



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

QUADRANT  
CONSEIL

**SYSTRA**

**a'urba**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux Aquitaine

## Évaluation des impacts de la LGV Bordeaux-Paris sur les territoires de Nouvelle Aquitaine

---

Région Nouvelle-Aquitaine

### **SYNTHESE DE L'EVALUATION**

**Avril 2022**

---

Cette synthèse de l'évaluation de la LGV Tours-Bordeaux a été réalisée par l'Inspection Générale des Services de la Région Nouvelle-Aquitaine, chargée de coordonner et de piloter cette évaluation réalisée par le prestataire Quadrant, associé à Systra, en collaboration avec l'A'Urba. Elle a été rédigée à partir du projet de rapport final rendu au mois de Mai 2021 et les annexes et notes techniques sur chacun des volets thématiques examinés.

---

## INTRODUCTION

La nouvelle ligne à grande vitesse reliant Paris à Bordeaux, dite Sud-Europe Atlantique (SEA), inaugurée en juillet 2017, s'inscrit dans une histoire de long terme, visant à relier le Sud-Ouest (et l'Espagne) au réseau TGV français, dans une perspective d'aménagement du territoire et notamment de développement de la façade atlantique.

Les gains de vitesse ont été progressifs sur cette ligne au cours de l'histoire. Il faut 5 heures pour relier Paris à Bordeaux en 1955 ; 4 heures dans les années 1970, puis 3 heures après la mise en service de la branche Sud-Ouest de la LGV Atlantique (Paris-Saint-Pierre-des-Corps) en 1990. Il aura ensuite fallu plus de 20 ans pour lancer les travaux entre Tours et Bordeaux en 2012. Avec la mise en service de la ligne en juillet 2017, il ne faut plus que 2h04 pour assurer la liaison. Les objectifs de la ligne se sont complétés avec le temps : aux enjeux initiaux d'aménagement du territoire s'ajoutent des attentes en termes de rééquilibrage modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et une volonté de mettre la LGV au service des entreprises et du développement économique.

La LGV Paris-Bordeaux est conçue de façon à passer par les gares de centre-ville par raccordement. Ce choix de ne pas créer de gares nouvelles marque un changement dans la philosophie de la haute vitesse à la française, à l'exception notable de Poitiers Futuroscope.

Il faut enfin souligner que les collectivités régionales ont financé la LGV à hauteur de 20 % du coût total de 7,8 milliards d'euros de ce projet.

Sa construction et son exploitation ont été confiées à un consortium concessionnaire ad hoc, LISEA.

### **A propos de cette évaluation :**

Une infrastructure de grande envergure telle qu'une LGV peut avoir des conséquences à très court terme qui peuvent être différentes des effets à long terme.

Cette évaluation, engagée en 2020 à l'initiative de la Région Nouvelle-Aquitaine, ne visait pas tant à établir un bilan complet de la LGV mais bien de comprendre dans quelles conditions la LGV a eu des conséquences sur les territoires régionaux, pourquoi et comment, de façon à en tirer les apprentissages pour l'avenir : quels changements en termes de mobilité, d'aménagement, de flux de population, de développement économique, de tourisme ou d'environnement ? Il s'agissait alors de formuler des propositions d'orientations et de recommandations à caractère stratégiques pour optimiser les interventions régionales dans l'accompagnement territorial.

Cette évaluation est inédite à plusieurs titres : par son sujet tout d'abord car c'est la première fois en France qu'une évaluation en France vise à rendre compte des conséquences d'une LGV « à 360° » ; par sa précocité ensuite car la LGV n'a que 4 ans (le bilan LOTI est attendu pour 2022) ; par son ampleur et son dispositif également et enfin par son contexte, la crise sanitaire venant bouleverser la vision que nous avons du futur du territoire.

Vingt questions ont été posées. En réponse, les hypothèses causales<sup>1</sup> ont été posées et se sont appuyées sur les anticipations des acteurs régionaux et sur une revue de la littérature. Un atelier ouvert à certaines parties prenantes externes à la Région a par la suite permis de préciser ces assertions. Le travail de l'A'URBA sur des données démographiques, immobilières et économiques, ainsi que sur des données fournies notamment par la SNCF, l'ADI Nouvelle-Aquitaine et l'AUDAP est venu au soutien de ce travail. En parallèle, une enquête a été menée auprès des acteurs du territoire<sup>2</sup> ainsi qu'auprès de résidents de Nouvelle-Aquitaine<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Les 69 hypothèses établies à cette étape sont disponibles en annexe p. 129 du rapport.

<sup>2</sup> 120 personnes interrogées (collectivités locales, opérateurs du transport, entreprises, associations...) et enquête de l'A'Urba auprès d'un échantillon de 20 entreprises

<sup>3</sup> 1 106 Néo-Aquitains ont répondu, dont 470 à travers un panel en ligne et 636 par une enquête ouverte

## PRINCIPAUX RESULTATS

### PRINCIPAUX RESULTATS-----VOLET MOBILITE<sup>4</sup>

Q1 – DANS QUELLE MESURE LA MISE EN SERVICE DE LA LGV A-T-ELLE EU DES CONSEQUENCES SUR L’OFFRE GLOBALE DE TRANSPORT SUR LES TERRITOIRES CONCERNES ?

- **L’offre de transports à longue distance s’est renforcée avec l’arrivée de la LGV :**  
Globalement, l’augmentation de l’offre est effective, en particulier sur la liaison radiale entre le Nouvelle-Aquitaine et Paris, grâce à un plus grand nombre de trains mais surtout à une plus forte capacité d’emport avec de nouvelles rames. Avec la mise en service des deux LGV le 2 Juillet 2017, la comparaison des premiers trimestres de 2018 (situation avec LGV) avec celui de 2017 (situation sans LGV) montre un gain de 4% trains-km sur l’axe Atlantique, mais les gains sont davantage marqués en termes de sièges.km offerts.
- **L’ouverture de la LGV se traduit également par des gains de temps sur la liaison entre la Nouvelle-Aquitaine et Paris, dans les deux sens<sup>5</sup>.** Paris-Bordeaux, désormais à 2h04 a vu son temps de parcours minimal amélioré de 71 minutes et son temps moyen de 64 minutes, avec une fréquence de desserte passant de 22 trains par jour en 2017 à 28,5 en 2019 (+30%). Bordeaux, Tarbes et Toulouse sont les seules liaisons radiales qui ont connu une hausse du nombre de trains directs rendant possible de vivre à Bordeaux et de travailler à Angoulême. Pour les Poitevins, un train du matin permet désormais de mener une journée de travail (arrivée à 8h48), ce qui constitue clairement une amélioration (y compris pour les Niortais et les Châtelleraudais, grâce aux correspondances)<sup>6</sup>.
- **La hausse de l’offre est cependant inégalement répartie, au bénéfice de Bordeaux, et n’est pas toujours pertinente au regard de certains usages, notamment domicile-travail pour intra Nouvelle- Aquitaine.**  
L’offre en nombre de trains a fortement augmenté à Bordeaux, et dans une moindre mesure à Tarbes et Toulouse mais elle a baissé à Libourne, à Châtelleraut, sur certaines liaisons radiales (Angoulême, Dax, Agen), entre Poitiers et La Rochelle, et Ruffec n’est plus desservi par une ligne rapide. De même, le temps de trajet et les horaires actuellement proposées rendent difficilement envisageable le domicile-travail sur certaines villes sur des trajets relativement courts (particulièrement Niort et Châtelleraut), ce qui obère le développement d’un certain nombre d’usages professionnels<sup>7</sup>. Il faut toutefois convenir que le principal objet de la LGV n’était pas de rapprocher les villes néo-aquitaines entre elles.

<sup>4</sup> L’analyse s’appuie sur les données disponibles en ligne sur le site de l’Autorité de régulation des transports (ARAFER).

Ce volet fait l’objet d’une note spécifique susceptible d’être téléchargée au sein du rapport intégral.

