



HAL
open science

Sous-traitance et fourniture du chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux : quelles retombées pour les territoires ?

Etienne Fouqueray

► To cite this version:

Etienne Fouqueray. Sous-traitance et fourniture du chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux : quelles retombées pour les territoires ?. 2013. hal-00996943v1

HAL Id: hal-00996943

<https://hal.science/hal-00996943v1>

Submitted on 27 May 2014 (v1), last revised 27 May 2014 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE

SOUS-TRAITANCE ET FOURNITURE DU CHANTIER DE LA LGV SEA TOURS-BORDEAUX : QUELLES RETOMBÉES POUR LES TERRITOIRES ?

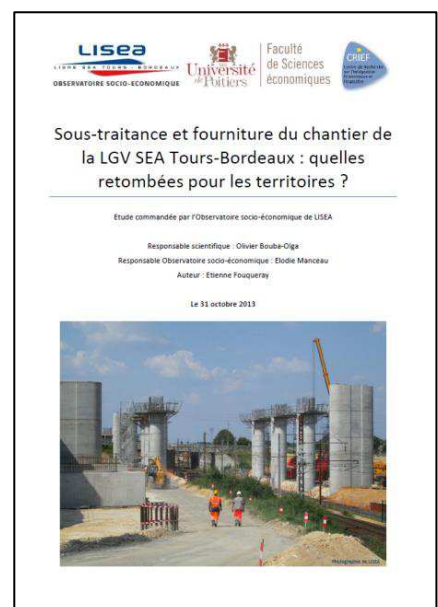
Par Etienne Fouqueray, LISEA

Préambule

LISEA a mis en place un Observatoire socio-économique dont les principaux objectifs sont de participer à l'argumentaire national sur les effets constatés des Lignes à Grande Vitesse ferroviaires et d'exposer aux acteurs locaux les effets territoriaux, économiques et sociaux de la LGV SEA Tours-Bordeaux. Ses travaux s'organisent autour de six axes : 1. Effets « chantier », 2. Offre de transport et mobilité, 3. Effets « gare LGV », 4. Dynamiques métropolitaines et territoriales, 5. Tourisme et LGV, 6. Stratégies des acteurs et organisations. L'axe 1 interroge les effets sur l'économie de la construction de la ligne. Trois thématiques gui-

dent le travail de recherche : *Entreprises et sous-traitance, Emploi et formation, Lieux de vie et lieux de consommation*. La présente synthèse est issue du rapport du même nom produit dans le cadre de la thématique *Entreprises et sous-traitance*. **Les résultats présentés ne traduisent donc pas les retombées économiques totales pour les territoires** car ils ne prennent en compte ni l'activité de COSEA en dehors de la sous-traitance et de la fourniture (exemple : l'usine de Voussoirs de Coulombiers est une activité réalisée par COSEA), ni l'effet induit des dépenses i) des salariés du constructeur et de ses associés, ii) des salariés des sous-

traitants de rang 1 et de rang 2 et iii) des salariés des fournisseurs sur les entreprises de la sphère induite (hôtellerie, restauration, tourisme, etc.).



Le poids des caractéristiques des territoires dans la localisation des retombées du chantier

La construction de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) Tours-Bordeaux représente un coût de 7,8 milliards d'euros. Depuis le début des travaux en 2011 jusqu'au 15 mars 2013, 1,67 milliards d'euros (HT) ont été dépensés par le constructeur en sous-traitance et fourniture (carte 1), dont seulement 4% hors de France. Au classement des régions, Poitou-Charentes arrive en deuxième position, derrière la région Île-de-France, et devant les régions Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Centre et Lorraine (carte 2).

Les caractéristiques structurelles des territoires (taille économique, positionnement sectoriel) mais aussi les contraintes économiques imposées au constructeur (coûts de transport, recherche de compétences spécifiques, coûts de transaction) sont à l'origine de la répartition spatiale observée.

