon deux aspects :

- *L'arrivée d'une LGV concourt-elle à une augmentation du nombre de logements sur les aires urbaines des villes desservies ?*
- *L'arrivée d'une LGV est-elle un facteur de développement des villes reliées au réseau LGV par le réseau TER ?*

Que ce soit pour des destinations de résidences principales ou secondaires, la demande de la part de nouveaux habitants attirés par le dynamisme des territoires concernés peut être soumise à une forte évolution, avant, pendant et après la mise en service.

▪ Source : FILOCOM

Le fichier FILOCOM (fichier des logements par commune) est conçu par la Direction Générale des Impôts pour les besoins de la Direction Générale de l'Équipement.

Il a été construit en fusionnant les fichiers de la Taxe d'habitation (TH), du foncier (pour ce qui concerne les propriétés bâties soumises à la TH), des propriétaires et de l'Impôt sur le revenu (IR).

Il va pouvoir nous renseigner sur les éléments suivants :

- Type de logement (maisons individuelles, appartements en immeubles collectifs)
- Mode d'occupation (Résidence principale, secondaire, vacant)

▪ Fournisseur : ministère de l'Équipement

▪ Années de suivi : 1999, 2001 et 2003

▪ Périodicité : bi-annuelle

▪ Périmètre d'observation : aire urbaine et unité urbaine.

 Base de données Excel « Thème n°2 »

INDICATEUR N°14 : EVOLUTION DU PRIX DE L'IMMOBILIER

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

Sous thème : évolution du parc de logements

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

La hausse du prix de l'immobilier est générale à toute la France, surtout depuis 1999. Il est donc intéressant de suivre son évolution depuis plusieurs années afin de déceler une modification de tendance avec l'arrivée de la LGV. A travers cet indicateur, il sera également intéressant d'évaluer l'impact de la récente loi Borloo. Notons que cet indicateur est soumis à la loi du secret statistique. L'existence de données sur tout le territoire est impossible.

Les fichiers PERVAL, réalisés par les chambres départementales des notaires, bien que payants, pourraient constituer une source d'information intéressante pour la suite de cet observatoire.

▪ Source : ECLN (enquête de commercialisation sur le logement neuf)

Ces enquêtes sont réalisées sur les opérations immobilières de plus de cinq logements. L'enquête est exhaustive sur son champ. Sont donc exclus du champ de l'enquête :

le secteur locatif, les constructions individuelles réalisées par des particuliers en vue de leur occupation personnelle (permis de construire d'un logement), les logements construits par l'État, les collectivités locales et les sociétés nationalisées, l'ensemble des logements de fonction, les programmes de réhabilitation, les permis de construire de 2, 3 ou 4 logements.

▪ Fournisseur : ministère de l'Équipement

▪ Années de suivi : 2000 à 2006

▪ Périodicité : annuelle

▪ Périmètre d'observation : département et unités urbaines desservies par la LGV.

 *Base de données Excel « Thème n°2 »*

INDICATEUR N°15 : EVOLUTION DU SOLDE MIGRATOIRE

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

Sous thème : migrations

➤ *Une LGV est-elle un facteur d'attractivité ?*

▪ Source : RGP

▪ Fournisseur : INSEE

▪ Années de suivi : 1982 à 1999

▪ Périodicité : inter censitaire

▪ Périmètre d'observation : département.

 *Base de données Excel « Thème n°2 »*

INDICATEUR N°16 : ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS, SALARIE ET NON SALARIE DANS LE CHAMP ICS.

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

Sous thème : évolution de l'emploi

- *Une LGV est-elle un facteur de compétitivité et d'avantage concurrentiel ? Par ce biais, favorisera-t-elle le développement du nombre d'emplois au travers d'activités nouvelles ?*

▪ Source : Unédic et Urssaf

La majeure partie du champ des estimations des salariés est couverte par les sources provenant de l'Unédic (Union nationale pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce) et des Urssaf (Union de recouvrement des Cotisations de sécurité Sociale et d'Allocations Familiales).

Les estimations sont actualisées au 31 décembre de chaque année, à l'aide d'indices d'évolutions calculés à partir des différentes sources disponibles, en particulier la source Urssaf.

Certains secteurs ne sont pas couverts par les sources d'actualisation. Il s'agit notamment des salariés de l'agriculture et de l'administration et des non salariés. Pour ces secteurs, des clefs de répartition fixes, si possible départementales, ont été utilisées. Ces estimations sont entièrement cohérentes avec celles établies aux niveaux région et département ; la cohérence est assurée au plus petit échelon géographique possible, c'est-à-dire pour tous les départements formant une réunion exacte de zones d'emploi.

Sont exclus de cette base : salariés de l'Etat et des collectivités locales, salariés des établissements à caractère administratif, des EPCI, personnel des ambassades, consulats étrangers et organismes internationaux, salariés des secteurs agricoles et para-agricoles, employés de maisons auprès des particuliers.

L'actualisation de l'emploi non salarié (indépendants, employeurs et aides familiaux - l'emploi non salarié est constitué principalement des chefs d'entreprise).

- Fournisseur : INSEE (ou Assedic)
- Années de suivi : 1999 à 2004 pour les zones d'emploi, de 1989 à 2004 pour les départements.
- Périodicité : annuelle.
- Périmètre d'observation : département, zone d'emploi

 Base de données Excel « Thème n°2 »

INDICATEUR N°17 : EVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE, AU SENS DU BIT²².

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

Sous thème : évolution de l'emploi

➤ *L'arrivée d'une LGV sur un territoire peut-elle avoir une incidence sur le taux de chômage.*

▪ Source : Unedic

En application de la définition internationale adoptée en 1982 par le Bureau international du travail (BIT), un chômeur est une personne en âge de travailler (15 ans ou plus) qui répond simultanément à trois conditions :

- être sans emploi, c'est à dire ne pas avoir travaillé, ne serait-ce qu'une heure, durant une semaine de référence ;
- être disponible pour prendre un emploi dans les 15 jours ;
- chercher activement un emploi ou en avoir trouvé un qui commence ultérieurement.

Un chômeur au sens du BIT n'est pas forcément inscrit à l'ANPE (et inversement).

▪ Fournisseur : Assedic

▪ Années de suivi : 1993 à 2004

▪ Périodicité : annuelle

▪ Périmètre d'observation : département, zone d'emploi.

 *Base de données Excel « Thème n°2 »*

²² Le Bureau international du travail (BIT) est un organisme rattaché à l'ONU et chargé des questions générales liées au travail dans le monde, il réside à Genève. Il harmonise les concepts et définitions relatives au travail et à l'emploi, en particulier celles relatives à la population active occupée et aux chômeurs.

C. Thème d'observation n°3 : activités et pratiques touristiques

Les attentes les plus nombreuses formulées par les acteurs du territoire sont certainement celles ayant trait au tourisme.

Au niveau européen, le lien entre tourisme et réseau ferroviaire n'est pas automatique. La corrélation entre le maillage ferroviaire d'un territoire et sa fréquentation touristique paraît difficile à établir. Des études ont montré que les zones à fort potentiel touristiques ne bénéficiaient pas systématiquement d'une meilleure accessibilité ou d'une meilleure irrigation ferroviaires de leur territoire. Réciproquement, les zones les mieux pourvues en infrastructures ferroviaires ne sont pas toujours les plus touristiques.

La relation n'est croissante entre le nombre de kilomètres de voies ferrées d'une région et sa fréquentation par les résidents régionaux qu'à partir d'un certain seuil (150 km de voies ferrées). Les fortes fréquentations observées pour des territoires avec peu (voire pas) de voies ferrées correspondent à des cas particuliers non-significatifs (îles, ville...)

Par la nature même du TGV et par le potentiel touristique des régions touristiques traversées, un des effets majeurs attendus de la grande vitesse est l'accroissement substantiel de la fréquentation touristique.

Le nombre de manifestations peut également augmenter de façon concomitante avec l'arrivée de la LGV SEA. Par ailleurs, on pourra également s'interroger sur une hausse du nombre de congrès, qui accueillent davantage de personnes que d'autres manifestations professionnelles.

Au travers de nos recherches, nous regrettons déjà l'absence de données fiables concernant le nombre de congrès ou séminaires, qui pourrait nous renseigner sur l'évolution du tourisme d'affaires. Le site du Futuroscope, le centre des congrès de La Rochelle ou celui d'Arcachon, pourtant hauts lieux du tourisme d'affaire ne peuvent nous renseigner, statistiquement, sur l'évolution de leurs activités.

Un autre effet possible de la desserte TGV semble être la hausse de la fréquentation touristique de certaines catégories de population : jeunes, seniors, cadres et étrangers. Cet effet est souvent peu lisible dans les statistiques produites mais les acteurs du tourisme indiquent qu'il serait important.

Aussi, la clientèle étrangère serait sensible à un accès rapide vers le sud à partir de Paris. L'analyse des indicateurs avant/après pourra éventuellement confirmer ou infirmer ce sentiment.

Notons que les statistiques du tourisme proviennent essentiellement du système d'observation économique de la direction du tourisme. Ajoutons, élaborée par la Banque de France, la ligne « voyages » de la balance des paiements.

1. Sous-thème développés

* EVOLUTION DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE

Les clientèles : c.s.p., origine (étrangers...), nature

- Effet attendu : augmentation de la fréquentation touristique
 - *Proposition d'indicateur :*
Mesure des flux, chiffres de l'hébergement, fréquentation des sites
 - Indicateur pressenti :
 - Nombre de nuitées par département, par ZEPT (ou pays), n°18 et 19
 - Durée moyenne de séjour, n°20
 - Fréquentation des sites de plus de 20 000 touristes, n°21
...Rapporté à l'offre touristique présente au sein des territoires concernés
 - Provenance des touristes français et étrangers, n°22

* DEVELOPPEMENT DES PRODUITES ET SERVICES

Développement de prestations de courts et moyens séjours

- Effet attendu : Augmentation et recensement de l'offre de courts et moyens séjours

Recensement des tour-opérateurs européens commercialisant des séjours sur les trois régions concernées

- Effet attendu : Augmentation du nombre de tour opérateurs intervenant sur les régions aquitaine et Poitou-Charentes
 - *Proposition d'indicateur :*
Recensement des offres de courts et moyens séjours
Recensement des offres des tours opérateurs européens
 - Indicateur pressenti :
Aucun. Seuls des enquêtes exhaustives permettraient le suivi d'un tel indicateur, moyens pour le moment non retenus.

* RESIDENCES SECONDAIRES

Nuitées en résidence secondaire

- Effet attendu : Augmentation de la fréquence des résidences secondaires
 - *Proposition d'indicateur : taux d'occupation des résidences secondaires*
 - Indicateur pressenti :
 - Nombre de résidences secondaires, n°23

Zonages concernés : Zones d'études des phénomènes touristiques (ZEPT)

De manière à disposer de données à une échelle relativement fine, nous choisissons de mener nos investigations à l'échelle des ZEPT.

Le découpage en ZEPT a été réalisé par l'INSEE en concertation avec les différentes instances régionales en matière de tourisme : Comité régional du tourisme, Comités départementaux du tourisme, Chambres de commerce et d'industrie.

Les zones sont des adaptations des pays d'accueil ou, à défaut, des communautés de communes. Elles doivent répondre à trois critères :

- ❖ toutes les communes de la région sont concernées,
- ❖ une commune ne peut faire partie que d'une seule zone,
- ❖ aucune zone ne doit être à cheval sur plusieurs départements.

Par souci de commodité et pour répondre aux critères de diffusion statistiques, les ZEPT ne regroupent que des cantons entiers. De ce fait, des communes isolées de certains pays d'accueil ont été réintégrées à d'autres via leur canton d'origine. Enfin, des zones ont été créées alors que n'existaient ni pays d'accueil, ni communauté de communes.

Bien que nationale, cette typologie de zonage n'a pas été développée pour la région Centre. Nous adopterons donc pour cette région le zonage utilisé par les comités départementaux du tourisme, à savoir le pays.

Au total, ce sont 35 zones d'études des phénomènes touristiques ajoutées de cinq zonages de type contrat de pays qui seront étudiés.

Aquitaine (Gironde)	Centre (Indre et Loire)	Poitou-Charentes (Vienne, deux-Sèvres, Charente, Charente Maritime)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bordeaux ▪ Agglomération Bordelaise (sauf Bordeaux) ▪ Bassin d'Arcachon ▪ Côte Medocaine ▪ Reste de la Gironde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Loire-Nature ▪ Touraine Côté Sud ▪ Chinonais ▪ Loire-Touraine ▪ Tours 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aunis ▪ Bressuirais ▪ Charente Limousine ▪ Chauvinois et Moulière ▪ Civraisien ▪ Entre Touvre et Charente ▪ Haute Saintonge ▪ Horte et Tardoire ▪ Ile d'Oléron ▪ Ile de Ré ▪ La Gatine ▪ Loudunais ▪ Montmorillonnais ▪ Nord Saintonge ▪ Ouest Charente Cognacais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pays mellois ▪ Rochefortais ▪ Royannais ▪ Ruffecois ▪ Saintonge Romane ▪ Sud Charente ▪ Thouarsais ▪ Val de Sevre – Marais poitevin ▪ Vals de Gartempe ▪ Vouillé et Melusin ▪ Zone d'Angoulême ▪ Zone de Châtellerauld ▪ Zone de la Rochelle ▪ Zone de Poitiers ▪ Zone du Futuroscope

En gras figurent les zones directement impactées par le tracé.



Quelques définitions liées au tourisme :

Nuitée : nombre total de nuits passées par les clients dans l'établissement ; deux personnes séjournant trois nuits dans un hôtel comptent ainsi pour six nuitées de même que six personnes ne séjournant qu'une nuit.

Lit touristique : il dépend en fait de la capacité d'hébergement touristique. Celle-ci est estimée à partir des ratios appliqués par le secrétariat d'Etat au tourisme, soit :

Hôtels : nombre de chambres x 2

Campings : nombre d'emplacements x 3

Taux d'occupation : rapport obtenu en divisant le nombre de chambres occupées (emplacements occupés) par le nombre de chambres (emplacements) effectivement disponibles (en excluant les fermetures saisonnières, hebdomadaires, etc.).

Hébergement touristique : on entend par hébergement touristique toute installation qui, régulièrement ou occasionnellement, pourvoit à l'hébergement de touristes comme les hôtels, campings, hébergement en meublés de courte durée, résidences de tourisme, centres de villégiatures, centres de vacances pour enfants et adolescents, auberges de jeunesse et refuges...

Hôtellerie de plein air : les campings –caravanings sont homologués par arrêté préfectoral. Ils sont classés de 1 à 4 étoiles, mention loisirs ou tourisme dès lors qu'ils comportent un emplacement loué au passage. Les conditions requises pour ce classement portent sur les équipements communs, les équipements sanitaires, l'accessibilité aux personnes handicapées.

Hôtels homologués : ils sont homologués par les préfectures en fonction de normes fixées par le ministère du tourisme. Les établissements sont classés en cinq catégories, de 0 à 4 étoiles.

INDICATEUR N°18 : NOMBRE DE NUITEES EN HOTELLERIE**INDICATEUR N°19 : NOMBRE DE NUITEES EN HOTELLERIE DE PLEIN AIR**

Thème d'observation : activités et pratiques touristiques

Sous thème : évolution de la fréquentation touristique

➤ *Une LGV engendre t-elle une croissance systématique des fréquentations touristiques ?*

▪ **Source : enquête de Fréquentation.**

Les enquêtes de fréquentation (hôtellerie de tourisme et hôtellerie de plein air), réalisées mensuellement par l'INSEE pour la direction du tourisme permettent de mesurer la fréquentation par région, par catégorie d'établissement et nationalité des clients.

Des conventions conclues par les régions ont permis d'en faire les enquêtes de référence pour toutes les régions de France métropolitaine.

Dans le cadre du programme statistique à moyen terme 2004 – 2008 de la direction du tourisme, il est prévu, en concertation avec l'INSEE, d'étendre ces enquêtes à d'autres formes d'hébergements selon des modalités d'enquête adaptées aux différents modes d'hébergement. A terme, tous les hébergements marchands seraient couverts par une enquête de fréquentation, et donc observables...

L'enquête de fréquentation dans l'hôtellerie de plein air est réalisée par l'Insee en partenariat avec la direction du Tourisme. Le champ de cette enquête est l'ensemble des campings classés de France métropolitaine possédant un emplacement de passage, quel que soit leur mode de gestion. Les campings ne possédant que des emplacements loués à l'année ne sont pas enquêtés. L'enquête, exhaustive, se déroule au cours de la saison d'été (mai à septembre).

Nous attacherons une attention toute particulière aux ruptures de série ou encore à la différence de méthodologie pour la région Poitou-Charentes, pour qui la saison touristique, au sens statistique, commence en avril, et non en mai comme les autres régions.

▪ **Fournisseur : Comité régional du Tourisme ou INSEE.**

▪ **Années de suivi : 2000 à 2005, annuel**

▪ **Périmètre d'observation : département, zone d'étude des phénomènes touristiques (pays pour le région Centre)**

 **Base de données Excel « Thème n°3 »**

INDICATEUR N°20 : DUREE MOYENNE DE SEJOUR.

Thème d'observation : activités et pratiques touristiques

Sous thème : évolution de la fréquentation touristique

- *Une LGV modifie t-elle la durée moyenne des séjours touristiques, favorise t-elle les déplacements quotidiens ?*

La durée moyenne de séjour (DMS) est déterminée par le rapport entre le nombre de nuitées comptabilisées et le nombre d'arrivées. D'une année à l'autre, l'évolution de cet indicateur est relativement sensible. Un suivi au dixième, voir au centième est semble t-il nécessaire.

- Source : enquête de Fréquentation.
- Fournisseur : Comité régional du Tourisme ou INSEE
- Années de suivi : 2000 à 2005

 *Base de données Excel « Thème n°3 »*

INDICATEUR N°21 : FREQUENTATION DES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES

Thème d'observation : activités et pratiques touristiques

Sous thème : Evolution de la fréquentation touristique

- *Une LGV engendre t-elle une croissance systématique des fréquentations touristiques ?*

- Source : billetterie des sites de plus de 20 000 visiteurs / an

Un site touristique de plus de 20 000 visiteurs par an correspond à la visite d'au moins un groupe par jour. Par ailleurs, seuls les sites de cette importance nous assurent un suivi et une pérennité dans le comptage du nombre de visiteurs.

- Fournisseur : Comités Régionaux du Tourisme, Observatoire Economie de Touraine (Indre et Loire)
- Années de suivi : 2000 à 2005, périodicité annuelle.
- Périmètre d'observation : département, zone d'étude des phénomènes touristiques (pays pour le région Centre)

 *Base de données Excel « Thème n°3 »*

INDICATEUR N°22 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS ET ETRANGERS

Thème d'observation : activités et pratiques touristiques

Sous thème : évolution de la fréquentation touristique

➤ *Une LGV modifie t-elle la structure des fréquentations touristiques, françaises et étrangères ?*

▪ Source : enquête de Suivi de la Demande Touristique

Le Suivi de la Demande Touristique est réalisé par voie postale. 20.000 individus de METASCOPE, base de sondage de TNS Sofres, sont interrogés chaque mois. Cet échantillon est représentatif de la population des Français âgés de 15 ans et plus selon les critères âge, sexe, région de résidence, catégorie d'agglomération, profession du chef de famille, activité de l'individu et nombre de personnes au foyer.

A la fin de chaque mois, les panélistes indiquent s'ils ont effectué ou non un voyage au cours du mois en décrivant les voyages qu'ils ont achevés au cours du mois.

Le taux de retour des questionnaires est de l'ordre de 75%. La permanence de la représentativité statistique de l'échantillon est contrôlée et préservée par redressement de l'échantillon sur les principaux critères socio-démographiques. De plus, chaque mois, le nombre de répondants à 20.000 individus est extrapolé afin d'éviter que les variations de taux de retour n'interfèrent sur les résultats.

La provenance des touristes français est basée sur les régions d'origines (régions administratives). Une répartition en pourcentage sur le nombre de nuitées totales nous permet de suivre la part de chaque région française dans chacune des trois régions concernées.

La provenance des touristes étrangers est connue au travers des enquêtes de fréquentation.

▪ Fournisseur : Comité régional du Tourisme ou INSEE

▪ Années de suivi : 2000 à 2005

▪ Périodicité : annuelle.

▪ Périmètre d'observation : département, zone d'étude des phénomènes touristiques (pays pour le région Centre)

 Base de données Excel « Thème n°3 »

INDICATEUR N°23 : NOMBRE DE RESIDENCES SECONDAIRES.

Thème d'observation : activités et pratiques touristiques

Sous thème : nuitées en résidence secondaire

➤ *Une LGV engendre t-elle une augmentation de la fréquentation des résidences secondaires ? Provoque t-elle une augmentation du nombre de résidences secondaires ?*

▪ Source : FILOCOM et SITADEL

La suivi de la construction de logements est établi par l'exploitation des fichiers SITADEL (anciennement dénommé SICLONE). Cette source documentaire est produite pour le compte du ministère de l'Équipement par ses directions régionales. Le champ utilisé est celui des logements autorisés à la construction. Les analyses s'intéressent aux permis délivrés. Une distinction du genre de la construction (individuel ou collectif) est possible.

▪ Fournisseur : DRE (Géokit)

▪ Années de suivi : 1999, 2001, 2003, 2005

▪ Périodicité : biannuelle

▪ Périmètre d'observation : aires urbaines et unités urbaines

 Base de données Excel « Thème n°3 »

D. Thème d'observation n°4 : stratégie des entreprises et des activités

Cet effet sur le territoire est la conséquence logique du gain de temps permis par l'infrastructure et par la structure des emplois de la zone concernée.

Les données relatives aux activités et aux établissements constituent des indicateurs fondamentaux pour analyser le potentiel et les dynamiques économiques d'un territoire. Dans le cadre de la LGV SEA, elles sont à même de mettre en évidence les effets de l'infrastructure.

Les effets du projet se traduisent-ils par l'émergence d'activités nouvelles autres que celles du secteur du transport ferroviaire ? Il pourra s'agir d'activités susceptibles d'être implantées sur les territoires rendus plus attractifs pour les entreprises grâce à la réalisation du projet.

Ainsi, nous pouvons nous demander si le secteur des industries de pointe ou celui du secteur tertiaire supérieur seront davantage concernés par le projet ?

Au travers de ce dernier thème, nous nous interrogerons également sur la relative sensibilité au mode de transport ferroviaire des étudiants. L'arrivée de la LGV peut favoriser, au travers des abonnements, des échanges plus importants d'étudiants entre Poitiers et Bordeaux, Angoulême et Bordeaux ou Tours et Poitiers, à une moindre échelle...

1. Sous-thèmes développés

* DEVELOPPEMENT DES SERVICES A LA POPULATION

Développement des services liés au temps court ou à la pratique de l'intermodalité

- Effet attendu : développement d'une offre de services répondant à la demande de l'intermodalité TGV et associés.
 - *Proposition d'indicateur* : Typologie des services, innovations
 - Indicateur pressenti :
Aucun. Pour cet effet attendu, le choix est établi de regrouper ce thème avec le sous-thème suivant : créations d'activités supérieures

* CREATIONS D'ACTIVITES SUPERIEURES

Création d'activités d'audit, de consulting ou de recherche

- Effet attendu : créations d'activités, d'emplois, de services aux entreprises.
 - *Proposition d'indicateur* : localisation des activités
 - Indicateurs pressentis :
 - Nombre de salariés dans le champ et ECA (Etudes, Conseil et assistance), issu du thème n°2, n°24
 - Nombre d'étudiants par académie et par université, n°25
 - Répartition des effectifs de RD et Evolution de la Dépense Intérieure de recherche et développement. (Reportés au thème n°4). n°26 et 27

* IMPLANTATIONS DE SIEGES, AGENCES, DELEGATIONS

Décentralisation des fonctions d'autorité des entreprises

- *Proposition d'indicateur* : catégorie d'emplois et statut hiérarchique des implantations
- Indicateur pressenti :
 - Créations d'établissements dans le champ ICS, n°28 et ECA

* DEVELOPPEMENT DE L'IMMOBILIER

Immobilier de bureaux et tertiaire supérieur

- Effet attendu : création d'une offre de bureaux et de locaux pour les activités de tertiaire supérieur.
 - *Proposition d'indicateur* : Superficie, niveau d'équipement
 - Indicateur pressenti : Création de m² de bureaux dans le tertiaire supérieur, n°29

✕ EVOLUTION DE L'ORGANISATION EXTERNE DES ENTREPRISES

Evolution des aires commerciales et des aires de recrutement

- Effet attendu : agrandissement des aires de prospection, des aires de maintenance des services et des technologies et des aires de recrutement
 - *Proposition d'indicateur* : localisation du « coverage » (client) et de la prospection, embauche de cadres supérieurs sans(ou avec) changement de domicile
 - *Indicateur pressenti* :
Aucun. Le recueil de l'information apparaît difficile. Dévoiler ce genre d'information de la part d'un industriel est rare.

✕ PRATIQUES DES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Relations au siège, relations inter établissements, autres déplacements

- Effet attendu : augmentation du nombre des échanges entre sites, avec le siège, avec des partenaires
 - *Proposition d'indicateur* : Nombre de déplacements
 - *Indicateur pressenti* :
Aucun. L'établissement de cet indicateur impliquerait nécessairement le choix de plusieurs établissements acceptant l'exercice. La pérennité de l'indicateur est, elle aussi, fortement discutée. Toutes ces raisons conduisent à sa suppression.

