

L'Observatoire des effets économiques et territoriaux de la LGV Tours-Bordeaux

Un modèle innovant de suivi des grands projets

I. Un atelier de production du bilan LOTI

Les bilans LOTI: un dispositif de transparence et de retour d'expérience qui a fait ses preuves

Quelques enseignements de la mission CGEDD « bilan des bilans LOTI »

Les projets examinés :

- 6 projets autoroutiers.
- 4 projets ferroviaires (2 LGV, 2 Franciliens).
- 4 projets métro/TCSP .
- 1 projet aéroportuaire.

Les constats:

- Qualité jugée globalement bonne des bilans (avis CGEDD), particulièrement pour les bilans récents (ex. A89 Est, LGV R-R..).
- Détail de l'évaluation ex-ante souvent difficile à trouver.
- Coûts assez respectés (4 sur 15 en dépassements significatifs).
- Coûts d'exploitation souvent peu transparents ou mal évalués.

Les bilans LOTI: les constats (suite)

Sur les trafics les résultats sont mitigés :

- **Les projets TC urbains tiennent globalement les prévisions (sauf la Grande Ceinture Ouest).**
- **Trafics inférieurs aux prévisions sur la plupart des projets autoroutiers souvent liés à des « situations de référence » différentes.**
- **La croissance du trafic tend cependant à augmenter après la mise en service plus vite que prévu.**
- **Sur les projets autoroutiers il y a peu d'analyses multimodales mais l'examen des concurrences entre itinéraires routiers est détaillé.**
- **Trafic inférieur aux prévisions pour les projets ferroviaires souvent lié à une réduction significative de l'offre au moment de la mise en service.**
- **Mais ce n'est pas le cas pour la LGV SEA !**
- **Une difficulté fréquente : la perte de mémoire et d'archivage sur les modèles de trafic et les données ex ante.**

La rentabilité socio-économique

- **La rentabilité est presque systématiquement inférieure aux prévisions.**
- **Un projet « hors concours » : l'aménagement de CDG (fort gain de capacité pour un coût faible, demande en voyageurs très forte).**
- **Facteurs explicatifs souvent combinés : surcoûts, trafic inférieur aux prévisions, surestimation des gains de temps.**
- **A noter que les études de DUP anciennes se fondaient sur la circulaire de 1986 (très faible monétarisation des impacts environnementaux). Plusieurs bilans LOTI « réévaluent » l'ex ante et l'ex post avec des normes plus récentes (Idrac, de Robien..), ce qui est une pratique à systématiser.**

Le suivi des impacts environnementaux reste à harmoniser avec le bilan LOTI

- Mettre en évidence les éventuels effets non prévus lors des études ex ante et constatés ex post.**
- Harmoniser la réalisation du volet environnemental du bilan LOTI et celle du suivi environnemental relevant d'autres textes afin d'éviter les doublons et d'améliorer la cohérence de l'ensemble.**
- Généraliser la présentation de bilans carbone incluant les émissions carbonées durant la construction (plus facile en ex post qu'en ex ante si on a bien prévu de collecter les données de construction).**

Des analyses très inégales des impacts territoriaux

- **Grande disparité des bilans selon modes, les échelles des projets et les sujets traités.**
- **Pour les TCU la concomitance du projet avec les plans de développement urbain rend l'analyse plus difficile.**
- **Les difficultés du bilan territorial sont connues :**
 - **Grande quantité de données territoriales.**
 - **Limites des enquêtes auprès des élus.**
 - **Faire la part du projet dans les évolutions constatées.**
 - **Les effets dits structurants s'inscrivent dans la longue durée.**
 - **Distinguer ce qui peut être considéré comme positif dans les impacts territoriaux (développement économique vs étalement urbain).**

