



**HAL**  
open science

# Les effets induits de la construction de la LGV SEA pour les départements traversés : une analyse intermédiaire des modes de vie et de consommation des compagnons.

Amandine Lempereur, Etienne Fouqueray

## ► To cite this version:

Amandine Lempereur, Etienne Fouqueray. Les effets induits de la construction de la LGV SEA pour les départements traversés : une analyse intermédiaire des modes de vie et de consommation des compagnons.. 2014. hal-01025178v1

**HAL Id: hal-01025178**

**<https://hal.science/hal-01025178v1>**

Preprint submitted on 17 Jul 2014 (v1), last revised 22 Jul 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

# LES EFFETS INDUITS<sup>1</sup> DE LA CONSTRUCTION DE LA LGV SEA POUR LES DEPARTEMENTS TRAVERSES : UNE ANALYSE INTERMEDIAIRE DES MODES DE VIE ET DE CONSOMMATION DES COMPAGNONS<sup>2</sup>.

Par Amandine Lempereur et 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 des territoires traversés de la construction de la ligne. Trois

thématiques guident le travail de recherche : *Entreprises et sous-traitance*, *Emploi et formation* et *Lieux de vie et lieux de consommation*.

La présente synthèse s'inscrit dans le cadre de la thématique *Lieux de vie et lieux de consommation*. **Les résultats présentés sont issus d'une première enquête réalisée auprès de compagnons du projet LGV SEA Tours-Bordeaux. Ils apportent des éléments de réponse quant aux effets pour les départements traversés par la ligne SEA des modes de vie et de consommation de ces personnels.** Ces résultats contribuent à mesurer l'effet induit pour les territoires traversés. D'autres enquêtes et d'autres traitements viendront compléter ces travaux d'ici la fin de l'année 2014.

<sup>1</sup> Les effets induits correspondent aux retombées générées – en termes d'emploi, de richesses, d'activités locales – par la présence dans les territoires traversés par la ligne SEA des personnels directs (COSEA, sous-traitants) et indirects (fournisseurs) du projet SEA.

<sup>2</sup> Compagnons : ouvriers du secteur des travaux publics.

## Objectifs de l'enquête et caractéristiques individuelles des compagnons

La construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux mobilise une forte population de compagnons. En juillet 2013, ils représentaient 75% des personnels du projet – hors sous-traitants – soit près de 4 300 personnes. La plupart d'entre eux ont rejoint le projet SEA à partir de 2012 (plus de la moitié des compagnons) pour les travaux d'infrastructure et de génie civil. Les effectifs ont progressé jusqu'à août 2013, période à laquelle ils ont atteints leur maximum.

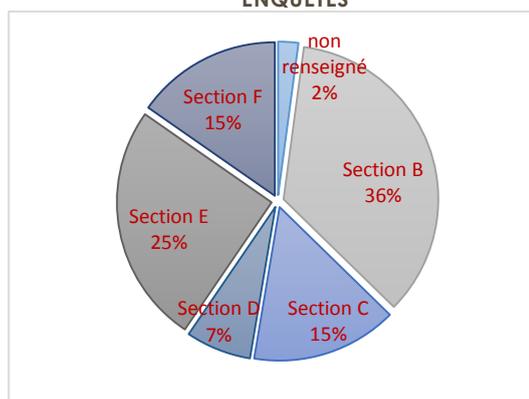
Cette population possède un pouvoir d'achat inférieur à celle des cadres et des ETAM<sup>3</sup> mais représente une part importante de salariés susceptibles de faire des dépenses à proximité du chantier. Les compagnons sont une opportunité de développement pour les territoires traversés qui espèrent tirer profit de leur présence. Dans l'optique de mieux identifier et mesurer l'effet de la présence de cette population sur les territoires traversés, nous répondrons à plusieurs questions dans cette synthèse :

**Qui sont ces compagnons ? Sont-ils originaires des territoires traversés ou s'agit-il d'une population nouvelle ? Comment vivent-ils localement ? Génèrent-ils des richesses ? Participent-ils à la vie locale ?**

Avant d'apporter des éléments de réponses à ces questions, il est nécessaire de présenter les caractéristiques de l'échantillon retenu pour cette étude. **Les résultats présentés dans cette synthèse s'appuient sur des données collectées par enquête entre août 2013 et mars 2014 auprès de 190 personnes.** Ce travail est une première analyse qui sera enrichie par d'autres enquêtes après mars 2014. La base de données actuelle se compose de deux sources : la première est issue des enquêtes réalisées entre septembre 2013 et mars 2014 par l'observatoire socio-économique de LISEA (128 réponses), la seconde provient d'une enquête du Conseil Général de Charente effectuée en août 2013 (62 enquêtés). Les résultats présentés dans cette synthèse mobilisent conjointement ou séparément l'une et l'autre de ces deux sources.