<sup>5</sup> cf. remarque supra : certaines gares comme Angoulême(-1.5 train) et Libourne (-2 train) ont perdu en fréquence directe depuis/vers Paris et à moindre mesure Agen, Dax et Montauban. La gare de Ruffec n’est par ailleurs plus desservie en TAGV depuis la mise en service de la LGV. Toutes les liaisons internes Nouvelle-Aquitaine avec Bordeaux voient leur temps de parcours minimum baisser de plus de 40 % sauf Châtelleraut – Bordeaux qui augmente. Angoulême – Bordeaux et Poitiers Bordeaux voit leur desserte augmenter respectivement de 14% et 25% avec un gain de temps de plus de 40%. La gare de Châtelleraut apparaît par ailleurs (avec Ruffec) comme les principaux perdants en termes de desserte TGV depuis/vers la Nouvelle Aquitaine puisqu’elle est desservie quasi exclusivement par des TGV dits de « cabotage » Poitiers – Paris. La gare d’Angoulême présente en conséquence une desserte directe moins dense depuis/vers les gares intermédiaires entre Poitiers et Paris (Châtelleraut, Tours).

<sup>6</sup> Le temps maximal possible passé à Paris passe de 6h à 10h depuis Bordeaux. Ce temps augmente pour toutes les gares y compris Angoulême (+30min) sauf pour la gare de Châtelleraut (-1h30).

<sup>7</sup> Pour passer au moins 4h à Bordeaux depuis Angoulême, le nombre de combinaisons pertinentes en TGV a légèrement diminué, mais il est désormais possible de passer 10h35 en 2020 à Bordeaux depuis Angoulême contre 9h52 auparavant. De plus la desserte TER en parallèle permet de passer de 2 à 6 combinaisons pertinentes avec un temps maximal à destination de 10h40. Depuis Poitiers qui n’a pas de desserte directe TER vers Bordeaux, le nombre de combinaisons pertinentes ainsi que le temps maximal à Bordeaux ont légèrement baissé mais un TGV direct permet désormais d’arriver à Bordeaux à 8h48 (grille horaire 2019/2020) ce qui change la donne pour les déplacements à motifs professionnels. Sur la base de l’indicateur TDD, l’accessibilité en TGV à Angoulême depuis Poitiers et Bordeaux s’est nettement améliorée mais ce n’est pas le cas pour l’accessibilité à Poitiers depuis Angoulême.

## Desserte ferroviaire quotidienne (JOB) radiale de 2016 à 2019 sur l'axe SEA – Fréquence et temps de parcours (source SNCF)

Offre ferroviaire pour un JOB	OFFRE 2016			OFFRE 2019			Evolution 2019/2016					
	Meilleur temps	Temps Moyen	NB de fréq directe	Meilleur temps	Temps Moyen	NB de fréq directe	Variation de temps min (%)	Variation de temps Moyen (%)	Gain de temps min (min)	Gain de temps Moyen (min)	NB de fréq directe	
<b>Liaisons radiales</b>												
Paris Montparnasse - Tours	66	75	7,0	67	74	7,0	2%	-1%	-1	1		
Paris Montparnasse - St Pierre des Corps	58	63	15,0	57	61	14,0	-2%	-3%	1	2	-7%	
Paris Montparnasse - Châtelleraut	88	95	6,0	74	94	5,0	-16%	-1%	14	1	-17%	
Paris Montparnasse - Futuroscope	94	102	2,0	108	113	2,0	10%	11%	-9	-11		
Paris Montparnasse - Poitiers	96	104	16,5	78	95	16,5	-19%	-9%	18	9		
Paris Montparnasse - Ruffec	126	139	2,0								-100%	
Paris Montparnasse - Surgères	168	174	6,0	130	146	6,0	-23%	-16%	38	28		
Paris Montparnasse - Niort	145	147	7,0	108	123	7,0	-26%	-16%	37	24		
Paris Montparnasse - La Rochelle	190	197	7,0	147	165	7,0	-23%	-16%	43	32		
Paris Montparnasse - Angoulême	138	156	11,5	109	126	10,0	-25%	-19%	35	30	-13%	
Paris Montparnasse - Libourne	200	208	6,0	163	170	4,0	-19%	-16%	37	33	-33%	
Paris Montparnasse - Bordeaux	194	208	22,0	123	144	28,5	-37%	-31%	71	64	30%	
Paris Montparnasse - Dax	275	280	7,0	202	202	6,5	-27%	-28%	73	78	-7%	
Paris Montparnasse - Bayonne	306	318	5,0	234	236	5,0	-24%	-26%	72	82		
Paris Montparnasse - Agen	260	266	5,5	195	198	5,0	-25%	-26%	65	68	-9%	
Paris Montparnasse - Pau	326	339	4,0	253	261	4,0	-22%	-23%	73	78		
Paris Montparnasse - Tarbes	374	390	3,5	305	312	4,0	-18%	-20%	69	78	14%	
Paris Montparnasse - Montauban	298	302	5,0	231	234	4,0	-22%	-22%	67	68	-20%	
Paris Montparnasse - Toulouse	327	332	5,5	251	260	6,0	-23%	-23%	76	72	9%	

## Desserte ferroviaire quotidienne (JOB) entre gares hors IDF de 2016 à 2019 sur l'axe SEA – Fréquence et temps de parcours (source SNCF)

Offre ferroviaire pour un JOB	OFFRE 2016			OFFRE 2019			Evolution JOB 2019/2016					
	Meilleur temps	Temps Moyen	NB de fréq	Meilleur temps	Temps Moyen	NB de fréq	Gain de temps min (%)	Gain de temps Moyen (%)	Gain de temps min (min)	Gain de temps Moyen (min)	NB de fréq directe	
<b>Liaisons Province - Province</b>												
Lille - Poitiers	193	215	3,5	192	205	4,0	-1%	-5%	1	10	14%	
Lille - Angoulême	244	267	3,5	233	247	4,0	-5%	-7%	11	20	14%	
Lille - Bordeaux	307	330	3,5	272	285	4,0	-11%	-14%	35	45	14%	
Strasbourg - Poitiers	280	286	2,0	230	250	2,0	-18%	-13%	50	36		
Strasbourg - Angoulême	333	338	2,0	272	292	2,0	-18%	-14%	61	46		
Strasbourg - Bordeaux	396	401	2,0	310	330	2,0	-22%	-18%	86	71		
Tours/ Saint-Pierre des Corps - Châtelleraut	27	37	10,5	26	40	9,5	-4%	8%	1	-3	-10%	
Tours/ Saint-Pierre des Corps - Poitiers	37	52	15,0	30	48	18,5	-19%	-8%	7	4	23%	
Tours/ Saint-Pierre des Corps - Angoulême	86	94	10,5	57	69	9,5	-34%	-27%	29	25	-10%	
Tours/ Saint-Pierre des Corps - Bordeaux	145	159	10,0	98	110	10,0	-32%	-31%	47	49		
Châtelleraut - Poitiers	14	25	15,0	16	25	18,0	14%		-2		20%	
Châtelleraut - Angoulême	61	64	4,0	61	61	0,5		-5%		3	-88%	
Châtelleraut - Bordeaux	122	130	3,5	130	130	0,5	7%		-8		-86%	
Poitiers - Angoulême	47	58	17,5	38	51	20,0	-19%	-12%	9	7	14%	
Poitiers - Bordeaux	110	113	10,0	65	87	12,5	-41%	-23%	45	26	25%	
Poitiers - La Rochelle	89	97	15,0	81	95	13,0	-9%	-2%	8	2	-13%	
Ruffec - Bordeaux	87	87	2,0								-100%	
Angoulême - Bordeaux	56	66	17,5	32	56	20,0	-43%	-15%	24	10	14%	

- Les usagers sont en moyenne satisfaits de l'évolution de l'offre, mais avec des disparités importantes entre les usagers de la gare de Bordeaux d'une part et ceux de Poitiers et Angoulême d'autre part.

### Q2 – DANS QUELLE MESURE LA MISE EN SERVICE DE LA LGV A-T-ELLE EU DES CONSEQUENCES EN TERMES D'INTERMODALITE ET DE COORDINATION DES OPERATEURS ?