INDICATEUR N°24 : ESTIMATION²³ DU NOMBRE D'EMPLOIS SALARIE DANS LE CHAMP ECA (ETUDES, CONSEIL, ASSISTANCE)

Thème d'observation : stratégie des entreprises et des activités

Sous thème : créations d'activités supérieures

- *L'image positive de modernité, véhiculée par le projet, peut-elle devenir un élément attractif pour le développement d'emplois relatifs à des activités tertiaires à haute valeur ajoutée ?*

▪ Source : Unedic

La Nomenclature d'Activités Française (NAF), sous son niveau NAF60, nous permet de distinguer le nombre de salariés ECA, comprenant en fait l'ensemble des salariés suivants :

- ❖ location sans opérateur,
- ❖ activités informatiques,
- ❖ recherche et développement,
- ❖ services fournis principalement aux entreprises.

▪ Fournisseur : Assedic

▪ Années de suivi : 1993 à 2004

▪ Périodicité : annuelle

▪ Périmètres d'observation : département, zones d'emploi

 *Base de données Excel « Thème n°4 »*

²³ Les estimations d'emploi ont pour objectif de fournir, à une date donnée, une photographie exhaustive de l'emploi cohérente entre les différents échelons géographiques et les divers postes de nomenclatures d'activités. Elles constituent la synthèse de plusieurs sources statistiques : enquêtes auprès des ménages, sources administratives auprès des entreprises.

INDICATEUR N°25: EVOLUTION DU NOMBRE D'ETUDIANTS

Thème d'observation : stratégie des entreprises et des activités

Sous thème : créations d'activités supérieures

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

- Source : MENESR (Ministère de l'Education nationale de l'Enseignement Supérieur et de la recherche) – atlas régional.

L'Atlas Régional, qui a participé à cette démarche, est depuis une dizaine d'années un outil de base pour toute approche territoriale de notre système d'enseignement supérieur.

Effectifs comptabilisés : universités et assimilés (hors ingénieurs) - effectifs par cycle, Ingénieurs universitaires, IUFM, IUT, universitaires.

Par ailleurs, nous suivons également l'évolution des effectifs suivants non universitaires :

CPGE, STS et Assimilés, ingénieurs (autres MENESR, autres ministères, privées), facultés privées, écoles de commerce, écoles juridiques et administrations, écoles supérieures art et culture, écoles paramédicales et sociales, autres écoles et formations, ENS.

- Fournisseur : Direction de la Programmation et du Développement (MENESR)
- Années de suivi : 1999 à 2005
- Périodicité : année universitaire
- Périmètres d'observation : Région (Académie), département et Université

 *Base de données Excel « Thème n°4 »*

INDICATEUR N°26: REPARTITION REGIONALE DES EFFECTIFS DE R&D REMUNERES DES ADMINISTRATIONS ET DES ENTREPRISES.**INDICATEUR N°27 : ÉVOLUTION DE LA DEPENSE INTERIEURE DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT (DIRD)**

Thème d'observation : répartition spatiale des populations et des emplois

Sous thème : évolution de l'emploi

➤ *Les gains de temps permettent-ils d'attirer des nouveaux centres de recherche et de conforter les laboratoires déjà présents ?*

▪ **Source & fournisseur :** MENESR (Ministère de l'Education nationale de l'Enseignement Supérieur et de la recherche)

Les données sont produites sur la base des enquêtes sur les moyens consacrés à la R&D dans les entreprises, les organismes publics, les associations, les centres hospitaliers universitaires et les centres de lutte contre le cancer.

Les dépenses intérieures correspondent aux travaux de R&D exécutés sur le territoire national quelle que soit l'origine des fonds. Elles comprennent les dépenses courantes (masse salariale et dépenses de fonctionnement) et les dépenses en capital (achats d'équipements + opérations immobilières).

Les effectifs de R&D correspondent à l'ensemble des personnels - chercheurs et personnels de soutien qui effectuent les travaux de R&D.

Les chercheurs et assimilés sont des spécialistes travaillant à la conception ou à la création de connaissances, de produits, de procédés, de méthodes et de systèmes nouveaux et à la gestion des projets concernés. Les catégories concernées sont les enseignants chercheurs pris à 50 % de leur temps, les catégories de chercheurs et d'ingénieurs de recherche à la condition que ces derniers réalisent effectivement des travaux de R&D dans les EPST, les ingénieurs et les administratifs de haut niveau participant à des travaux de R&D dans les EPIC et dans les entreprises. Les boursiers en cours de thèse font également partie de la catégorie des chercheurs. Le personnel de soutien participe à la R&D en exécutant des tâches scientifiques ou techniques sous le contrôle de chercheurs. Il intègre aussi des travailleurs qualifiés ou non et le personnel de bureau qui participent à l'exécution des projets de R&D.

Afin de tenir compte de la pluralité des activités exercées, les effectifs en personnes physiques sont pondérés en fonction du temps consacré aux activités de R&D (ETP)

- **Années de suivi :** de 1997 à 2003
- **Périodicité :** annuelle
- **Périmètres d'observation :** région

 **Base de données Excel « Thème n°4 »**

INDICATEUR N°28 : CREATION D'ETABLISSEMENTS, DANS LE CHAMP ICS

Thème d'observation : stratégie des entreprises et des activités

Sous thème : implantations de sièges, agences, délégations

➤ *Le dynamisme des territoires et leurs regains d'attractivités avec l'arrivée d'une LGV génèrent-ils un développement économique nouveau permettant l'implantation d'établissements ?*

▪ Source : SIRENE

Le système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements (SIRENE) dont la gestion a été confiée à l'INSEE, enregistre l'état civil de toutes les entreprises et leurs établissements, quelles que soient leur forme juridique et leur activité. Les entreprises étrangères qui ont une représentation ou une activité en France y sont également répertoriées.

La création d'entreprises et d'établissements peut se produire à l'occasion de différents événements. Pour la démographie d'entreprises, la création d'une entreprise correspond à la création de son premier établissement économiquement actif. La typologie retenue distingue trois types de créations : les créations nouvelles, les créations par reprise et les créations par réactivation.

L'entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché.

L'établissement est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. L'établissement, unité de production, constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

La population des établissements est relativement stable dans le temps et est moins affectée par les mouvements de restructuration juridique et financière que celle des entreprises.

▪ Fournisseur : INSEE

▪ Années de suivi : 1993 à 2004

▪ Périodicité : annuelle

▪ Périmètres d'observation : départements, zones d'emploi

 Base de données Excel « Thème n°4 »

INDICATEUR N°29 : CREATIONS DE M² DE BUREAUX DANS LE SECTEUR TERTIAIRE

Thème d'observation : stratégie des entreprises et des activités

Sous thème : développement de l'immobilier

- *Comme ce fut le cas au Mans, à Lille ou à Lyon, une LGV rime t-elle forcément avec le développement d'immeubles de bureaux ?*

Données de cadrage : créations de m² de locaux par secteur d'activité.

- Source : Sitadel
- Fournisseur : Ministère de l'Équipement via les DRE
- Années de suivi : 1999 à 2005
- Périodicité : annuelle
- Périmètres d'observation : Aires urbaines, unités urbaines

 Base de données Excel « Thème n°4 »

Indicateurs suivis – résumé

Au total, 29 indicateurs sont proposés :

Indicateur n° 1	Suivi du PIB Régional
Indicateur n°2	NOMBRE DE VOYAGEURS – KM TER PAR AN ET PAR REGION , 1997 A 2004
Indicateur n°3	NOMBRE DE VOYAGEURS – KM TGV, GL PAR AN ET DE REGION A REGION , 1997 A 2004
Indicateur n°4	TRAFIC DE PASSAGERS PAR AEROPORT , 1997 A 2005
Indicateur n°5	NOMBRE DE PASSAGERS PAR O/D PRINCIPALES , 1997 A 2005
Indicateur n°6	TRAFIC ROUTIER VL SUR L'A10, LA N10, L'83, L'837, L'A62 ET L'89 , 2000 A 2005
Indicateur n°7	INDICATEUR DE COUT PAR MODE
Indicateur n°8	TONNES TRANPORTEES PAR AN ET PAR REGION – FRET FERROVIAIRE , 1997 A 2004
Indicateur n°9	TONNES TRANPORTEES PAR AN ET PAR REGION – FRET ROUTIER , 1993 A 2004
Indicateur n°10	ETAT D'AVANCEMENT DES DOCUMENTS D'URBANISME , 2006
Indicateur n°11	FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL (NOMBRE DE NAVETTEURS) , 1982, 90, 99
Indicateur n°12	NOMBRE DE VOYAGEURS EN TRANSPORT COLLECTIF URBAIN , 1997 A 2004
Indicateur n°13	EVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS , 1999, 2001, 2003
Indicateur n°14	EVOLUTION DU PRIX DE L'IMMOBILIER , 2000 A 2005
Indicateur n°15	EVOLUTION DU SOLDE MIGRATOIRE , 1982, 1990, 1999
Indicateur n°16	ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS, SALARIE ET NON SALARIE DANS LE CHAMP ICS. , 1989 A 2004
Indicateur n°17	EVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE , 1993 A 2004
Indicateur n°18	NOMBRE DE NUITEES EN HOTELLERIE , 2000 A 2005
Indicateur n°19	NOMBRE DE NUITEES EN HOTELLERIE DE PLEIN AIR , 2000 A 2005
Indicateur n°20	DUREE MOYENNE DE SEJOUR , 2000 A 2005
Indicateur n°21	FREQUENTATION DES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES , 2000 A 2005
Indicateur n°22	PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS ET ETRANGERS , 2000 A 2005
Indicateur n°23	NOMBRE DE RESIDENCES SECONDAIRES , 1999, 2001, 2003, 2005
Indicateur n°24	ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS SALARIE DANS LE CHAMP ECA (ETUDES, CONSEIL, ASSISTANCE) , 1993 A 2004
Indicateur n°25	EVOLUTION DU NOMBRE D'ETUDIANTS , 1999 A 2005
Indicateur n°26	REPARTITION REGIONALE DES EFFECTIFS DE R&D REMUNERES DES ADMINISTRATIONS ET DES ENTREPRISES 1997 A 2005
Indicateur n°27	ÉVOLUTION DE LA DEPENSE INTERIEURE DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT (DIRD), 1997 A 2005
Indicateur n°28	CREATION D'ETABLISSEMENTS, DANS LE CHAMP ICS , 1993 A 2004
Indicateur n°29	CREATIONS DE M ² DE BUREAUX DANS LE SECTEUR TERTIAIRE , 2000 A 2005

Dans cette deuxième partie, les regroupements des indicateurs, tels qu'ils sont définis, privilégiaient une approche théorique. Cela résulte de la continuité des réflexions menées sur ce sujet, qui avaient débutées lors de l'élaboration de la Synthèse des Perspectives d'Aménagement et Développement de la phase 1 de la LGV Sud Europe Atlantique. Dans un souci de pragmatisme, et pour la suite de notre étude, marquant de ce fait le passage du théorique à la pratique, nous exploiterons les indicateurs par grandes rubriques, à savoir :

- ❖ effets de la LGV SEA sur les transports et la mobilité,
- ❖ effets de la LGV SEA sur le développement économique et l'emploi,
- ❖ effets de la LGV SEA sur le tourisme,
- ❖ effets de la LGV SEA sur le foncier et l'immobilier.

PARTIE 3

TEST À BLANC DE L'OBSERVATOIRE

Après avoir présenté les indicateurs retenus ainsi que les métadonnées qui les accompagnent, il nous appartient maintenant de procéder à une première observation des territoires en fonction de ces susdits critères. Véritable test, cette dernière étape va nous permettre de procéder à un certain nombre de représentations nous permettant de dresser les premières photographies des territoires concernées par cet observatoire.

Le choix est établi de procéder par effet, comme cela est précisé en fin de deuxième partie. Cela permettra, dans les prochaines phases d'observation, d'appuyer les réflexions sur des terminologies communes.

Nous procédons donc à la distinction de quatre grandes catégories d'effets, avec, pour chacune d'entre-elles, l'exploitation de plusieurs indicateurs :

- **Effets de la LGV SEA sur les transports et la mobilité**
 - Indicateurs n°2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 12.
- **Effets de la LGV SEA sur le développement économique et l'emploi**
 - Indicateurs n°1, 15, 16, 17, 24, 25, 26, 27, 28, 29.
- **Effets de la LGV SEA sur le tourisme**
 - Indicateurs n°18, 19, 20, 21, 22, 23.
- **Effets de la LGV SEA sur le foncier et l'immobilier**
 - Indicateurs n°13, 14, 23.

L'exploitation de ces indicateurs est rendue possible par le biais d'une « base de données », qui accompagne l'étude. Les types de représentations adoptés sont ceux qui nous paraissent les plus pertinents.

En ce qui concerne les représentations cartographiques, nous choisissons de ne représenter que l'exploitation « pure » de l'indicateur. Ainsi, par souci de clarté, sont omis les différents réseaux d'infrastructures, qu'ils soient routiers ou ferroviaires ou encore les villes principales.

A. Effets de la LGV SEA sur les transports et mobilités

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 3,6 millions de voyageurs (scénario "A"¹) et 5 millions de voyageurs (scénario "B"²). Ces prévisions de trafic voyageur sont en fait étroitement liées à la modification de l'offre, qui sera consécutive à la mise en service de la LGV.

L'observation des effets sur les transports et la mobilité s'appuie sur la future organisation des systèmes de transport, consécutive à la mise en service de la LGV SEA, qui peut être 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 le mode aérien et le mode routier ;
- les moyens d'accès au TGV (modes complémentaires). Ces derniers regroupent principalement les moyens de transports individuels et collectifs. 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.

Rappel des Principaux indicateurs développés

- INDICATEUR N°2 : NOMBRE DE VOYAGEURS – KM TER PAR AN ET PAR REGION
- INDICATEUR N°3 : NOMBRE DE VOYAGEURS – KM TGV, GL PAR AN ET DE REGION A REGION
- INDICATEUR N°4 : TRAFIC DE PASSAGERS PAR AEROPORT
- INDICATEUR N°5 : NOMBRE DE PASSAGERS PAR O/D PRINCIPALES
- INDICATEUR N°6 : TRAFIC ROUTIER VL SUR L'A10, LA N10, L'83, L'837, L'A62 ET L'89
- INDICATEUR N°7 : INDICATEUR DE COUT PAR MODE
- INDICATEUR N°8 : TONNES TRANPORTEES PAR AN ET PAR REGION – FRET FERROVIAIRE
- INDICATEUR N°9 : TONNES TRANPORTEES PAR AN ET PAR REGION – FRET ROUTIER
- INDICATEUR N°12 : NOMBRE DE VOYAGEURS EN TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

¹ Le scénario "A" correspond à une valeur basse : hypothèse faite qu'il sera recherché, dans le cadre de la concession, à faire coïncider au mieux l'augmentation de la part de financement des acteurs ferroviaires avec la tarification de l'infrastructure, puis la capacité du transporteur à augmenter sa tarification envers les voyageurs.

² Le scénario "B" correspond à une valeur haute : hypothèse d'absence d'augmentation tarifaire au près des voyageurs à la mise en service de chacune des phases de la LGV SEA.

1. Le trafic grandes lignes, trafic radial et trafic de cabotage.

L'offre ferroviaire voyageur correspondante à ce trafic est constituée des services TGV et des services grandes lignes. Quatre grands types de trafic peuvent être distingués, à savoir :

- le trafic international, qui correspond ici au trafic transpyrénéen entre la péninsule ibérique et la France,
- le trafic radial : entre les villes concernées par la zone d'étude et la région parisienne
- le trafic de jonction : entre la zone d'étude et les autres régions françaises
- le trafic de cabotage : entre les régions de la zone d'étude

Parmi ces quatre grands types de trafic, deux nous intéressent particulièrement, il s'agit des liaisons radiales et des liaisons de cabotage. Sur la zone d'observation, le réseau ferroviaire s'articule selon un axe principal nord-sud, puis en étoile autour des grands pôles urbains et noeuds ferroviaires que sont Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux voire Toulouse.

Actuellement, quatre axes majeurs situés sur le périmètre de l'observatoire sont empruntés par les TGV. Il s'agit de :

- Paris - Bordeaux constituée d'une ligne à grande vitesse sur la section Paris / Monts, prolongée par la "ligne classique" entre Monts et Bordeaux. Cette ligne dessert régulièrement Tours, Châtelleraut, Poitiers, et Angoulême ;
- Bordeaux - Toulouse - Narbonne qui dessert également Agen et Montauban ;
- Bordeaux - Arcachon ;
- Bordeaux - Dax qui se scinde ensuite en deux branches, l'une à destination de Bayonne et de la frontière espagnole, l'autre desservant Pau et Tarbes et se prolongeant jusqu'à Toulouse, mais sans être empruntée par les TGV sur la section Tarbes / Toulouse ;
- Poitiers - La Rochelle, en prolongement de Paris - Poitiers.

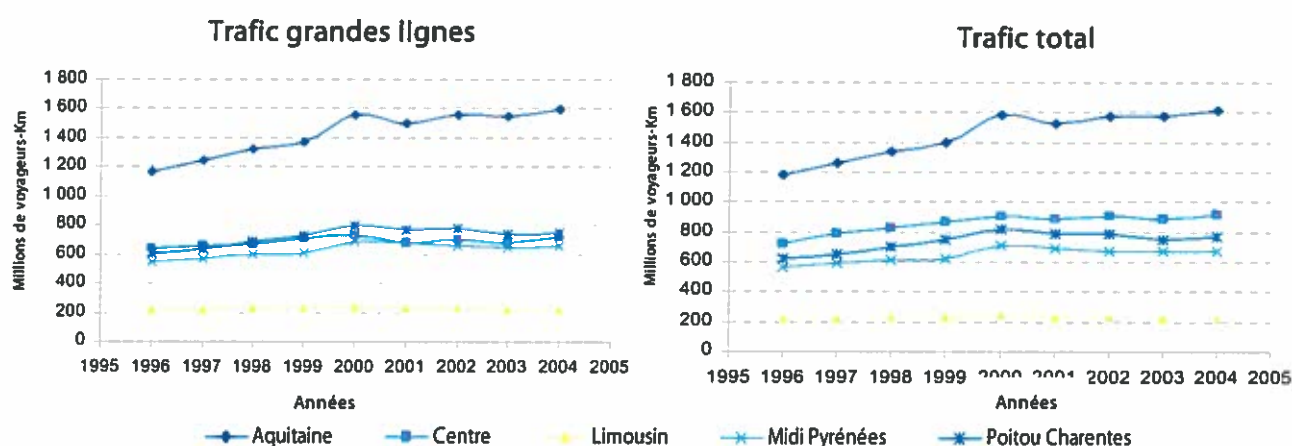
Réseau ferroviaire sur la zone de la zone observée



a. Trafic radial, relations avec l'Ile de France

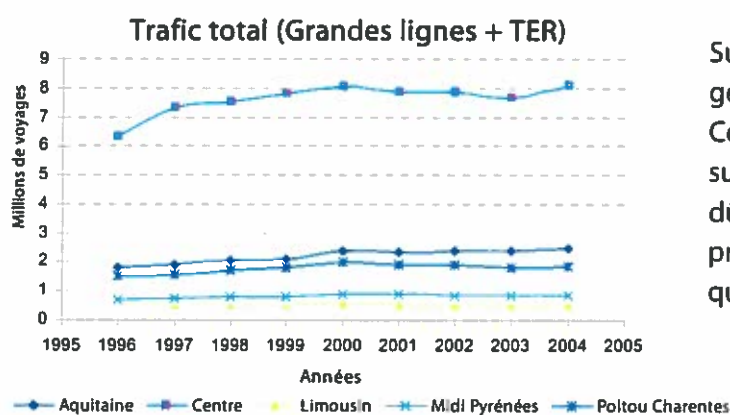
En terme d'aménagement du territoire, il peut être très intéressant de suivre l'évolution des échanges entre les régions concernées et l'Ile de France. De plus, les liaisons avec l'Ile-de-France constituent à l'heure actuelle l'essentiel des flux grandes lignes.

Aussi, le choix est délibérément effectué de suivre l'évolution sur le trafic total et non uniquement sur le trafic grandes lignes. En effet, si les trafics TGV constituent la quasi-totalité du trafic Grandes Lignes d'échange entre les régions Aquitaine et Poitou-Charentes d'une part, et l'Ile-de-France d'autre part, il n'en est rien pour la région Centre où le trafic TGV ne reflète qu'une petite part du trafic Grandes Lignes. Cela tient au fait qu'une grande partie des relations Centre / Ile-de-France est dû au trafic TER et notamment à la liaison Paris - Chartres



L'utilisation de l'indicateur n°2 (NOMBRE DE VOYAGEURS – KM TER PAR AN ET PAR REGION) nous montre ici toutes ses limites. En effet, s'il est intéressant dans la mesure où il évite de comptabiliser plusieurs fois un même voyage, il ne permet pas en revanche de comparer plusieurs régions entre-elles sur une destination commune, ici l'Ile de France. Cela serait possible si toutes ces régions étaient situées à égale distance de la région parisienne, ce qui n'est évidemment pas le cas.

Bien que la SNCF nous déconseillait de raisonner en terme de voyages, nous utiliserons cette unité dans cet unique cas.



Sur la période 1996-2000, la croissance est générale à toutes les régions. La région Centre est celle qui connaît le plus de trafic sur les relations vers l'Ile de France. Cela est dû à son poids démographique et à sa proximité, et donc aux relations privilégiées qu'elle entretient avec l'Ile de France.

Nous pouvons souligner un tassement global depuis 2000 qui est lié au ralentissement de la croissance économique. Inévitablement, ce ralentissement a eu des répercussions sur la mobilité globale.

b. Trafic de cabotage, de régions à régions...

Le trafic de cabotage observé dans le grand sud-ouest, c'est-à-dire les flux internes aux régions Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre et Midi-Pyrénées et Limousin représente une part importante sur les relations Centre/Aquitaine, Aquitaine/Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes/Aquitaine. Cela peut s'expliquer par la présence de l'axe ferroviaire majeur, à savoir :

- Paris / Bordeaux, poursuivi par l'itinéraire desservant Arcachon et l'axe Agen / Montauban / Toulouse, Dax / Pau / Lourdes / Tarbes, et Dax / Bayonne / Hendaye.

Evolution du trafic de voyageurs global (TER, GV-GL) en millions de voyageurs-km

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Aquitaine/Midi-Pyrénées	94.6	95.4	98.1	101.9	108.2	106.1	105.0	106.7	110.6
Aquitaine/Limousin	19.5	20.4	20.6	21.4	22.0	21.2	21.6	21.2	22.0
Centre/Aquitaine	65.1	67.0	66.5	68.8	74.6	69.5	69.7	69.3	64.5
Centre/Poitou-Charentes	31.3	33.8	34.7	36.2	37.6	35.2	34.5	33.5	30.5
Centre/Midi-Pyrénées	33.8	35.5	37.6	39.6	42.7	41.6	42.3	41.1	37.4
Centre/Limousin	12.2	12.7	12.1	11.9	11.9	10.9	10.3	10.3	10.3
Limousin /Midi-Pyrénées	21.8	22.3	23.1	22.8	23.7	21.8	21.1	21.3	19.2
Poitou-Charentes/Aquitaine	64.3	65.5	66.3	66.2	73.8	71.0	71.1	69.1	71.1
Poitou-Charentes / Midi-Py.	26.3	28.2	29.1	31.1	33.7	32.3	32.5	32.8	31.2
Poitou-Charentes/Limousin	5.7	5.9	5.9	6.1	6.1	5.8	5.7	5.5	5.8

Taux d'évolution global et annuel

	Evolution globale sur la période 1996-2004	Evolution annuelle sur la période 1996 - 2004
Poitou-Charentes / Midi-Py	+ 18.64 %	+2.16 %
Aquitaine/Midi-Pyrénées	+ 16.98 %	+ 1.97 %
Aquitaine/Limousin	+ 12.7 %	+ 1.51 %
Poitou-Charentes/Aquitaine	+ 10.59 %	+ 1.27 %
Centre/Midi-Pyrénées	+ 10.57%	+1.26 %
Poitou-Charentes/Limousin	+ 2.75 %	+0.22 %
Centre/Aquitaine	- 0.92 %	-0.11 %
Centre/Poitou-Charentes	-2.63 %	-0.32 %
Limousin/Midi-Pyrénées	- 11.92 %	-1.57 %
Centre/Limousin	-15.44 %	-2.09 %

En plus d'un suivi de l'évolution des trafics entre les trois régions directement impactées par le projet (Centre, Poitou-Charentes, Aquitaine), il est nécessaire de s'intéresser à la totalité de ces relations. Nous pouvons par exemple imaginer une hausse du trafic sur la relation Aquitaine/Midi-Pyrénées, qui profitera également des gains de temps. Notons que RFF envisage la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et des aménagements complémentaires sur la ligne classique existante.

2. le trafic TER

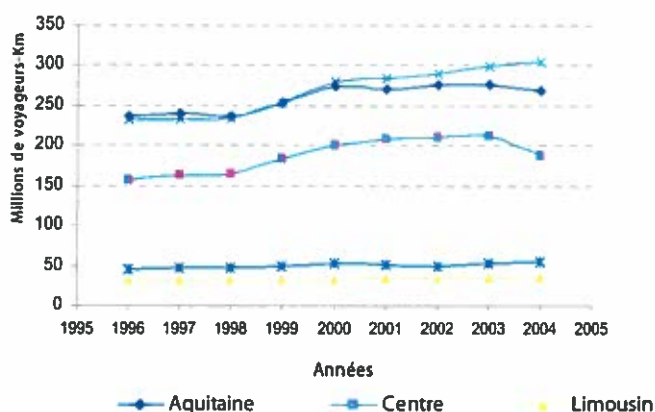
Une des conséquences attendues de la construction d'une ligne à grande vitesse est, en général, la libération d'un nombre important de sillons sur la ligne classique existante et donc son désengorgement. La conséquence directe pourrait être une densification de l'offre en Trains Express Régionaux, accompagnée d'une augmentation de fréquentation.