La construction de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux est divisée en 7 sections d'environ 40 kilomètres chacune, dont 5 ont été enquêtées pour la rédaction de cette synthèse.

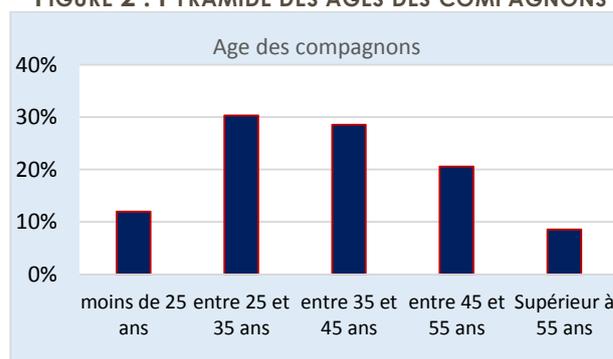
**FIGURE 1 : LIEU DE TRAVAIL DES COMPAGNONS ENQUETES**



SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GENERAL DE CHARENTE.

La population des compagnons est très majoritairement masculine (94%) et la moyenne d'âge est de 39 ans. 56% des compagnons déclarent être en couple. La moitié d'entre eux a des enfants à charge (48%). Parmi les compagnons ayant indiqué avoir des enfants à charge, trois quart ont au plus deux enfants à charge (74%).

**FIGURE 2 : PYRAMIDE DES AGES DES COMPAGNONS**



SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GENERAL DE CHARENTE.

<sup>3</sup> Employé, Technicien et Agent de Maîtrise. Voir la synthèse intermédiaire sur les modes de vie et hébergement des cadres et ETAM par Etienne FOUQUERAY, observatoire socio-économique, 1 avril 2014.

## Les lieux de vie et les modes d'hébergement des compagnons

### Où vivent les compagnons la semaine ?

Près de deux tiers des enquêtés ne rentrent pas à leur domicile principal les soirs de travail et sont donc en déplacement (tableau 1). Nous qualifions ces derniers de « déplacés ». Réciproquement, un tiers d'entre eux rentrent chaque soir à leur domicile principal (les « locaux »). Deux types de « locaux » peuvent être distingués : les « locaux historiques » qui habitaient dans le même département avant le projet SEA que celui où ils travaillent pendant le projet SEA et les « nouveaux locaux » qui sont venus s'installer dans l'un des départements traversés en raison de leur emploi sur la LGV. Parmi ces « nouveaux locaux » (4 personnes sur notre échantillon), 3 résidaient hors des départements traversés par la ligne. Ces « nouveaux locaux » représentent une très faible part des compagnons enquêtés. Pour cette raison, nous retenons uniquement la distinction « locaux » et « déplacés » dans notre analyse.

TABLEAU 1 : LES CATEGORIES DE COMPAGNONS

Profils de salariés	Proportion
Déplacés	65%
Locaux	35%
Total	100%

SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GENERAL DE CHARENTE.

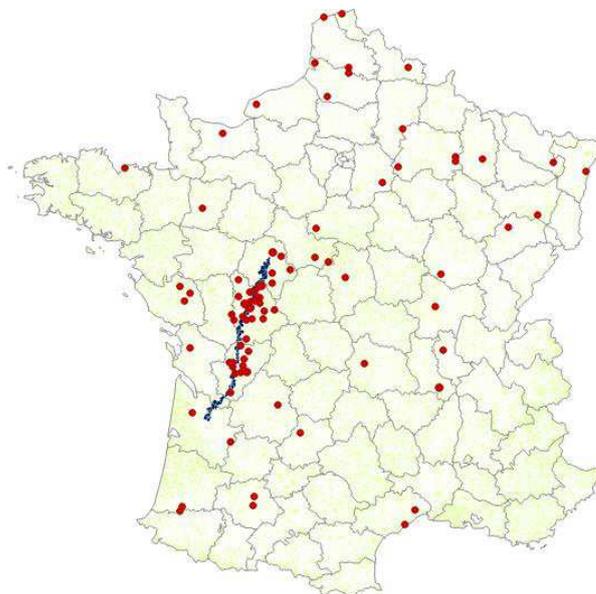
### Où se situe le domicile principal des compagnons ?