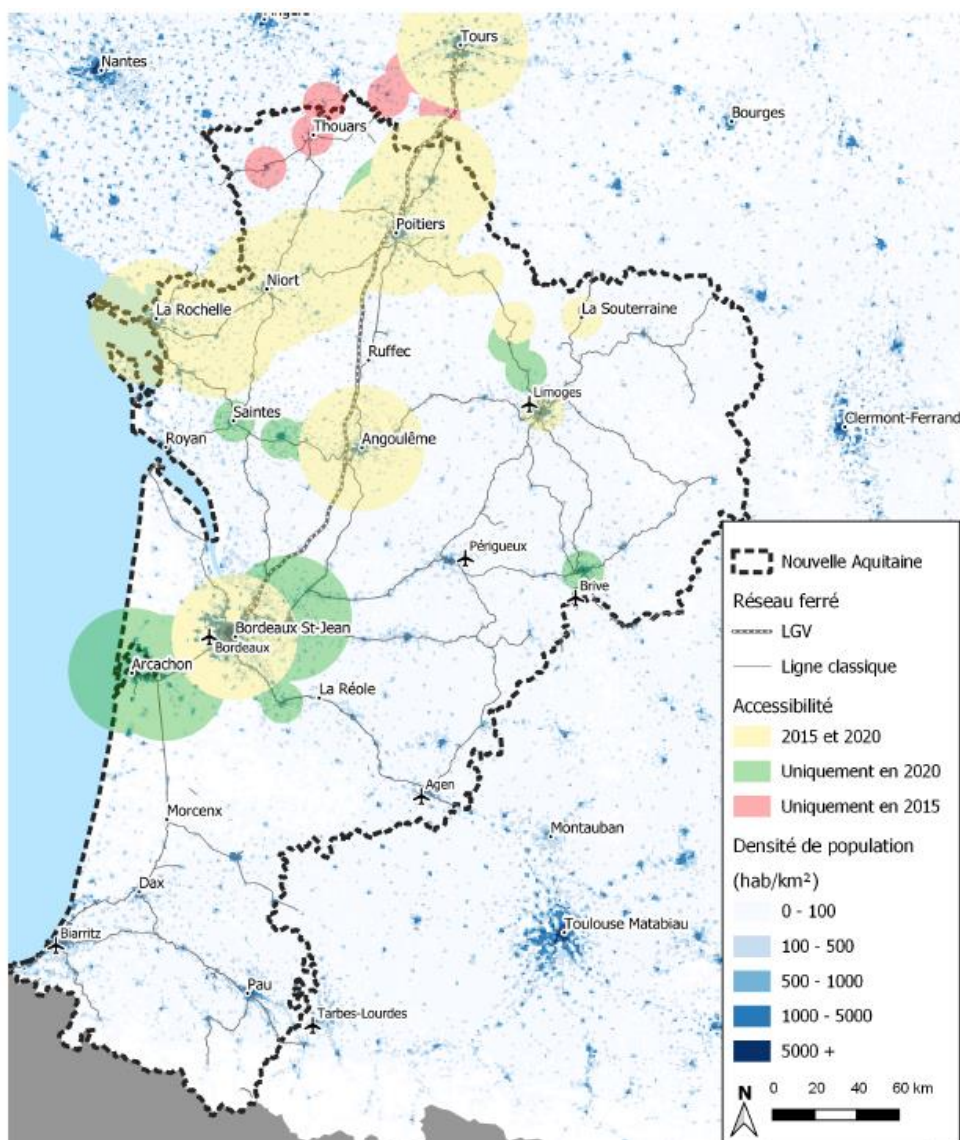
- L'amélioration de l'articulation TER-TGV sur les grands nœuds du réseau est très nette pour Bordeaux, mais reste plus variable pour Poitiers et Angoulême (cf. p.43 du rapport). La forme du réseau et l'état des infrastructures dans certains cas, limite physiquement les correspondances possibles ou leur pertinence. Les interventions régionales visant à compenser la réduction de l'offre par une offre TER supplémentaire sont parfois encore jugées insatisfaisantes par les acteurs locaux interrogés à Angoulême, Châtelleraut et Ruffec.
- Au niveau de l'interconnexion avec l'offre de transports urbains, l'enjeu porte surtout sur les horaires en heure creuse, qui peuvent demander un ajustement. De nombreuses collectivités desservies (Libourne, Angoulême) et non desservies ont d'ores et déjà engagé des travaux pour améliorer l'intermodalité à travers des pôles d'échange multimodaux (Q5 p.59)

- **Bon nombre de collectivités territoriales se considèrent insuffisamment associées aux décisions relatives à l'infrastructure et à l'offre ferroviaire, et insuffisamment armées pour négocier seules avec la SNCF.**

Q3 – DANS QUELLE MESURE LA MISE EN SERVICE DE LA LGV A-T-ELLE EU DES CONSEQUENCES SUR L'ACCESSIBILITE DES GRANDS POLES URBAINS REGIONAUX ?

- **L'ouverture de la LGV s'est traduite par une forte hausse du temps que les Bordelais peuvent passer à Paris, et vice-versa, dans une journée, et une bien plus grande souplesse pour organiser ces déplacements<sup>8</sup>.**
- De même, la LGV alliée à la réorganisation des correspondances rend possible une journée de travail à Paris pour de nouveaux territoires aquitains, en particulier dans les Landes (Mont-de-Marsan), à Royan (hors travaux actuels) et dans une grande périphérie bordelaise jusqu'au sud de Bordeaux (bassin d'Arcachon). Agen et Dax gagnent une combinaison utile permettant un temps de travail plus réduit à Paris.
- **Les évolutions sont plus mitigées pour Poitiers et Angoulême, et la perte est même réelle pour cette dernière (moindre temps possible à destination pour des Parisiens en visite<sup>9</sup>). Ces villes restent toutefois à un temps de parcours jusqu'à Paris permettant un aller-retour dans la journée.**

**Accessibilité ferroviaire à Paris pour les Néo-Aquitains souhaitant réaliser l'aller-retour avec une plage horaire disponible à Paris (gare Montparnasse) de 9h à 18h (Source Systra)**



<sup>8</sup> Pour vérifier cela, a été repris l'indicateur Temps Disponible à Destination (TDD) proposé par l'OSE de LISEA : (il permet en fonction des horaires choisis des voyageurs pour les trajets aller et retour, de calculer le temps maximum qu'ils peuvent passer à destination). et calculé à la fois l'évolution du temps maximal à destination et le nombre de combinaisons possibles pour un temps à destination d'au moins 4 heures, pour rendre compte de la souplesse offerte aux usagers.

<sup>9</sup> Voir page 47 du rapport intégral et Note mobilité.

Q4 – DANS QUELLE MESURE LA MISE EN SERVICE DE LA LGV A-T-ELLE IMPACTE LA MOBILITE DES NEO-AQUITAINS ET AU-DELA, NOTAMMENT VERS PARIS ? A-T-ELLE EU DES CONSEQUENCES EN TERMES DE REPORT MODAL ?

---

- **La fréquentation de la liaison Paris ↔ Nouvelle-Aquitaine a fortement augmenté depuis 2017.** Cela concerne avant tout les usagers à destination ou à l'origine de Gironde, mais également les départements de la façade atlantique, et de façon limitée les autres départements directement desservis par le TGV.
- **La fréquentation de la liaison radiale Paris ↔ Charente a toutefois baissé,** du fait notamment d'une offre peu adaptée aux horaires clés du matin et du soir. Cette carence a amené les collectivités à demander une amélioration qui vient d'être apportée par SNCF - TGV, début 2021.
- **Les liaisons intra-régionales et interrégionales se font plus souvent en TGV,** avec de fortes croissances dans les liaisons avec la Gironde (y compris avec l'ex-Midi-Pyrénées et le Centre-Val-de-Loire). Cette hausse peut être due pour une part à un report de la clientèle vers le TGV, notamment en raison de l'offre tarifaire nouvelle mise en place à partir de 2018.
- **Les baisses constatées déjà depuis 2015 sur les liaisons intra-régionales hors Gironde** connaissent une reprise de fréquentation en 2019. Cette évolution s'appuie sur l'amélioration de l'offre ferroviaire TER, de son articulation avec le TGV rendue possible via les projets d'aménagement de l'infrastructure.
- **Les usagers actuels de la LGV interrogés par l'enquête utilisent plus souvent le train depuis 2017,** en particulier pour les usages professionnels. Il faut cependant noter que la croissance des trafics est portée en très grande majorité par des usagers non professionnels (80%), amenant au total une majorité d'usagers non professionnels sur la LGV (les deux tiers).
- **De la même façon, on note une très forte augmentation de l'usage du TER** (avec des taux annuels d'augmentation entre 5 et 10% et même supérieurs à 10% certaines années), en particulier en correspondance avec le TGV, à partir de la politique de cadencement et l'augmentation de l'offre TER.
- **La vitesse et, pour les professionnels, la possibilité de travailler durant leur trajet et de réaliser une journée utile à destination sont des arguments mis en avant par les répondants pour expliquer leurs usages.**
- **En quelques années, la LGV a permis un report modal depuis l'autocar et l'avion.** Selon les estimations réalisées, la part de marché du TGV sur la liaison Paris ↔ Nouvelle-Aquitaine est passée de 64 % à 81 % (hors voiture). En cela, on peut dire que le TGV a atteint son objectif.
- **Si l'impact de la LGV sur le secteur aérien est significatif pour la liaison Paris- Bordeaux-Mérignac,** il est plus limité s'agissant de la suppression de la desserte aérienne **Paris-Périgueux**, et ce, même si le train reste une alternative réelle à cette évolution au regard des trafics Paris-Brive.