Bien qu'il ne devrait pas y avoir de changement radical de l'offre TER lors de la mise en service de la LGV, nous pouvons cependant espérer une modification significative.

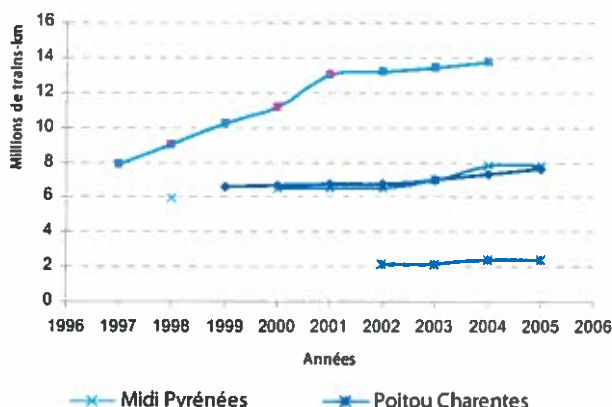
D'ailleurs, des principes de dessertes régionales aux horizons lointains ont été établis à partir des objectifs cibles tracés dans des documents de travail des conseils régionaux, et l'aide des directions régionales de la SNCF.³ Ces prévisions de trafic tiennent compte de deux caractéristiques principales du TER : le rôle des régions en tant qu'autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, et les différents types de desserte.

L'utilisation de l'indicateur n°2, sur les échanges intra régionaux nous renseignera sur l'évolution des trafics TER. Nous rapporterons ces informations aux données relatives à l'offre fournies par les différents conseils régionaux.

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



Evolution de l'offre TER,
de 1997 à 2004



Au travers de cette évolution, plusieurs périodes peuvent être soulignées.

- La période 1998 – 2000, qui correspond aux deux années pleines d'expérimentation des régions comme autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux. Les régions Centre et Midi-Pyrénées, ont, respectivement, vu leur trafic croître de 21 % et 19 % au cours de ces deux années.
- L'année 2000, qui correspond au ralentissement de la croissance économique générale du pays.
- L'année 2002, pour la région Midi-Pyrénées. Cela correspond en fait aux résultats du premier Plan Régional des Transports de Midi-Pyrénées qui avait permis la création de 156 nouvelles dessertes, soit un doublement de leur nombre sur la période 1998-2004. Sur cette période, nous enregistrons

³ Pour plus d'informations, se reporter au dossier de consultation, volet socio-économique, chapitre 5.

une augmentation de 30 % du nombre de voyageurs-Km. Parallèlement, la région a également produit un effort considérable sur la modernisation de son matériel roulant en rénovant 61 engins et en acquérant 63 automoteurs.

▪ L'année 2003, qui a connu une forte grève du personnel de la SNCF. Cela a engendré une baisse importante de la fréquentation, notamment en région Centre (- 5 %) et en Aquitaine.

Les TER facilitent l'accès à la grande vitesse depuis une grande partie du territoire régional. Les usagers les plus nombreux empruntent ce mode fréquemment pour des déplacements intra-régionaux, notamment pour des trajets domicile - travail et domicile - étude. Les pratiques de rabattement vers les trains grandes lignes ou les TGV représentent en moyenne le tiers des trafics régionaux.

Néanmoins, s'intéresser uniquement aux échanges intra régionaux ne reflète pas totalement les trafics des différentes régions concernées. En effet, si, pour les régions Aquitaine ou Midi-Pyrénées, la part des trafic intra régionaux sur le trafic total TER représente près de 80 %, celle-ci ne s'élève qu'à 40 % pour la région Centre et peine à atteindre les 50 % pour la région Poitou-Charentes.

Pour la Région Centre, cela peut s'expliquer par sa forte dépendance à la région parisienne, notamment par la ligne Paris - Chartres qui représentait, en 2005, 44 % du trafic total TER.

Part du trafic TER intra régional / trafic TER total.

	1996	2000	2004
Aquitaine	73,5 %	70,7 %	77,3 %
Centre	50,8 %	42,5 %	41,2 %
Limousin	45,7 %	43,7 %	53,4 %
Midi Pyrénées	74,5 %	71,6 %	77,2 %
Poitou-Charentes	47,7 %	42,8 %	48,9 %

Source : matrice région/région SNCF

3. Les modes concurrents

❖ Le transport aérien, entre concurrence et complémentarité...

Dans une étude de 1992 réalisée par l'Institut du Transport Aérien⁴, la concurrence entre les modes de transport sur les distances inférieure à 1000 kilomètres concernait conjointement le TGV, l'avion et la voiture particulière.

Dans le cadre de l'observatoire, un suivi de l'évolution de trafic mais aussi de l'offre du transport aérien est proposé. Le transport aérien sera directement concurrencé voire complété par la LGV SEA. 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.

Il y a en fait 13 sites aéroportuaires, dont deux aéroports majeurs et trois aéroports secondaires. Les autres sites connaissent des trafics plus modestes.

Respectivement 6^{ème} et 8^{ème} sur le plan national au niveau des trafics de passagers, les aéroports de Toulouse et Bordeaux se dégagent des autres aéroports de la zone observée, par leurs tailles, et les infrastructures qu'ils possèdent. Ces aéroports peuvent aujourd'hui se développer sans contrainte technique majeure.

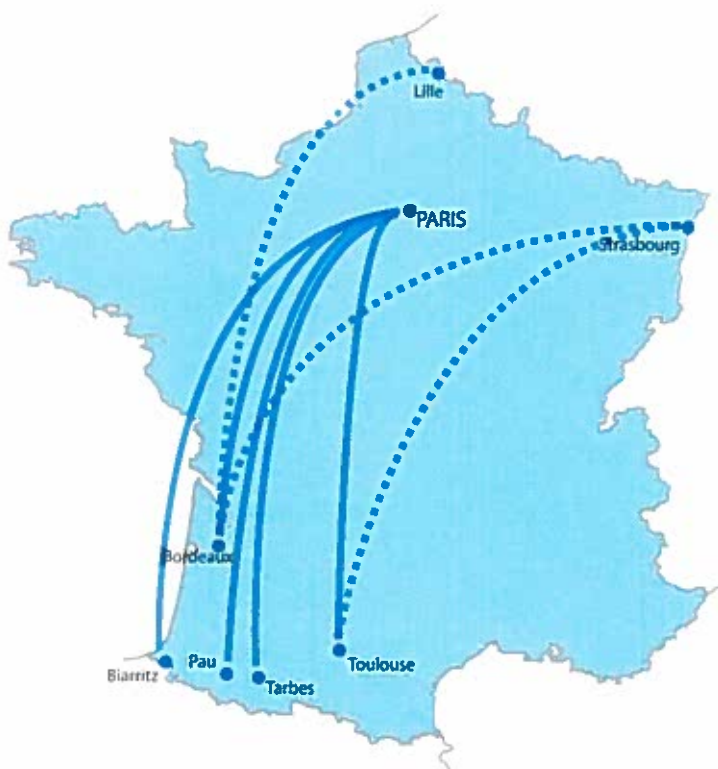
Par ailleurs, la création de LGV SEA peut accélérer la complémentarité de ces modes. En effet, pour les vols long-courriers, les pré et post-acheminements par TGV sont de plus en plus nombreux ; on en dénombrerait ainsi 1,8 million de trajets en 2005 contre 1,6 million en 2002.

Parmi les 13 aéroports étudiés, tous ne sont pas en concurrence directe avec le projet. Seuls les aéroports de Toulouse, Bordeaux, Tarbes, Biarritz et Pau, qui disposent de relations directes et quotidiennes vers Paris - Orly ou Paris - Charles de Gaulle semblent être directement concernés.

Sur ces lignes, comme cela avait été le cas lors de la mise en service du TGV Atlantique sur la ligne Paris - Bordeaux, on peut s'attendre à une diminution du trafic passager.

L'observation de l'évolution des trafics passagers sur les autres aéroports, où l'aérien pourra se présenter comme un mode complémentaire au TGV, doit également être menée.

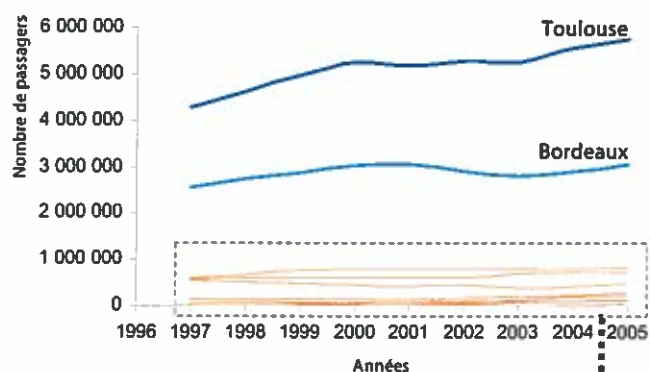
Principales relations aériennes concernées par l'observatoire



⁴ Complémentarité Train - Avion en Europe

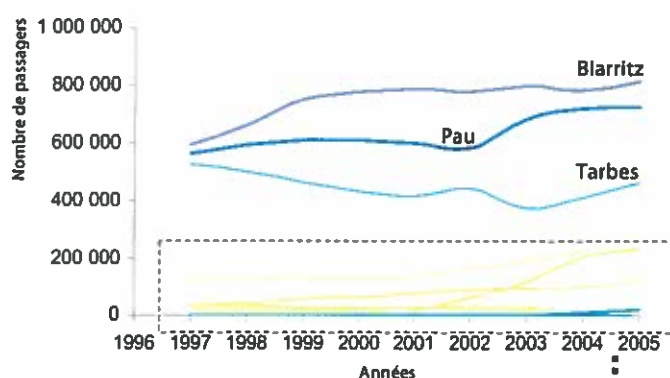
Trafics passagers, par aéroports

La série de graphiques qui va suivre nous montre toute l'importance des aéroports de Bordeaux et Toulouse dans le Grand Sud-Ouest. D'une manière générale, la progression de la fréquentation des aéroports montre une légère inflexion depuis 2001, année de rupture dans la croissance du trafic dûe à l'effet psychologique des attentats du 11 septembre 2001 et au ralentissement économique qui s'en est suivi.



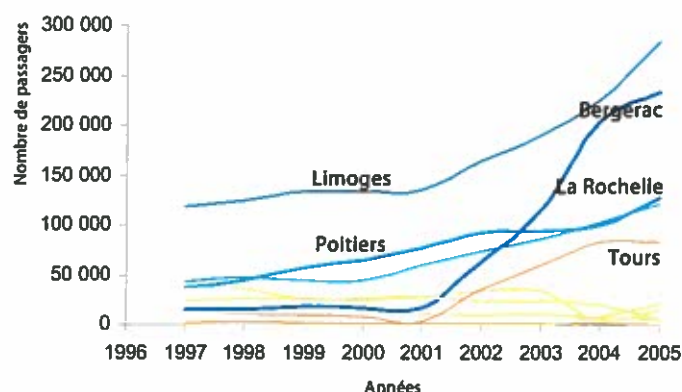
En dehors de Toulouse, les aéroports concernés montrent une progression des trafics assez faible depuis 1997.

La hausse du trafic de l'aéroport de Bordeaux en 2004 est essentiellement due à ses liaisons avec l'international qui augmentent de 16 %, lesquelles compensent la baisse du trafic national sur Paris Orly.



L'activité de l'aéroport de Tarbes – Ossun Lourdes est dédiée à 80 % à un trafic charter touristique et religieux. L'activité de cet aéroport est en diminution constante depuis 1997.

Le trafic de l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne baisse légèrement en raison du fléchissement des liaisons avec Londres (-5 %) suite à l'ouverture du Pau - Londres par la même compagnie. L'aéroport de Pau continue donc sa croissance depuis 2002 due à cette même liaison.



Bergerac a une très forte croissance due à ses liaisons avec la Grande Bretagne, avec la mise en place en 2004 d'une ligne avec Bristol et une croissance forte sur les lignes de Londres et Southampton. Cependant, tout comme à Périgueux, la ligne sur Paris est arrêtée depuis mars 2005.

Depuis 2001 et suite à l'ouverture de deux lignes aériennes reliant Poitiers et La Rochelle à la Grande- Bretagne par une compagnie low cost, l'activité de ces aéroports, bien que modeste, est en forte progression.

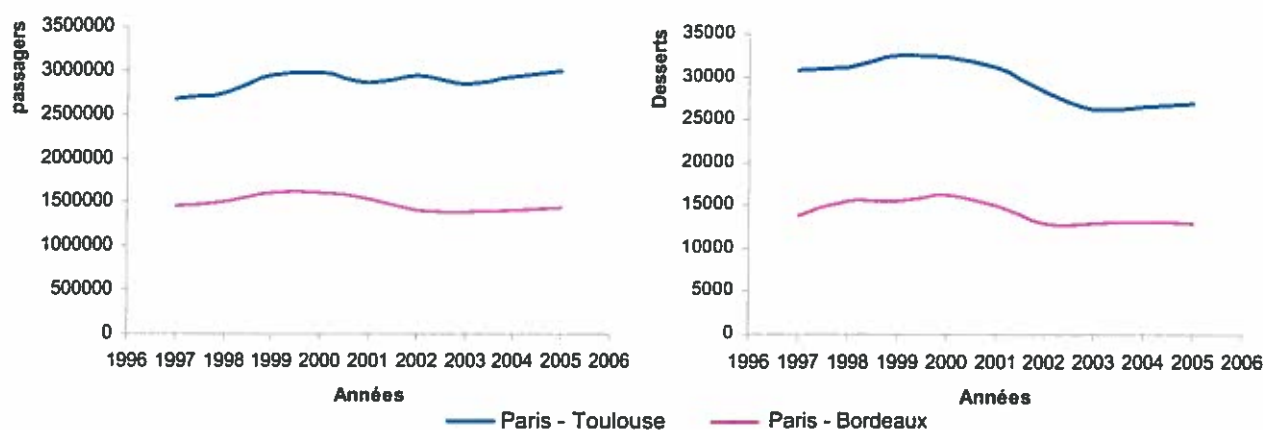
- A terme, et aux moyens des indicateurs n° 4 et 5 (TRAFFIC DE PASSAGERS PAR AEROPORT - NOMBRE DE PASSAGERS PAR O/D PRINCIPALES), une large partie devra être consacrée au suivi de l'évolution des trafics passagers sur la totalité des aéroports concernés. Certains d'entre eux pourront voir leur fréquentation évoluer avec l'arrivée de la LGV SEA.

Trafics passagers, par O/D principales

Comme nous l'avons précisé en introduction, le deuxième point consistera à observer les phénomènes qui se produiront sur les liaisons aériennes vers Paris, en concurrence directe avec la LGV SEA. En parallèle du nombre de passagers par ligne, nous attacherons une attention toute particulière à l'évolution de l'offre, que nous quantifierons au moyen du nombre de dessertes.

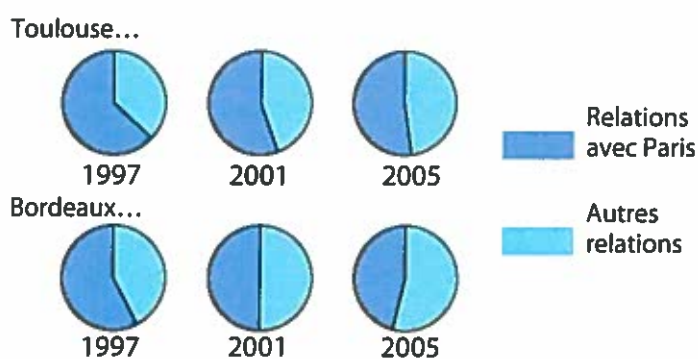
Les graphiques ci-dessous nous présentent l'évolution des différentes relations vers Paris au départ des aéroports de Toulouse et de Bordeaux. Pour la suite de l'observatoire, il serait intéressant de mettre en parallèle le nombre de rotation/jour nous permettant d'aborder ces effets au moyen des taux de remplissage.

Evolution du nombre de passagers et de dessertes sur les lignes
Paris - Bordeaux et Toulouse - Bordeaux entre 1997 et 2005



Les lignes Paris - Toulouse et Paris - Bordeaux constituent l'activité prédominante de ces deux aéroports puisque respectivement 52 % et 47 % du total de passagers des aéroports de Toulouse et de Bordeaux voyageaient sur les liaisons avec Paris en 2005.

Au cours des 10 dernières années, la part des lignes vers Paris dans l'activité principale de ces deux aéroports n'a cessé de diminuer. Cela pourrait s'accélérer avec la mise en service de la LGV SEA.



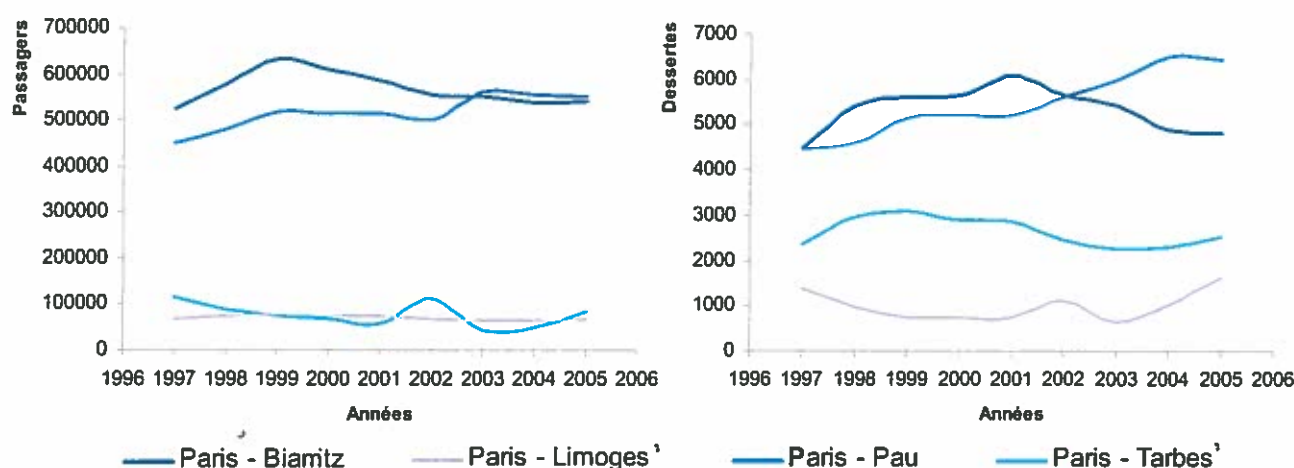
Si aujourd'hui le ferroviaire n'est véritablement compétitif vis-à-vis de l'aérien que sur l'axe Bordeaux - Paris, la concurrence air / fer pourrait s'accroître sur la liaison Paris - Toulouse, avec la LGV SEA, et encore davantage si la LGV Bordeaux - Toulouse venait à se réaliser.

L'étude des relations vers Paris doit également s'observer au départ de trois aéroports de taille plus modeste.

En Aquitaine, outre Bordeaux, deux autres aéroports plus modestes desservent le sud de la région (Biarritz - Anglet - Bayonne et Pau).

En Midi-Pyrénées, l'offre plus spécifique au départ de Tarbes - Lourdes permet de compléter celle de Toulouse et participe activement à la desserte de la région.

Evolution du nombre de passagers et de dessertes sur les lignes
Paris - Biarritz, Paris - Limoges, Paris - Pau et Paris - Tarbes entre 1997 et 2005



Depuis 1997, les trafics aériens sur ces trois lignes s'avèrent en régression ou en stagnation, et cela par manque de concurrence aérienne puisque seul Air France exploite ces lignes. Le trafic de l'aéroport de Pau stagne en grande partie à cause de la concurrence de la ligne à Obligation de Service Public Tarbes - Paris.

Enfin, même si elles ne font pas l'objet d'une étude fine à l'heure actuelle, les liaisons Nord-Sud telles que Bordeaux-Lille ou Toulouse - Lille pourront être étudiées au cours des prochaines périodes d'observation, au moyen de l'indicateur n°5. La ligne Strasbourg Bordeaux pourrait également subir la concurrence de deux projets ferroviaires majeurs : la LGV SEA couplée de la LGV Est, dont la mise en service est prévue en juin 2007.

Par ailleurs, d'autres liaisons pourront être suivies, notamment vers le « hub » de Lyon au départ des aéroports de Toulouse, Bordeaux, Pau, Biarritz ou encore Poitiers et La Rochelle.

Les aéroports de Poitiers et de La Rochelle n'ont pas de liaison directe vers l'Ile-de-France en raison des facilités d'accès à Paris grâce aux autoroutes et au TGV. En revanche, ils sont reliés au « hub » de Lyon par 2 allers-retours quotidiens depuis Poitiers et 2 allers-retours depuis La Rochelle.

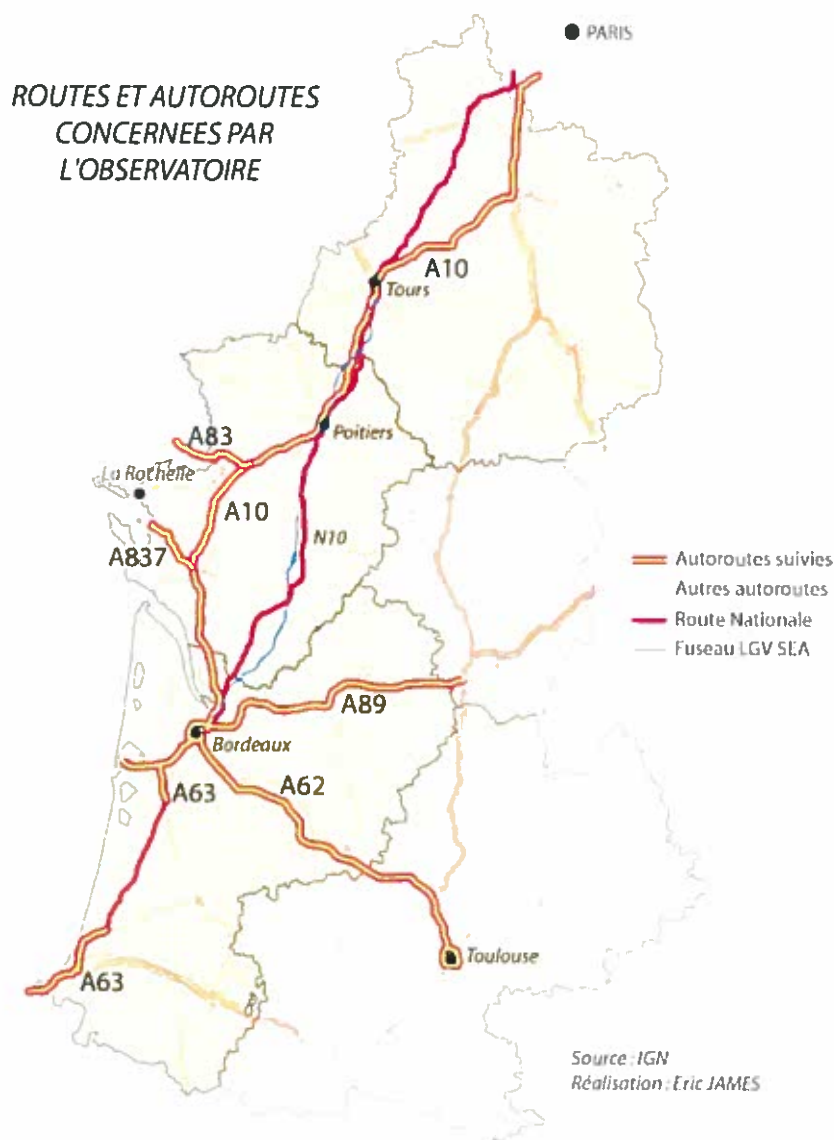
* Les lignes Paris - Limoges et Paris - Tarbes sont des lignes d'obligation de service public.

❖ Le trafic routier

Comme dans la plupart des domaines d'étude qui font l'objet d'une analyse des effets de la LGV SEA sur les transports et la mobilité, l'analyse des effets du TGV sur le fonctionnement des autres systèmes de transport doit se faire de la façon la plus objective possible. Nous choisissons donc plusieurs axes majeurs, considérant que la réduction du trafic autoroutier permise par les reports modaux sur le TGV pourra concerner plusieurs infrastructures.

Les axes pris en compte dans l'observatoire ont été choisis, d'une part, pour les flux qu'ils engendrent, et d'autre part, pour la concurrence qu'ils peuvent exercer sur le projet.

Les axes observés impactent directement les trois régions concernées par le projet, auxquelles il faut ajouter la région Midi-Pyrénées.



Les territoires traversés par la LGV sont desservis par deux axes routiers majeurs : l'autoroute A10 et la Route Nationale RN 10. Reliant Paris à Bordeaux via Orléans, Tours et Poitiers, l'autoroute A10 fait 543 Km de long et correspond à l'autoroute E5 au niveau européen.