Près de 35% des enquêtés rentrent chaque soir à leur domicile principal mais 43% ont leur domicile principal situé dans l'un des 6 départements traversés. **Autrement dit, un peu moins de la moitié des compagnons du projet SEA sont des « locaux »**. En effet même si les salariés déplacés représentent 65% des enquêtés, une partie d'entre eux a un logement à proximité de son lieu de travail la semaine et a sa résidence principale dans l'un des 6 départements traversés par la LGV. Ce sont des « locaux en déplacement » représentant 8% des enquêtés, ce qui réduit la part des « déplacés » à 57%.

Si l'on s'intéresse à l'origine des compagnons nous remarquons que les départements limitrophes aux départements traversés par la ligne ne sont pas les seuls

à fournir de la main d'œuvre au projet SEA. Ces salariés viennent de toute la France excepté de la région sud-est (carte 1).

CARTE 1 : L'ORIGINE DES COMPAGNONS DU PROJET SEA



SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GENERAL DE CHARENTE.

*Lecture : la LGV SEA est représentée en bleu tandis que les points rouges indiquent la commune de résidence principale des compagnons.*

### Comment vivent les salariés « déplacés » la semaine ?

**Le camping et les locations meublées sont les principaux modes d'hébergement des compagnons « déplacés »**. Ils représentent près des trois quart des logements (73%), contre 9% pour les locations non meublées (tableau 2). Nous supposons que ces salariés « déplacés » optent pour des logements qui minimisent leurs dépenses d'hébergement. **Les compagnons dépensent en moyenne 271 euros par mois pour leur logement**. Les lieux de résidences privilégiés de ces salariés sont les communes à proximité du chantier. Plus des trois quart des compagnons interrogés par le Conseil Général de Charente déclarent résider à moins de 20 km de leur lieu de travail (51 personnes sur 62 interrogées).

TABLEAU 2 : HÉBERGEMENT DES COMPAGNONS (« DÉPLACÉS »)

Type de logement	Proportion
Camping	30%
Location meublée	43%
Location non meublée	9%
Domicile personnel	6%
Autre	12%
Total	100%

SOURCE : ENQUÊTE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GÉNÉRAL DE CHARENTE.

Les compagnons déplacés dépensent moitié moins que les cadres et ETAM pour leur logement (271 euros contre 552 euros). Un peu plus du tiers dépense moins de 150 euros par mois pour se loger, ce sont le plus

souvent les personnes en camping (principalement chez l'habitant). Un autre tiers des « déplacés » dépense entre 150 et 300 euros pour son logement et 20% entre 300 et 450 euros. Soit au total **plus de 80% des compagnons « déplacés » ayant un budget mensuel inférieur à 450 euros pour leur hébergement**. Enfin un tiers des déplacés vit en collocation, ce qui contraste avec les 12% de cadres et d'ETAM qui partagent leur logement.

La plupart des salariés enquêtés déclarent ne pas avoir été aidé pour trouver leur logement (76%). Il semble que les organismes mis en place par les collectivités locales ne répondent pas exactement à la demande des compagnons en déplacement.

## Les retombées économiques pour les départements traversés

### Quelles dépenses locales ont effectué les compagnons du projet SEA ?

La présence des compagnons du chantier de la LGV au sein des départements traversés entraîne de la consommation locale à différents niveaux (hébergements, mais aussi fréquentation des commerces et tourisme). En considérant comme local le territoire situé dans un rayon de 50 km autour du lieu de travail des cadres et des ETAM, **nous avons estimé à 881 euros, le montant mensuel moyen de dépenses locales des compagnons**. Sachant qu'entre

4 230 et 4 330 compagnons travaillaient localement sur le projet SEA en juillet 2013 – hors sous-traitants –, nous pouvons estimer entre 3,73 millions d'euros et 3,80 millions d'euros les dépenses locales qu'ils ont effectuées à proximité de leur lieu de travail durant ce mois. En retenant la méthodologie de calcul présentée dans l'encadré ci-dessous, **nous estimons que le total des dépenses locales réalisées par ces personnels du début du projet SEA en juillet 2011 jusqu'à juillet 2013 se situent entre 34,4 millions d'euros et 36 millions d'euros**.

