



HAL
open science

Évaluation des effets de la participation des entreprises locales à la construction de la LGV SEA

Etienne Fouqueray

► **To cite this version:**

Etienne Fouqueray. Évaluation des effets de la participation des entreprises locales à la construction de la LGV SEA. [Rapport de recherche] Laboratoire CRIEF. 2015. halshs-01380001

HAL Id: halshs-01380001

<https://shs.hal.science/halshs-01380001>

Submitted on 12 Oct 2016

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

EVALUATION DES EFFETS DE LA PARTICIPATION DES ENTREPRISES LOCALES A LA CONSTRUCTION DE LA LGV SEA.

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 plusieurs thématiques : *effets « chantier », offre de transport et mobilité, effets « gare LGV », dynamiques métropolitaines et territoriales, tourisme et LGV, stratégies des acteurs et organisations.*

Les effets « chantier » interroge les retombées de la construction de la ligne sur l'économie des territoires traversés. Trois axes guident le travail de recherche : *Entreprises et sous-traitance, Emploi et formation et Lieux de vie et lieux de consommation.*

Cette synthèse s'inscrit dans le cadre de la thématique *Entreprises et sous-traitance*. **Les résultats présentés sont issus d'une enquête réalisée entre juin et septembre 2014 auprès de 213 entreprises situées dans les 6 départements traversés par la ligne.** Ont été interrogées des entreprises locales ayant participé au projet SEA (35% des entreprises locales ayant obtenu au moins un contrat au 15 mars 2013) mais aussi des entreprises locales ayant souhaité travailler sur le projet SEA mais n'ayant pas obtenu de contrats.

Les résultats proposés dans cette synthèse s'articulent autour de trois problématiques : i) l'accès aux marchés du projet LGV SEA, ii) les effets de la construction pour les entreprises locales ayant participé au projet SEA, iii) l'effet du chantier sur la structure de l'économie régionale.

Objectifs de l'enquête et caractéristiques de l'échantillon

Au 15 février 2014, 784 millions d'euros de contrats de sous-traitance et de fourniture ont été passés entre le constructeur de la LGV SEA et des entreprises situées dans les trois régions traversées. Cette somme représente 40% du montant total des consommations intermédiaires du constructeur à cette date. Outre les retombées économiques générées localement par ces dépenses (Fouqueray, 2014), la sollicitation du tissu économique local est susceptible d'influencer la situation des entreprises mobilisées (Berion et al., 2005; Burmeister, 1997; Petitjean, 2003), ainsi que la structure régionale des principaux secteurs d'activités concernés par la construction de la ligne (travaux publics, industrie extractive, ingénierie) (Burmeister, 1997).

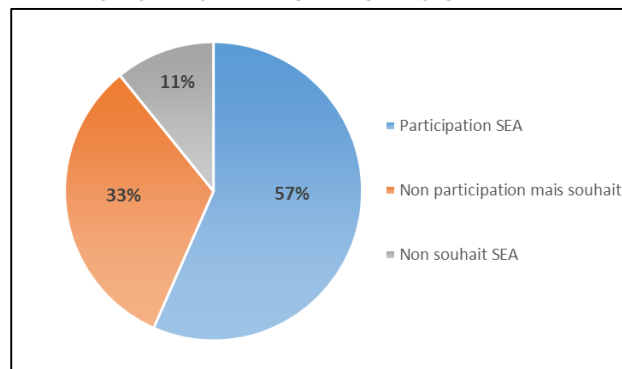
Dans l'optique de mesurer l'effet de la construction sur les entreprises locales et sur les territoires traversés, nous répondrons à plusieurs questions dans cette synthèse : **Quels sont les facteurs facilitant l'accès aux marchés de la construction de la LGV SEA ? Le chantier a-t-il eu un effet sur la situation des sous-traitants et des fournisseurs locaux ? Si oui, sur quels aspects ? La construction de la ligne a-t-elle eu un effet sur la disponibilité des ressources régionales ?**

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 entreprises locales ayant été enquêtées sont diverses par leur taille, leur activité, leur structure organisationnelle et leur implication ou non dans le projet SEA. Les résultats présentés dans cette synthèse s'appuient sur des données collectées par enquête entre juin 2014 et septembre 2014 auprès de 213 entreprises. Ce travail représente une première analyse qui sera enrichie par des monographies d'entreprises locales. L'objectif de ces monographies sera d'éclairer et d'analyser les trajectoires de long terme des entreprises et l'influence de la construction sur celles-ci.