Principaux enseignements

- **Légitimité et intérêt confirmés des bilans LOTI : transparence sur l'impact des projets, mais aussi appropriation et communication croissante par les maîtres d'ouvrages (avec l'inconnue des TC).**
- **Les bilans LOTI sont faits sérieusement, mais souffrent de deux écueils : manque de documentation sur l'étude ex ante (y compris situation de la mobilité), manque de clarté sur les objectifs territoriaux.**
- **Les aspects environnementaux sont insuffisamment traités et devraient être en synergie avec le bilan environnemental.**
- **L'analyse des impacts territoriaux, souvent peu concluante, pourrait être renforcée en mobilisant davantage les données disponibles.**

Principales recommandations

- **Conservation des données et modèles: mission à confier au CEREMA.**
- **Préciser dans le code des transports l'intégration bilan environnemental dans bilan LOTI.**
- **Analyse de la demande: Importance de réaliser régulièrement enquêtes ménages.**
- **Renforcer l'analyse des impacts territoriaux, en généralisant les observatoires ; encourager la production de données en lien avec l'INSEE, les Agences d'urbanisme ou les SCOT (mission à confier au CEREMA).**
- **Établir un socle commun pour les TC selon une grille donnée par le CEREMA.**
- **Le seuil des 5 ans pour le délai de production est approprié mais ne dispense pas d'une observation sur une durée plus longue.**

Le cas du bilan LOTI SEA : un renouvellement de la démarche

Le bilan LOTI SEA, particulièrement innovant, s'appuie largement sur les travaux de l'Observatoire Socio-Economique, par exemple :

- Un vrai point « avant » et « après » sur les trafics grâce à des enquêtes train et avion (2016 et 2022).**
- Un gain de trafic supérieur à la prévision.**
- Une présentation du financement transparente (rare dans les bilans LOTI) pour ce cas encore unique de concession ferroviaire.**
- Une analyse approfondie de la tarification.**
- Un bilan carbone en cycle de vie (cf. précédent LGV Rhin-Rhône) très favorable à terme (malgré l'électrification du parc automobile).**
- De nombreux impacts économiques et territoriaux qualifiés et quantifiés : impacts sur les quartiers de gare (sensibles à Bordeaux, Toulouse, La Rochelle), le dynamisme économique (création d'établissements), le tourisme, les dynamiques territoriales (démographie)...**

Avis de l'IGEDD: en cours d'élaboration

L'Observatoire des effets économiques et territoriaux de la LGV Tours-Bordeaux

Un modèle innovant de suivi des grands projets

II. Quelques exemples de données qui ne sont plus accessibles

Petit rappel historique

Années 70 : Etudes rétrospectives sur les effets structurants.

Années 80 : Premier observatoire permanent sur le triangle Lyon-Chambéry-Grenoble.

Années 90 : multiplication des observatoires permanents autoroutiers.

2012 : Premier observatoire permanent pour une LGV.

Organisation de l'Observatoire Socio-Economique

Un service dédié au sein de LISEA,

- prévu par le contrat de concession,

- avec des moyens propres assurés jusqu'en 2027 et des collaborations régulières avec la recherche universitaire.

UN COMITE SCIENTIFIQUE

UN COMITE DE SUIVI

Trois principaux défis à relever :

Les données qui s'évaporent

Les données furtives

Les données liées à la mémoire des acteurs

Principales observations

Un effort particulier pour mesurer les « effets chantier ».

Evolution de l'offre de transport : fréquences, horaires, tarifs pour les modes concernés.

Evolution de la demande (sur le rail et l'aérien).