**PRINCIPAUX RESULTATS-----VOLET INTERVENTION DES ACTEURS<sup>10</sup>**

---

Q5 - DANS QUELLE MESURE LA LGV A-T-ELLE CONTRIBUE A L'ELABORATION DE PROJETS D'AMENAGEMENT URBAIN NOUVEAUX ? A- T-ELLE EU DES CONSEQUENCES SUR LA MISE EN PLACE D'INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES NOUVELLES ?

---

- **La réaction des collectivités de Nouvelle-Aquitaine s'est essentiellement cristallisée sous la forme de projets autour des gares<sup>11</sup>.**
- **Sont recensés au total 11 projets de ce type sur la période, dont 8 mentionnent la LGV comme une des raisons justifiant le projet. Le principal est Euratlantique, à Bordeaux.**
- **La LGV donne à la fois un horizon pour ces projets (être prêt en 2017), mais elle est aussi un outil au service de leur visibilité et enfin de leur portage par les élu-es, qui veulent se positionner sur le sujet.** On retrouve ici la logique de « fenêtre d'opportunité » que représente l'arrivée de la LGV et qui permet à ces projets de se concrétiser ou de gagner en ampleur. La LGV peut également contribuer à soutenir des reconfigurations plus profondes de quartiers de gare, comme à Angoulême ou à Poitiers.

---

<sup>10</sup> Ce second volet traite plus largement de la façon dont les acteurs institutionnels, publics ou privés, ont anticipé ou réagi à l'arrivée de la LGV

<sup>11</sup> Voir page 61 du rapport intégral - Encadré 6 : Trois cas de projets de gare : Angoulême, Dax, Poitiers.

Q6 - EN QUOI LA LGV A-T-ELLE ETE L'OCCASION POUR LES ACTEURS PUBLICS ET PRIVES DU TERRITOIRE DE FAIRE EVOLUER LEURS MODES D'INTERVENTION ET DE COOPERATION ?

---

- **Dans certaines collectivités de petite taille, la LGV peine à être pensée dans les stratégies et interventions territoriales.** La phase de financement s'est essentiellement focalisée sur le sujet de la desserte, et sur les risques associés au financement de la ligne. Certaines collectivités locales ne se sont pas toujours coalisées pour obtenir ensemble ce qu'elles souhaitaient.
- **Ce sont principalement les élus des grandes villes et des grandes collectivités qui se sont mobilisés sur le sujet** et ont mené un travail d'anticipation et de réflexion. Ces stratégies sont ainsi peu nombreuses et souvent peu formalisées<sup>12</sup>.
- **Malgré les nombreuses entreprises qui revendiquent des investissements sur le territoire aquitain, l'évaluation n'a pas pu quantifier** les conséquences de la LGV sur le développement d'infrastructures économiques **en dehors des quartiers de gare**<sup>13</sup>.
- **Toutefois, le développement de tiers lieux**, particulièrement soutenu par la Région Nouvelle- Aquitaine, **connait un succès important** depuis le début de la pandémie, en lien avec la LGV<sup>14</sup>.
- **Plusieurs nouvelles coopérations territoriales ont été engagées en lien avec le projet de LGV**, la principale étant Bordeaux-Angoulême. La LGV fonctionne alors comme un révélateur d'une communauté de destin future entre les deux villes. Les coopérations peuvent également se constituer en réaction à la LGV<sup>15</sup>.

Q7 : Y A-T-IL EU DES RETOMBES SUR L'ACTIVITE ASSOCIATIVE DU TERRITOIRE EN LIEN AVEC LA LGV ET LES FONDS DE DOTATION/DE COMPENSATION MIS EN PLACE ?

---

- **La LGV en tant que telle n'a pas de lien décelable avec l'activité associative du territoire en volume.** Les associations, comme beaucoup d'autres organisations, bénéficient de la LGV pour leurs déplacements sur le territoire, notamment pour leurs échanges avec les services de l'État ou les collectivités, mais sans apport particulier.
- **En revanche, un fonds de solidarité territoriale, financé par l'Etat et la Région, a été géré par l'Etat pour accompagner la construction de la ligne, dont bénéficient les collectivités traversées ainsi que des associations.** De manière générale, et malgré son ambition initiale, l'usage de ce fonds n'est pas in fine apparu directement lié à l'atténuation des effets et nuisances de la LGV<sup>16</sup>.

**PRINCIPAUX RESULTATS----- VOLET POPULATION<sup>17</sup>**

---

Q8 - DANS QUELLE MESURE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LGV A-T-ELLE CONTRIBUE A L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE DU TERRITOIRE ? POUR QUELS PUBLICS EN PARTICULIER (CADRES, ETUDIANTS) ?

---

- **En Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux et la façade atlantique régionale sont considérés comme des territoires attractifs.** Selon l'enquête de cadre emploi réalisée en 2019, la ville de Bordeaux attire en particulier les cadres<sup>18</sup>. Les éléments à disposition et analysés au cours de l'évaluation n'ont cependant pas pu déterminer le rôle exact qu'aurait pu jouer la LGV dans cette attractivité d'autant que l'image de Bordeaux se trouve par ailleurs quelque peu écornée ces dernières années (coût de la vie et de l'immobilier, faible offre de location

---

<sup>12</sup> Voir page 64 du rapport intégral pour les exemples de projets stratégiques réalisés ou en cours.

<sup>13</sup> Pour cette ligne, les collectivités ont plaidé pour l'absence de gare en pleine campagne, et la LGV n'a donc pas donné lieu directement à la création de zones d'activité.

<sup>14</sup> A Poitiers par exemple, les Parisiens venus s'installer dans des résidences secondaires ou des locations temporaires, travaillent dans des espaces partagés et peuvent rejoindre Paris quand c'est nécessaire avec la LGV.

<sup>15</sup> Deux exemples de ce type ont été repérés : Val-de-Charente-Océan et le Pôle métropolitain Centre-Atlantique (regroupant les aires urbaines de Fontenay-le-Comte, Niort, Rochefort et La Rochelle).

<sup>16</sup> Une seule association, parmi les personnes interrogées (p 68 du rapport), estime que ce fonds a financé à 80 % des projets non directement liés à la LGV.

<sup>17</sup> Sur ce volet, les données statistiques sont souvent très parcellaires et ne permettent pas toujours d'observer les changements attendus de la LGV, notamment en raison de données s'arrêtant avant 2017. Les stratégies des collectivités, par ailleurs, ne sont pas directement consultables et difficiles à appréhender sans compréhension des processus de leur élaboration. Le choix qui a été fait est de s'appuyer sur des entretiens et sur certains documents stratégiques librement consultables, notamment les schémas de cohérence territoriale (SCoT).

<sup>18</sup> Enquête de cadre emploi 2019 – page 72 du rapport intégral.

et d'emploi, ...) et que ce sont les villes de Bayonne, La Rochelle et Poitiers qui sont désormais davantage mises en avant.

- **Selon le rapport d'évaluation, l'arrivée de la LGV joue probablement un rôle sur l'attractivité résidentielle à Bayonne et La Rochelle.** Cette relation de cause à effet n'a pas pu être établie de façon aussi directe et en termes statistiques en dehors de ces deux bassins immobiliers.

#### Q9 - LA LGV A-T-ELLE EU DES CONSEQUENCES SUR LES FLUX MIGRATOIRES DANS LA REGION ET AVEC LE RESTE DU TERRITOIRE NATIONAL ET, PLUS LARGEMENT, DE SOCIODEMOGRAPHIE DES TERRITOIRES<sup>19</sup> ?