### Un peu de méthodologie sur le calcul des dépenses locales...

Selon COSEA (constructeur de la ligne SEA), le nombre de compagnons a cru continuellement jusqu'à l'été 2013, passant de 5% des effectifs début 2012 à 75% des effectifs en juillet 2013.

En multipliant les effectifs mensuels des compagnons par le montant moyen de leurs dépenses locales mensuelles (881€), nous avons obtenu, pour chaque mois, une valeur haute et une valeur basse du total des dépenses locales de cette population de personnels. En sommant l'ensemble des dépenses mensuelles, nous obtenons la dépense totale effectuée par ces personnels depuis le début du projet SEA.

Cette estimation comporte deux limites principales liées au caractère variable des constantes que nous avons retenues :

- La répartition spatiale des compagnons,
- La part de chaque profil de compagnons (déplacé, locaux) : celle-ci a pu varier au cours du projet, influençant la moyenne des dépenses locales.

Par ailleurs, les dépenses des personnels effectuées dans d'autres départements traversés mais au-delà du rayon de 50 km autour du lieu de travail ne sont pas prise en compte, ce qui sous-estime légèrement notre estimation. En considérant les « déplacés » ayant leur domicile principal dans l'un des six départements traversés comme étant des « locaux », on estime entre 35,4 et 37,1 millions d'euros les dépenses locales réalisées dans ces départements par les compagnons.

## Les modes de consommation des compagnons

Une fois installés à proximité de leur lieu de travail, les compagnons « déplacés » vont, le temps du chantier, vivre localement et dépenser une partie de leur revenu. Cela va se traduire par des dépenses de consommation dans les régions traversées par la ligne SEA. Pour les « locaux » la construction de la LGV va permettre de soutenir la consommation locale grâce aux revenus distribués par le projet SEA. **Chaque compagnon consomme en moyenne 881 euros par mois localement**, ce montant varie sensiblement en fonction du profil du salarié (tableau 3). **Les « locaux » consomment en moyenne 996 euros par mois contre 847 euros dépensés localement par les salariés en déplacement.**

TABLEAU 3 : MONTANT MOYEN DES DEPENSES LOCALES  
DES COMPAGNONS

Profils de salariés	Déplacés	Locaux
Entre 0 et 500 euros	26%	12%
Entre 500 et 900 euros	33%	32%
Entre 900 et 1300 euros	5%	22%
Plus de 1300 euros	19%	20%
Non renseigné	17%	14%
Total	100%	100%

SOURCES : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA.

### Quelles sont les postes de consommation locale des compagnons ?

**Les trois principaux postes de dépenses sont le transport, le logement et l'alimentation.** Les autres postes (habillement, ameublement et communication ; santé et loisirs) comptent de façon plus ou moins importante dans le budget local des compagnons en fonction des salariés et de leurs habitudes de consommation.

A partir des réponses qualitatives des compagnons nous avons calculé des montants approximatifs dépensés localement pour chacun des postes de dépense locale. Toutefois ces résultats sont à interpréter avec précaution puisqu'il s'agit de déclarations de la part des compagnons. Les montants dépensés sont assez similaires entre les « locaux » et les « déplacés » excepté sur certains postes de dépense. Par exemple le poste santé et habillement est moins important pour les « déplacés » que pour les « locaux ». Ces différences s'expliquent vraisemblablement par le fait

que les salariés en déplacement orientent leurs consommations vers des dépenses de première nécessité lorsqu'ils sont à leur domicile de travail (logement, alimentation). A l'inverse le poste « transport » apparaît légèrement supérieur chez les « déplacés ». Les compagnons prennent généralement en compte une partie de leurs déplacements pour rentrer à leur domicile principal. En effet **52% des « déplacés » rentrent tous les week-ends à leur domicile principal** et plus du quart déclare rentrer un week-end sur deux. Soit au total une minorité des compagnons rentrant à leur domicile principal une fois toutes les 3 semaines ou moins (une fois par mois, tous les deux mois etc).