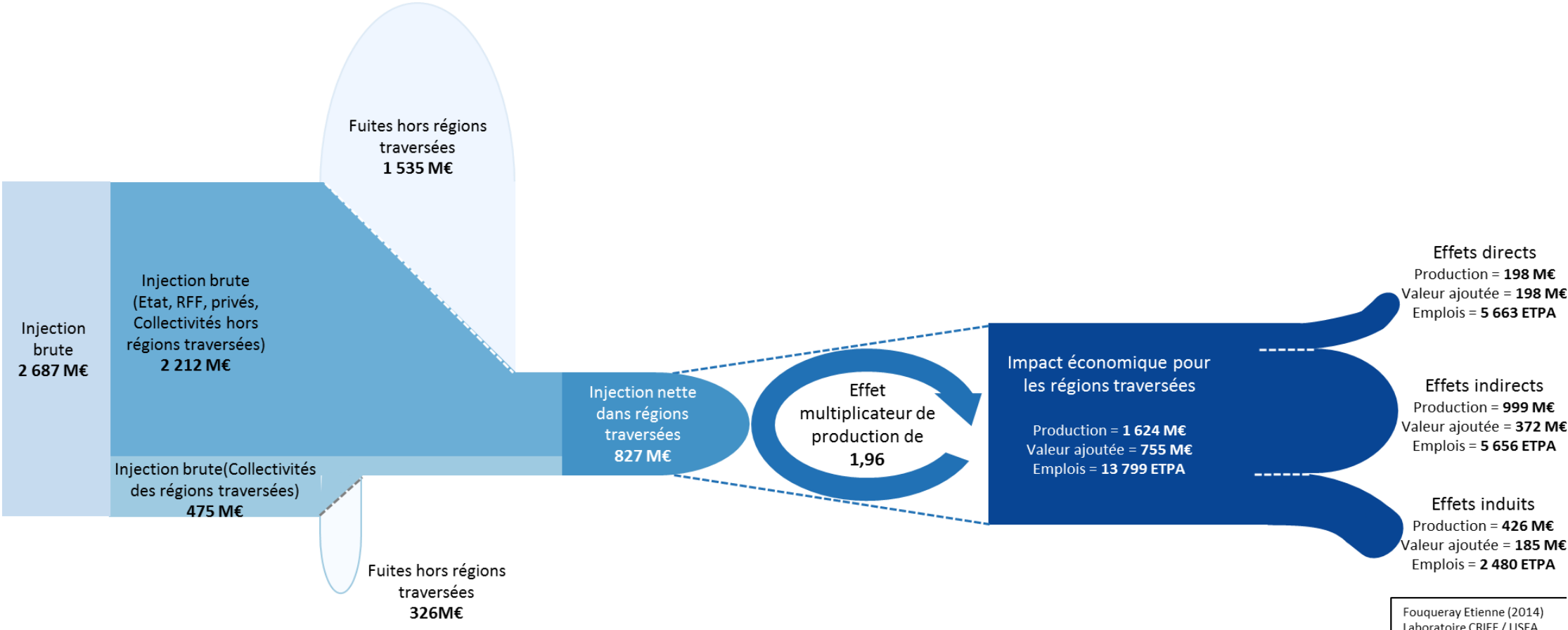
Attractivité économique et développement régional.

Evolutions urbaines, dans les « quartiers gare» en particulier.

Tourisme.