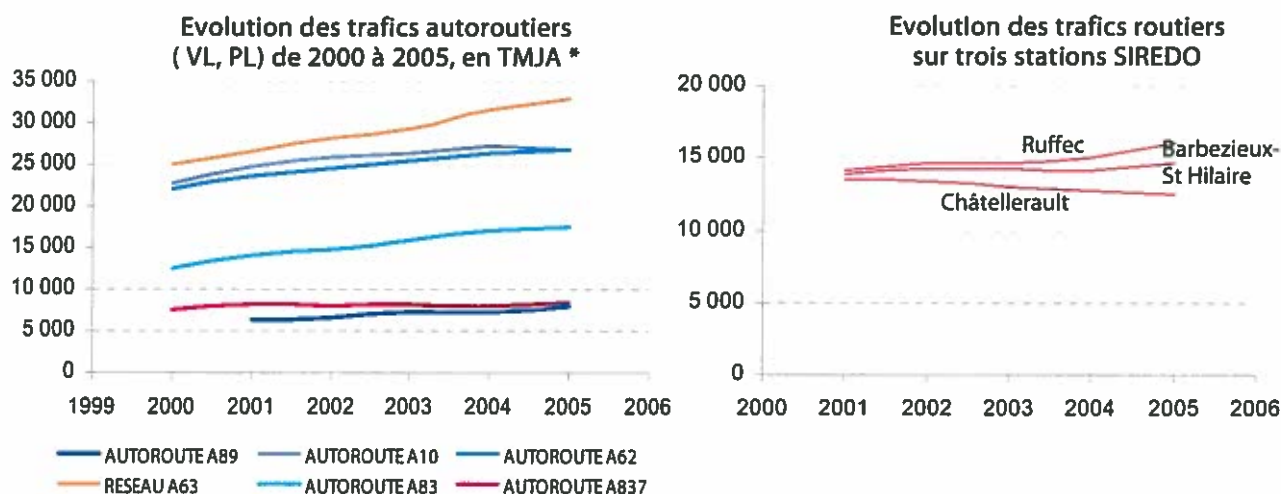
La RN 10, qui relie Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Dax, constitue un itinéraire alternatif à l'autoroute A10 entre Tours et Bordeaux. Cette nationale, déjà partiellement à 2x2 voies, devrait progressivement être mise aux normes autoroutières.

Ce réseau est prolongé de Bordeaux vers Toulouse par l'A62. Partition ouest de l'Autoroute des Deux Mers reliant Toulouse à Bordeaux en se raccordant sur l'A630, l'A62 est à 2x2 voies entre Bordeaux et Montauban et a été élargie à 2x3 voies de Montauban à Toulouse où elle supporte également le trafic nord-sud en provenance de l'A20.

Ce réseau est complété par l'autre grand axe nord sud menant au sud-ouest, l'autoroute A71-A20 entre Paris, Orléans, Limoges et Toulouse. Le choix a été fait de ne pas observer cet axe, qui n'est pas en concurrence directe avec la relation Paris – Bordeaux.

Au sud de Bordeaux, la continuité autoroutière n'est pas assurée. En effet, l'autoroute A63 est composée de deux sections : l'une au nord, gratuite, reliant Bordeaux à Belin-Béliet ; l'autre, au sud, concédée aux Autoroutes du Sud de la France. Ces deux sections sont séparées d'une centaine de kilomètres par la Route nationale 10, qui traverse les Landes en 2x2 voies.

Les autoroutes transversales, notamment la liaison A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand, qui permettraient d'atteindre facilement le couloir rhodanien, ne sont pas encore entièrement réalisées. Son achèvement est prévu pour 2007.



Excepté l'A837, le nombre de véhicules comptabilisés sur les autoroutes observées a progressé sur la totalité des réseaux. En cinq ans, les évolutions les plus spectaculaires concernent l'A83 et l'A63 qui ont vu leur trafic croître respectivement de 40 et 30 %, soit des croissances annuelles de l'ordre de 7% à 5.5 %.

* TMJA : Trafic moyen journalier annuel

4. Transport de marchandises

L'observation de l'évolution des trafics de marchandises est ici conduite sur deux principaux modes : routier et ferroviaire.

Bien que le mode maritime soit extrêmement compétitif sur les longues distances puisqu'il représentait près de la moitié des échanges français réalisés avec l'étranger en 2004, nous considérons que les impacts les plus significatifs se produiront principalement sur le routier et le ferroviaire. A très long terme, nous pouvons imaginer que la réalisation du « Y basque » et du prolongement de la LGV SEA vers Bayonne impactera davantage ce mode de transport.

Le mode routier occupe une place prépondérante dans le transport de marchandises, toutes distances confondues. Avec la mise en service de la LGV SEA, les trafics de marchandises transportés par la route ou par le fer vont connaître des évolutions significatives. En effet la mise en service de la ligne nouvelle permettra de libérer de la capacité sur la ligne classique entre Tours et Bordeaux, capacité qui pourra être utilisée en particulier pour le fret. Les indicateurs n°8 et 9, issus de l'exploitation des bases de données SitraM nous permettent de suivre l'évolution des trafics de marchandises sur les régions Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine.

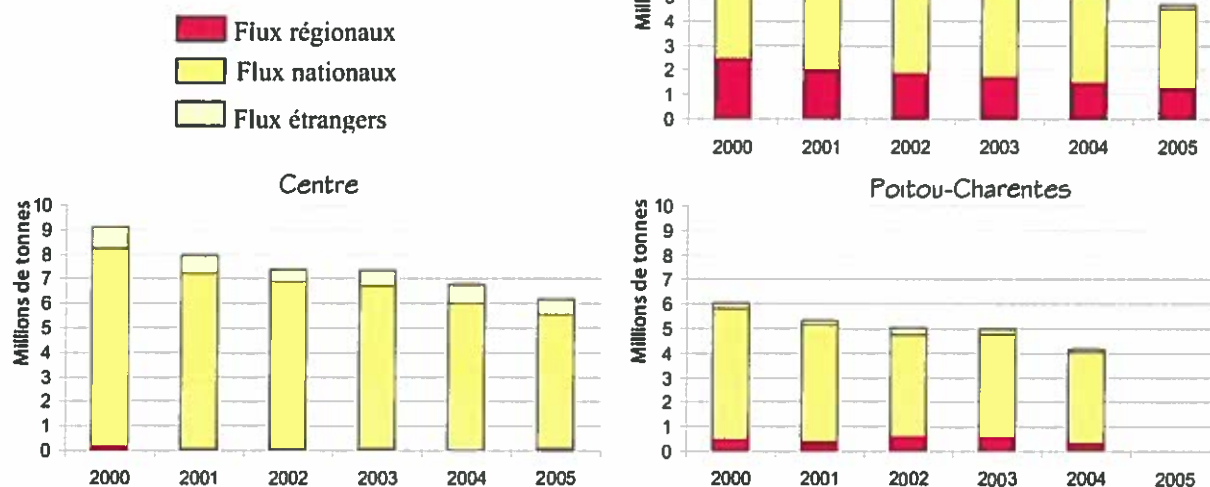
A travers les différentes analyses, nous distinguerons trois types de flux :

- ❖ les flux régionaux, dont l'origine et la destination se situent dans la même région, également appelés flux internes.

- ❖ les flux nationaux, dont l'origine ou la destination se situent dans une région différente de la région d'origine ou de destination (flux entrants et sortants des régions concernées). Parmi eux, il s'agira de s'intéresser aux échanges vers l'Île de France (trafic radiaux) et aux échanges de région à région (trafic de cabotage).

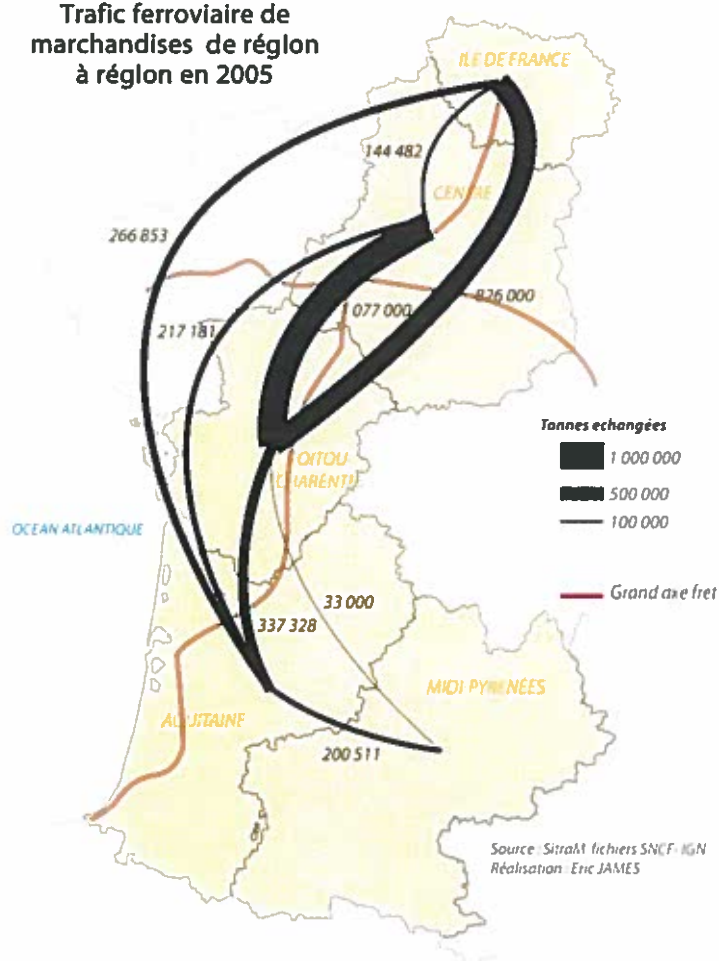
- ❖ les flux étrangers, dont l'origine ou la destination se situent dans un pays étranger. Parmi ces échanges, nous distinguerons les échanges avec l'Espagne, directement impactés par le projet.

Transport ferroviaire de marchandises et répartition selon les types de flux sur la période 2000 - 2005



Nous pouvons d'ores et déjà souligner le fait que le transport ferroviaire est peu développé au niveau régional, où les distances sont relativement courtes. En revanche, il s'affirme davantage au niveau national ou le marché capté correspond alors à des échanges de plusieurs centaines de Kilomètres. Hormis un trafic important avec l'Espagne, les échanges avec les pays étrangers sont relativement peu nombreux.

Trafic ferroviaire de marchandises de région à région en 2005



Les flux mesurés et observés concernent directement l'une des cinq régions directement impactées par le projet.

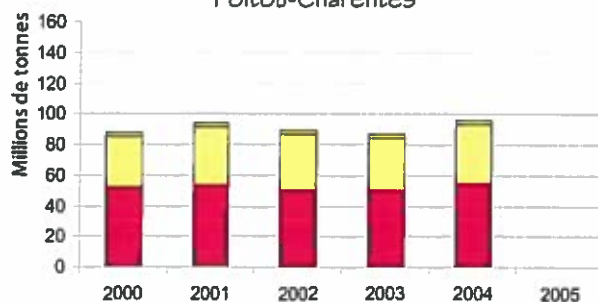
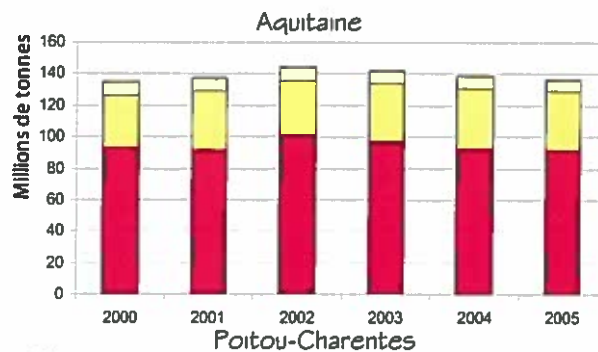
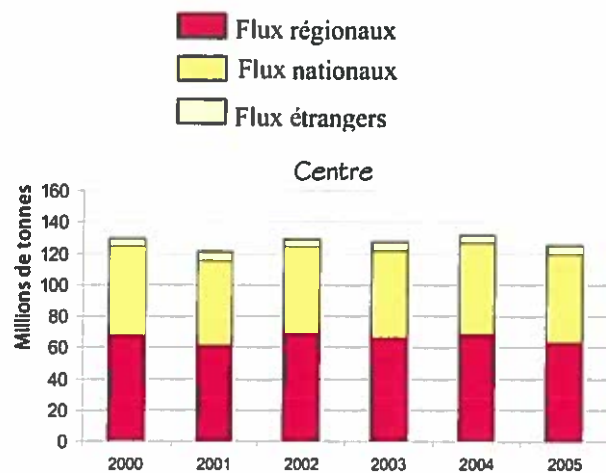
A l'heure actuelle, il nous est très difficile de prendre en compte les flux de transits, qui empruntent pourtant l'axe fret reliant l'Espagne au Nord de l'Europe.

Les flux observés se limitent donc au trafic de marchandises dont l'origine, ou la destination, se situe dans l'une des cinq régions françaises de l'observatoire.

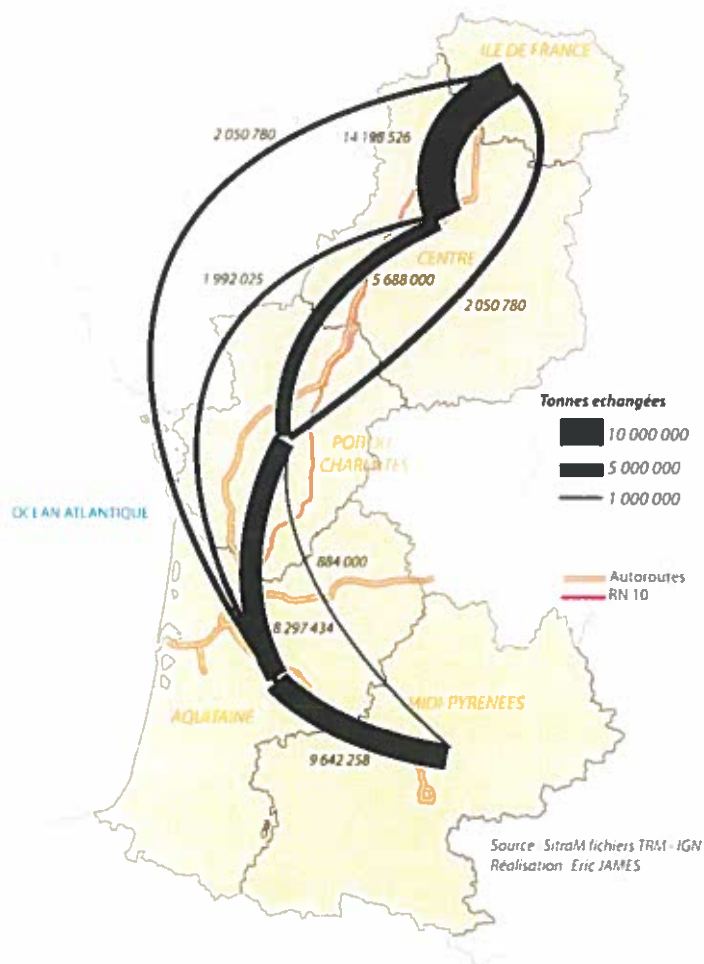
Echanges avec l'Espagne, en 2005 et part sur le trafic total étrangers

région	tonnes	part
Centre	78 362	13 %
Poitou-Charentes	26 410	23 %
Aquitaine	49 866	31 %

Transport routier de marchandises et répartition selon les types de flux sur la période 2000 - 2005



Trafic routier de marchandises de région à région en 2005



A la différence du fret ferroviaire, le trafic de marchandises par la route est très développé.

Les flux observés sont de l'ordre de dix fois supérieurs à ceux du fer.

Il est possible de recouper cet indicateur avec l'indicateur n°6 (TRAFFIC ROUTIER VL SUR L'A10, LA N10, L'83, L'837, L'A62 ET L'89), en élargissant celui-ci au trafic PL. En effet, sur les autoroutes A10 et A62, pas moins de 15% du trafic est dû aux poids lourds. Sur la RN10, ce dernier atteint près de 45% du trafic global aux abords d'Angoulême.

Un suivi régulier de cet indicateur permettra de rendre compte de l'impact du projet sur le trafic de marchandises.

Echanges avec l'Espagne, en 2005 et part sur le trafic total étrangers

Région	tonnes	Part
Centre	770 450	15 %
Poitou-Charentes	700 897	32 %
Aquitaine	4 719 173	64 %

B. Effets de la LGV SEA sur le développement économique et l'emploi

Dans cette deuxième catégorie d'effets, plusieurs points sont développés.

Donnée de cadrage générale, il s'agit de l'impact du projet sur la démographie de la zone.

- Impacts sur les populations

Directement reliés aux populations et aux emplois, il s'agit de l'évolution des migrations alternantes.

- Les déplacements domicile / travail

En ce qui concerne le développement économique et l'emploi à proprement parler, quatre types d'effets sont ici développés.

- Les créations d'établissements
- L'emploi salarié
- Une approche plus fine de l'emploi, les salariés du champ ECA
- Exploitation du nombre de m² de bureau

Enfin, une dernière catégorie est consacrée aux impacts du projet sur les étudiants et la recherche

- Evaluer la sensibilité des étudiants à la desserte ferroviaire
- Les effets sur la recherche

Rappel des Principaux indicateurs développés

- INDICATEUR N°1 : SUIVI DU PIB REGIONAL
- INDICATEUR N°15 : ÉVOLUTION DU SOLDE MIGRATOIRE
- INDICATEUR N°16 : ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS, SALARIE ET NON SALARIE DANS LE CHAMP ICS.
- INDICATEUR N°17 : ÉVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE
- INDICATEUR N°24 : ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS SALARIE DANS LE CHAMP ECA (ETUDES, CONSEIL, ASSISTANCE)
- INDICATEUR N°25 : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉTUDIANTS
- INDICATEUR N°26 : REPARTITION REGIONALE DES EFFECTIFS DE R&D REMUNERES DES ADMINISTRATIONS ET DES ENTREPRISES
- INDICATEUR N°27 : ÉVOLUTION DE LA DEPENSE INTERIEURE DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT (DIRD)
- INDICATEUR N°28 : CREATION D'ETABLISSEMENTS, DANS LE CHAMP ICS
- INDICATEUR N°29 : CREATIONS DE M² DE BUREAUX DANS LE SECTEUR TERTIAIRE

1. Impacts sur les populations

La zone d'étude, malgré des disparités encore marquées, connaît un essor démographique important, localisé principalement le long du littoral et dans les principales aires urbaines. Au cours des cinquante dernières années, il est possible de regrouper certains départements par l'évolution démographique qu'ils connaissent. Si le département de la Gironde se distingue des autres par son poids démographique nettement supérieur, les départements de l'Indre et Loire et de la Charente-Maritime connaissent des évolutions similaires, avec des poids démographiques relativement semblables. Il en est de même pour les départements des Deux-Sèvres et de la Charente, où le nombre d'habitants stagne depuis plusieurs années.

	1968	1975	1982	1990	1999
Vienne	340 256	357 366	371 428	380 005	399 024
Deux-Sèvres	325 608	335 829	342 812	345 965	344 392
Charente-Maritime	483 622	497 859	513 220	527 146	557 024
Charente	331 016	337 064	340 770	341 993	339 628
Gironde	1 009 390	1 061 480	1 127 546	1 213 499	1 287 334
Indre et Loire	437 866	478 597	506 093	529 345	554 003

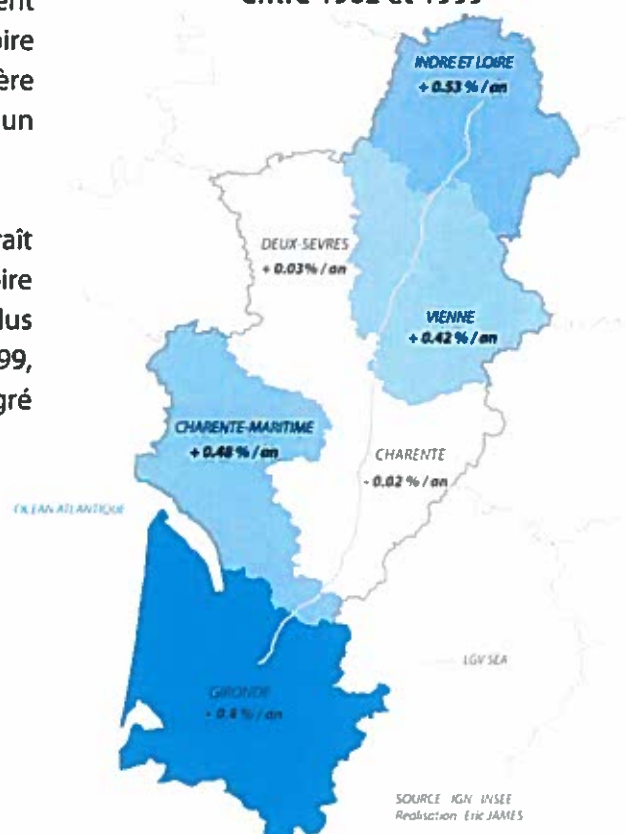
Source : INSEE - RGP

Les tendances démographiques des territoires ainsi que la situation et le développement des aires urbaines peuvent être des indicateurs relativement pertinents sur le dynamisme ou l'attractivité des territoires concernés. A l'inverse, la fréquentation de la future ligne à grande vitesse sera liée, entre autre, à la population des zones desservies. En 1999, la population des six départements concernés représentait 5.8 % de la population métropolitaine. Le département de la Gironde est, en 1999, le plus peuplé, avec 1 287 334 habitants, le département de la Charente est le moins peuplé avec 339 628 habitants.

Entre 1982 et 1990, les départements des Deux Sèvres et de la Charente perdent respectivement 1580 et 1142 habitants, dû à un solde migratoire négatif. Entre 1990 et 1999, et pour la première fois, le département de la Charente connaît un solde naturel négatif.

Le département de la Charente - Maritime apparaît comme le plus attractif avec un solde migratoire très supérieur à la moyenne. Il enregistre la plus forte hausse de population entre 1990 et 1999, après le département de la Gironde, et cela malgré un solde naturel négatif

Evolution annuelle moyenne de la population entre 1982 et 1999



Au cours de la dernière période inter-censitaire 1990 - 1999, le taux de croissance de cette population a été comparable, voire légèrement supérieur à celui du territoire national (4.3 % contre 3.6 %). Cet accroissement démographique peut résulter de plusieurs phénomènes. Généralement, il s'agit des effets conjugués de la densification des territoires des aires urbaines et de l'étalement urbain.

S'il sera relativement difficile d'observer de quelconques effets de la LGV SEA sur les populations, ils pourraient néanmoins concerner l'évolution des soldes migratoires. Il n'est pas interdit, même s'il sera difficile d'imputer cette évolution à la seule réalisation de l'infrastructure, de penser que certaines personnes viendront s'installer sur les territoires concernés.

Il faut cependant laisser « travailler » l'observatoire, qui, lui seul, pourra objectiver nos propos...