La base de données que nous mobilisons se compose de 120 entreprises ayant participé au projet LGV SEA et de 93 entreprises n'ayant pas obtenu de contrats. Sur les 93 entreprises locales n'ayant pas participé à la construction de la LGV SEA, 23 ont indiqué n'avoir jamais souhaité y participer, bien

qu'apparaissant dans les fichiers d'entreprises « LGV SEA » réalisés par les acteurs consulaires. Dans la suite, nous retirons ces 23 entreprises de l'analyse.

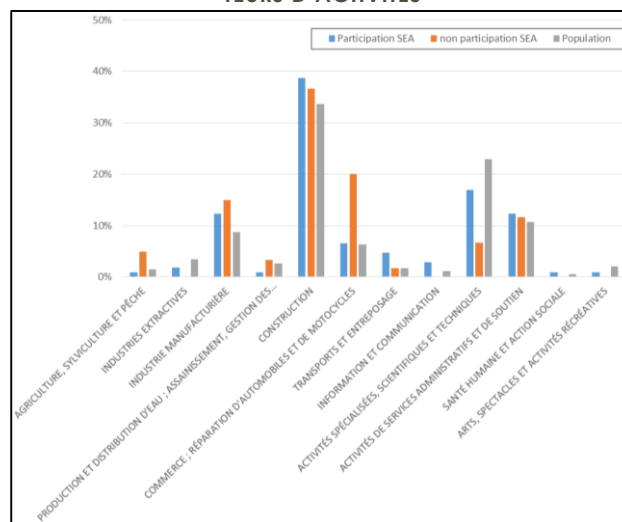
FIGURE 1 : REPARTITION DES ENTREPRISES ENQUETÉES SELON LEUR PARTICIPATION AU CHANTIER



SOURCE : ENQUÊTE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA.

L'échantillon d'entreprises ayant participé à la construction de la LGV SEA est proche du point de vue des secteurs d'activités de la population des entreprises locales ayant participé à la construction (Figure 2).

FIGURE 2 : ÉCHANTILLON ET POPULATION PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS



SOURCE : ENQUÊTE « ENTREPRISES LOCALES » ET BASE « CONTRATS », LISEA ET COSEA.

Par rapport à l'ensemble des entreprises locales ayant bénéficié d'au moins un contrat de sous-traitance et de fourniture (ci-après dénommée « population »), sont légèrement surreprésentés dans l'échantillon des entreprises ayant travaillé sur le projet SEA, les secteurs de la construction, des industries

manufacturières, et les activités de services administratifs et de soutien. En revanche, le secteur des activités scientifiques et techniques est faiblement sous-représenté.

D'autres caractéristiques des entreprises enquêtées permettent de les comparer à la population de référence. On observe que la part des entreprises enquêtées ayant participé à la construction de la LGV SEA et étant multi-établissements est de 7 points inférieure à celle de la population (Tableau 1). Sont également légèrement sous-représentées dans l'échantillon les entreprises liées au concessionnaire. Parmi les entreprises liées au concessionnaire. Parmi les entreprises enquêtées, celles ayant participé à la construction de la LGV SEA diffèrent sensiblement de celles n'ayant pas obtenu de contrat.

Les entreprises ayant bénéficié de la construction de la ligne sont plus grandes par leur nombre de salariés

L'accès aux marchés de la construction de la LGV SEA

Quelles sont les entreprises qui ont bénéficié de la construction de la LGV SEA ?

Afin d'identifier les déterminants de la sélection d'une entreprise locale par le constructeur, nous avons testé un modèle probit binaire. Nous cherchons à expliquer le fait de participer à la construction de la ligne pour une entreprise locale comparativement au fait de ne pas participer. Nous comparons avec ce modèle les caractéristiques des entreprises de l'échantillon ayant participé à la construction avec celles des entreprises de l'échantillon n'ayant pas participé à la construction. Nous faisons l'hypothèse que la taille de l'entreprise (nombre de salariés), son histoire (ancienneté), son inscription dans une organisation plus vaste (multi-établissements, appartenance à un groupe) et son secteur d'activités sont susceptibles d'influencer sa sélection ou non par le constructeur.