### Quels types de commerce fréquentent les compagnons ?

Nous nous concentrons ici sur les dépenses locales d'alimentation des compagnons. Les entreprises de la sphère induite sont susceptibles d'être impactées par la présence des compagnons. D'une part les Grandes et Moyennes Surfaces (GMS), de l'autre les petits commerces de proximité (boulangerie, café/tabac, etc). **Les compagnons se rendent davantage dans les grandes surfaces (82%) que les petits commerces (55%). En revanche, 27% des compagnons se rendent plus de deux fois par semaine dans des petits commerces contre 20% dans les grands commerces.** On pense aux achats ponctuels d'un faible montant (ex : baguette de pain en boulangerie, cigarettes). Enfin, aucune différence significative n'est observée dans les fréquentations des commerces selon le profil des enquêtés.

TABLEAU 4 : LES COMMERCES ALIMENTAIRES FREQUENTES CHAQUE SEMAINE PAR LES COMPAGNONS

Commerces	0 fois	1 à 2 fois	Plus de 2 fois	Non renseigné
Petits commerces	8%	33%	27%	32%
Grands commerces	0%	65%	20%	15%

SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA.

### Où les compagnons se restaurent-ils la semaine ?

On distingue 4 modes de restauration principaux (repas du midi et du soir) : la cantine d'entreprise, le restaurant, le repas au domicile et le repas apporté sur le lieu de travail. Contrairement aux cadres et ETAM

qui se restaurent principalement en cantine d'entreprise le midi (premier mode de restauration devant le restaurant), **les compagnons apportent majoritairement leur repas sur leur lieu de travail (54%)** ou vont au restaurant (24%).

**TABLEAU 5 : MODES DE RESTAURATION HEBDOMADAIRE DES COMPAGNONS - LE MIDI**

Modes de restauration	Proportion
Cantine	5%
Restaurant	24%
Apporté au travail	54%
Domicile	17%
Total	100%

SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GENERAL DE CHARENTE.

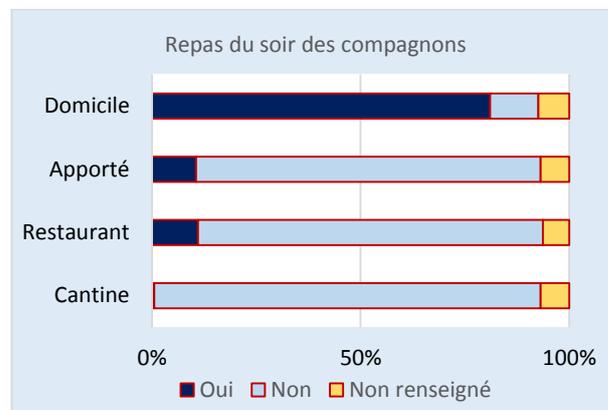
## La situation professionnelle des compagnons

Outre les retombées économiques liées aux dépenses effectuées par les compagnons dans les départements traversés, **le projet SEA a permis à 40% des compagnons de retrouver un emploi suite à une période de chômage (enquête de l'observatoire socio-économique de LISEA)**. Cet effet est plus marqué lorsque l'on distingue les salariés selon leur profil puisque 61% des « locaux » (et 20% des « déplacés ») ont pu sortir d'une période de chômage grâce à leur emploi sur la LGV (tableau 6). Cette sortie d'une période d'inactivité est, pour les « locaux », une opportunité de retrouver un emploi dans un contexte économique difficile. De plus leur mission sur le projet SEA permettra peut-être, pour certains d'entre eux, de relancer leur carrière professionnelle grâce à leur expérience acquise (emploi sur une autre phase du projet SEA ou sur d'autres chantiers).

Pour travailler sur la ligne SEA, des compagnons ont été formés à divers métiers du chantier (conducteur d'engin, manœuvres, etc). Ces personnels représentent 39% des compagnons interrogés par l'observatoire socio-économique, principalement des « locaux ».

Le soir les comportements de restauration sont très différents puisque le repas au domicile est le principal mode de restauration (79%).

**FIGURE 4 : MODES DE RESTAURATION HEBDOMADAIRE DES COMPAGNONS - LE SOIR**



SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GENERAL DE CHARENTE.