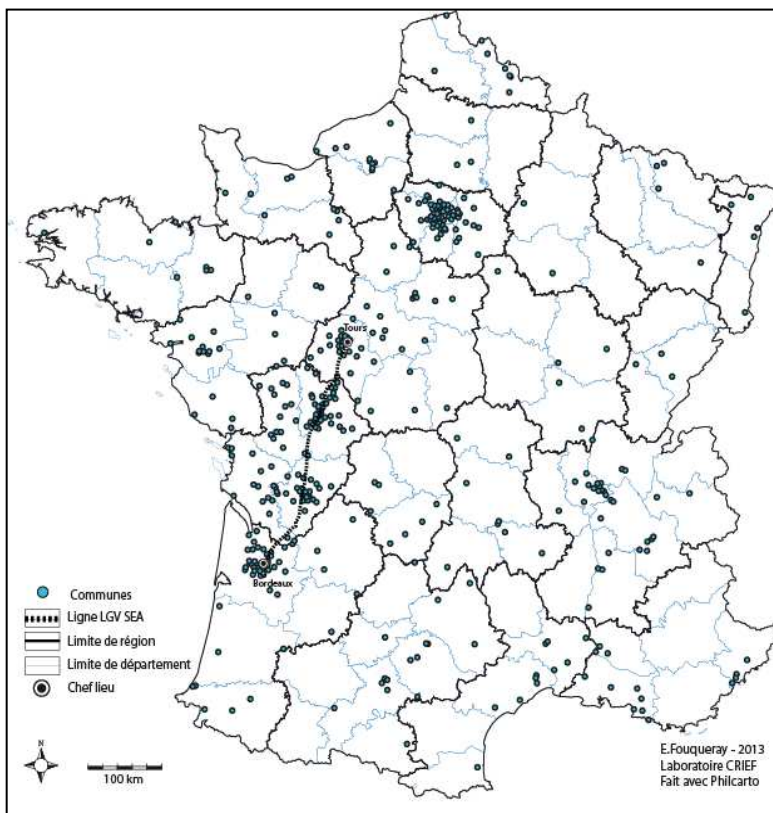
Notamment, il apparaît que les régions ayant le plus de ressources matérielles et immatérielles bénéficient davantage que les autres du chantier. Pour les secteurs des

LES REGIONS AYANT LE PLUS DE RESSOURCES MATERIELLES ET IMMATERIELLES BENEFICIENT DU CHANTIER DAVANTAGE QUE LES AUTRES.

activités scientifiques (ingénierie) et de la construction, cette corrélation entre taille économique et captation de montants se vérifie. A l'inverse, les gains retirés du chantier par les régions sur les

secteurs du commerce (majoritairement du carburant), des industries extractives (carrières) et de l'industrie manufacturière (béton prêt à l'emploi, éléments en béton, métallurgie, etc.) ne sont pas liés au positionnement de ces régions sur ces secteurs et laissent augurer l'existence d'autres effets que les effets structurels.

Carte 1 : Communes qui bénéficient des contrats de sous-traitance et de fourniture



Sources des données : COSEA et LISEA

Traitement : Laboratoire CRIEF

Champs : Montants de sous-traitance et de fourniture dépensés depuis le début du projet jusqu'au 15 mars 2013.

La recherche de compétences spécifiques et la minimisation des coûts de transaction, facteurs de la répartition spatiale des retombées du chantier

En rapportant la part du montant régional des contrats à la part du PIB régional (indice de contribution au chantier), on observe que **la région Poitou-Charentes est mobilisée en proportion nettement supérieure à sa taille économique (11 fois plus)**. Dans une moindre mesure, plusieurs régions sont également sur-mobilisées par rapport à leur taille économique : Centre, Lorraine, Aquitaine, Auvergne, Limousin et Provence-Alpes-Côte-D'azur. A l'inverse, l'Île-de-France est sous-mobilisée par rapport à sa taille économique (carte 2).