---

- **Le solde migratoire net de la région Nouvelle-Aquitaine était de + 37 200 personnes en 2017, soit quasiment 10 000 de plus qu'en 2013.** C'est le résultat de deux effets : le solde avec l'Île-de-France augmente en 2017 en raison d'une baisse du nombre de départs vers la région capitale et d'une augmentation du nombre de personnes qui emménagent en Nouvelle-Aquitaine en provenance l'Île-de-France.
- **De nombreuses évolutions sur ce sujet datent d'avant l'ouverture de la ligne.** Les données de l'Association Pour l'Emploi des Cadres-(APEC) tendent à montrer une accélération des arrivées de cadres en Nouvelle-Aquitaine et à Bordeaux après 2016. La LGV a joué le rôle de booster dans un phénomène d'héliotropisme déjà existant.
- **S'agissant des étudiants : il résulte de l'analyse de l'A'URBA, que les impacts des migrations résidentielles se montrent davantage dans le sens de Bordeaux => Paris que sur les trajets Paris => Bordeaux :** le recrutement étudiant à Bordeaux est d'abord local et régional, en particulier à l'Université<sup>20</sup>. Aucun indice n'indique que la part des étudiants à Bordeaux venant d'Île-de-France soit en augmentation notable. Concernant l'usage intra-régional du TGV, l'offre LGV Max a pu jouer un rôle pour certains jeunes sans que cet impact soit massif.
- **Sans que la LGV soit un facteur pouvant justifier à lui seul des mouvements sociodémographiques de grande ampleur, elle peut en revanche jouer un rôle, parfois important, dans des choix individuels de déménagement en Nouvelle-Aquitaine<sup>21</sup>.**

#### Q10 - DANS QUELLE MESURE LA MISE EN OEUVRE DE LA LGV A-T-ELLE EU DES EFFETS SUR LES MARCHES DU LOGEMENT ET DU FONCIER ?

---

- **Les prix à l'achat et à la relocation ont augmenté de façon significative à Bordeaux,** au titre de dynamiques propres à la ville (dynamisme démographique, mais aussi pénurie de foncier, choix de mettre la production « sur pause »).
- **La LGV a joué un rôle dans la décision d'emménagement de certains cadres,** et elle contribue donc à cette hausse, sans en être, pour autant, le principal moteur.
- **Séparer l'effet du TGV sur les autres facteurs d'augmentation de la forte pression foncière bordelaise n'a pas pu être possible.**
- **L'arrivée de la LGV a dans un premier temps amené des personnes à accélérer leur projet d'achat de biens à mettre en location de courte durée mais cette croissance a peu après ralenti,** rejoignant un rythme similaire à celui de Toulouse.

---

<sup>19</sup> L'analyse faite par l'A'URBA repose sur celle des données de l'INSEE concernant les migrations résidentielles entre 2012 et 2013 et entre 2016 et 2017 (celles de 2018 n'étant en effet disponibles qu'en 2021)

<sup>20</sup> 61 % des étudiants inscrits dans le public ont eu leur bac en Nouvelle-Aquitaine (34 % en Gironde), et 9 % sont issus d'un système éducatif étranger, ce qui laisse environ un tiers d'étudiants venant d'autres régions

<sup>21</sup> Ainsi, les répondants à l'enquête ayant récemment déménagé viennent d'abord pour la meilleure situation géographique (44 %), parce qu'ils ont des attaches familiales ou amicales (39 %) ou qu'ils ont repéré des opportunités professionnelles (37 %). Ils sont 18 % à considérer que la LGV a eu un rôle majeur dans leur choix d'installation, La LGV soutient ou facilite des décisions de déménagement en Nouvelle-Aquitaine, en rendant possible des situations professionnelles compliquées (dissociation lieu de vie / lieu d'emploi), pour un temps. Ces mécanismes vont être renforcés par la facilitation du télétravail qui a connu un essor remarquable depuis les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire.



Q11 : DANS QUELLE MESURE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LGV A-T-ELLE CONTRIBUE A L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE DE LA REGION OU DE CERTAINS TERRITOIRES POUR LES ENTREPRISES<sup>23</sup> ?

- **L'arrivée de la LGV a rendu Bordeaux « éligible » à certains investissements en la positionnant à la même distance de Paris que Lyon et Nantes.** Les entreprises mettent en avant la LGV comme un élément désirable, mais le plus souvent après d'autres facteurs d'attractivité, tels que la zone de chalandise, le bassin d'emploi, l'accessibilité routière et la disponibilité et le coût du foncier. Il faut alors noter que pour Poitiers et Angoulême, ont déjà pu bénéficier d'un effet LGV auparavant lors de l'ouverture de la LGV Paris-Tours en 1990, et l'offre nouvelle ne change pas réellement la donne en termes d'accessibilité<sup>24</sup>.
- **Les effets sont contrastés dans les territoires non desservis.** L'absence ou la perte d'une partie de la desserte a été mal vécue par les entreprises de Ruffec et Châtellerauld en particulier.

Q12 : DANS QUELLE MESURE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LGV A-T-ELLE CONTRIBUE A L'IMPLANTATION D'ENTREPRISES, LA CREATION ET LE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES ET DE L'EMPLOI ? EN PARTICULIER, PEUT-ON IDENTIFIER DES EVOLUTIONS DANS L'EMPLOI DES CADRES DANS LA REGION ?

- **Les effets en termes de stimulation de l'activité commerciale en quartier de gare sont encore peu observables,** à l'exception de Bordeaux, au niveau du quartier Belcier. On observe néanmoins une hausse des investissements dans la région depuis 2017 avant de redescendre en 2018-19. Cette dernière année, les projets étaient moins nombreux mais plus pourvoyeurs d'emplois.
- **L'analyse faite des chiffres relatifs à la demande placée de bureaux<sup>25</sup> montrent l'importance de la demande sur la place bordelaise,** mais aussi la mise à disposition d'une offre neuve abondante à travers plusieurs programmes (en particulier l'OIN Euratlantique).
- **Ce coup d'accélérateur est concomitant de l'arrivée de la LGV.** La causalité directe est toutefois difficile à démontrer : l'arrivée d'une entreprise peut être liée à diverses autres raisons propres aux cadres dirigeants ; elle peut en outre être due notamment à l'installation ou à l'extension d'un client ou d'un partenaire à Bordeaux<sup>26</sup>. On est là face à des faisceaux de facteurs concomitants.
- **Sans que la LGV représente un point de bascule pour la trajectoire des entreprises, celles-ci se saisissent fortement de la LGV pour les déplacements professionnels de leurs salarié-es,** celle-ci représentant le mode de transport d'une large majorité d'entre elles.
- **Plusieurs installations d'usines sont constatées sur le territoire, mais elles se justifient davantage par l'environnement productif local<sup>27</sup>** que par l'accessibilité au siège et ne peuvent donc être directement ni exclusivement être reliées à la LGV. Il est cependant possible, à moyen terme, que des dirigeant-es de sites mis en concurrence au sein d'entreprises multinationales puissent s'appuyer sur la LGV, parmi d'autres arguments, pour obtenir des investissements mais cette situation n'a pas pu être observée à ce stade.

**Les conséquences positives de la LGV sur la création d'entreprise** n'ont pas pu être constatées et ce malgré le dispositif " Job in Bordeaux " accompagnant les conjoint.e.s susceptibles de développer leur activité en bénéficiant d'une accessibilité renforcée vers Paris.

<sup>22</sup> Ce volet traite plus largement de la façon dont les entreprises se sont saisies de la LGV, en anticipation ou après son arrivée. Il repose sur l'analyse de données agrégées, mais aussi sur des entretiens auprès d'entreprises, notamment neuf dans le secteur du numérique à Bordeaux, qui étaient réputées être particulièrement concernées par l'arrivée de la LGV. Ces entreprises, nouvellement installées à Bordeaux, ont été identifiées à partir d'articles de presse et d'un entretien avec Invest in Bordeaux. Il s'appuie également sur l'étude réalisée par l'A'URBA auprès de 20 entreprises, essentiellement industrielles, de Nouvelle-Aquitaine (hors Bordeaux) portant sur leurs stratégies internes.

<sup>23</sup> Il ne s'agit ici que de l'attractivité économique de façon déconnectée des installations effectives d'entreprise que nous abordons en réponse à la Q12 (page 88 du rapport intégral)

<sup>24</sup> Q3 p.47 du rapport intégral.