**TABLEAU 6 : DERNIERE SITUATION PROFESSIONNELLE DES COMPAGNONS AVANT LE PROJET SEA**

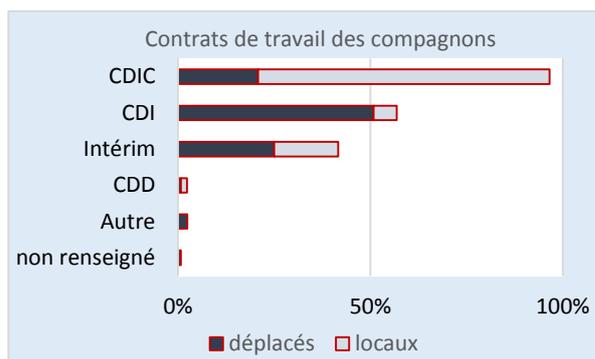
Profil des compagnons	Locaux	Déplacés
En Emploi	20	50
Chômage	36	14
Autre	3	5
Total	59	69

SOURCE : ENQUETE « COMPAGNONS », LISEA.

Cette différence significative s'explique notamment par le fait que les salariés « déplacés » suivent le plus souvent l'entreprise sur les chantiers, il s'agit d'une main d'œuvre qualifiée et expérimentée. **Pour les « locaux » qui ont été formés, le chantier SEA leur a permis d'acquérir de nouvelles compétences en plus de trouver ou retrouver un emploi dans leur région.** La majorité des compagnons ont un niveau de qualification égal ou inférieur au CAP/BEP (73%).

Les principaux contrats de travail proposés sont des contrats à durée de chantier (CDIC). Les contrats à durée indéterminée (CDI) sont la deuxième forme de contrats offerts devant l'intérim (respectivement 35%

et 21%). Les personnels « déplacés » ont principalement des contrats à durée indéterminés alors que les « locaux » ont majoritairement des contrats à durée de chantier (Figure 6). Ceci peut s'expliquer par le fait que les « déplacés » sont le plus souvent des salariés permanents de l'entreprise tandis que les « locaux » ont été recrutés spécifiquement pour le projet. Enfin les compagnons « locaux » ont un salaire moyen – toutes primes comprises – inférieur à celui des « déplacés » (1 750 euros contre 3 000 euros). Cette différence est en partie due au fait que le salaire déclaré par les enquêtés inclut les indemnités de déplacements versées aux compagnons « déplacés ».

**FIGURE 6 : FORME DE CONTRAT DE TRAVAIL DES COMPAGNONS**


Source : Enquête « compagnons », LISEA.

## La participation à la vie locale des compagnons

### Comment les compagnons occupent-ils leur temps libre localement ?

**Près d'un compagnon sur deux déclare avoir des loisirs localement. Là encore le profil du salarié fait apparaître des comportements différents vis-à-vis des loisirs « locaux ».**

**TABLEAU 7 : LOISIRS « LOCAUX » DES COMPAGNONS**

Loisirs localement	Locaux	Déplacés
Oui	65%	40%
Non	26%	56%
Non renseigné	9%	4%

SOURCES : ENQUÊTE « COMPAGNONS », LISEA ET CONSEIL GÉNÉRAL DE CHARENTE.

Plus de la moitié des « locaux » affirment pratiquer des loisirs localement alors qu'une majorité des « déplacés » déclare ne pas en avoir lorsqu'ils sont à leur domicile de travail. Nous pouvons supposer que cela reflète l'ancrage des salariés « locaux » au sein de leur région et une meilleure connaissance des activités proposées près de leur domicile. De plus près de 80% des « déplacés » déclarent rentrer à leur domicile principal tous les week-ends ou un week-end sur deux, période probablement plus favorable aux activités extra-professionnelles que pendant la semaine de travail.

Les deux activités les plus pratiquées localement par les compagnons sont le sport hors compétition (55%)

et la « vie de famille et amis » (44%). Le profil des salariés fait apparaître quelques différences sur les types de loisirs pratiqués par ces compagnons (tableau 8).