Un exemple d'évaporation de données

Les effets économiques du chantier sur la région traversée

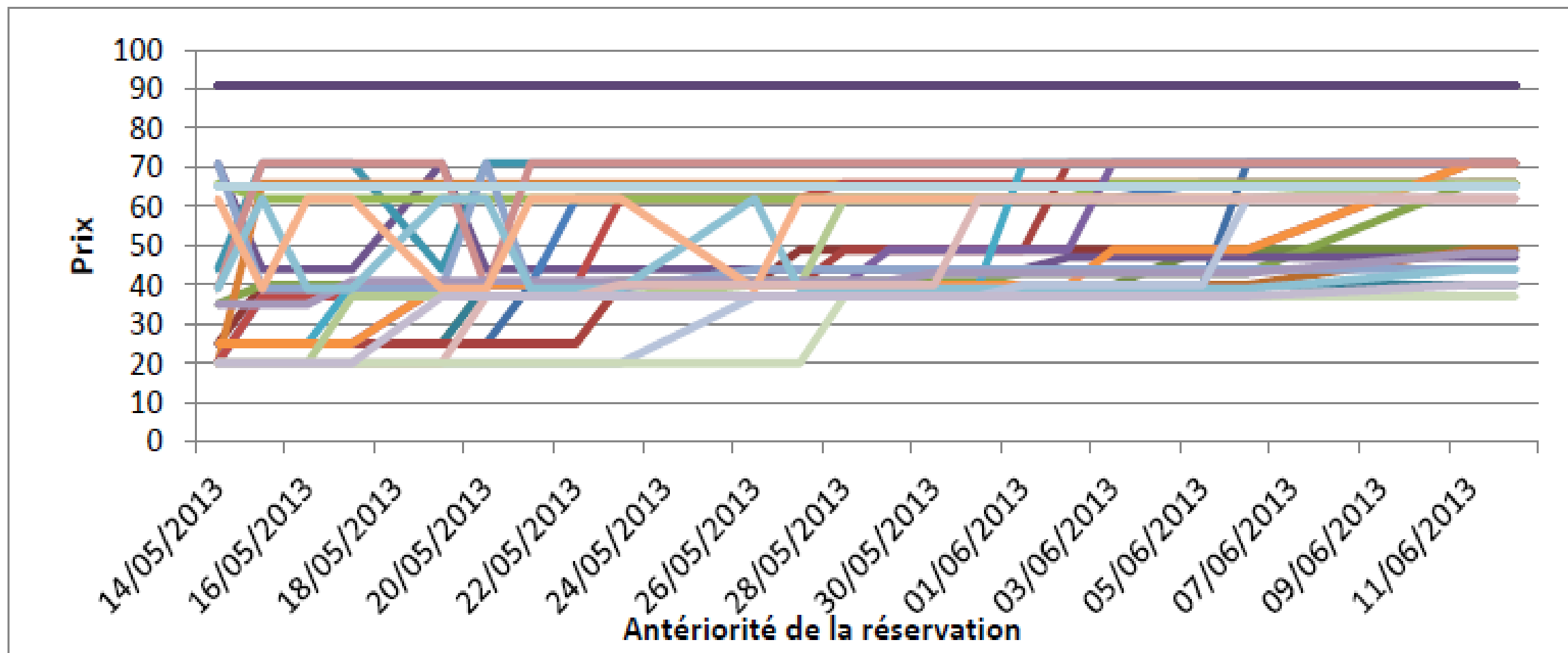


Fouqueray Etienne (2014)
Laboratoire CRIEF / LISEA

Pour 1000 millions injectés → 326 millions dans la région traversée → 604 millions de production régionale → 13 800 emplois (ETPA)

Un exemple de données furtives

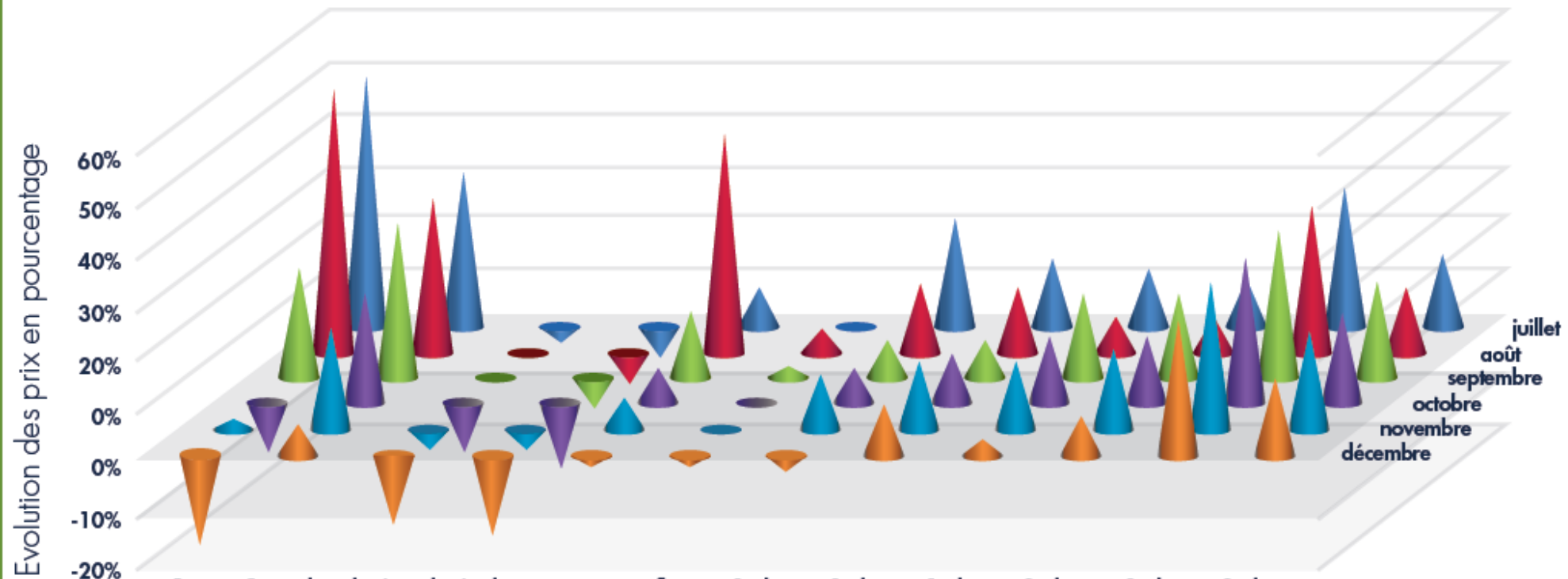
Evolution du prix minimum pour les trains du 26 août 2013
entre Bordeaux et Paris