<sup>25</sup> Cet indicateur agrège tous les achats ou locations de bureaux, en m2, sur une année. C'est un indicateur brut, il ne prend pas en compte la rotation dans les biens. Voir page 88 du rapport intégral.

<sup>26</sup> Ce facteur renvoie à l'importance du « lien antérieur » au territoire dans les stratégies d'installation des entreprises. Ce déterminant a été identifié par KPMG en 2001 dans le cadre d'une étude sur les implantations d'entreprises.

<sup>27</sup> Proximité de clients ou fournisseurs, accessibilité routière, disponibilité du foncier.

Q13 : EN QUOI LA MISE EN ŒUVRE DE LA LGV A-T-ELLE AFFECTE LES STRATEGIES D'ORGANISATION DES ENTREPRISES PRESENTES SUR LE TERRITOIRE ?

Q14 : LA LGV CONTRIBUE-T-ELLE IN FINE A UNE PLUS GRANDE OUVERTURE DE LA REGION SUR LES AUTRES REGIONS FRANÇAISES ET EUROPEENNES ?

- **Plusieurs entreprises déjà localisées dans la métropole bordelaise ont fait le choix de s'installer à Euratlantique, la proximité de la gare étant un des facteurs explicatif important,** favorisant les déplacements domicile-travail en TER au sein de la région Nouvelle-Aquitaine, et dans une moindre mesure faciliter les trajets vers Paris.
- **La LGV est également perçue comme un atout pour faire venir des expert-es ou des collègues à la journée.**
- **Elle est identifiée comme un élément facilitateur pour recruter des cadres, précédemment localisé-es en Île-de-France voire à l'étranger.** Les entreprises du numérique localisées à Bordeaux font face à une concurrence forte pour recruter des cadres de haut niveau. Leur stratégie consiste généralement à mettre l'accent sur les conditions de travail et la qualité de vie sur place. La LGV est un atout car elle permet à des recrues de se projeter dans un cadre de vie attractif tout en bénéficiant d'une accessibilité renforcée vers Paris. Pour de jeunes diplômé-es, la réputation de l'entreprise peut suffire à attirer des candidat-es.
- **La plupart des entreprises n'ont pas fait évoluer leur stratégie d'organisation** en anticipation ou en réaction à la LGV et ne s'en sont pas saisies pour capter de nouveaux clients ou s'appuyer sur un vivier de main d'œuvre complémentaire.
- **Certains autres grands comptes (Dassault, Thalès...),** nourrissant des liens étroits à la capitale (siège, clients, ...) **ont clairement assis leur stratégie sur un lien renforcé à Paris.**

## PRINCIPAUX RESULTATS----- VOLET CULTURE ET TOURISME<sup>28</sup>

Q15 - DANS QUELLE MESURE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LGV A-T-ELLE CONTRIBUE A LA VISIBILITE ET A L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DU TERRITOIRE ? LES ACTEURS TOURISTIQUES, EVENEMENTIELS, CULTURELS DE LA REGION SE SONT-ILS SAISIS DE LA LGV POUR GAGNER EN ATTRACTIVITE ?

- **En 2017, la Région Nouvelle-Aquitaine est la première région d'accueil des Français devant l'Occitanie, avec un peu plus de 12 % des nuitées réalisées. Les séjours urbains courts sont ceux pour lesquels la LGV constitue un enjeu important.** L'arrivée de la LGV a constitué un argument de vente supplémentaire auprès d'une clientèle française, notamment pour les séjours urbains courts et a été principalement utilisée par les acteurs touristiques locaux pour conforter l'image de la ville.
- **Dans certains territoires, la LGV ouvre visiblement des opportunités.** C'est le cas à Angoulême, qui y voit un levier pour développer le tourisme d'affaires dans son projet de territoire. **Toutefois, il ne résulte pas des informations collectées à ce jour que les collectivités aient fait évoluer significativement leurs stratégies touristique à partir de la LGV,** tant au niveau local que régional.

Q16 - EN QUOI LA LGV A-T-ELLE EU DES CONSEQUENCES SUR L'ACTIVITE TOURISTIQUE DU TERRITOIRE ?

- **La part de marché du ferroviaire, dont la LGV, dans les déplacements touristiques pour venir en Nouvelle-Aquitaine est en hausse,** au moins sur le périmètre de l'ex-Aquitaine.
- **A Bordeaux, l'offre hôtelière traditionnelle a connu une forte augmentation entre 2017 et 2019** qui s'explique notamment par la construction de nouveaux hôtels en particulier dans le quartier de la gare<sup>29</sup>. **L'offre d'hébergement non traditionnel (type Airbnb) a crû fortement avec la LGV** (comme à la Rochelle et sur le littoral basque), mais pour suivre à moyen terme un rythme similaire à celui observé à Toulouse, ville pourtant non desservie.

<sup>28</sup> L'analyse de ce volet s'appuie en partie sur les sources de données statistiques disponibles et/ou collectées auprès des divers acteurs du tourisme intervenant sur le territoire néo-aquitain : CRT Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux-Tourisme, CCI de Bordeaux métropole et Observatoire socioéconomique de LISEA, INSEE, ainsi que l'A'URBA et l'AUDAP. Des entretiens ont permis de compléter la collecte. À noter que Le CRT ne met en œuvre des indicateurs que s'ils peuvent être étendus à l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine et comparables d'un territoire à l'autre. Ainsi, des données liées à la collecte de la taxe de séjour perçues par les établissements touristiques sont disponibles pour Bordeaux, mais cette donnée n'étant pas remontée au CRT, il n'est pour l'instant pas possible de généraliser les indicateurs concernés à l'ensemble du territoire.

<sup>29</sup> Voir figure 15 p 100 du rapport intégral.

- **La demande touristique est en hausse tendancielle depuis au moins 2014, à Bordeaux** notamment, et s'est plutôt stabilisée depuis l'arrivée de la LGV. L'influence directe de la LGV dans cette demande n'a cependant pas pu être estimée. Sur 2014-2019, le littoral néo-aquitain présente en effet une augmentation des nuitées d'hôtel, particulièrement marquée sur le bassin d'Arcachon. Depuis 2017, la Rochelle et le bassin d'Arcachon (qui connaît la seule hausse du taux d'occupation sur la Gironde depuis 2017) montrent une légère augmentation des nuitées. Ailleurs, la demande reste relativement stable, voire diminue légèrement sur les littoraux médocain, landais et basque<sup>30</sup>.

Q17 - EN PARTICULIER, L'ACTIVITE DES EQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET EVENEMENTIELS (NOTAMMENT LES PLUS STRUCTURANTS) A-T-ELLE BENEFICIE DE L'ARRIVEE DU TGV ?

- **La LGV est un atout pour les organisations de festivals parce qu'elle facilite les conditions d'accessibilité à ces derniers.** Elle permet ainsi de faire venir des intervenant-es de haut niveau, plus facilement et facilite le travail des professionnels en rendant possible la réalisation d'allers-retours dans la journée depuis Paris.
- **L'analyse des chiffres de fréquentation des principaux lieux touristiques de la région fournis par le CRT Nouvelle-Aquitaine pour les années 2014 à 2019 ne fait pas ressortir de tendances communes évidentes sur la période.** Il n'a donc pas été possible de vérifier l'hypothèse selon laquelle la LGV pouvait agir en soutien à la fréquentation du Futuroscope par exemple.
- **Le tourisme d'affaires, lié en particulier aux congrès, a connu une croissance importante à Bordeaux depuis 2017<sup>31</sup>.** La LGV a selon les interlocuteurs sollicités, joué un rôle réel dans ce développement en la repositionnant dans la compétition avec d'autres métropoles (Lille et Lyon notamment).

## PRINCIPAUX RESULTATS----- VOLET ENVIRONNEMENT<sup>32</sup>

Q18 - QUEL ETAT DES LIEUX PEUT-ON FAIRE DES CONSEQUENCES DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION DE LA LGV SUR LA BIODIVERSITE ET LE PATRIMOINE NATUREL DES ESPACES TRAVERSES<sup>33</sup> ?