A partir d'un échantillon de 152 entreprises pour lesquelles l'ensemble des données sont disponibles, nous montrons que, **toute chose égale par ailleurs, l'histoire de l'entreprise, évaluée par son ancienneté, l'inscription dans un groupe et le positionnement sur le secteur des activités scientifiques et techniques (Ingénierie, bureaux d'études) influencent positivement les chances pour une entreprise locale d'obtenir un contrat de fourniture ou de sous-traitance.**

et davantage ancrées dans des groupes que celles n'ayant pas travaillé sur le projet. Elles sont également plus anciennes.

TABLEAU 1 : CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES ENQUETEES

Variables	Echantillon « Non SEA »	Echantillon « SEA »	Population
Multi-établissements	18%	47%	54%
Appartenance à un groupe	13%	38%	NR
Lien au concessionnaire	0%	7%	9%
Ancienneté moyenne	17 ans	26 ans	NR
Effectif moyen	23	278	NR

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES » ET BASE « CONTRATS », LISEA ET COSEA.

Lecture : 54% des sous-traitants et fournisseurs du constructeur situés dans les 6 départements traversés sont multi-établissements.

TABLEAU 2 : DETERMINANTS DE LA PARTICIPATION A LA CONSTRUCTION DE LA LGV SEA

Variables	Significativité
Nombre de salariés	NS
Ancienneté	**
Multi-établissements	NS
Appartenance groupe	*
Activités scientifiques et techniques (Ingénierie, bureaux d'études)	*

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

Lecture : significatif au seuil de 1% (***), 5% (**), 10% (*), non significatif (NS)

Dans l'objectif de compléter cette analyse, nous avons questionné les dirigeants d'entreprises sur les raisons de leur sélection ou non-sélection à la construction de la LGV SEA. Nous leur avons demandé de se positionner par rapport à une liste prédéfinie qu'ils pouvaient compléter.

Quels sont les déterminants de la non-participation des entreprises locales à la construction de la LGV SEA ?

Les dirigeants d'entreprises n'ayant pas été retenues par le constructeur ont placé la taille modeste de leur entreprise comme principale raison de leur non-participation (31%). Ils pointent ensuite leur manque de

réseau professionnel et personnel (26%), leurs prix trop élevés (16%) et leur non appartenance à un groupe (14%) comme raisons principales de leur non-sélection. A noter que 20% d'entre eux déclarent ne pas avoir eu de réponse du constructeur quant à leur non-sélection.

Parmi les entreprises n'ayant pas participé à la construction de la LGV SEA, nous distinguons grâce à une classification ascendante hiérarchique trois profils types dont nous détaillons les caractéristiques dans le tableau 3:

- **G1** : les petites entreprises indépendantes des secteurs de la construction, de l'industrie manufacturière et du commerce (65%),
- **G2** : les petites entreprises indépendantes du secteur des activités scientifiques et techniques (Ingénierie, bureaux d'études) et des activités de services administratifs et de soutien (18%),
- **G3** : les grandes entreprises de la construction et de l'industrie manufacturière (17%).

TABEAU 3 : CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES N'AYANT PAS PARTICIPE A LA CONSTRUCTION DE LA LGV SEA EN FONCTION DE LEUR TYPOLOGIE

Variables	G1	G2	G3
Multi-établissements	10%	27%	70%
Appartenance groupe	8%	18%	40%
Moins de 10 salariés	77%	82%	0%
Entre 10 et 25 salariés	21%	18%	0%
Entre 26 et 50 salariés	3%	0%	10%
Entre 51 et 100 salariés	0%	0%	50%
Plus de 100 salariés	0%	0%	40%
Agriculture, sylviculture et pêche	8%	0%	0%
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	21%	0%	30%
Construction	44%	0%	50%
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	28%	0%	20%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	0%	100%	0%

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

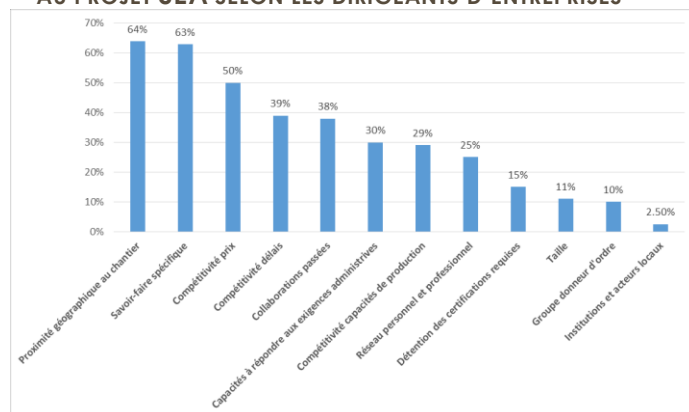
Lecture : 10% des entreprises du groupe 1 sont multi-établissements.