Chaque trait d'une même couleur représente l'évolution du prix du titre de transport qui correspond à un train particulier. C'est le titre de prix minimum qui est ici représenté. L'évolution de ces prix peut être très différente pour d'autres titres.

Un exemple de données furtives (synthétisées)

Ecart des prix avant-après mise en service de la LGV SEA



	Bus	Carpool	basic	basic plus	smart	flex	1° classe prem's	2° classe prem's	1° classe loisir	2° classe loisir	1° classe pro	2° classe pro
● décembre	-18%	6%	-13%	-16%	-2%	-1%	-3%	10%	3%	8%	28%	16%
● novembre	2%	20%	-4%	-4%	6%	0%	11%	14%	13%	16%	29%	19%
● octobre	-9%	22%	-10%	-13%	7%	1%	7%	10%	14%	14%	29%	19%
● septembre	6%	31%	1%	-6%	13%	2%	8%	7%	17%	17%	30%	20%
● août	52%	29%	0%	-1%	42%	4%	14%	13%	7%	8%	30%	13%
● juillet	49%	22%	-3%	-6%	8%	0%	22%	13%	12%	10%	28%	15%

Un exemple de la mémoire des acteurs

UNE ENQUÊTE AUPRÈS DES ENTREPRISES

- Une enquête a concerné 104 entreprises des secteurs ingénierie et numérique à Bordeaux (57), Poitiers (37) et Angoulême (10).
- Le rôle du TGV est clairement établi sur les choix de localisation des entreprises créées après la mise en service (souvent des établissements secondaires d'entreprises basées à Paris).
- Un tiers des entreprises témoignent d'un effet positif de la LGV sur leur activité (facilitation de la mobilité des personnels et des clients).
- Une majorité d'entreprises fait évidemment état d'un « effet COVID » et de restriction des déplacements.

L'observatoire SEA: quelle suite?

- Le bilan LOTI est une capitalisation essentielle, à mi-étape, de l'observatoire prévu jusqu'en 2027.
- L'étape suivante sera importante pour apprécier dans la durée les évolutions liées à la mobilité (arrivée de la concurrence, régulation de la place de l'avion, électrification du parc auto) et les évolutions sociétales (télétravail, appétit pour le littoral...), et pour conforter ou nuancer les impacts territoriaux déjà observés.
- Des partenariats pourraient être poursuivis (universités) ou mis en place (régions, DREAL...) en associant également le projet GPSO dont il alimenterait le "point avant".

MERCI