Selon les régions et les secteurs d'activités, la captation de contrats dans des proportions supérieures à la taille économique et au positionnement sectoriel de celles-ci peut s'expliquer par :

i) **la proximité spatiale au chantier**, qui représente un avantage pour toutes les activités dont le coût de transport est élevé et dont l'approvisionnement du chantier représente un enjeu stratégique (ex : fabrication de béton, structures métalliques, fourniture de remblais, fourniture de carburant). Les régions Poitou-Charentes, Centre, Limousin, Auvergne et Aquitaine profitent en partie de cet effet « proximité spatiale ».

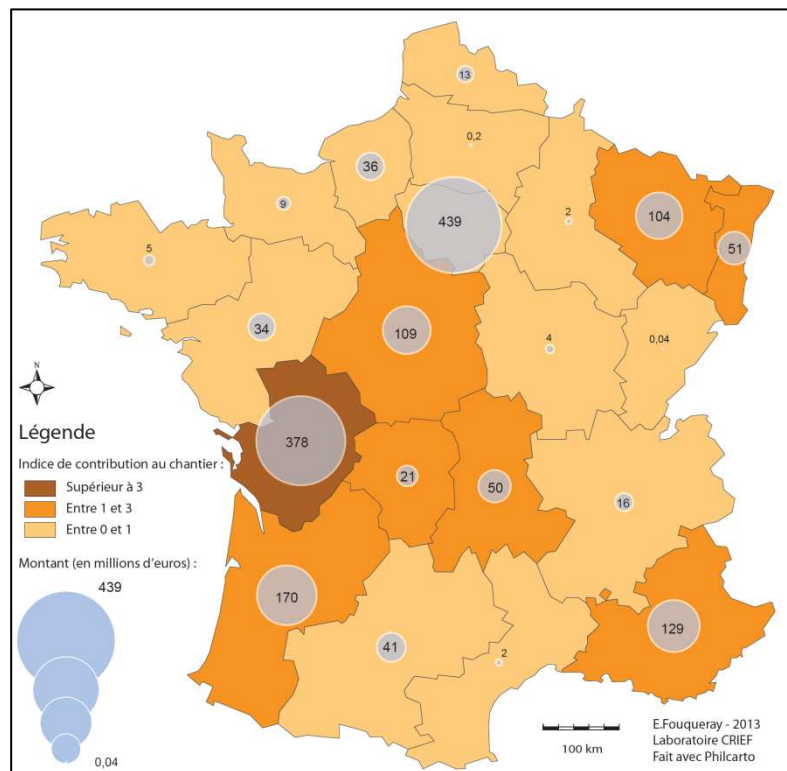
ii) **le positionnement sur les secteurs « clés » du chantier et l'accueil d'entreprises avec un savoir-faire unique** (ex : rails, caténaires, ingénierie, etc.). Les ré-

gions Lorraine, Auvergne, Provence-Alpes-Côte-D'azur ou Île-de-France sont incontournables pour certaines fournitures ou prestations.

iii) **la présence d'entreprises liées au concessionnaire de l'infrastructure** (au sens du contrat de concession). Pour réduire l'ensemble des coûts et des risques liés à l'échange économique, notamment les coûts de transaction et de contrôle, le constructeur peut préférer recourir à des entreprises qui sont liées au concessionnaire. Les régions de la façade ouest (Poitou-Charentes,

Aquitaine, Pays de la Loire, Limousin) sont celles pour qui la part des montants distribuée à des entreprises liées au concessionnaire est la plus élevée. La mobilisation d'établissements « liés » situés au plus près du tracé peut s'expliquer par l'organisation territoriale des entreprises et des groupes, par une volonté de réduire les coûts (de transport et de salariés déplacés notamment), et par la recherche de souplesse.