Evolution du solde migratoire, de 1962 à 1999

<i>En habitants</i>	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	Moyenne annuelle 1990 - 1999
Charente	-5 210	-1 293	527	-585	-1 191	-130
Charente-Maritime	-3 963	551	10 820	12 026	33 582	3730
Deux-Sèvres	-8 761	-3 171	-973	-2 498	-3 685	410
Gironde	50 486	24 659	47 165	63 236	48 180	5350
Indre et Loire	24 414	18 382	14 178	8 003	11 814	1310
Vienne	-2 961	5 702	6 880	2 783	15 329	1700

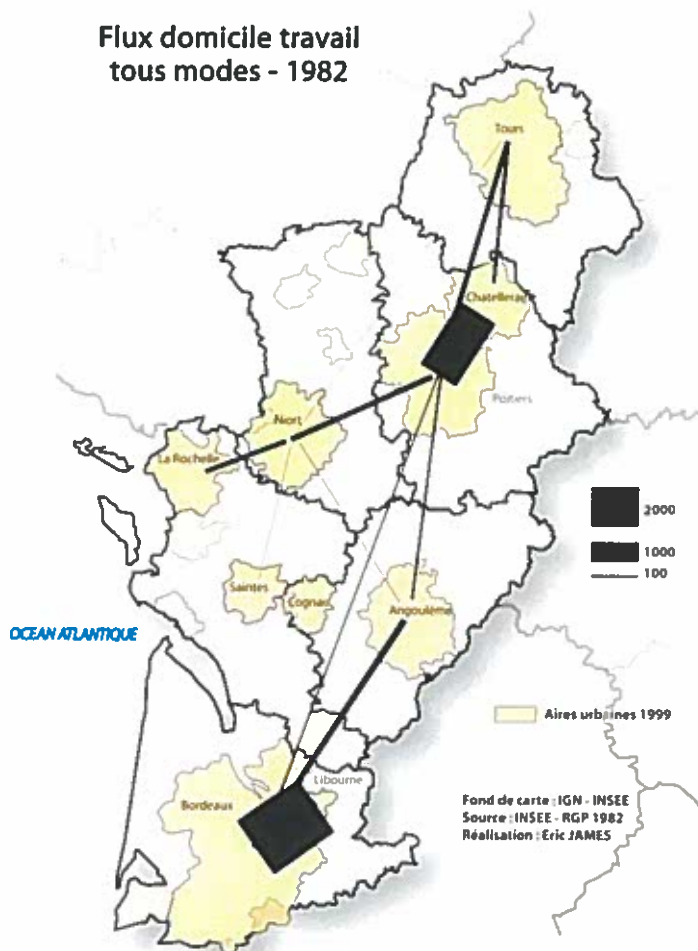
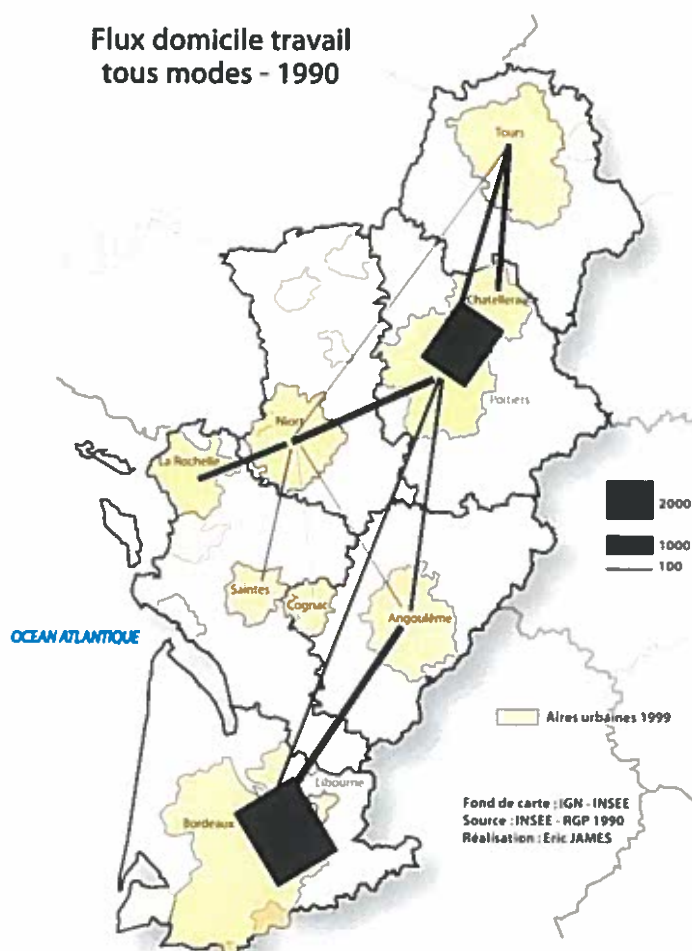
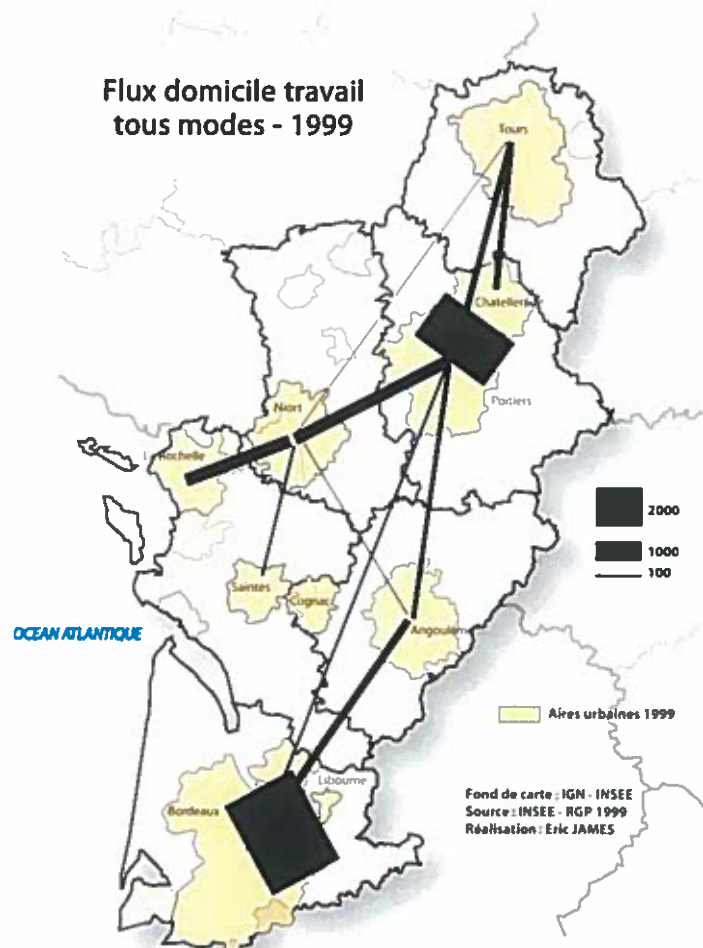
Evolution du solde migratoire

Le département de la Charente connaît un différentiel de moins 130 personnes chaque année. Il subit toujours un exode rural conséquent. A l'inverse, les départements de la Charente Maritime et de la Gironde apparaissent très attractifs, puisqu'en moyenne, depuis 1982, nous enregistrons des soldes migratoires élevés respectivement de + 3730 habitants et + 5350 habitants par an.

Par la suite, il sera intéressant de suivre l'évolution de ces soldes migratoires, et d'élargir cette étude aux principales aires urbaines concernées par le projet. Le prolongement de la ligne à grande vitesse depuis Tours s'ajoutera aux différents facteurs qui contribuent déjà à leur attractivité actuelle, comme l'ensoleillement ou les dynamismes économiques.

2. Les déplacements domicile / travail

Certains effets pourront s'opérer sur une population que nous qualifierons de sédentaire, qui viendra s'installer sur les territoires concernés. D'autres s'exerceront davantage sur la mobilité des populations. Avec la mise en service de la LGV SEA, le nombre de déplacements devrait augmenter, à la fois sur les origines / destinations liées à Paris (liaisons radiales) et entre les principales agglomérations desservies. Qualitativement, seules des enquêtes réalisées à bord des trains pourraient nous renseigner sur les motifs de ces déplacements, et par là même, distinguer les déplacements liés au travail. Néanmoins, un suivi de l'évolution du nombre de navetteurs, tous modes confondus, entre les principales agglomérations desservies, peut nous renseigner sur les mobilités moyenne et longue distance. Au moyen de l'indicateur n° 11, issu de traitements complémentaires des recensements, il est possible de connaître le nombre d'actifs qui exercent quotidiennement des déplacements entre les aires urbaines sélectionnées.

Flux domicile travail
tous modes - 1982Flux domicile travail
tous modes - 1990Flux domicile travail
tous modes - 1999

Les 3 cartes ci-contre présentent l'évolution des relations domicile / travail sur la période 1982-1999.

Nous pouvons observer une intensification du nombre de navetteurs sur les relations Poitiers / Niort / La Rochelle, avec un doublement entre 1990 et 1999, ce qui correspond avec la mise en service de la LGV Atlantique et de son tronçon Sud-Ouest.

De nombreux actifs effectuent des trajets quotidiens entre Châtelleraut et Poitiers ainsi qu'entre Bordeaux et Libourne. Notons que depuis 1982, les échanges sur la relation Châtelleraut - Poitiers sont devenus aussi importants que ceux enregistrés sur Bordeaux - Libourne.

Avec la mise en service de la LGV SEA, nous pouvons imaginer une intensification des relations entre Angoulême et Bordeaux, puis entre Poitiers et Angoulême.

3. Les créations d'établissements

Les activités en général les plus sensibles à l'arrivée de la Grande Vitesse Ferroviaire sur un territoire sont souvent celles qui génèrent le plus de déplacements de personnes notamment dans le tertiaire. L'arrivée de Lignes à Grande Vitesse au sein de grandes agglomérations comme Lyon, Lille, Marseille ou Le Mans a été l'occasion d'aménager de nouvelles zones d'activité à proximité des gares telles la Part Dieu, Euralille, Euromed ou Novaxis.

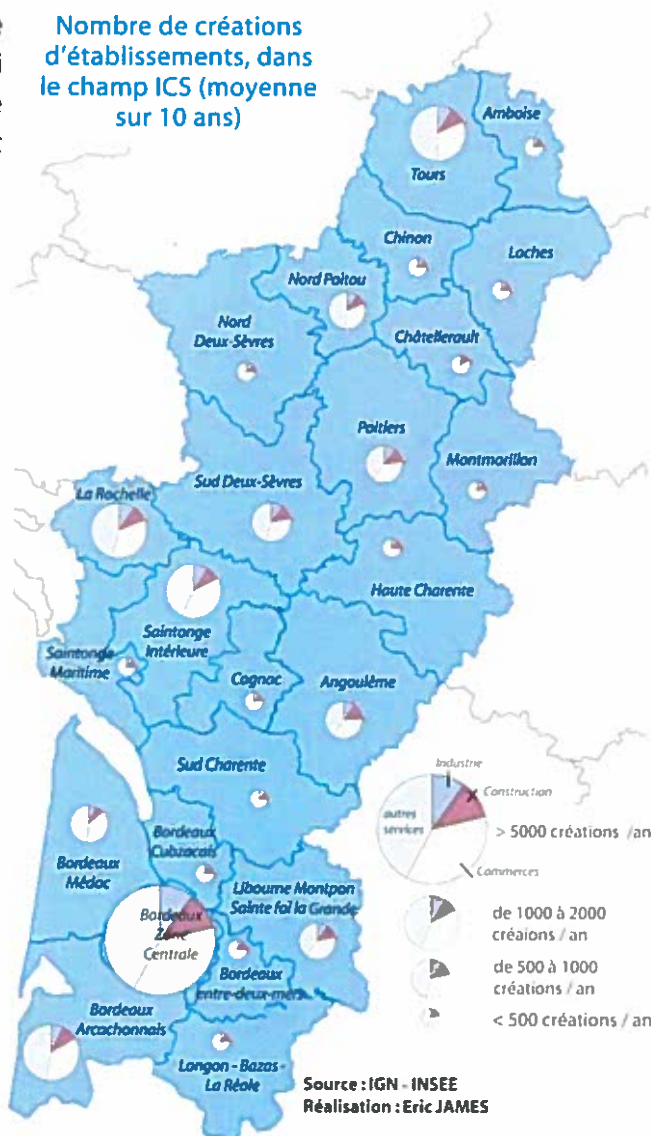
L'observatoire ne doit pas se contenter d'analyser des phénomènes communs qui dépendent largement de la combinaison de plusieurs facteurs, et pas essentiellement de la LGV. Dès lors, la recherche des effets potentiels de la LGV SEA conduit à adopter une approche plus globale des phénomènes et des évolutions qu'ils ont connu, connaissent et connaîtront. Le nombre de créations d'établissements peut ainsi renseigner sur le dynamisme et l'attractivité des territoires. Le taux de chômage ou le nombre de salariés constituent également de bonnes données de cadrage.

Entre 1993 et 2003, le nombre moyen de créations d'établissements par zone d'emploi varie de 150 pour la zone d'emploi de Montmorillon à près de 5400 pour Bordeaux et son agglomération.

Après plusieurs années marquées par une atonie, la création d'établissements a redémarré en 2003 sur l'ensemble des 23 zones d'emplois concernées. Ce qui s'observe également à l'échelle nationale. Cette augmentation repose principalement sur les créations d'entreprises « ex-nihilo ». Entre 2002 et 2003, cette progression atteint même près de 50 % sur la zone de Châtelleraut. Nous choisissons de représenter ici le nombre moyen de créations par an car il varie très peu d'une année à l'autre. Il s'agira, par la suite, de comparer le nombre de créations avec cette valeur de base.

Cet indicateur pourra, par la suite, être rapproché et comparé au nombre d'établissements du champ ECA (Etudes, Conseil, Assistance)

Nombre de créations d'établissements, dans le champ ICS (moyenne sur 10 ans)

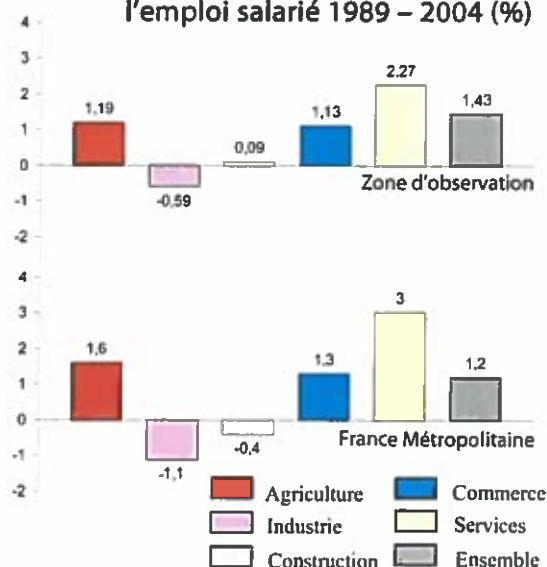


4. L'emploi salarié

En 2004, environ 10 % des personnes employées dans les six départements de la zone de l'observatoire sont des non-salariés (contre moins de 9% pour l'ensemble de la France Métropolitaine). Depuis le début des années 1990, l'emploi non salarié ne cesse de chuter, passant de 200 000 à 144 000 en l'espace de quatorze années.

L'emploi salarié, qui concerne plus de 1.3 millions de personnes dans les six départements, a progressé annuellement de plus de 1.4 % depuis 1989, soit plus vite que la moyenne annuelle nationale (1.2 %). C'est dans le secteur des services que l'évolution moyenne annuelle est la plus élevée (2.27%).

Taux d'évolution annuel moyen de l'emploi salarié 1989 – 2004 (%)



Par ailleurs, et de manière un peu plus précise, un suivi en continuum du nombre d'emplois, salariés et non salariés, sur les zones d'emplois concernées par le projet, pourra se faire au moyen de l'indicateur n°16 (ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOIS, SALARIE ET NON SALARIE DANS LE CHAMP ICS.). En 2004, Bordeaux enregistre le plus grand nombre d'emplois alors que Montmorillon, avec près de 15 000 emplois, est la zone d'emploi la moins fournie.

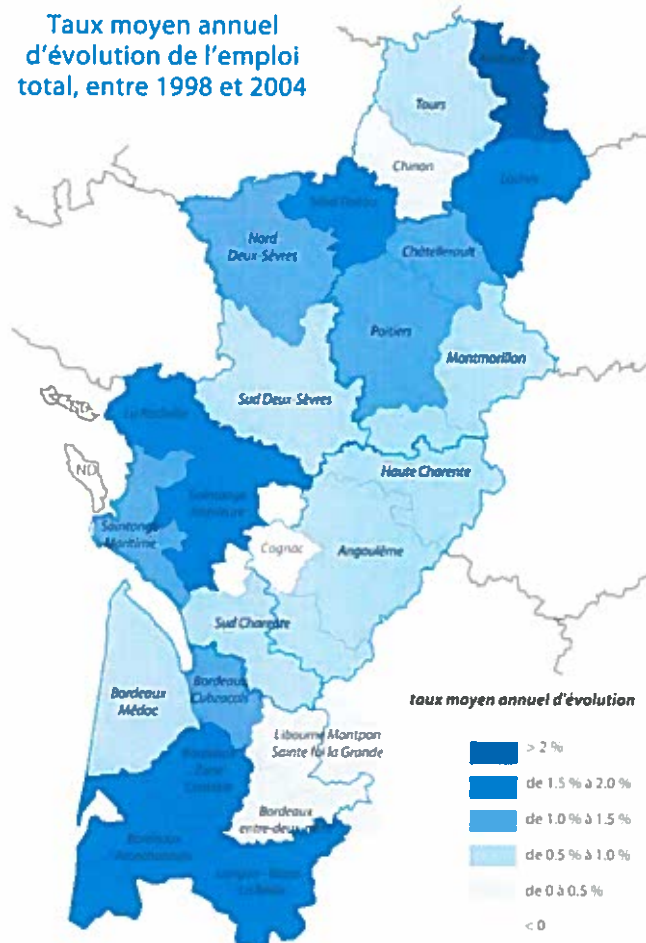
Sur la période 1998 – 2004, seule la zone d'emploi de Cognac a connu un taux d'évolution négatif : perte de 500 emplois. A l'inverse, c'est la zone d'emploi d'Amboise qui connaît la plus forte évolution, et enregistre une augmentation moyenne annuelle de 2.65 % par an.

Ces données peuvent être rapprochées de celles du chômage. Toutes les zones d'emploi concernées ont vu leur taux de chômage baisser depuis 1999, excepté Bordeaux Médoc qui stagne, et se voit même amputée de 0.1 point.

C'est la zone d'emploi de La Rochelle qui enregistre la plus forte baisse, chutant de 2.4 points, et cela malgré un taux encore élevé en 2004 (11 %).

Le Nord Deux Sèvres, quant à lui, a le plus faible taux de chômage en 2004.

Taux moyen annuel d'évolution de l'emploi total, entre 1998 et 2004



Source : IGN - INSEE
Réalisation : Eric JAMES

5. Une approche plus fine de l'emploi, les salariés du champ ECA (Etudes, Conseil, Assistance)

Pour compléter l'approche des effets sur le développement économique des territoires, il pourra également être opportun d'observer ce qui pourra se passer sur des secteurs d'activités plus précis et plus à même de profiter de l'image de progrès, de rapidité ou de haute technologie que véhicule le TGV. Les secteurs de la construction, de l'immobilier et des activités à haute valeur ajoutée pourront profiter davantage du TGV.

Dès leur annonce, de tels projets sont perçus comme d'énormes chantiers, qui devraient créer des emplois pendant les quatre à cinq ans des travaux. Pour exemple, les emplois temporaires mobilisés au niveau national par le chantier de construction de la deuxième phase du projet, entre saint Avertin et Villognon ainsi que les investissements d'accompagnements devraient représenter 53 000 emplois an (ou emploi à temps plein pendant un an). Localement, il y a souvent des retombées en matière d'emplois, grâce notamment à la formation de personnel qualifié avant l'arrivée des entreprises de travaux. Cependant, l'évaluation des impacts directs liés à la réalisation du chantier ne fait pas l'objet d'une restitution dans ce présent rapport. Elle devra en revanche être intégrée à l'étude lors des prochaines phases d'observation.

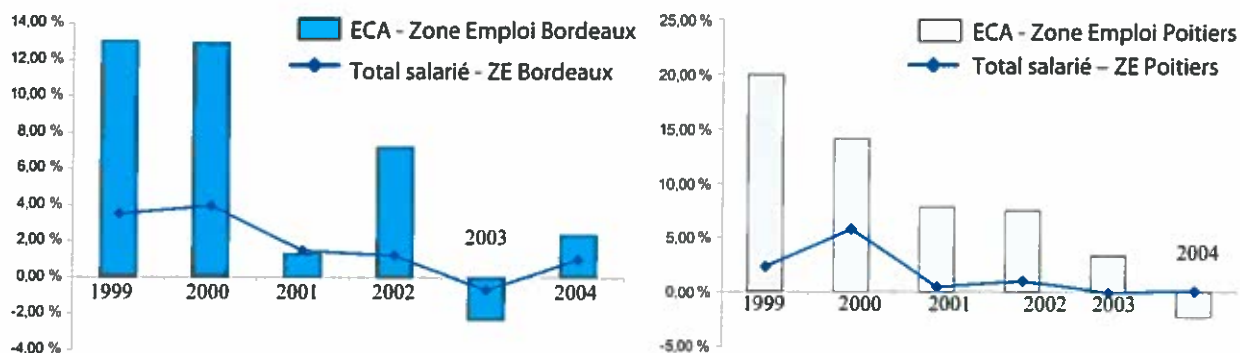
Pour ce qui est des activités de services, l'image positive de modernité, véhiculée par le projet, peut devenir un élément attractif pour le développement d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée. Ainsi, la comparaison de la croissance des effectifs ECA (Etudes, Conseil et assistance) avec la croissance des effectifs salariés en général pourra nous apporter des précisions.

Pour ce faire, il est possible de s'intéresser principalement aux zones d'emplois jouissant d'un arrêt LGV ou TGV, d'analyser leur croissance avant la mise en service, de constater leur évolution sur plusieurs années et de la comparer avec celle des effectifs salariés. Parmi ces zones d'emplois, nous retiendrons celles de Tours, Châtelleraut, Poitiers, Niort, La Rochelle, Angoulême, Libourne, Bordeaux et Arcachon.

Salariés du champ ECA, de 1993 à 2004

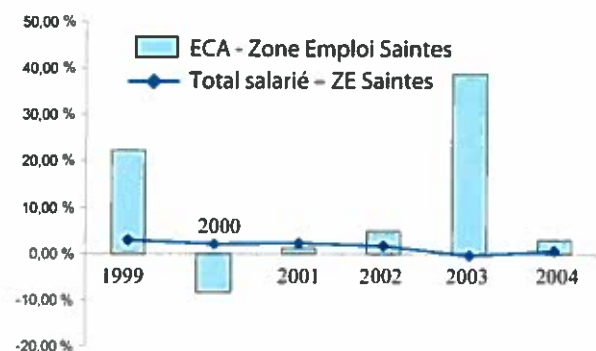
	1993	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Angoulême	3258	4968	5300	4931	5230	5426	5551
évol. %		20,70 %	6,68 %	-6,96 %	6,06 %	3,75 %	2,30 %
Arcachon	920	1985	2054	2196	2205	2318	2892
évol. %		12,27 %	3,48 %	6,91 %	0,41 %	5,12 %	24,76 %
Bordeaux	28670	43114	48697	49329	52894	51632	52856
évol. %		13,08 %	12,95 %	1,30 %	7,23 %	-2,39 %	2,37 %
Châtelleraut	1001	2406	3514	2553	2454	2429	2761
évol. %		21,52 %	46,05 %	-27,35 %	-3,88 %	-1,02 %	13,67 %
La Rochelle	4104	5995	6835	7492	7503	7923	8283
évol. %		-0,23 %	14,01 %	9,61 %	0,15 %	5,60 %	4,54 %
Libourne	1259	3171	3311	3096	2712	2892	2991
évol. %		26,49 %	4,42 %	-6,49 %	-12,40 %	6,64 %	3,42 %
Niort	3941	6481	6919	7187	7618	7229	7167
évol. %		14,73 %	6,76 %	3,87 %	6,00 %	-5,11 %	-0,86 %
Poitiers	4500	7278	8298	8941	9610	9925	9700
évol. %		19,94 %	14,01 %	7,75 %	7,48 %	3,28 %	-2,27 %
Tours	10534	15227	16954	17140	18891	19004	18533
évol. %		9,30 %	11,34 %	1,10 %	10,22 %	0,60 %	-2,48 %

Source : UNEDIC – Salarié du champ études, conseil, assistance



Des représentations de ce type, sur la totalité des zones d'emplois, sont possibles. Néanmoins, comme nous l'avons précisé, toutes ne connaîtront pas les mêmes évolutions.

Que ce soit pour les zones d'emplois de Poitiers ou de Bordeaux, la croissance des effectifs ECA est toujours supérieure à celle des effectifs salariés en général, voire très supérieure. Avec l'arrivée de la LGV SEA, il sera intéressant de suivre l'évolution des croissances d'effectifs sur chacune des zones d'emplois concernées par un arrêt LGV, et de la comparer à celles enregistrées sur des zones d'emplois non concernées directement par un arrêt LGV, ce qui est le cas des zones d'emplois de Cognac ou de Saintes, par exemple.



Tout comme les zones d'emplois de Bordeaux ou Poitiers, les effectifs d'Etudes, Conseil et d'Assistance de la zone d'emploi de Saintes connaissent des taux de croissance plus importants que ceux des effectifs salariés.

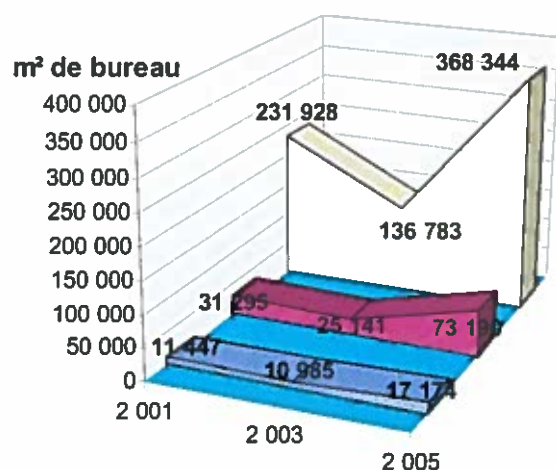
Considérant que le TGV est souvent accueilli par les acteurs des territoires comme un outil de promotion économique indéniable, la grande vitesse ferroviaire devrait également attirer des entreprises dans les territoires concernés, et de tout type. Cependant, comme nous l'avons ici fait pour le suivi de l'emploi, une analyse de l'évolution du nombre d'établissements de services aux entreprises pourrait révéler certains phénomènes et notamment une augmentation des implantations d'entreprises de ce secteur d'activité dans les zones d'emplois directement concernées par la LGV.

Par ailleurs, nous pourrions également recouper le nombre d'établissements du champ ECA avec l'évolution du nombre de m² de bureaux construits par an, que nous suivrons au moyen de l'indicateur n°29 (CREATIONS DE M² DE BUREAUX DANS LE SECTEUR TERTIAIRE).

6. Exploitation du nombre de m² de bureau

Avec l'arrivée de la LGV SEA, certaines activités pourront se développer. Cependant, cet effet se limitera-t-il seulement aux villes dotées d'une desserte TGV ? La diffusion de « l'effet » TGV permise par le réseau TER permettra-t-elle à d'autres unités urbaines de profiter directement de l'infrastructure ? Dans la continuité des effets observés sur le développement économique, nous proposons de suivre l'évolution du nombre de m² de bureaux construits, dans le secteur tertiaire.

Distribution des m² de bureaux autorisés, de 2001 à 2005, par catégorie d'unités urbaines, sur l'ensemble de la zone



A l'heure actuelle, nous avons considéré les villes de Tours/Saint-Pierre-des-Corps, Poitiers, Angoulême, Libourne et Bordeaux ainsi que Niort, La Rochelle et Arcachon, par continuité du réseau, comme étant reliées au réseau LGV.

- unités urbaines LGV
- unités urbaines reliées TER
- unités urbaines non reliées au réseau

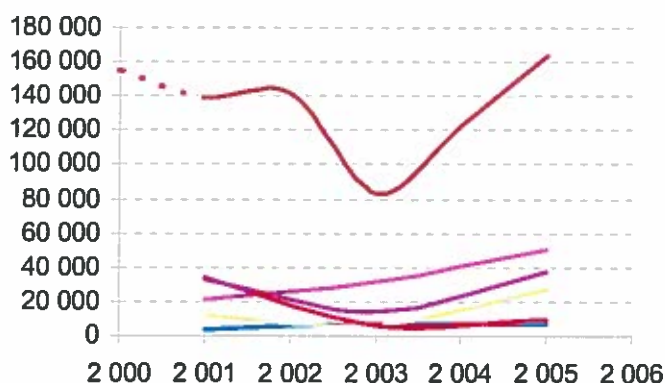
Pour plus d'informations, se reporter au tableur Excel « généralités » pour consulter les unités urbaines correspondantes.