Grâce à cette classification, nous observons que **60% des grandes entreprises de la construction et de l'industrie manufacturière ont placé un prix trop élevé comme raison de leur non-sélection** contre 15% en moyenne pour l'ensemble des entreprises non retenues. **La taille figure en première position des raisons de la non-participation des petites entreprises indépendantes de la construction, de l'industrie manufacturière et du commerce.** En revanche, les petites entreprises indépendantes du secteur des activités scientifiques et techniques ne mentionnent pas cette raison. Ce secteur est constitué de petites entités spécialisées, parfois rattachées à des grands groupes. De fait la petite taille est commune à tous les concurrents et ne représente pas un désavantage concurrentiel.

Quels sont les déterminants de la participation des entreprises locales à la construction de la LGV SEA ?

Les dirigeants d'entreprises mettent en avant leur proximité géographique au chantier (64%) et leur savoir-faire spécifique pour la mission demandée (63%) comme facteurs explicatifs de leur sélection par le constructeur. Dernière raison partagée par au moins 50% des dirigeants, la compétitivité en termes de prix représente également une raison de leur intervention sur le projet LGV SEA.

FIGURE 3 : LES DETERMINANTS DE LA PARTICIPATION AU PROJET SEA SELON LES DIRIGEANTS D'ENTREPRISES



SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

Nous avons également mobilisé une classification ascendante hiérarchique pour identifier les profils types d'entreprises locales ayant participé à la construction de la ligne et discriminer leurs réponses. Deux catégories ont ainsi été identifiées :

- les petites entreprises indépendantes (55%),

- les grandes entreprises intégrées à des groupes (45%).

Les petites entreprises indépendantes ont toutes moins de 50 salariés. Aucune n'est liée au concessionnaire et seulement 9% appartiennent à un groupe. 73% d'entre elles sont mono-établissement et 34% n'étaient jamais intervenues dans des projets d'infrastructures de transport avant leur participation à la construction de la LGV SEA.

Le montant des contrats qu'elles ont capté est significativement inférieur à celui des grandes entreprises intégrées à des groupes : 43% d'entre elles ont obtenu moins de 100 000 euros de contrats contre 5% des grandes entreprises. A contrario, seulement 7% ont obtenu plus de 1 000 000 euros de contrats contre 50% des grandes entreprises.

Les grandes entreprises sont 72% à appartenir à un groupe et à être multi-établissements. 20% d'entre elle sont liées au concessionnaire et 83% avaient déjà

travaillé sur des projets d'infrastructures de transport avant leur participation à la construction de la LGV SEA.

A partir de la classification précédente, nous mettons en évidence que **la proximité géographique au chantier est un facteur déterminant de la participation au chantier pour 70% des petites entreprises indépendantes et pour 50% des grandes entreprises locales intégrées à des groupes**, marquant une différence significative entre les deux catégories d'entreprises. **La compétitivité en termes de prix est un facteur de sélection qui est significativement plus mentionné par les grandes entreprises (64%) que par les petites entreprises (41%)**. Nous pouvons faire l'hypothèse que la taille de ces entreprises leur permet de réaliser des économies d'échelles et de diminuer leurs coûts fixes unitaires, conditions de la fixation de prix compétitifs pour le constructeur. Pour les autres déterminants, il n'existe pas de différences significatives dans les réponses entre les deux profils d'entreprises.

L'effet de la participation à la construction de la ligne sur la situation des entreprises locales

La situation des entreprises s'est-elle améliorée grâce à la construction de la LGV SEA ?