Carte 2 : Répartition des contrats de sous-traitance et de fourniture par région

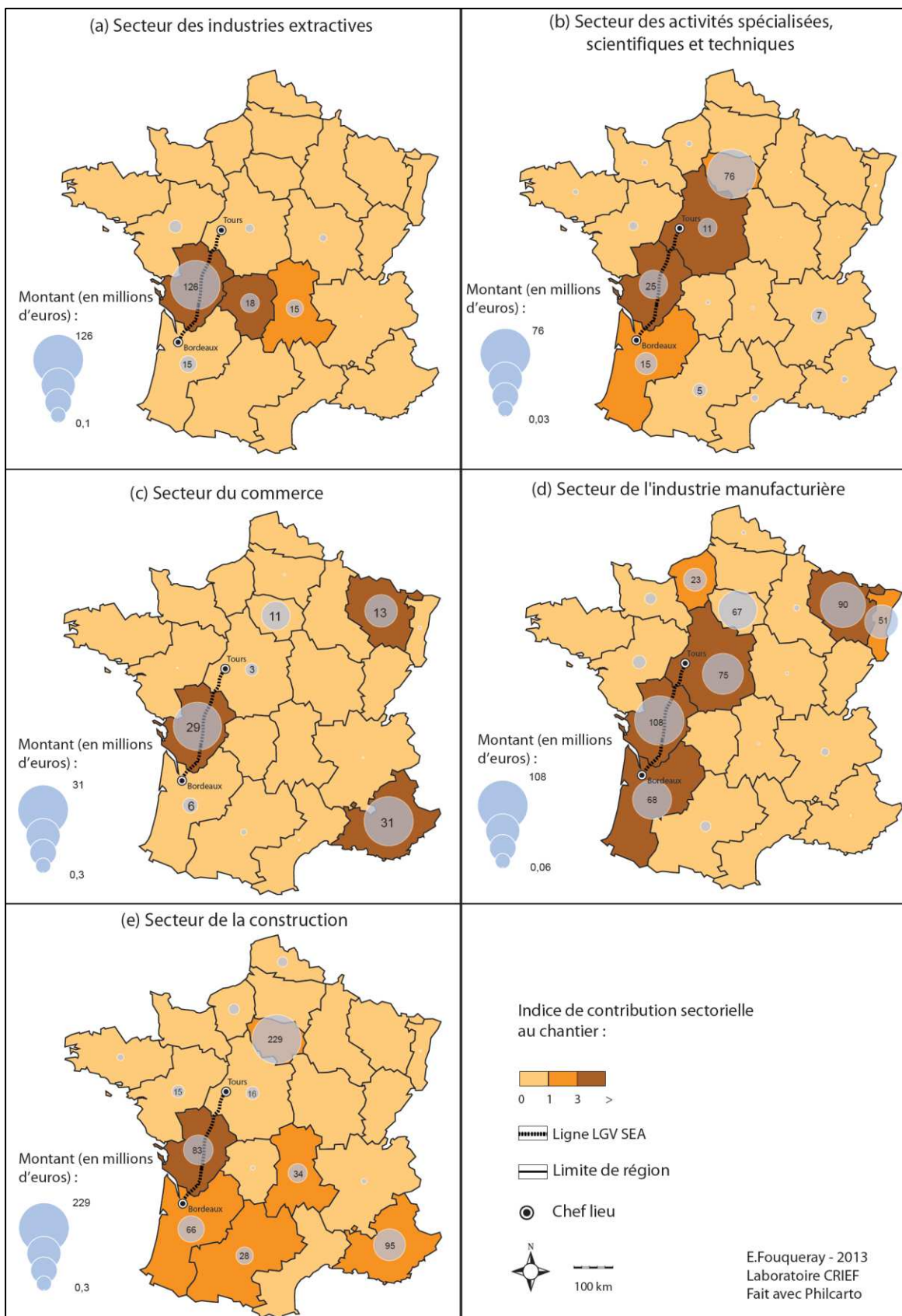


Sources des données : COSEA et LISEA, INSEE, Traitement : Laboratoire CRIEF

Champs : Montants de sous-traitance et de fourniture dépensés depuis le début du projet jusqu'au 15 mars 2013.

Lecture : La région Poitou-Charentes a obtenu 378 millions d'euros de contrats, soit une part 11 fois plus importante à son poids dans l'économie nationale (indice de contribution au chantier supérieur à 3).