- **L'emprise de la LGV a été fixée ex post à 4 200 hectares.** Cette notion théorique d'emprise doit toutefois être considérée à l'aune des territoires traversés, dont la valeur environnementale varie. Si un grand nombre de territoires remarquables par la biodiversité qu'ils abritent est traversé par la LGV, certains d'entre eux étaient déjà impactés par de nombreuses infrastructures linéaires. Ainsi, les conséquences de la LGV sont aggravées lorsqu'elle se surajoute à l'existant, renforçant ainsi le processus de fragmentation.
- **Au moment du choix du tracé en 2000, les préoccupations environnementales étaient moindres qu'actuellement.** Le projet, par nature, aboutit à une construction d'une ligne avec un profil à plan « à grande vitesse » c'est-à-dire avec un tracé presque « rectiligne ». L'impact de la ligne nouvelle porte sur 14 zones Natura 2000 ; selon les services de l'Etat il été a permis de faire en sorte que ces zones soient longées plutôt que d'être séparées en leur cœur.
- **Suivant les prescriptions de l'Etat formulées après plusieurs études d'impacts, LISEA a déployé bon nombre de mesures pour éviter ou réduire les impacts de la construction et de l'exploitation de la ligne<sup>34</sup>** - dépassant en cela les prescriptions réglementaires stricte de l'époque, anticipant la loi sur l'eau et la biodiversité, ultérieure.

<sup>30</sup> cf. p 20 de la Note Analyse-Statistiques-Données Tourisme.

<sup>31</sup> D'après la CCI, le nombre de congrès à la journée a augmenté de 40 % dans la métropole bordelaise en 2018 par rapport à 2017. Plus de 120 congrès ont ainsi été organisés, dont près de la moitié sont internationaux, rassemblant plus de 45 000 participants. Selon la même source, la Cité du vin enregistrerait de plus en plus de demandes pour recevoir le public d'affaires.

<sup>32</sup> L'analyse s'appuie notamment sur des documents réglementaires, rapports d'expertise réalisés par des organismes de recherche, des agences d'ingénierie environnementale et des associations naturalistes conjointement avec LISEA dans le cadre de son Observatoire environnemental. Elle mobilise également des sources de données originales constituées par des études de cas menées sur trois territoires affectés par les nuisances résultant de l'exploitation de la ligne et d'une série d'entretiens conduits auprès des associations environnementales impliquées sur ce projet et des membres de LISEA en charge du dossier. **Il ne s'agit en aucun cas d'une évaluation environnementale ; aucune observation de la faune ou de la flore, aucun suivi n'a été réalisé dans cette évaluation.** La rédaction de ces éléments a fait l'objet d'échanges et d'une lecture commentée de personnes référentes issues de la DREAL, de France Nature Environnement, Poitou-Charentes Nature, la Région Nouvelle-Aquitaine, et de l'Observatoire environnemental de la LGV SEA de LISEA.

<sup>33</sup> Le pilotage des suivis des mesures environnementales est réalisé par LISEA/COSEA en articulation avec la DREAL.

<sup>34</sup> Pour un état plus exhaustif de ces éléments, se référer au Rapport technique sur l'impact de la LGV Bordeaux-Paris sur l'environnement de Quadrant réalisé spécifiquement sur ce sujet (lien accessible en page 110 du rapport intégral).

- **Certains impacts demeuraient toutefois irréductibles d'où l'établissement d'une « dette compensatoire »,** consistant à faire l'acquisition ou à établir des conventions avec les propriétaires ou les exploitants de parcelles sur lesquelles sont déployées des mesures de gestion spécifiques et des suivis d'environnements de certaines espèces protégées. L'ensemble des réalisations restent dans l'ensemble jugées satisfaisantes par les services de l'Etat<sup>35</sup>. Cependant, il est probable que le coût et la complexité des mesures compensatoires n'aient pas été estimés à la hauteur des prescriptions réglementaires alors non encore publiées, la loi n'étant pas votée à l'époque. Il serait utile de réexaminer ce point lors de l'évaluation LOTI ex-post du projet au regard des prescriptions préfectorales à l'époque, mais aussi au regard des exigences réglementaires depuis publiées.
- **Même si des incidences sur la qualité des ressources en eau peuvent être ponctuellement imputées à la phase de construction, les premiers résultats laissent entrevoir un bilan positif au sujet des eaux superficielles, de ruissellement et souterraines<sup>36</sup>.**
- **Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions sur les impacts pour un nombre important d'espèces.** Toutefois, à ce stade, certains éléments sont encourageants : les données de suivi concernant la préservation des axes de déplacement de la faune présentent des premières tendances plutôt positives<sup>37</sup>. De plus, certains suivis mettent d'ores et déjà en avant un probable effet barrière de la LGV : les espèces évoluant auprès des cours d'eau traversés pour lesquelles des suivis ont été opérés, ne semblent pas, à ce stade, être impactées négativement par l'arrivée des ouvrages hydrauliques mis en place pour la LGV (viaducs, buses, ponts, dalots, estacades).
- **Les mesures de préservation des espèces floristiques regroupent des mesures de réduction et des mesures d'accompagnements et la DREAL attire l'attention sur le fait que ces opérations sont complexes :** les suivis réalisés actuellement pour la flore sur les espaces acquis sont donc pour l'heure peu concluants. Ils ont cependant permis d'ajuster les mesures de gestion à mettre en œuvre pour favoriser le développement de certaines espèces.
- **Dans leur globalité, les boisements compensateurs semblent bien s'installer, et les taux de reprise sont en moyenne supérieurs à 90%, soit 15% de plus que le taux de reprise obligatoire<sup>38</sup>.**
- **À l'échelle des territoires et des intercommunalités, la LGV ne semble pas avoir eu d'effets en termes de changements d'affectation des usages des sols.** Le CEREMA précise cependant que les mesures compensatoires (non encore engagées au moment de l'étude) pourraient le cas échéant avoir des effets bénéfiques pour des espaces auparavant négligés<sup>39</sup>.
- **À l'échelle des communes traversées avec des acquisitions foncières<sup>40</sup>, la LGV vient temporairement perturber les marchés fonciers locaux** via un ralentissement des ventes et achats de biens construits et une hausse du prix des terres agricoles<sup>41</sup>.

#### Q19 – EN QUOI LA LGV A-T-ELLE EU DES CONSEQUENCES SUR LES RIVERAINS DE LA LIGNE ?

- **Environ 300 réclamations relatives aux nuisances sonores** seraient parvenues à LISEA/COSEA entre 2017 et 2018<sup>42</sup>, et 220 réclamations concernent les vibrations. **Les analyses acoustiques réalisées par le CEREMA**

<sup>35</sup> Le rapport technique volet environnement précise p 15 que des difficultés sont apparues pour prendre en compte les arrêtés inter préfectoraux des 24/02/2012 et 21.12/2012 sur la biodiversité prévoyant des prescriptions spécifiques à la phase de chantier. Ainsi, deux limites principales aux mesures prises sont mentionnées : la non-prise en compte des prescriptions environnementales préfectorales au démarrage du chantier causant des effets néfastes irréversibles sur les espèces et le non-respect du calendrier réglementaire pour mettre en œuvre les mesures compensatoires pour un nombre important d'espèces (cf. p 114 du rapport)

<sup>36</sup> Cette constatation concerne les trois bassins Vienne, de la Charente et de la Dordogne (Cf.- Rapport technique volet environnement p.24 accessible à partir du rapport intégral d'évaluation).

<sup>37</sup> Cf. page 32 du rapport technique volet environnement (accessible en page 110 du rapport intégral)

<sup>38</sup> Cf.- Rapport technique volet environnement page 38.

<sup>39</sup> Cf. Le premier rapport sur le foncier établi par le CEREMA et l'Université de Franche-Comté sur la période 2014-2019 pour l'Observatoire environnemental de LISEA/COSEA.

<sup>40</sup> Cf. rapport CEREMA Ibid (p 41 du rapport technique volet environnement), communes observées sur 9 sites

<sup>41</sup> Ces premières analyses s'appuient sur les derniers millésimes des fichiers fonciers et du registre parcellaire graphique (RPG) et portent sur la période 2009-2014, soit bien en amont de l'inauguration de la ligne. Les données pour la période entre 2014 et 2017 ne sont pas encore disponibles.

<sup>42</sup> Selon la revue de presse réalisée, les communes recensées se plaignant des nuisances seraient : Blayais, Marsas, Laruscade, Coteaux du Blanzacais, Boresse-et-Martron, Neuviq, Montguyon, Saint-Martin-d'Ary, Clérac, Brossac, Sainte-Souline. D'après le comité Réaction Citoyenne, les communes de St Gervais les 3 clochers et Jaunay- Marigny (86), Sauzé Vaussais (79), Linars, Nersac, Roulet, Passirac et Brossac

entre juillet 2017 et juillet 2018 au niveau de 266 habitations à proximité de la ligne ont démontré que la réglementation était respectée<sup>43</sup>.