De la même manière que Petitjean l'a mis en évidence lors des constructions de l'A39 et de l'A77, la construction de la LGV SEA n'a pas modifié la situation d'une grande majorité des entreprises locales fournisseuses ou sous-traitantes (Tableau 4). **74% d'entre elles considèrent que le chantier s'est accompagné d'un maintien de la situation de leur entreprise tandis que 17% estiment qu'il a contribué à l'améliorer. Seuls 5% des dirigeants soulignent que la situation de leur entreprise s'est dégradée du fait de leur participation à la construction.**

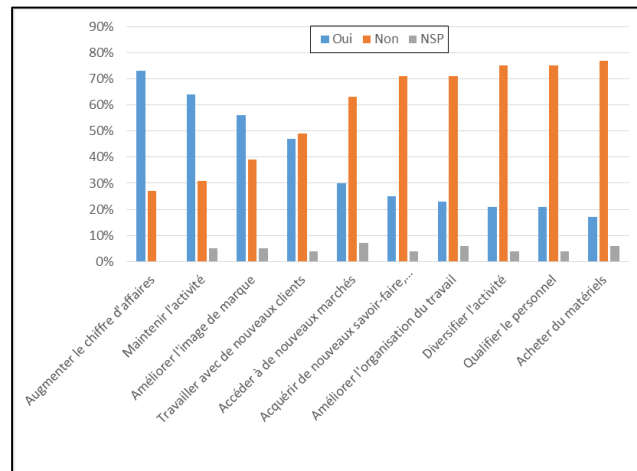
TABLEAU 4 : EVOLUTION DE LA SITUATION GENERALE DES ENTREPRISES GRACE A LA PARTICIPATION AU PROJET SEA

Evolution de la situation	Réponses (n=120)
Améliorée	17%
Dégradée	5%
Maintenue	74%
NSP	4%

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

Afin d'affiner l'analyse de cette perception de la construction de la LGV SEA sur la situation de leur entreprise, nous avons demandé aux dirigeants de se positionner sur différents effets potentiels de la construction sur leur entreprise (Figure 4).

FIGURE 4 : LES EFFETS DE LA PARTICIPATION AU PROJET SEA SUR LES ENTREPRISES LOCALES



SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

Il apparaît que **plus de 70% d'entre eux considèrent que le projet a contribué à l'accroissement de leur**

chiffre d'affaires. Cet accroissement a surtout permis un maintien de l'activité (64%). Par ailleurs, plus d'un dirigeant sur deux juge que la participation à la construction a permis d'améliorer l'image de marque de l'entreprise, et pour près d'un sur deux de travailler avec de nouveaux clients.

A partir de la même classification ascendante hiérarchique que précédemment, nous avons repéré les divergences d'effets de la construction sur les entreprises locales selon leur profil. Il ressort de cette comparaison que **les petites entreprises indépendantes (84%) ont significativement plus que les grandes entreprises (61%) indiqué une amélioration de leur chiffre d'affaires. Par ailleurs, 58% des dirigeants de ces petites entreprises déclarent que le projet SEA leur a permis d'accéder à de nouveaux marchés, contre 12% des dirigeants de grandes entreprises.** De façon moins marquée, les dirigeants de petites entreprises sont également plus nombreux que ceux des grandes entreprises à considérer que le projet SEA a donné lieu à une diversification des activités (31% vs. 11%) et à l'achat de nouveaux matériels (22% vs. 9%). Au regard de ces résultats, il semble que **la construction de la LGV SEA a eu un effet plus structurant sur les petites entreprises indépendantes que sur les grandes entreprises rattachées à des groupes.**

Quelles conséquences la participation à la construction de la LGV SEA a-t-elle eu sur la gestion des ressources humaines des entreprises locales ?

La construction d'une grande infrastructure de transport telle que la LGV SEA génère des emplois directs, indirects et induits dont il est toujours délicat d'estimer s'ils ont été créés ou maintenus. Afin d'approfondir les résultats de l'estimation de l'impact économique de la construction de la LGV SEA (Fouqueray, 2014), nous avons demandé aux dirigeants d'entreprises si leur participation au projet SEA avaient contribué à la création ou au maintien d'emplois dans leurs sociétés (Berion, 2002; Burmeister, 1997; Fouqueray, 2013; Fouqueray, 2013; Petitjean, 2003) (Tableau 5).

TABEAU 5 : EFFETS DU CHANTIER SUR LA CREATION ET LE MAINTIEN D'EMPLOIS DANS LES ENTREPRISES

	n = 102
Pas d'effet	48%
Maintien d'emplois	29%
Création et maintien d'emplois	18%
Création d'emplois	5%
Total	100%

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

Un dirigeant sur deux déclare que le projet a eu un effet positif sur la situation de l'emploi dans son entreprise. Pour ces entreprises, cet effet s'est principalement traduit par le maintien d'emplois préexistant à la participation au chantier (30%). Une entreprise sur cinq ayant participé à la construction de la ligne a conjointement maintenu et créé des emplois. Enfin, 5% des entreprises ont uniquement créé des emplois grâce au projet LGV SEA.