Aujourd'hui, aucun projet de type Novaxis, Euromed ou EuraLille n'est attendu, le suivi d'un indicateur de ce type s'inscrit néanmoins dans une optique de développement des activités de tertiaire supérieur, pour lesquelles l'amélioration de l'accessibilité des territoires est un facteur de compétitivité et d'avantage concurrentiel.

Distribution des m² de bureaux autorisés, de 2001 à 2005, sur les principales aires urbaines

Indicateur n° 27

- Angoulême
- Poitiers
- La Rochelle
- Niort
- Tours
- Bordeaux



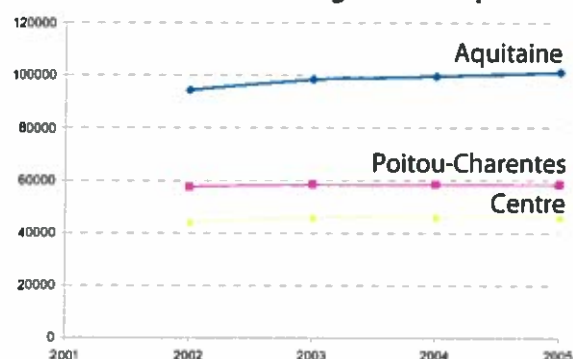
Enfin, un dernier point pourra être consacré à l'évolution des aires de marché pour les entreprises de la région, à la seule condition qu'un indicateur pertinent puisse argumenter nos propos.

7. Evaluer la sensibilité des étudiants à la desserte ferroviaire

Le périmètre d'observation compte en 2004-2005, 205 794 étudiants, accueillis dans 6 départements. Parmi les étudiants, près de 72 % étaient en université, les 28 % restant se répartissent dans les écoles d'ingénieurs, facultés privées, écoles de commerce, juridiques et autres.

En 2004-2005, la région Aquitaine renferme le plus fort effectif avec 101 273 étudiants dont 76 000 dans le département de la Gironde. Par ailleurs, c'est aussi la région de la zone d'étude qui connaît la meilleure évolution depuis 2002, elle a gagné 7000 étudiants en 3 ans contre 2000 en Poitou-Charentes et 800 en région Centre.

Evolution des effectifs régionaux depuis 2002



Si l'on rapporte ces effectifs aux populations régionales, l'Aquitaine présente le plus fort taux d'étudiants, suivie de la région Poitou-Charentes (la ville de Poitiers est la plus universitaire de France (33 % de la population au RGP 1999). La Région Centre, avec un taux de 2.8 % de population étudiante, est légèrement en retrait.

Les universités de Bordeaux et leurs 35 UFR réparties au sein de quatre sites (Université Bordeaux 1 et IUT Bordeaux 1, Université Bordeaux 2 Victor Segalen, Université Bordeaux 3 Michel de Montaigne et IUT/B, Université Bordeaux 4 Montesquieu) donnent au grand ouest un poids universitaire conséquent.

Evolution des effectifs depuis 2002



Par la suite, il pourra être intéressant de suivre l'évolution de filières communes sur les universités concernées, indicateur non retenu lors de cette première phase d'analyse. Un suivi de cet ordre nous permettrait de nous rendre compte de l'attractivité de certaines universités dont les pôles seront mieux desservis par la LGV. Des échanges pourraient s'opérer entre les villes de Bordeaux, Angoulême, Poitiers, Tours ou encore La Rochelle...

Il est apparu, lors d'analyses documentaires réalisées sur le sujet que les étudiants constituent un public sensible au transport ferroviaire, malgré des tarifs quelquefois plus élevés.

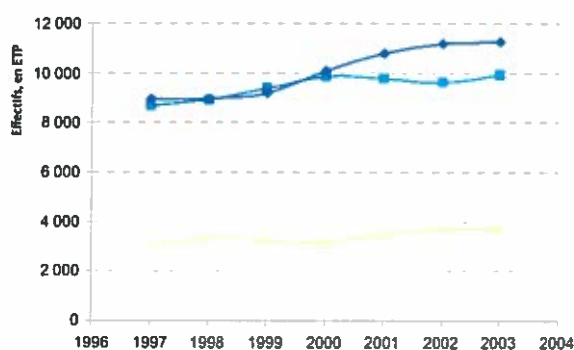
Par l'intermédiaire des Observatoires de la Vie Etudiante, présents dans chacune des universités, nous pourrions également observer la provenance des étudiants inscrits, et quantifier les échanges de région à région, concernées par l'observatoire.

8. Les effets sur la recherche

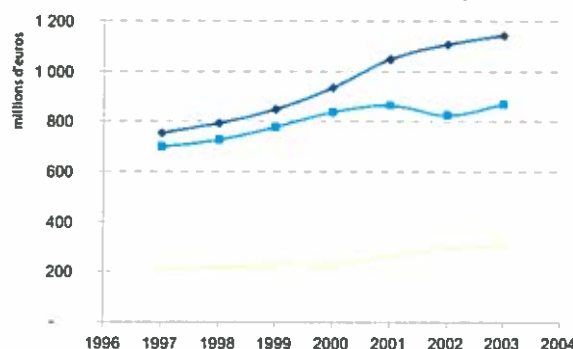
Généralement, les embauches de chercheurs et les investissements en recherche sont planifiés sur des durées de 4-5 ans. Ces délais signifient que les choix stratégiques des décideurs dans le secteur de la R&D ne seront intégrés que tardivement, voire à l'ouverture de la ligne, donc entre 2013 et 2016.

Les choix budgétaires ou d'embauche de chercheurs s'inscrivent sur la durée. Une étude sur le long terme spécifique à la recherche sera nécessaire pour identifier une évolution de la Recherche & Développement à la suite d'un gain substantiel d'accessibilité.

Evolution des effectifs régionaux de recherche, en Equivalent Temps Pleins, depuis 1996



Evolution de la Dépense Intérieure de Recherche et de Développement, depuis 1996



Nous observons une nette évolution pour les régions Aquitaine et Poitou-Charentes en 1999. Cela pourrait correspondre à deux faits majeurs. D'abord, la loi sur l'innovation et la recherche (loi du 12 juillet 1999) qui a eu pour objectif d'accroître le transfert des résultats de la recherche publique vers le secteur productif, de favoriser l'émergence de nouveaux services et produits et d'encourager la création et le développement de PME innovantes. Ensuite, les nouvelles dispositions applicables sur le crédit d'impôt de recherche.

Dépense Intérieure de recherche et Développement, en 2003

Région	DIRD, en millions d'euros			PIB	Part de la DIRD dans le PIB (%)	Part du Public (%)
	Privée	Publique	Totale			
Régions observées	1 628	693	2 321	167 741	1,38	29,86
Aquitaine	800	346	1 147	70 479	1,63	30,19
Centre	657	212	869	60 938	1,43	24,44
Poitou-Charentes	171	134	305	36 324	0,84	44,03
France	21 646	12 923	34 569	1 113 435	3,10	37,38
Province	11 437	6 828	18 266	1 568 333	1,16	37,38

Source : MÈNESR

En 2003, les dépenses intérieures de recherche et développement (DIRD) effectuées dans les régions concernées se sont élevées à plus de 2.3 milliards d'euros, recherche privée et publique confondues.

Les trois régions de l'observatoire représentent ainsi près de 7 % de la DIRD de la France métropolitaine.

C. Effets de la LGV SEA sur le tourisme

Les effets de la LGV SEA sur le tourisme sont, pour cette première phase, déclinés en six catégories.

- Impacts sur le tourisme d'affaire
- Fréquentation hôtelière, par ZEPT⁶ et département
- Fréquentation en hôtellerie de plein air, par ZEPT et département
- Evolution du nombre de résidences secondaires
- Fréquentation des principaux sites touristiques
- Vers une modification de l'origine géographique des touristes ?

En s'appuyant sur le « contexte » touristique des territoires de la zone de l'observatoire, une déclinaison de ces six catégories d'effets est établie en page suivante au travers de quelques généralités.

Rappel des Principaux indicateurs développés

- INDICATEUR N°18 : NOMBRE DE NUITEES EN HOTELLERIE
- INDICATEUR N°19 : NOMBRE DE NUITEES EN HOTELLERIE DE PLEIN AIR
- INDICATEUR N°20 : DUREE MOYENNE DE SEJOUR
- INDICATEUR N°21 : FREQUENTATION DES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES
- INDICATEUR N°22 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS ET ETRANGERS
- INDICATEUR N°23 : NOMBRE DE RESIDENCES SECONDAIRES

⁶ Zone d'Etudes des Phénomènes Touristiques

1. Généralités

Le périmètre d'observation présente une grande diversité de potentialités touristiques. La présence d'un littoral, d'un espace rural aux multiples facettes et d'un riche patrimoine culturel a permis le développement d'une offre touristique très variée. La présente étude est fondée sur des données datant pour la plupart de 2000, ce qui nous permet de dresser un premier état des lieux du tourisme avant la mise en service, ou le début des travaux...

Nous rappelons également qu'une croissance de la fréquentation touristique n'est pas forcément systématique dès lors qu'une LGV est mise en service. Néanmoins, cela pourra renforcer l'attractivité des sites touristiques dont l'offre est déjà bien structurée.

En 2005, les six départements de la zone d'étude accueillent environ 20 millions de nuitées. Cela correspond à un peu moins de 7 % des nuitées touristiques de la France métropolitaine.

Part des nuitées de la zone / nuitées totales métropolitaines, en %

Années	2000	2001	2002	2003	2004	2005
hôtels	5,15	5,28	5,11	4,68	4,77	4,80
campings	10,59	10,43	10,16	9,56	10,58	10,12

Source : enquête de fréquentation

Par la nature même du TGV et par le potentiel touristique des régions traversées, un des effets majeurs attendus de la grande vitesse est l'accroissement substantiel de la fréquentation. Un suivi de l'évolution du nombre d'arrivées et de nuitées est ici établi. Les taux d'occupation renseignent également sur le dynamisme de cette activité.

Concernant le tourisme d'affaires, la zone est aujourd'hui très bien fournie en terme d'infrastructures. Le TGV pourra contribuer à l'augmentation globale du nombre de manifestations professionnelles (congrès, séminaires...) dans les villes considérées ainsi qu'à une croissance relative des manifestations nationales voire internationales.

Nous recensons cinq hauts lieux du tourisme d'affaires : Arcachon, Bordeaux, La Rochelle, Poitiers-Futuroscope et Tours. Nous regrettons aujourd'hui l'absence de données fiables concernant le nombre de manifestations ou les provenances des organisateurs, éléments pourtant importants. La mise en place en 2005 d'un outil conjoncturel sur le suivi des tendances du marché ne permettra pas totalement de pallier au manque d'informations statistiques dans ce domaine puisque aucune donnée ne sera nominative. La part des nuitées d'affaires par département, et quelquefois par zone d'étude des phénomènes touristiques constitue aujourd'hui le seul indicateur accessible.

Il s'agira également de s'intéresser à l'évolution de la fréquentation des sites et musées des territoires concernés, de près ou de loin, par la LGV SEA.

2. LGV et Tourisme d'affaire

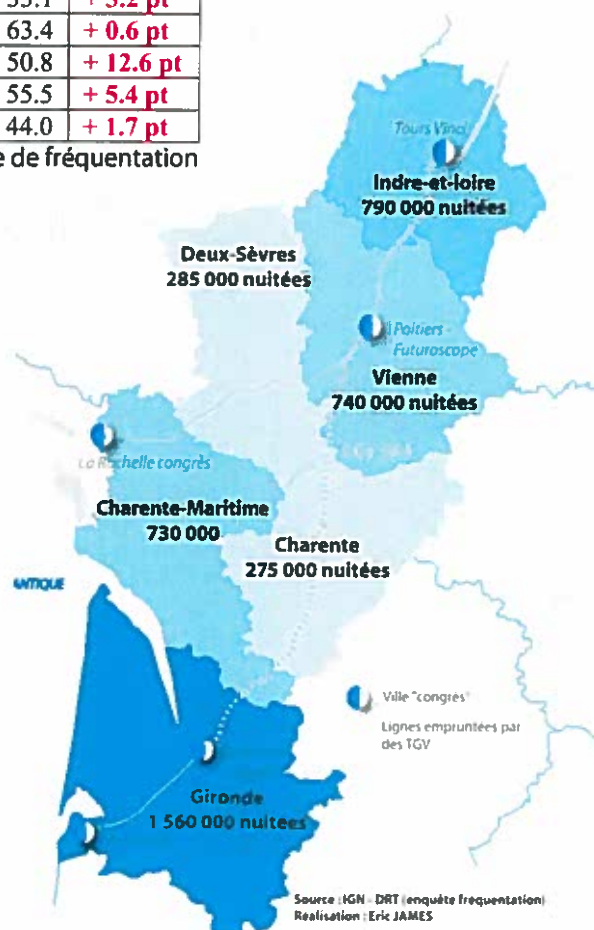
Comme nous venons de le préciser, s'il est un domaine où « l'effet TGV » est généralement attendu des acteurs locaux, il s'agit bien du tourisme d'affaire. Déjà en 2005, lors de la mise en place d'un service quotidien TGV avec Paris, le nombre de manifestations d'affaires avait connu une augmentation significative. Le Palais des Congrès d'Arcachon avait en effet lancé deux formules de séminaires adaptées aux horaires de la nouvelle liaison par TGV direct Paris - Arcachon en 3h30. A l'heure actuelle, il nous est très difficile de disposer de données permettant la mise en place d'un indicateur fiable. France congrès, organisme national sur le suivi et la présentation du tourisme d'affaire en France déplore ce constat.

Avec plus de 60 % de nuitées d'affaires, les départements des Deux-Sèvres et de la Charente, pourtant les seuls à ne pas disposer de centre de congrès, sont ceux qui présentent les plus forts taux en nuitées d'affaire, mais en proportion seulement. En effet, ce sont également les deux départements qui comptabilisent le moins de nuitées d'affaires. En 2005, on dénombrait ainsi environ 280 000 nuitées d'affaire par département en Charente et en Deux-Sèvres alors que le département de la Gironde en dénombrait plus de 1,5 millions.

Part des nuitées d'affaires / nuitées totales hôtels

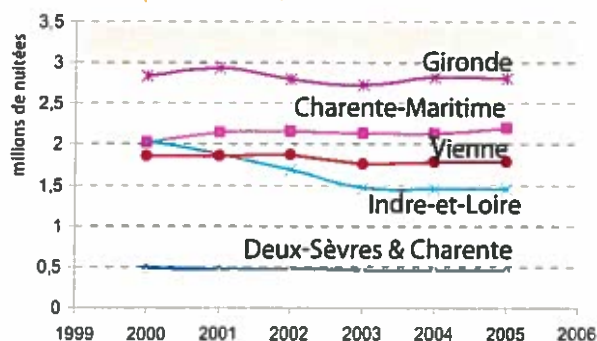
Unité : %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Evol.
Charente	58.6	58.1	58.7	58.8	59.3	59.8	+1.2 pt
Charente-Maritime	29.9	28.4	29.7	32.3	31.8	33.1	+3.2 pt
Deux-Sèvres	62.8	61.3	64.0	64.5	63.6	63.4	+0.6 pt
Vienne	38.2	43.9	46.5	50.3	49.8	50.8	+12.6 pt
Indre-et-Loire	50.1	50.2	51.3	53.3	52.3	55.5	+5.4 pt
Gironde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

Source : enquête de fréquentation



3. Fréquentation hôtelière, par ZEPT⁷ et département

Evolution des nuitées hôtelières par département, de 2000 à 2005



Offre hôtelière en 2005

	Charente	Charente Maritime	Deux Sèvres
Hôtels	75	266	63
Chambres	1902	7128	1615
	Vienne	Indre-et-Loire	Gironde
Hôtels	112	209	253
Chambres	5320	5950	9620

Source : CRT Aquitaine, centre, poitou-Charentes

En 2005, seul le département de la Gironde atteint plus de 2.5 millions de nuitées et représente à lui seul plus de 30 % des nuitées en hôtels de la zone d'observation.

L'hôtellerie de Charente-Maritime, seul département à dépasser les 2 millions de nuitées en Poitou-Charentes, conserve la première place régionale et renferme plus de 22 % des nuitées de la zone d'étude. L'Indre et Loire se place en troisième position, avec 20 % des nuitées.

La Vienne arrive en troisième position avec un peu moins de 1,5 million de nuitées. Après quelques années d'essoufflement, la fréquentation touristique de ce département stoppe sa chute grâce aux bons résultats du Futuroscope.

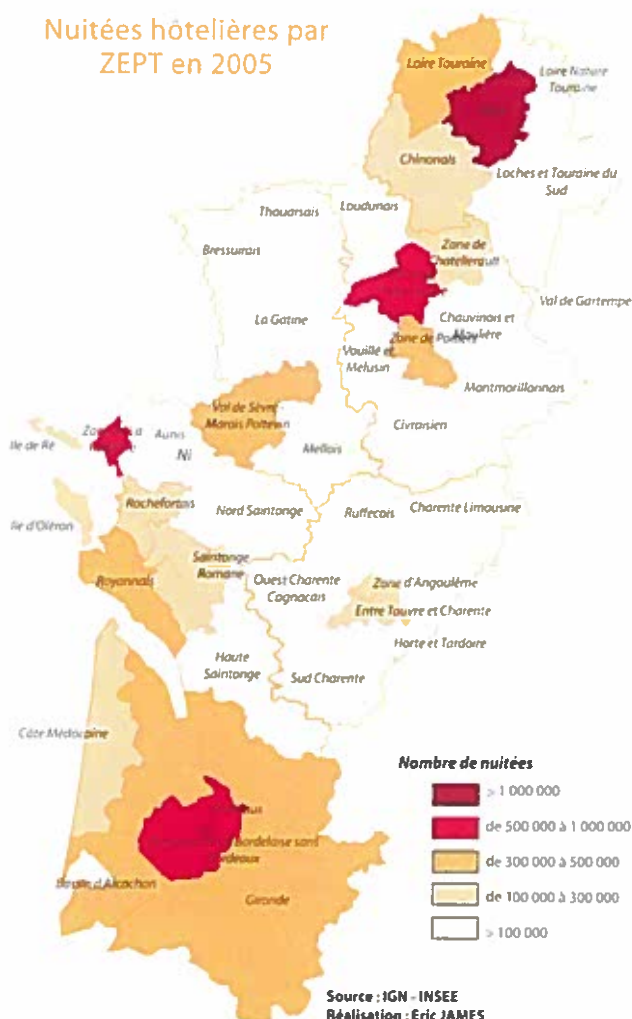
Les départements de la Charente et des Deux-Sèvres représentent à eux deux, en 2005, 10 % des nuitées de la zone.

La LGV SEA traversera 17 zones touristiques, parmi lesquelles les plus fournies en capacités d'hébergement. Les zones de Tours, Poitiers - Futuroscope, Angoulême et Bordeaux représentent un parc hôtelier de 302 hôtels (15 000 chambres) soit près de 50 % de l'offre hôtelière de la zone observée. En ajoutant la zone de La Rochelle, desservies à l'heure actuelle par quelques TGV quotidiens, cela porte à plus de 65 % la représentativité de ces zones.

Depuis 2000, c'est le Pays Touraine côté sud qui connaît la meilleure évolution de fréquentation avec 7% de croissance annuelle alors que la zone du Futuroscope a connu la plus forte baisse (-8 %) malgré une reprise en 2003.

L'irrigation des territoires par l'offre TER devrait permettre à l'ensemble des zones touristiques de profiter de cette nouvelle infrastructure.

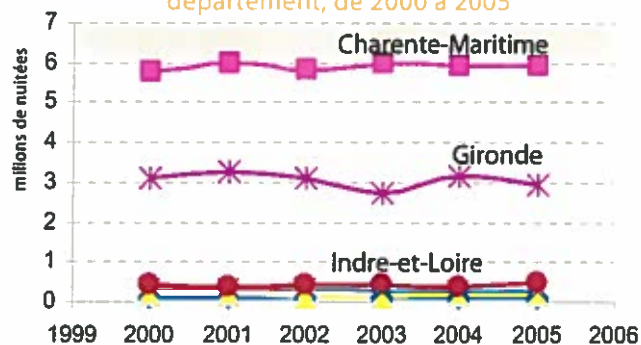
Nuitées hôtelières par ZEPT en 2005



⁷ Zone d'Etudes des Phénomènes Touristiques

4. Fréquentation en hôtellerie de plein air, par ZEPT⁸ et département

Evolution des nuitées hôtelières par département, de 2000 à 2005



Offre hôtellerie de plein air en 2005

	Charente	Charente Maritime	Deux Sèvres
Campings	31	322	37
Emplacements	1784	54084	1968
	Vienne	Indre-et-Loire	Gironde
Campings	54	58	138
Emplacements	3338	5294	31999

Source : CRT Aquitaine, centre, poitou-Charentes

Il est évident que ce type de tourisme affecte davantage les zones côtières. La carte ci-contre en atteste. Néanmoins, les gains de temps apportés par le projet peuvent participer à des reprises d'activités sur certaines zones touristiques, notamment sur les dix-sept directement impactées.

Aussi, comme nous l'avons souligné, il faut voir à travers la création de cette infrastructure des gains de temps globaux sur l'ensemble des territoires.

Le bassin d'Arcachon et la côte médocaine profiteront de gains de temps considérables via Bordeaux.

Mais globalement, c'est aussi l'image de ces territoires qui profitent de cette nouvelle desserte.

Avec 50 % des campings de la zone, le département de la Charente-Maritime concentre près de 92 % des nuitées régionales en Poitou-Charentes en 2005.

Le département de la Gironde est l'autre « grand département de la zone » avec 30 % des nuitées.

En 2005, les campings de la zone comptabilisent 10 millions de nuitées, soit une relative stagnation de fréquentation depuis 2000 (-0.05%/an). La zone représente plus de 10 % des nuitées passées dans les campings français en 2005. Cela est dû aux poids conjugués des régions Aquitaine et Poitou-Charentes, respectivement 3^{ème} et 6^{ème} au rang des régions.

Nuitées campings par ZEPT en 2005

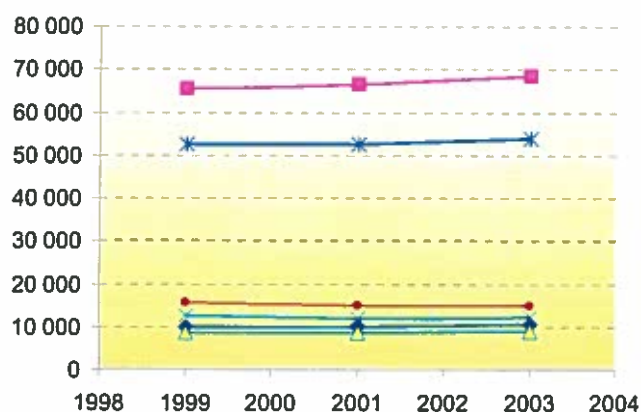


⁸ Zone d'Etudes des Phénomènes Touristiques

L'hôtellerie classée ou l'hôtellerie de plein air ne constituent évidemment pas les seuls types d'hébergement. La relative difficulté à obtenir des données fiables concernant la fréquentation des chambres d'hôtes, des gîtes, des villages vacances ou des résidences de tourisme nous a conduit à ne pas suivre ces types d'hébergements. Néanmoins, un dernier type d'hébergement existe, et non des moindres, les résidences secondaires.

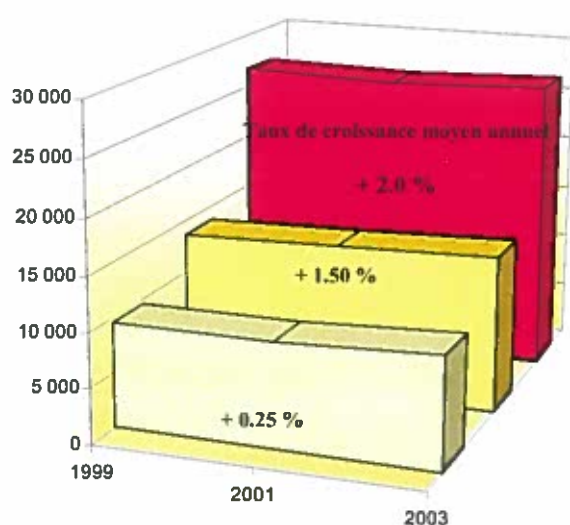
5. Evolution du nombre de résidences secondaires

Les personnes possédant d'ores et déjà une résidence secondaire sont davantage susceptibles de venir, ce qui pourrait faire l'objet d'une enquête spécifique. Aussi, il n'est pas improbable d'assister à un accroissement du nombre de résidences secondaires sur l'ensemble des six départements concernés, phénomène qui s'expliquerait par un temps de trajet plus court pour rejoindre son lieu de villégiature grâce au TGV. Rappelons également que la zone observée renferme, aujourd'hui, de nombreuses résidences secondaires, représentant en 2003 près de 10 % du parc total de logements⁹. Soulignons le poids de la Charente-Maritime pour qui, en 2003, le nombre de résidences secondaires représentait 20 % des logements.



Evolution du nombre de résidences secondaires par département, de 1999 à 2003

Charente
Charente-Maritime
Deux-Sèvres
Vienne
Gironde
Indre-et-Loire



Evolution du nombre de résidences secondaires par catégorie d'unité urbaine, de 1999 à 2003

unités urbaines reliées TER
unités urbaines non reliées au réseau
unités urbaines LGV

⁹ Les données de la Gironde ne figurent pas dans ces chiffres pour raison de secret statistique sur certaines des unités urbaines.