- Selon l'étude de CEREMA, les mesures vibratoires indiquent que **le seuil de gêne communément admis** (fixé à 0,16 mm/s comme dans plusieurs autres pays européens) **est dépassé pour cinq habitations**, toutes situées à moins de 108 m de la ligne.
- **Les plaintes de riverains concernant l'impact visuel** ne peuvent être ignorées mais la mission du CGEDD<sup>44</sup>, précise que la plantation d'arbres lors de la conception de la ligne permettra, à terme, d'atténuer les nuisances subies en la matière.
- **A la suite de la publication de la mission menée par le CGEDD sur 2018-2019 la Ministre des Transports a annoncé en mai 2019 la création d'un nouveau fonds destiné aux communes traversées** par la ligne LGV SEA pour la réalisation de travaux d'adaptation de l'infrastructure (rehaussement de talus, prolongation de mur) ou d'isolation des habitations : la Région a voté une contribution exceptionnelle de 5 M€ (État : 5M€, pour un total de 10 M€), au-delà de ses compétences propres, pour abonder ce fonds.
- **L'ensemble des nuisances sont avérées pour les riverains « les plus proches » de la LGV, alors que les riverains situés à une distance plus importante ne semblent pas ou très peu concernés par ces nuisances.** D'après les entretiens réalisés par le prestataire Quadrant<sup>45</sup>, les caractéristiques propres à chaque territoire peuvent toutefois faire fortement varier le rayon de nuisances à la hausse ou à la baisse.

Q20 – DANS QUELLE MESURE LA LGV CONTRIBUE-T-ELLE A LA REDUCTION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ESCOMPTEE ?

- **Le bilan de LISEA/COSEA qui a réalisé l'« ex post » de la phase de construction fait état 1,48 Mt éq. CO2 d'émissions.** Ce montant est inférieur de 20% à l'évaluation réalisée ex-ante en phase de conception, et de 26 % aux estimations du dossier d'enquête publique.
- **D'après l'estimation du bilan carbone publiée dans le rapport du bilan BIANCO intermédiaire en février 2019, la neutralité carbone devrait être atteinte en 2029<sup>46</sup>.** La LGV « rembourserait » ainsi le coût carbone de sa construction et de son exploitation 12 ans après son inauguration et ce quelle que soit l'importance du trafic induit. Ce bilan pourrait varier à la hausse ou à la baisse selon les conséquences du COVID et éventuellement de l'interdiction des courts courriers<sup>47</sup>.

---

(16), St André de Cubzac, Gauriaguet (33). Des nuisances acoustiques sont également pointées par le Comité Réaction citoyenne pour 2 des 4 sous-stations électriques situées à Mondion (86) et à Asnières sur Nouère (16).L

<sup>43</sup> Et ce, aussi bien sur les horaires diurnes que nocturnes, à l'exception de 2 habitations respectivement à Marsas et Laruscade, une à Plassac-Rouffac, où le seuil réglementaire est dépassé de 0,5 dB(A).

<sup>44</sup> Le CGEDD a mené sur 2018-2019 une mission ayant pour but d'identifier sur la base de critères objectifs les habitations les plus exposées et de formuler des propositions sur l'évolution de la réglementation en matière de nuisances sonores applicables aux infrastructures ferroviaires.

<sup>45</sup> Note technique volet environnement, page 54

<sup>46</sup> Il s'agit d'une évaluation ex ante. Actuellement, dans la méthode retenue par SNCF Réseau et les autres concessionnaires ferroviaires (et donc LISEA/COSEA) pour le calcul du bilan Carbone, le périmètre de calcul ne couvre pas les futures émissions de GES de l'exploitation de l'infrastructure (consistant à réguler la circulation des trains sur la ligne mise en service), ni celles de son entretien courant. A ce titre, LISEA/COSEA- LISEA/COSEA précise que les émissions dues à l'exploitation et à la maintenance (hors travaux de renouvellement ferroviaire) sont négligeables par rapport à celles de la phase de construction.

<sup>47</sup> Ce bilan doit être actualisé dans le cadre des prochaines des travaux des observatoires environnementaux et socio-économiques de LISEA/COSEA (bilans BIANCO et LOTI à échéance 2022), il conviendrait notamment:

- de disposer de données de fréquentation effectives ainsi que d'éléments quantitatifs de caractérisation du report modal et de l'induction de trafic,
- de proposer une mise à jour des prévisions à venir avec toutes les incertitudes (notamment) actuelles liées à la situation du COVID et de son impact sur les déplacements en général,
- de prendre en compte les émissions de GES liées à l'exploitation du matériel roulant ferroviaire (rapport à l'électricité utilisée principalement)
- s'assurer également de la prise en compte des émissions de GES liées aux travaux de régénération et aux trajets de rabattements des usagers ferroviaires et autres modes impactés.

## RECOMMANDATIONS

Si les recommandations présentées ci-après concernent la Région, collectivité commanditaire de l'évaluation, celle-ci n'a pas vocation à être le seul acteur public à agir en lien avec la LGV. Il convient donc de regarder ces recommandations comme impliquant également nécessairement les autres parties prenantes, chacun pouvant en effet prendre part à des développements futurs.

De même, si la Région est d'ores et déjà investie dans le TGV, il faut rappeler que cet instrument ne fait pas formellement partie de ses compétences et qu'il s'agit bien d'un service en Open Access, proposé par des opérateurs privés.

### **RECOMMANDATIONS 1 et 2 : Soutenir l'intégration de la LGV dans les stratégies et les politiques des différents acteurs intervenants :**

Faire de la LGV un outil au service de ses stratégies, et en particulier du STRADETT, de Néo Terra et de l'actualisation du SRDEII, et un levier pour ses interventions régionales. Par exemple : favoriser l'installation de ménages et en particulier de jeunes actifs dans les villes moyennes.

### **RECOMMANDATIONS 3 à 7 : Favoriser l'expression des besoins de territoires et soutenir les collectivités dans leur dialogue avec la SNCF pour une offre répondant mieux aux enjeux de desserte du territoire :**

- Identifier davantage les besoins de mobilités des néo-aquitains en lien avec les agences d'urbanisme et de l'Observatoire régional des transports (études) et les besoins des collectivités en s'appuyant sur Nouvelle-Aquitaine Mobilités (consultation) ;
- Développer l'appui aux collectivités dans leur dialogue avec la SNCF, en s'appuyant notamment sur ses capacités techniques, en particulier en concevant une contre-offre sur la LGV à partir de données et études démontrant l'opportunité d'évolutions du service actuel au bénéfice des territoires concernés ;
- Envisager l'opportunité d'une offre à grande vitesse propre pour la desserte interne du territoire en se saisissant des voies libérées par la LGV (portion à plus de 200 kms/h).

### **RECOMMANDATIONS 8 à 12 : Mobiliser les acteurs pour renforcer la coopération territoriale autour de la LGV :**

Dans le cadre de ses champs d'intervention (mobilité des Néo-Aquitains, développement économique, aménagement du territoire particulièrement), la Région pourrait, à partir de la légitimité qu'elle détient à ce titre, mobiliser les acteurs autour de la LGV en s'appuyant sur Nouvelle-Aquitaine Mobilités et/ou la CTAP pour notamment proposer la mise en place d'un « club TGV ». Celui-ci serait composé notamment des départements et des villes et intercommunalités desservies. Il permettrait l'émergence d'une vision collective sur les conséquences de la LGV sur les territoires, mais aussi sur les questions d'infrastructure et d'offre et celles stratégiques de développement territorial. La DATAR a également la possibilité de contractualiser avec les territoires sur des thématiques de mobilité.

### **RECOMMANDATIONS 13 à 15 : contribuer à la réduction des impacts environnementaux de la LGV :**

Une évaluation environnementale ex post de la LGV, et ce en vue de permettre de définir collectivement des orientations pour réduire les incidences de la ligne et d'infrastructures futures. Pour les nuisances concernant les riverains, les collectivités et le milieu associatif pourraient soutenir la mise en place par l'Etat d'une autorité organisant une telle concertation.