Planche cartographique 1 : Répartition régionale des montants de sous-traitance et de fourniture selon les principaux secteurs d'activité



Sources des données : COSEA et LISEA, INSEE, Traitement : Laboratoire CRIEF

Champs : Montants de sous-traitance et de fourniture dépensés depuis le début du projet jusqu'au 15 mars 2013.

Lecture : Poitou-Charentes a obtenu 126 millions d'euros de contrats sur le secteur des industries extractives, soit une part 12 fois supérieure à son poids dans ce secteur nationally (indice de contribution sectorielle au chantier supérieur à 3).

Des retombées élevées pour les départements traversés par la LGV SEA Tours-Bordeaux

566,5 millions d'euros ont bénéficié à des établissements situés dans les départements traversés par la LGV SEA Tours-Bordeaux, soit 34% du montant total dépensé par le constructeur en sous-traitance et fourniture. En moyenne, les départements traversés par la ligne bénéficient 7,5 fois plus des dépenses de

EN MOYENNE, LES DEPARTEMENTS TRAVERSES PAR LA LIGNE BENEFICIENT 7,5 FOIS PLUS DES DEPENSES DE SOUS-TRAITANCE ET DE FOURNITURE QUE LES AUTRES.

sous-traitance et de fourniture que les autres. On observe toutefois des différences territoriales dans la façon dont ces sommes sont allouées (carte 3 et planche cartographique 2).

Le gain pour le département des **Deux-Sèvres** est porté par le secteur des industries extractives. Le département concentre près de 66% des montants affectés sur ce secteur dans le cadre du chantier. Les ressources naturelles du territoire, sa proximité au chantier, ainsi que le lien entre le constructeur et les entreprises mobilisées expliquent cette situation.

En **Charente**, le secteur le plus mobilisé est celui de l'industrie manufacturière. Plus précisément, il s'agit de la fourniture de béton prêt à l'emploi pour 45,3 millions d'euros, soit 64% du montant perçu par les entreprises du département.

L'Indre-et-Loire bénéficie du chantier LGV SEA grâce au secteur

de l'industrie manufacturière (74% des montants obtenus). 7 entreprises spécialisées dans la fabrication de béton, d'éléments en béton, et d'éléments métalliques sont particulièrement mobilisées.

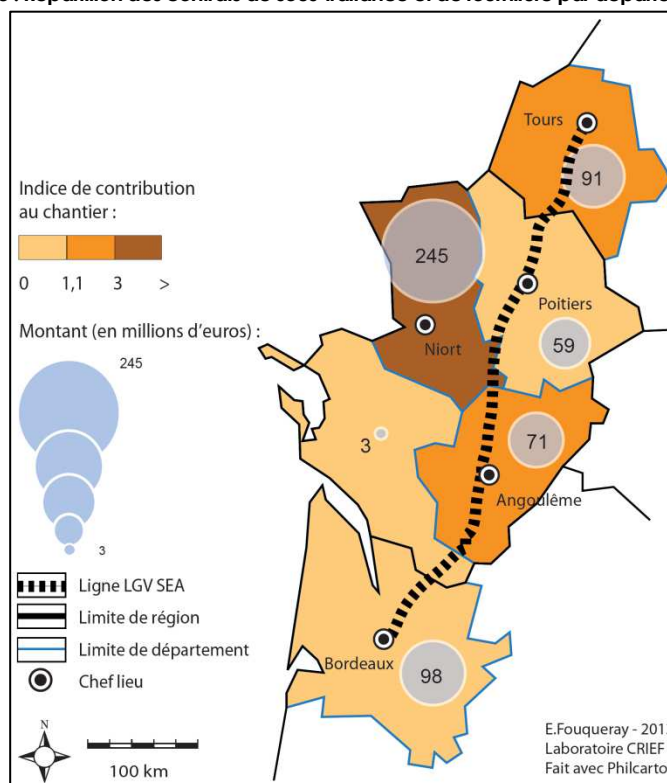
Dans la **Vienne**, une cinquantaine d'entreprises tirent profit du chantier LGV SEA à travers 4 secteurs

d'activités : construction, industrie manufacturière, commerce, activités spécialisées scientifiques et techniques.