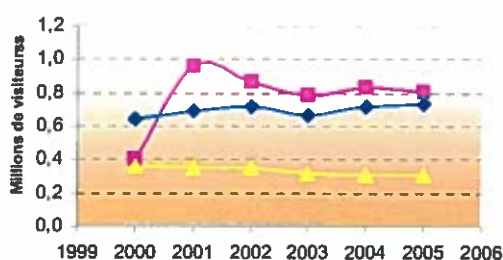
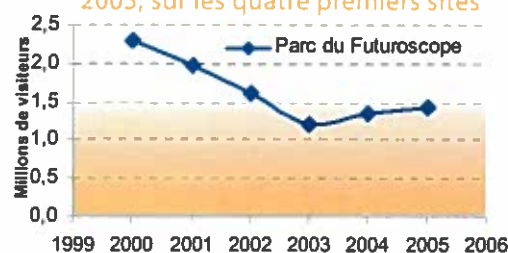
6. Fréquentation des principaux sites touristiques

En 2005, les 83 sites touristiques de plus de 20 000 spectateurs ont accueillis plus de 5.3 millions de visiteurs. En Poitou-Charentes, plus de 60 % des sites sont localisés dans le département de la Charente-Maritime.

Département	Sites de plus de 20 000
Deux-Sèvres	6
Charente	4
Charente-Maritime	29
Vienne	7
Indre-et-Loire	19
Gironde	18

Source : CRT Aquitaine, Centre, Poitou-Charentes

Evolution de la fréquentation, de 2000 à 2005, sur les quatre premiers sites

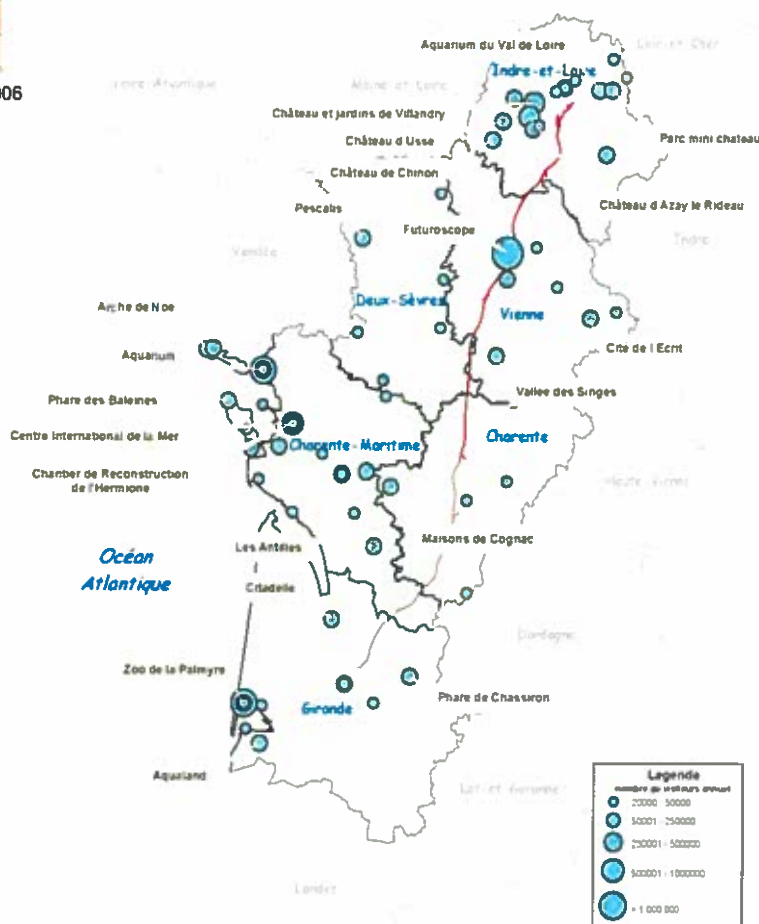


— Zoo de la Palmyre
— Aquarium de la Rochelle
— Château de Villandry

Le parc du Futuroscope, à Poitiers, l'Aquarium de la Rochelle, le Parc zoologique de la Palmyre, la citadelle de Blatte, les nombreux châteaux de l'Indre-et-Loire, parmi lesquels ceux d'Azay le rideau, Villandry ou de Chinon constituent les sites majeurs. Ces derniers, comme l'ensemble des autres sites, pourraient voir leurs fréquentations augmenter à la mise en service de LGV SEA.

Malgré une baisse régulière, le parc du Futuroscope arrive toujours en tête avec près de 1.5 millions de visiteurs en 2005.

Nombre d'entrées enregistrées sur les sites touristiques de plus de 20 000 visiteurs, en 2005

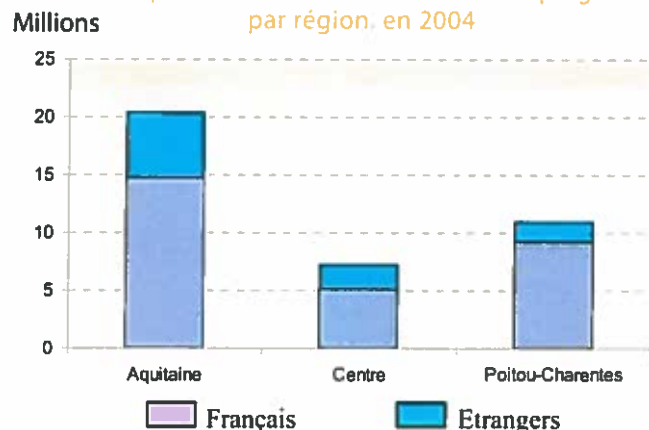


Au cours des prochaines phases d'observation, il pourrait être pertinent de suivre l'évolution de la fréquentation sur les sites situés à proximité immédiate d'une desserte ferroviaire, TGV ou TER. Il s'agirait ensuite de comparer ces sites avec d'autres non desservis par ce mode de transport.

Même s'il n'est pas exact de raisonner en terme de distance, notons tout de même que plus de 90 % des sites se situent à proximité immédiate de la nouvelle infrastructure (moins de 100 km).

7. Vers une modification de l'origine géographique des touristes ?

Répartition des nuitées hôtels&campings par région, en 2004



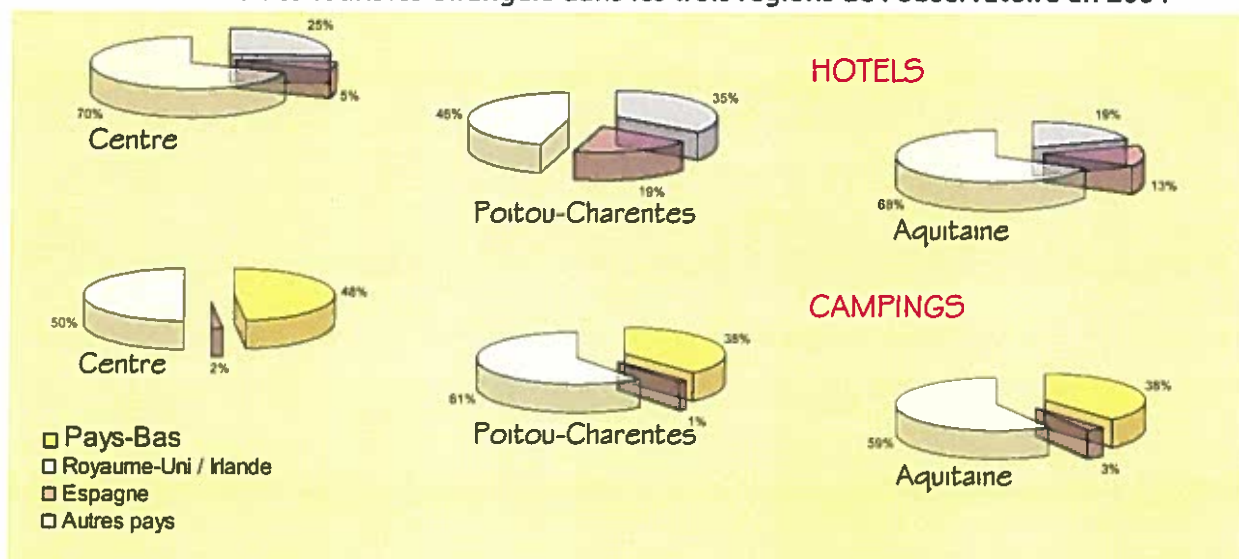
En 2004, et sur l'ensemble de la saison, la région Poitou-Charentes est celle qui accueille le moins d'étrangers (16.4 %).

La région Centre, avec le prestige de ses châteaux, a attiré, en 2004, près de 30% d'étrangers parmi sa clientèle.

L'Aquitaine voit, depuis 2002, la part des étrangers décroître légèrement (de 30 à 28 %)

A l'heure actuelle, les trois régions connaissent des structures de clientèles étrangères relativement homogènes. Présents dans la totalité des six départements observés, les ressortissants du Royaume-Uni sont tout particulièrement attirés par ces régions et sont les premiers en ce qui concerne l'hôtellerie. Les néerlandais, quant à eux, constituent la première clientèle étrangère sur les nuitées en hôtellerie de plein air.

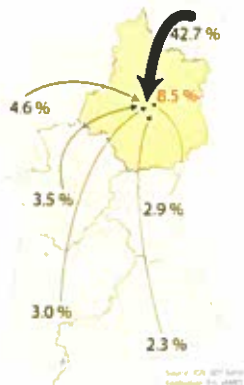
Provenance des touristes étrangers dans les trois régions de l'observatoire en 2004



Source : enquête de fréquentation

La clientèle espagnole est davantage présente en Aquitaine, avec un total d'environ 310 000 nuitées en 2004, dans l'hôtellerie et les campings. Le nombre de touristes espagnols s'amenuise ensuite en s'éloignant de la frontière espagnole. On comptabilisait en effet 130 000 nuitées en Poitou-Charentes contre 90 000 pour la région Centre. Le critère proximité semble donc joué. La réalisation de la LGV SEA, qui rapprochera inévitablement l'Espagne des régions françaises concernées pourrait être un facteur d'attractivité non négligeable.

Provenance des touristes français, pour la région Centre, en 2004

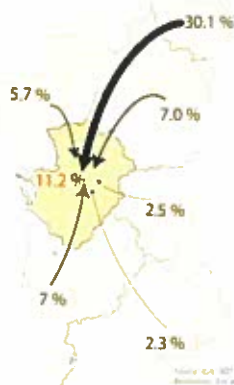


De manière générale, la clientèle française présente dans ces régions y est nettement plus nombreuse que la clientèle étrangère.

Sur l'ensemble des six départements concernés (Indre-et-Loire, Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne, Gironde), en 2005, on dénombre un peu plus de 80 % de français pour à peine 20 % d'étrangers dans l'hôtellerie de plein air. Ce constat est le même pour les années antérieures. En ce qui concerne l'hôtellerie de plein air, les nuitées se répartissent légèrement différemment avec 75 % de français pour 25 % d'étrangers.

A l'heure actuelle, les parisiens représentent une part importante des touristes pour l'ensemble des trois régions concernées.

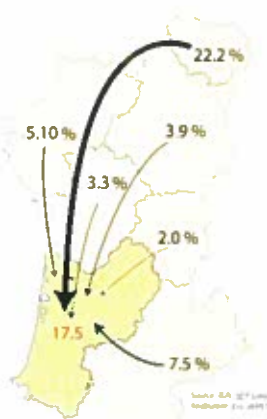
Provenance des touristes français, pour la région Poitou-Charentes, en 2004



La mise en service de la LGV SEA, aux horizons 2013-2016 pourrait encore accentuer ce phénomène. La nouvelle infrastructure mettra Bordeaux à 2h05 de Paris, favorisant des déplacements entre les deux régions.

Le choix est fait de suivre l'évolution des clientèles françaises dans les nuitées touristiques. Parallèlement à cela, des études plus fines pourront être menées quant aux durées de séjours des touristes.

Provenance des touristes français, pour la région Aquitaine, en 2004



La LGV favorise une augmentation de fréquentation des sites touristiques. Elle peut aussi renforcer les déplacements quotidiens, permettant notamment un aller-retour dans la journée. Il est difficile de savoir combien de personnes supplémentaires viendront passer des séjours courts en week-ends, ce qui est pourtant l'un des effets principaux d'une nouvelle desserte TGV selon quelques analyses bibliographiques.

A l'heure actuelle, seuls la région Aquitaine et le département de la Charente-Maritime disposent d'un outil capable de mesurer les fréquentations quotidiennes ou la provenance exacte des touristes. Il s'agit de la méthode des flux. A terme, il serait intéressant d'utiliser cet outil, en collaboration avec les comités régionaux et départementaux du tourisme.

D. Effets de la LGV SEA sur le foncier et l'immobilier

Après une présentation des tendances générales de l'immobilier en France métropolitaine, trois catégories d'effets sont ici présentées.

- Effets sur les prix de l'immobilier - appartement neuf
- Effets sur les prix de l'immobilier – maison individuelle
- Evolution du parc de logement

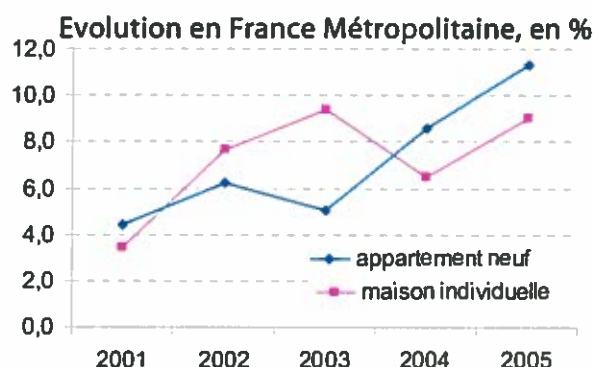
Rappel des Principaux indicateurs développés

- INDICATEUR N°2 : EVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS
- INDICATEUR N°3 : EVOLUTION DU PRIX DE L'IMMOBILIER
- INDICATEUR N°4 : NOMBRE DE RESIDENCES SECONDAIRES

1. Tendances générales

Pour de nombreuses personnes, l'arrivée d'une LGV entraîne systématiquement une hausse des prix de l'immobilier. Toutefois, les analyses menées sur ces effets doivent être élaborées avec précaution. En effet, la hausse est générale à toute la France (ce qui est différent avec la bulle foncière spéculative de 1989 qui n'avait touché que la région parisienne et PACA). Des grandes villes comme Bordeaux pourront profiter de l'arrivée du TGV pour lancer des programmes de rénovation urbaine, ce qui s'opère déjà autour de la gare. Ceux-ci auront forcément un impact sur la hausse des prix, indépendamment de l'arrivée de la LGV.

En 2005, l'augmentation des prix des logements est toujours d'actualité et les débats que suscite cette situation ne tarissent pas. En France, le prix moyen du mètre carré pour un appartement neuf s'élevait en 2005 à 2 850 euros, en hausse de 45 % sur cinq ans. Pour une maison neuve et son terrain, il fallait compter 218 200 euros en 2005, soit 40 % de hausse en cinq ans.



Pour certains, la pénurie des offres de location inciterait les habitants à se porter massivement candidats à l'accession à la propriété ce qui entretiendrait le déséquilibre entre l'offre et la demande et tirerait les prix de vente vers le haut. Quant aux causes de ce déséquilibre, elles tiendraient à la conjonction de facteurs démographiques et économiques. Démographiques d'abord du fait de l'allongement de l'espérance de vie, de l'augmentation du nombre des divorces et des familles monoparentales qui impliquent un besoin croissant de logements.

Les interprétations présentées ci-dessous traitent principalement de l'évolution des prix. Néanmoins, il est nécessaire de recouper ces derniers avec le nombre de logement vendus¹⁰. Cela pourra nous renseigner sur le dynamisme du marché foncier ou sur l'attraction des territoires.

2. Effet sur les prix de l'immobilier - appartement neuf

Prix au m² pour un appartement neuf, en Poitou-Charentes

Prix d'un appartement neuf, en euro par m²

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Charente	1611	1589	1448	2007	1920	2110
Angoulême	1605	1573	1467	2040	1932	2001
Charente Maritime	1866	1883	2242	2194	2286	2681
Royan	1761	1847	2040	2029	2219	2740
La Rochelle	2014	2068	2407	2493	2762	2911
Deux-Sèvres	1769	1776	1513	1813	1702	1936
Niort	1772	1852	1426	1840	1830	2063
Vienne	1692	1523	1764	1893	2017	1998
Poitiers	1745	1496	1784	1878	2211	1992
Poitou-Charentes	1731	1787	2118	2025	2178	2368

Source : enquête ECLN



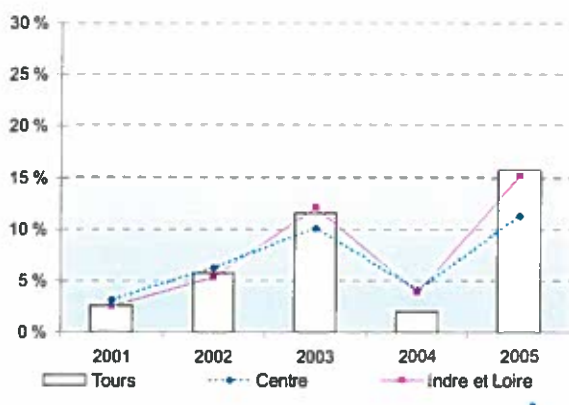
En Poitou-Charentes, nous remarquons que le marché de l'immobilier des appartements neufs dépend fortement des évolutions enregistrées sur les départements de la Charente-Maritime ou de la Vienne. Notons également que l'ensemble des villes sélectionnées sont très représentatives des tendances départementales.

Prix au m² pour un appartement neuf, en Indre-et-Loire

Prix d'un appartement neuf, en euro par m²

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Indre et Loire	1696	1739	1831	2050	2129	2449
Tours	1698	1742	1842	2054	2095	2425
Centre	1680	1732	1839	2025	2106	2342

Source : enquête ECLN



En 2005, le nombre de ventes d'appartements neufs a nettement diminué (-10 % sur 2004) après une augmentation constante depuis 2001. Le marché s'est donc légèrement tassé.

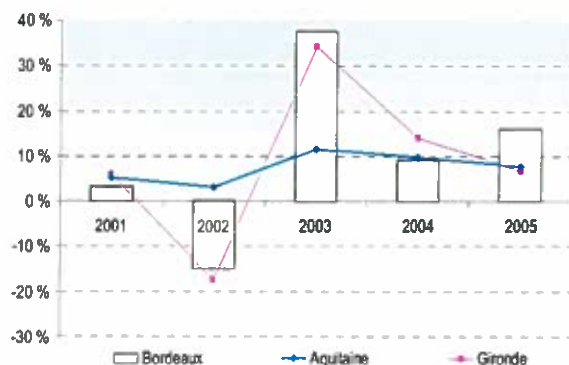
En plein cœur d'une région appelée « le jardin de la France », la Touraine offre une certaine qualité de vie qui attire parisiens ou autres habitants de grandes villes. L'arrivée de la LGV, par le Sud, pourrait attirer de nouveaux arrivants.

¹⁰ Données disponibles dans le tableur Excel « thème n°2 », indicateur n°14

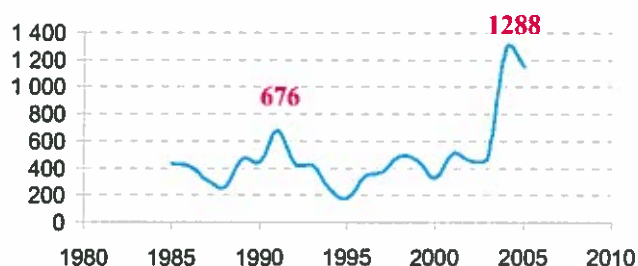
Prix au m² pour un appartement neuf, en GirondePrix d'un appartement neuf, en euro par m²

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gironde	1772	1878	1551	2083	2373	2534
<i>Bordeaux</i>	1711	1768	1506	2071	2262	2628
Aquitaine	1766	1857	1916	2138	2347	2530

Source : enquête ECLN



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 ce qu'ont connu Bordeaux et le département de la Gironde.

3. Effet sur les prix de l'immobilier – maison individuellePrix moyen pour une maison individuelle, en Poitou-Charentes

Depuis 1985, nous enregistrons deux pics sur l'évolution du nombre de maisons individuelles dans les opérations de plus de cinq logements. Avec près de 1300 maisons vendues en 2004, le niveau est trois fois supérieur à celui des années précédentes.

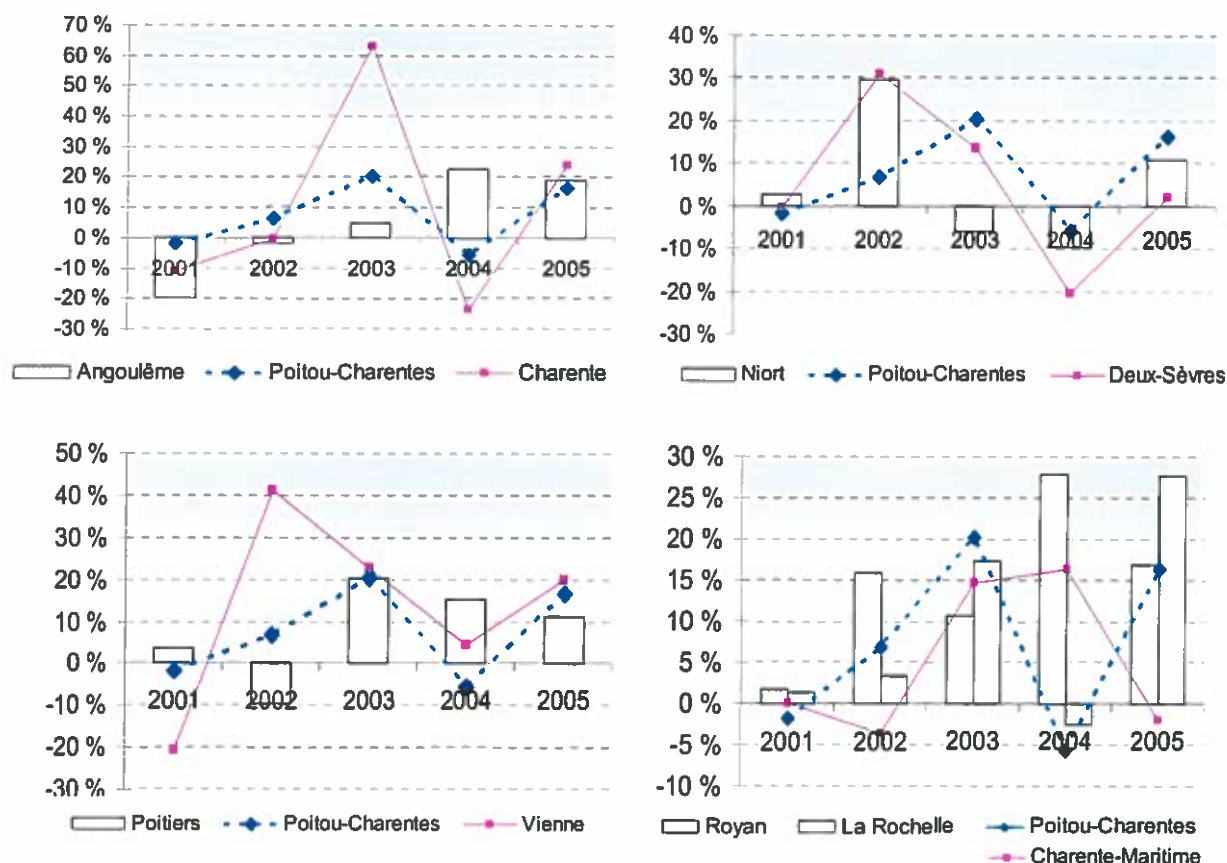
En 2005, les ventes sont en retraits, mais restent néanmoins très supérieures aux années précédentes.

Depuis la fin de l'année 2000, le prix de vente des maisons individuelles augmente. Pour l'ensemble du Poitou-Charentes, la tendance à la hausse est légèrement moins forte que celle enregistrée sur l'ensemble des régions françaises (+38 % contre +41 %). Néanmoins, le Poitou-Charentes, reste, en 2005, la région la moins chère pour l'achat d'une maison individuelle.

Prix d'une maison individuelle (terrain + maison), en euro

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Charente	113 829	101 313	100 940	164 515	125 471	155 084
<i>Angoulême</i>	126 117	101 117	99 200	104 000	127 130	151 000
Charente Maritime	130 727	130 679	125 965	144 491	168 091	164 619
<i>Royan</i>	96074	97725	113220	125272	160067	187102
<i>La Rochelle</i>	130 368	132 081	136 495	160 126	156 001	199 250
Deux-Sèvres	93 048	92 778	121 477	138 071	109 847	112 094
<i>Niort</i>	95 153	97 720	126 537	119 173	107 844	119 328
Vienne	97 640	77 224	108 943	133 637	139 550	167 242
<i>Poitiers</i>	117 305	121 718	110 300	132 671	152 772	169 396
Poitou-Charentes	114 600	112 500	120 100	144 300	136 000	158 200

Source : enquête ECLN

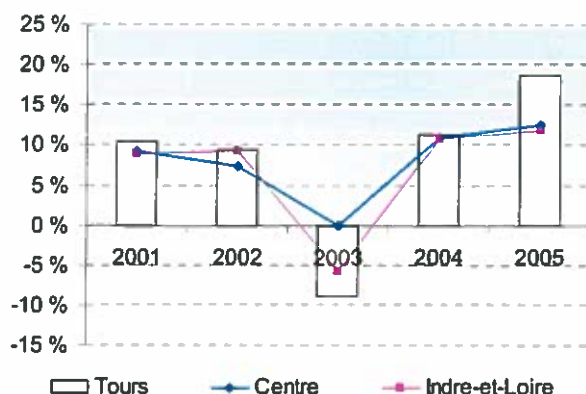


Prix moyen pour une maison individuelle, en Indre-et-Loire

Prix d'une maison individuelle (terrain + maison), en euros

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Indre-et-Loire	129 748	141 229	154 266	145 334	160 943	179 875
Tours	132 929	146 803	160 451	146 298	162 769	193 241
Centre	126 700	138 300	148 400	148 200	164 300	184 700

Source : enquête ECLN



Malgré un tassement en 2005 (- 10 %), le marché d'Indre-et-Loire (270 ventes en 2005) reste le marché dominant en région Centre et représente 40 % des ventes régionales.