**TABLEAU 8 : TYPOLOGIE DES LOISIRS COMPAGNONS**

Loisirs	Locaux	Déplacés
Famille et amis	63%	26%
Sport hors compétition	40%	70%
Cinéma	28%	20%
Activités de plein air	23%	6%
Sport en compétition	16%	8%
Engagement associatif	12%	0%
Musique	12%	8%
Concerts	9%	4%
Autres	9%	50%
Parcs de loisirs	7%	8%
Littérature	5%	4%
Théâtres et musées	2%	0%

SOURCES : ENQUÊTE « CADRE ET ETAM », LISEA ET CONSEIL GÉNÉRAL DE CHARENTE.

### Les compagnons se déplacent-ils dans des villes proches de leur lieu de travail sur leur temps libre ?

**Un compagnon sur deux déclare visiter au moins une ville proche de son lieu de travail** : deux tiers sont des « déplacés » (65 compagnons sur 94) et un tiers des « locaux » (34). Nous faisons l'hypothèse que les « déplacés » profitent de leur présence au sein de l'un des départements traversés par la LGV pour

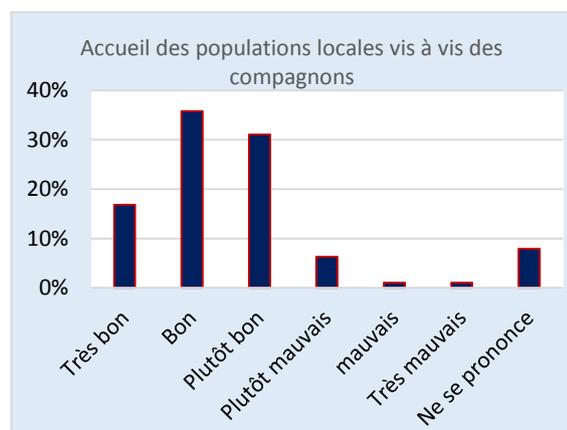
visiter la région ouest de la France. Rappelons que plus de la moitié des compagnons ont leur domicile principal en dehors des départements traversés.

Les lieux les plus visités sont les villes les plus importantes des départements traversés par la ligne reliant Tours à Bordeaux. Poitiers, Angoulême et Bordeaux représentent 40% des premières villes citées (à noter que 95% des interrogées résident en Vienne ou en Charente).

**Ces déplacements autour des lieux de travail vont renforcer la diffusion des retombées économiques au sein des départements traversés** par la ligne LGV de Tours à Bordeaux à travers des consommations potentielles dans ces villes.

### Comment la population locale a-t-elle accueilli les compagnons du projet SEA ?

FIGURE 7 : OPINION DES COMPAGNONS SUR L'ACCUEIL DE LA POPULATION LOCALE



Source : Enquête « compagnons », LISEA et Conseil Général de Charente.

**Une très large majorité des compagnons enquêtés considère avoir reçu un bon accueil de la part de la population locale**, et quel que soit leur profil, « locaux » ou « déplacés » (figure 7). Globalement tous les salariés du projet SEA estiment avoir été bien accueillis par les habitants des départements traversés par la LGV, les compagnons comme les cadres et ETAM. **9 salariés sur 10 ont déclarés avoir reçu un accueil « plutôt bon » à « très bon ».**

Au-delà des échanges et rencontres des uns et des autres avec les habitants des territoires traversés, la bonne opinion des compagnons peut traduire leur intérêt pour les territoires traversés. Cet attrait s'exprime peut-être par des séjours ponctuels au sein de ces régions une fois la ligne construite (courts séjours, vacances...), voir des installations permanentes (déménagements), renforçant les retombées économiques de la construction pour les territoires traversés sur le long terme.

## Contexte de l'étude

Cette synthèse s'inscrit dans un travail d'évaluation de moyen terme des retombées économiques du chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux et a pour objectif de représenter les modes de vie et les modes de consommation des compagnons impliqués dans la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux.

## Données

Les résultats présentés dans cette synthèse s'appuient sur une enquête réalisée entre septembre 2013 et mars 2014 auprès de 128 personnes, auxquelles s'ajoutent 62 personnes enquêtées par le Conseil Général de Charente en août 2013. Les compagnons ayant répondu travaillent tous au sein de l'un des 6 départements traversés par la ligne SEA. Nous avons donc retenu 190 observations pour notre étude. Cet échantillon sera enrichi des résultats des enquêtes réalisées auprès de ces salariés après mars 2014.

## Auteurs de l'étude

Amandine Lempereur et Etienne Fouqueray

Contact : [etienne.fouqueray@lisea.fr](mailto: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