En **Gironde**, près de 52% des montants bénéficient à des entreprises qui sont liées au concessionnaire. Ce taux est trois fois supérieur au taux moyen observé (17%). Il est notamment très élevé dans la construction (64%), où une trentaine d'entreprises se partagent 60 millions d'euros et, dans les industries extractives (96%).

Enfin, le département de **Charente-Maritime** est celui qui bénéficie le moins de la sous-traitance et de la fourniture. Plus de la moitié des montants (2 millions d'euros) est obtenue par une entreprise spécialisée dans les travaux de réseaux et d'irrigation.

Carte 3 : Répartition des contrats de sous-traitance et de fourniture par département

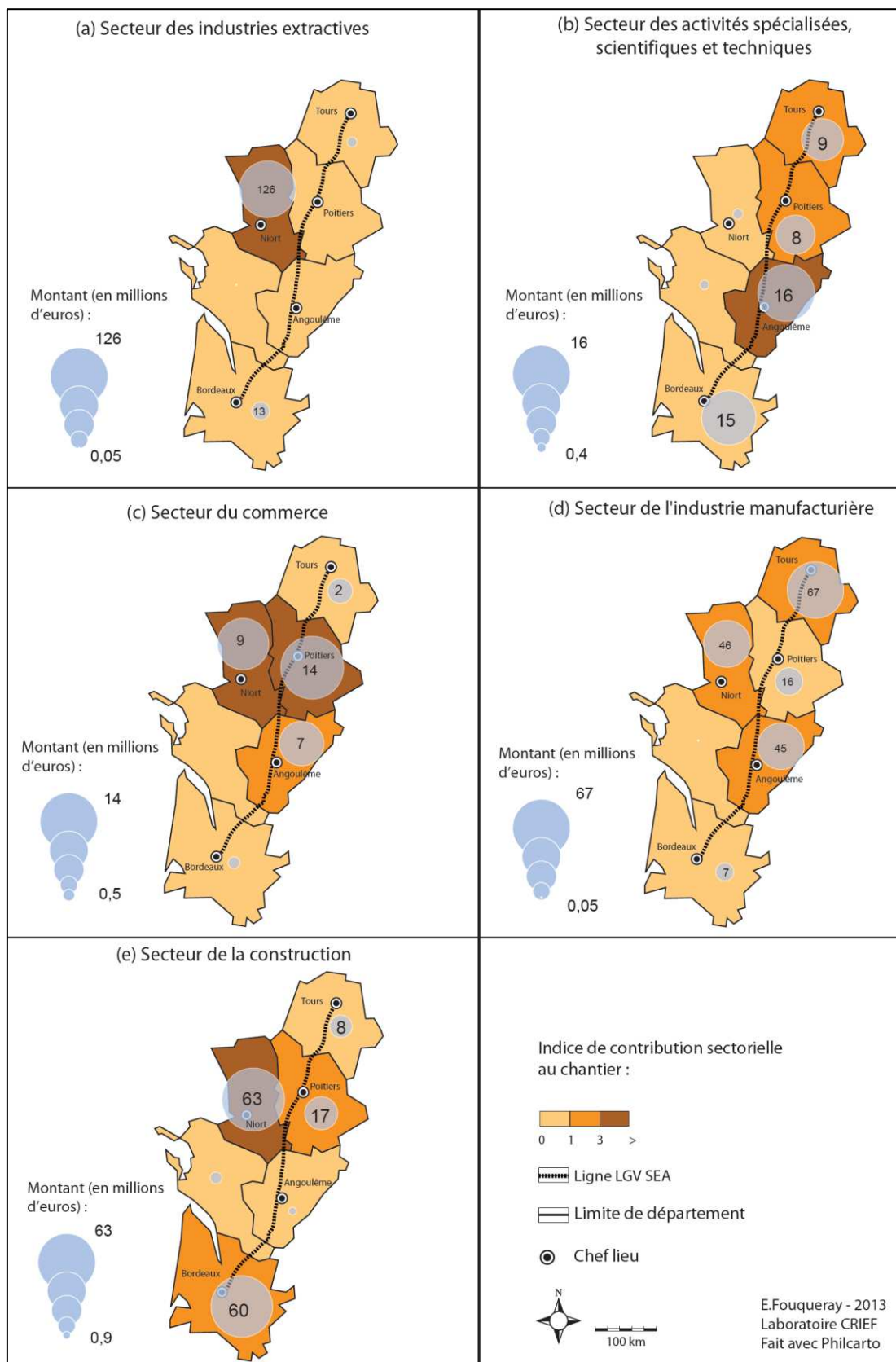


Sources des données : COSEA et LISEA, INSEE, Traitement : Laboratoire CRIEF

Champs : Montants de sous-traitance et de fourniture dépensés depuis le début du projet jusqu'au 15 mars 2013.

Lecture : Le département des Deux-Sèvres a obtenu 245 millions d'euros de contrats, soit une part 4,4 fois plus importante à son poids dans l'économie des départements traversés (indice de contribution au chantier supérieur à 3).

Planche cartographique 2 : Répartition des montants de sous-traitance et de fourniture sur les départements traversés par la LGV SEA Tours-Bordeaux et selon les principaux secteurs d'activités



Sources des données : COSEA et LISEA, INSEE, Traitement : Laboratoire CRIEF

Champs : Montants de sous-traitance et de fourniture dépensés depuis le début du projet jusqu'au 15 mars 2013.

Lecture : Les Deux-Sèvres ont obtenu 126 millions d'euros de contrats sur le secteur des industries extractives, soit une part 5,2 fois supérieure à son poids dans ce secteur dans les départements traversés (indice de contribution sectorielle au chantier supérieur à 3).

Contexte de l'étude