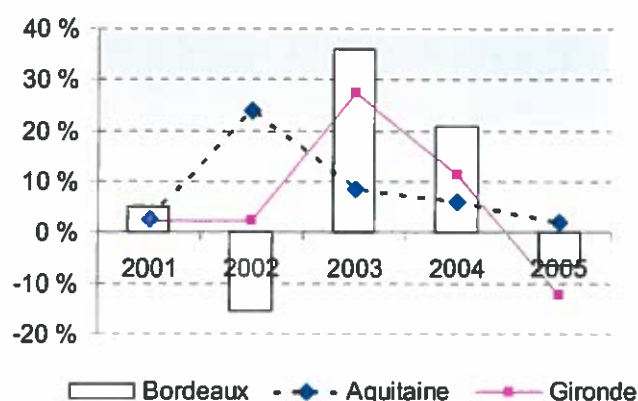
Après l'accalmie constatée en 2003, le prix moyen des maisons individuelles neuves (terrain compris) s'est accru de près de 11 % en 2004, davantage encore en 2005.

Prix moyen pour une maison individuelle, en Gironde

Prix d'une maison individuelle (terrain + maison), en euro

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gironde	129392	132270	135314	172359	191751	168139
Bordeaux	133020	139890	118257	160968	194628	182391
Aquitaine	113700	116600	144400	156700	165900	169100

Source : enquête ECLN

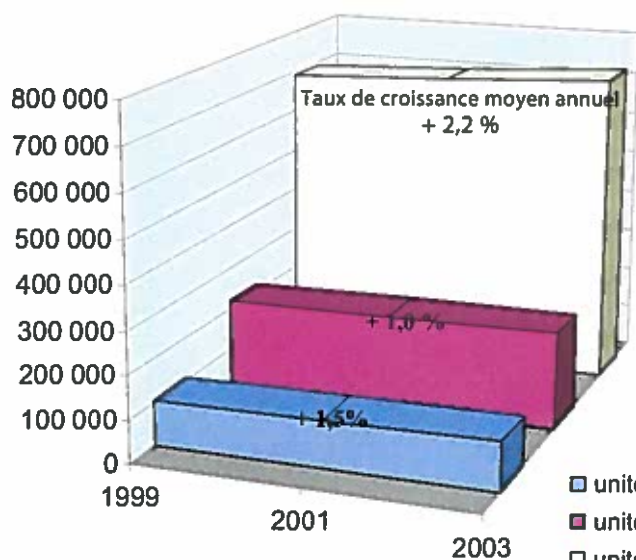
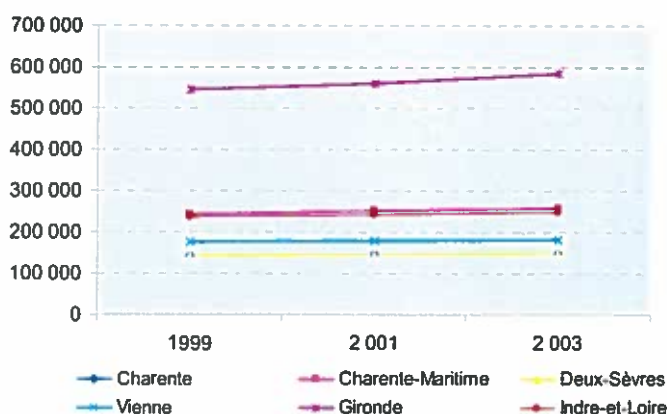


En 2005, les prix de l'immobilier dans la région Bordelaise étaient moins élevés que ceux enregistrés dans l'unité urbaine de Tours. Cette tendance s'inversera-t-elle avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique ? Notons également que Bordeaux a profité de l'arrivée du Tramway et est par ailleurs candidat pour un classement de la ville au patrimoine mondial de l'UNESCO.

4. Evolution du parc de logement

Le prix de l'immobilier devra être mis en corrélation avec l'évolution du parc de logement. Un suivi par unité urbaine semble le plus approprié, seul zonage à s'intéresser directement aux villes centres et à leurs banlieues proches.

Directement lié au poids démographique des territoires, le département de la Gironde dispose du plus gros parc de logement, alors que la Charente et les Deux-Sèvres dépassent à peine les 140 000 résidences principales.



Comme nous l'avons fait pour l'évolution du m² de bureaux construits, un suivi par « catégorie » d'unité urbaine permettra de s'intéresser à des possibles effets de réseau. Notons enfin que si nous ne jugions pas pertinent, à l'heure actuelle, de traiter le nombre de permis de construire déposés il constituera, lors des prochaines phases, un indicateur intéressant. Des données de base ont déjà été recueillies.

La déclinaison des effets que nous avons pu établir dans cette troisième partie ne doit pas être considérée comme exhaustive. Relevant davantage de phénomènes généraux, ce travail privilégie une approche macroéconomique et tente de mettre en place des outils d'observation d'une Ligne à Grande Vitesse sur un territoire donné.

A travers cela, l'objectif était bien de tester ces indicateurs, qui, pour la totalité d'entre eux, sont issus du traitement de données qui ont été récoltées auprès des différents fournisseurs (INSEE, Ministère de l'Équipement, CETE, Comités régionaux du tourisme...etc.). Il s'agissait alors, après avoir récolté ces données, de les ordonner, de les traiter, de les représenter pour enfin les interpréter.

Pour quelques indicateurs, des pistes de réflexions, d'explorations, ont été signalées lorsque cela paraissait intéressant pour les prochaines phases d'observation.

Enfin, les indicateurs sont issus de données « dures », existantes et, à nos yeux, pérennes. Aucun recueil de données sous forme d'enquêtes spécifiques n'était ici privilégié.

CONCLUSION GENERALE

L'histoire relativement récente des observatoires d'infrastructures de transport ne nous a pas permis de nous appuyer sur une méthodologie existante, et reconnue en tant que telle. Ce n'est pas non plus celle de la grande vitesse ferroviaire en France, popularisée sous son sigle TGV, et officialisée en 1976 qui pourra nous apporter des éléments de réponse sur le contenu d'un tel outil ou le pourquoi de son existence.

En fait, l'origine de la mise en place d'un tel outil pourrait trouver ses fondements dans des logiques beaucoup plus actuelles. Comme cela se vérifie dans de nombreux projets d'aménagement du moment, les projets ferroviaires, et en particulier celui de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, doivent combiner avec une prise de conscience collective des élus, techniciens, décideurs et citoyens.

La Loi d'Aménagement et développement du Territoire de 1995, abondée en 1999 par la Loi d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire constituent des cadres intéressants d'investigation pour l'établissement d'un tel outil.

Les quelques enseignements tirés des premières expériences d'observation, bilans LOTI ou observatoires d'infrastructures, nous apprennent que la mise en place d'un tel outil suppose beaucoup de rigueur et d'attention.

Articulés autour de quatre principes fondamentaux : accessibilité, pertinence, pérennité, simplicité, les indicateurs mis en place privilégient une approche générale des territoires, d'ordre macroéconomique. Afin d'observer l'impact d'une telle infrastructure sur l'Aménagement des territoires, quatre thèmes avaient été proposés lors des premières réflexions menées sur la phase 1 du projet. Relevant davantage de la théorie, cette terminologie a été abandonnée dans notre dernière partie au profit d'une autre, davantage pragmatique et regroupant quatre catégories d'effets.

- Effets de la LGV SEA sur les transports et la mobilité
- Effets de la LGV SEA le développement économique et les emplois
- Effets de la LGV SEA sur le Tourisme
- Effets de la LGV SEA sur le foncier et l'immobilier

Cette 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 proposés. Pour quelques-uns des effets observés, des pistes de réflexions ont été soulevées pour les prochaines phases d'observation. Il s'agira alors de revoir certains indicateurs, en les développant davantage ou en les supprimant. C'est pour cette raison qu'un regard critique devra être porté sur le maintien ou non de la totalité des indicateurs. Un nombre trop élevé d'indicateurs pourrait entraîner une dispersion et nuire à l'approfondissement des analyses. La terminologie des effets observés de la LGV SEA devra, quant à elle, être conservée de manière à assurer une continuité dans les réflexions qui seront encore menées. La base de données, annexée à ce rapport, constitue une base de travail intéressante et indispensable, qui devra être enrichie pour être exploitée dans les meilleures conditions.

Ce premier test à blanc aura donc permis de formaliser les premières orientations retenues mais serait très vite inutile sans une poursuite de l'observatoire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.

PRINCIPAUX CONTACTS

CENTRE DES CONGRES

- BORDEAUX GIRONDE CONVENTION BUREAU
Hélène FOURQUET, *Directeur*
33 (0)5 56 52 53 11 - E-mail : bgcb@bgcb.com
- Centre des congrès Arcachon. severine.forestier@wanadoo.fr
- Centre des congrès La Rochelle. gomes@larochellecongres.com
- FUTUROSCOPE Congrès Evénements www.futuroscope-congres.com
Isabelle CADAS, *Responsable Développement Commercial et Communication*
33(0)1 56 80 72 00

CENTRE ETUDE TECHNIQUE DE L'EQUIPEMENT

- Centre Etude Technique de l'Équipement du Sud-Ouest DAI/GMDI
Nathalie MOMPART
05 56 70 66 91 - nathalie.mompарт@equipement.gouv.fr

CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

- Chambre de Commerce et d'Industrie Deux-Sèvres
Karine ECHEVERRIA, *Chargée d'études*
05.49.28.79.99 - k.echeverria@cci79.com
- Chambre de Commerce et d'Industrie Vienne
Anne Berland
aberland@poitiers.cci.fr
- Chambre de métiers Deux-Sèvres
Pascal Beauçay
p.beaucay@cm-niort.fr
- Chambre de Commerce et d'Industrie Cognac
Mélanie Hardy
m.hardy@cognac.cci.fr

CONSEILS REGIONAUX

- Conseil régional Aquitaine
Daniel PROVINCE, *Direction des Infrastructures et des Transports*
daniel.province@aquitaine.fr
anne.cousi@aquitaine.fr
- Conseil régional Centre
Rémi DESORMIERE, *Pôle exploitation des transports régionaux*
02 38 70 25 51 - remi.desormiere@regioncentre.fr
- Conseil régional Midi-Pyrénées
Laurent HOULÈS, *Service Ferroviaire*
Tél. 05 34 45 96 61
- Conseil régional Poitou-Charentes
Direction des Infrastructures et des Transports
R.JEANNEAU@cr-poitou-charentes.fr

COMITES REGIONAUX DU TOURISME

- Comité Régional du Tourisme de Poitou-Charentes
Grégory LOUSSOUARN *Chargé de mission – Observatoire du tourisme*
05 49 50 10 50 - www.poitou-charentes-vacances.com
- Comité Régional du Tourisme Centre
Claude BECHU *Responsable Pôle Etudes et Veille Marketing*
02.38.79.95.12 - www.visaloire.com
- Comité Régional de Tourisme d'Aquitaine
Philippe TARRICQ / 05 56 01 70 00 - philippe.tarricq@tourisme-aquitaine.fr
Maroen FAUVEL - maroen.fauvel@tourisme-aquitaine.fr
- Délégation régional du tourisme Poitou-Charentes
Christian BROUSSE / 05 49 52 91 22

DIRECTIONS REGIONALES DE L'EQUIPEMENT

- DRE Centre
Françoise POURADIER *Services des Etudes Statistiques*
02 38 79 43 28 - francoise.pouradier@equipement.gouv.fr
Emmanuel VAN HILLE *Service Infrastructures et Analyse des Transports*
02 38 79 43 14 - emmanuel.vanhille@equipement.gouv.fr
Corinne BOITARD, *requêtes SITRAM*
Corinne.Boitard@equipement.gouv.fr
- D.R.E. Poitou-Charentes
Patrick LAURENÇON *Chargé d'études*
05 49 55 65 81 - patrick.laurencon@equipement.gouv.fr
Eric VERGEAULT, *Responsable Unité "Statistiques"*
05 49 55 65 75 - eric.vergeau@equipement.gouv.fr
Francis ARNAULT, *Services des Etudes Statistiques*
05-49-55-65-76 - Francis.arnault@equipement.gouv.fr
Bénédicte CHAUTARD *Service Habitat, Logement et Construction*
05 49 55 65 78 - benedicte.chautard@equipement.gouv.fr
- DRE lorraine
Véronique CARPENTIER – *Observatoire LGV Est*
Veronique.Carpentier@equipement.gouv.fr

INSEE

- INSEE Poitou Charentes
Yves DUMONT - yves.dumont@insee.fr
Service "études et diffusion"
Division "conseil en information"
Thérèse LOCHON - 05.49.30.00.05 - therese.lochon@insee.fr

- IAAT (l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires) : Immeuble Antarès - Téléport 4 - BP 70130 - 86961 Futuroscope Chasseneuil Cedex - Tél. : 05.49.49.63.00 - Fax : 05.49.49.08.80

OBSERVATOIRE

- Observatoire Economique de Touraine
Christophe BORDIER *Chargé d'études tourisme*
Tel : 02 47 47 20 41 - cbordier@obseco37.fr
- Observatoire Régional des Transports de Poitou-Charentes
Véronique Roy
05 49 55 65 82 - veronique.roy@i-carre.net
- Observatoire des trafics régionaux Poitou-Charentes
M.Blancheton 05 49 55 65 83

BIBLIOGRAPHIE

La présente bibliographie fait état des ouvrages généraux, revues et rapports techniques qui ont apportés des aides méthodologiques et pratiques à la rédaction du présent rapport. Les autres documents sources, notamment statistiques, ne sont pas mentionnés ; l'essentiel de ces données statistiques étant synthétisé au moyen de tableur de données. Les autres « sources statistiques » qui ne seraient pas reprises dans ces tableurs de données sont mentionnées dans notre deuxième partie.

OUVRAGES GENERAUX

- Elbaz-Benchetrit Valérie « *Autoroutes : Impacts sur l'économie et l'environnement* », ENPC, 1997, 116 p.
- Dupuy G. et alii (1984), « *Les effets de réseau des trains à grande vitesse* », communication au séminaire international des Aspects socioéconomiques des trains à grande vitesse, Paris 5-8 novembre 1984, 11 p.
- *Les tableaux de l'économie Aquitaine*, INSEE Aquitaine, 2005, 210 p.
- *Les tableaux de l'économie Poitou-Charentes*, INSEE Poitou-Charentes, 2005, 201 p.
- CINOTTI Eric, TREBOUL Jean- Baptiste, *Les TGV Européens*, Que sais-je, 2000.

REVUES

- Les cahiers de Décimal, *Le Grand Sud Ouest*, INSEE Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, n° 48/Mars 2006, 121 p.
- Les cahiers de Décimal, *Fonctions métropolitaines supérieures dans les villes de l'Ouest*, INSEE Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, n° 41/2002, 84 p.
- Les cahiers de Décimal, *Les villes chefs-lieux et leurs aires urbaines en Poitou-Charentes*, INSEE Poitou-Charentes, n° 43/Mai 2003, 80 p.
- Les Cahiers Scientifiques du Transport *Autoroutes, activités et territoires : Résultats et propositions méthodologiques de recherche*, Emmanuel Faivre N° 43/2003 - Pages 59-83
- Les Cahiers Scientifiques du Transport *Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements*, Guy Joignaux, Jean-François Langumier N° 46/2004 - Pages 3-24
- Les Cahiers Scientifiques des Transports, *Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence*, Klein O. n° 32/1997
- Les Cahiers Scientifiques du transport, *Axes autoroutiers et développement des régions*, Plassard F., 1990/n°22, pp. 81-98

RAPPORTS TECHNIQUES

- *Analyse bibliographique des effets des LGV, Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement de la LGV PACA*, SETEC Organisation, 2004, 32 p.
- *Autoroutes et territoires, quelles relations socio-économiques*, Ministère de l'Équipement, Ingénierie du trafic et des systèmes d'exploitation, 2005, 53 p.
- *Bilan LOTI du TGV atlantique*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, 2001, 44 p.
- *Etablissements du bilan des grands projets d'infrastructure prévu par l'article 14 de la loi d'orientation sur le transport intérieur (LOTI)*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, Bernard SELIGMANN et Al., 2002, 38 p.
- *Evaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée*, SETEC Organisation SETEC International, 2004, 64 p.
- *Le TGV Atlantique au Mans, à Saint-Pierre-des-Corps, Tours et Vendôme : opportunités, acteurs, enjeux*, Frédéric BELLANGER, Maison des sciences de la ville, Tours, 1991, 179 p.
- *Les bilans de l'article 14 de la LOTI : Les raisons d'une mise en œuvre discrète*, PREDIT, Novembre 1999
- *Les impacts spatiaux du TGV Atlantique en Poitou-Charentes*, Maïté BOLLET, Mémoire de Maîtrise de Géographie, Université de Poitiers, 1999, 178 p.
- *Observatoire de l'Autoroute A39, Phase 3 1999-2002*, dossier thème n°1 à n°11, CETE de Lyon, Novembre 2002, 600 p.
- *Observatoire de l'Environnement de la LGV Méditerranée, Bilan final*, SNCF & BRL Ingénierie, février 2005, 140 p.

ANNEXES

ANNEXE N°1 : Article 14 de la LOTI du 30 décembre 1982**Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982****Loi d'orientation des transports intérieurs****version consolidée au 22 avril 2006 - version JO initiale****Titre I : Dispositions générales applicables aux différents modes de transports.****Chapitre III : Des infrastructures, équipements, matériels et technologies.****Article 14***Modifié par Loi n°99-533 du 25 juin 1999 art. 43 (JORF 29 juin 1999).*

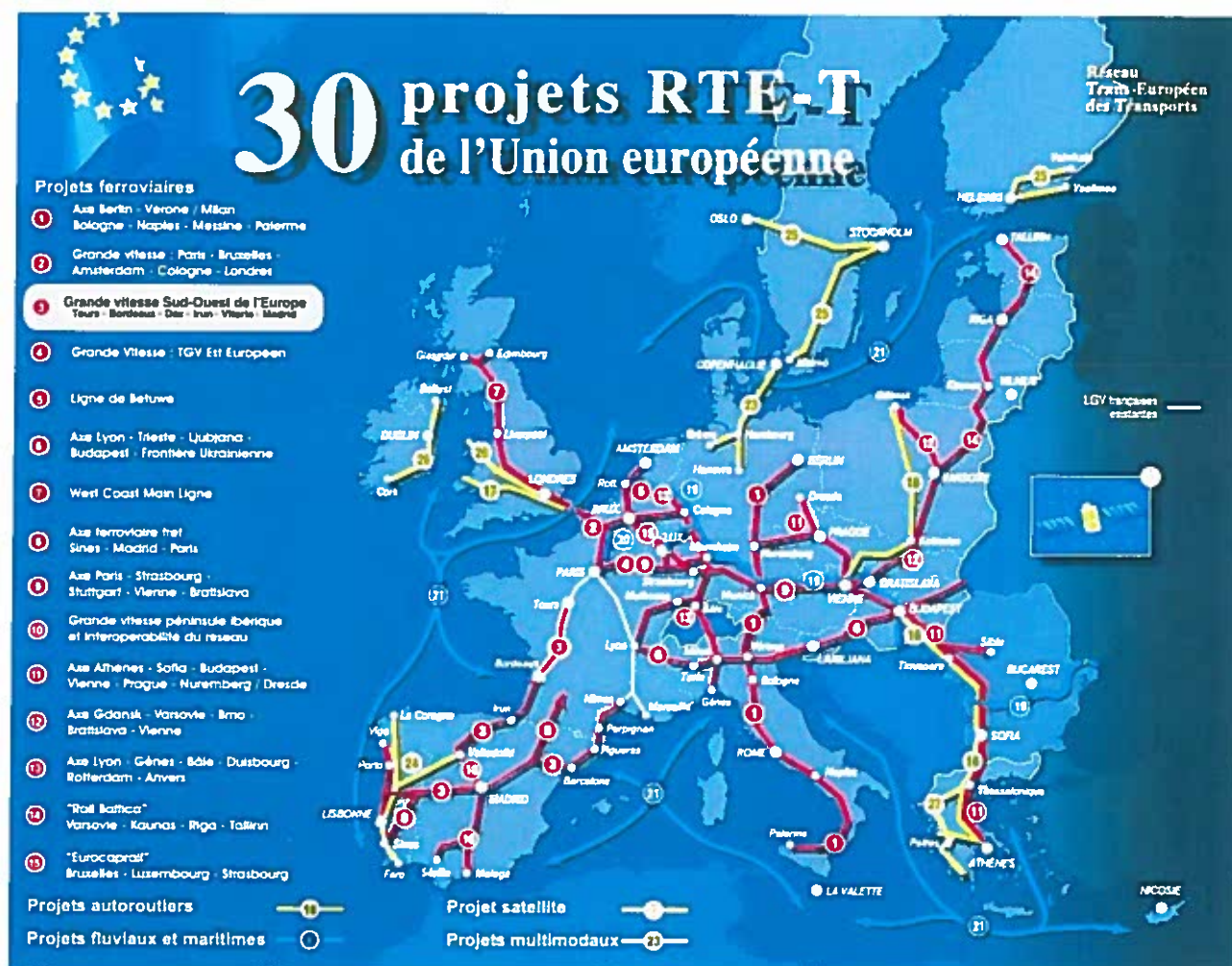
« Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux dont ceux des atteintes à l'environnement.

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article. »

ANNEXE N°2 : CARTE DU SCHEMA TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T)



ANNEXE N°3 : EVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS SUR LES PRINCIPALES O/D

Relation	Temps actuel	Référence 2016	Projet 2016
Lille - Poitiers	3h15	3h15	3h05
Lille - Angoulême	4h00	4h00	3h40
Lille - Bordeaux	4h45	4h20	4h00
Paris - Poitiers	1h25	1h25	1h15
Paris - Angoulême	2h05	2h05	1h50
Paris - Bordeaux	2h55	2h30	2h05
Paris - La Rochelle	2h50	2h40	2h25
Paris - Bayonne	4h40	4h15	3h50
Paris - Toulouse	4h55	4h30	4h05
Paris - Tarbes	5h45	5h20	4h50
Paris - Madrid	12h00	7h20	6h55
Saint-Pierre-des-Corps - Poitiers	0h40	0h40	0h30
Saint-Pierre-des-Corps - Angoulême	1h25	1h25	1h00
Saint-Pierre-des-Corps - Bordeaux	2h25	2h00	1h40
Poitiers - Angoulême	0h45	0h45	0h40
Poitiers - Bordeaux	1h40	1h15	1h05
Angoulême - Bordeaux	0h50	0h35	0h35

Source : RFF



SYNOPTIQUE DATES ET EVENEMENTS

1990

1989 - LGV Atlantique - mise en service branche ouest

1990 - LGV Atlantique - mise en service branche sud-ouest

1995

1995 - 29 novembre : paralysie nationale SNCF (16 décembre reprise progressive) contre le projet de réforme du régime spécial de retraite ; coût quelques milliards de francs.

1997 - Expérimentation de la région Centre en compagnie de cinq autres (Nord-Pas-de-Calais, Pays-de-Loire, PACA, Rhône-Alpes) comme autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux.

12 décembre 1999 - naufrage de l'Erika

12 juillet 1999 - loi sur l'innovation et la recherche

Décembre 1999 - Tempête en France

2000

2000 - ralentissement de la croissance économique

01 Novembre 2000 - naufrage de Levolvy Sun

2001 - suppression des journées du patrimoine

2001 - attentat terroriste sur les tours du World trade center (USA) le 11 septembre

2001 - grèves dues aux 35 heures en France

2001 - Mars / avril - grève générale à la SNCF contre le projet "Cap client" de réorganisation par activité de la SNCF qui, d'après les syndicats, pourrait déboucher sur le démantèlement du service public ferroviaire "à la française". Coût - 1 milliard de francs (145 millions d'euros).

2001 - ouverture de deux lignes aériennes reliant Poitiers et La Rochelle à la Grande- Bretagne par une compagnie low-cost

2002 - contrecoup des attentats terroristes du 11 septembre 2001

2002 - election présidentielle

1er janvier 2002 - les régions Poitou-Charentes et Aquitaine, comme l'intégralité des régions métropolitaines françaises, deviennent autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux

14 novembre 2002 - naufrage du prestige

2002 - ouverture de la liaison aérienne Pau-Londres

2003 - été caniculaire en France

2003 - épidémie de SRAS (pneumopathie) en Asie

2003 - positionnement de la France sur le conflit Amérique/Irak perçu comme négatif par les Anglais et les Américains

2003 - grèves dues au financement des retraites en France

2003 et 2004 : cours de l'euro défavorable aux déplacements touristiques pour les clientèles hors zone euro. La France a perdu en compétitivité-prix avec l'appréciation de l'euro

21 décembre 2003 - ouverture de ligne A du tramway de Bordeaux

15 Mai 2004 - ouverture de la ligne B du tramway de Bordeaux

25 avril 2004 - ouverture de la ligne C du tramway de Bordeaux

2004 - attentats et élections en Espagne

2004 - ouverture de liaison aérienne Bergerac-Bristol

2005

2005 - suppression du printemps des musées (02/05/04) au profit de la nuit des musées (14/05/05)

2005 - hausse des prix du pétrole.

2005 - "ouverture" de la desserte quotidienne TGV du Bassin d'Arcachon