Première étape d'un travail d'évaluation de moyen terme des retombées économiques du chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux, cette étude a pour objectif de représenter la répartition spatiale des **montants dépensés** par le constructeur en **sous-traitance** et en **fourniture** depuis le début du projet jusqu'au 15 mars 2013 et d'identifier les déterminants potentiels qui en sont à l'origine. Afin de compléter l'étude, une enquête qualitative sera conduite auprès du constructeur.

Source

Cette synthèse est extraite du rapport « Sous-traitance et fourniture du chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux : quelles retombées pour les territoires ? » commandée par l'Observatoire socio-économique au laboratoire CRIEF EA 2249 de l'Université de Poitiers. Ce rapport est accessible sur le site internet de l'Observatoire socio-économique à l'adresse internet : <https://observatoire-socio-economique.lisea.fr/>

Données

Les résultats présentés dans cette synthèse s'appuient sur le traitement d'une base de données renseignant l'ensemble des contrats de sous-traitance et de fourniture passés par COSEA (le constructeur), et par LISEA (le concessionnaire), depuis le début des travaux jusqu'au 15 mars 2013, soient 1 883 contrats représentant 1,675 milliard d'euros. Ne figurent pas les dépenses de petites ampleurs et très locales qui représentent, selon une estimation du constructeur, environ 10% du montant total recensé dans la base de données.

Les données sur la taille économique et le positionnement sectoriel des territoires sont issues du traitement des sources CLAP 2010 et PIB 2011 produites par l'INSEE.

Ces bases ont permis d'identifier la répartition spatiale des entreprises impliquées dans la construction ainsi que leurs caractéristiques. Les indicateurs élaborés ont ensuite mis en évidence le poids des déterminants structurels, spatiaux et socio-économiques dans la répartition observée.

Auteur de l'étude

Etienne Fouqueray

Contact : etienne.fouqueray@lisea.fr

Responsable pour le laboratoire CRIEF

Olivier Bouba-Olga

Professeur à l'Université de Poitiers

Responsable de l'Observatoire socio-économique de LISEA

Elodie Manceau