En moyenne, près de 3 emplois ont ainsi été créés par entreprise ayant recruté du personnel. Le résultat le plus marquant concerne le maintien d'emplois : près de 4 emplois ont en moyenne été maintenus dans ces entreprises. Ces résultats renforcent l'hypothèse d'un maintien de l'activité favorisé par la participation au chantier SEA. **Dans un contexte de crise économique, en particulier dans le secteur des travaux publics, la construction de la LGV SEA a contribué à remettre de l'huile dans le moteur des entreprises locales mais également à générer un surcroît d'activités pour près d'une entreprise sur quatre.** Toutefois, les résultats de cette enquête ne permettent pas de différencier à l'échelle des territoires traversés le nombre d'emplois créés du nombre d'emplois maintenus.

Nous n'observons pas de différences significatives dans les résultats entre les petites entreprises indépendantes et les grandes entreprises. En revanche, en testant un modèle probit ordonné¹ cherchant à expliquer la création d'emplois et le maintien d'emplois, nous remarquons que **la part des contrats « LGV SEA » dans le chiffre d'affaires des entreprises influencent significativement leurs probabilités de créer ou de maintenir des emplois (Tableau 6). Plus cette part est**

¹ La variable à expliquer du modèle probit ordonné prend la valeur :

- 0 si la participation au chantier n'a aucun effet sur la situation de l'emploi dans l'entreprise,

- 1 si la participation au chantier a permis le maintien d'emplois dans l'entreprise,
- 2 si la participation au chantier à favoriser la création d'emplois, en plus éventuellement du maintien d'emplois.

élevée, plus la probabilité pour une entreprise de créer et de maintenir des emplois grâce au projet LGV SEA sera forte.

Les autres variables testées, que sont la taille de l'entreprise, son ancienneté, son appartenance à un groupe, son lien au concessionnaire, son organisation en plusieurs établissements ou non, et son secteur d'activités, n'ont pas d'effets significatifs sur la probabilité de créer ou de maintenir des emplois.

TABLEAU 6 : DETERMINANTS DE LA CREATION ET DU MAINTIEN D'EMPLOIS DANS LES ENTREPRISES AYANT PARTICIPE AU PROJET SEA

Variables	Coef.
Nombre d'observations	89
Pseudo R2	0.31
Moins de 10 salariés	Réf.
Entre 10 et 25 salariés	0.58
Entre 26 et 50 salariés	0.38
Entre 51 et 100 salariés	0.24
Plus de 100 salariés	0.04
Ancienneté	-0.003
Lien à un groupe	-0.11
Lien au concessionnaire	-0.92
Multi-établissements	0.37
Moins de 10% du CA	Réf.
Entre 10% et 25% du CA	1.23 (***)
Entre 25% et 50% du CA	1.99 (***)
Agriculture, sylviculture et pêche	Réf.
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	4.87
Construction	4.15
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	4.11
Information et communication	10.45
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	4.68
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	9.99
Autres activités de services	9.62

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA
Lecture : significatif au seuil de 1% (***) , 5% (**) 10% (*)

Les emplois créés et maintenus grâce au chantier seront-ils maintenus après la construction ?

Parmi les 53 dirigeants ayant indiqué avoir créé et/ou maintenu des emplois grâce à la construction de la LGV SEA, 25 (soit 47%) envisagent de maintenir ces emplois après la construction. Seulement 8 ont fait savoir qu'ils ne maintiendraient pas ces emplois. 20 dirigeants ne se sont pas prononcés sur cette question. Le maintien d'emplois après la construction est facilité dans les entreprises qui avaient déjà profité du chantier pour maintenir des emplois. Un tiers de celles qui ont recruté spécifiquement pour répondre au surcroît d'activités ne pourront pas maintenir ces emplois.

TABLEAU 7 : MAINTIEN DES EMPLOIS APRES LA CONSTRUCTION DE LA LGV SEA

Maintien d'emplois post-chantier	Maintien d'emplois pendant le chantier	Création d'emplois pendant le chantier
Non	2	6
Oui	13	11
Total	15	17

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

Les entreprises locales projettent-elles de recruter après la construction de la LGV SEA ?

Une entreprise locale sur dix projette de recruter après la participation à la construction de la LGV SEA. Ce ratio est identique pour les entreprises locales n'ayant pas contribué au projet SEA. Il laisse supposer l'absence de croissance à moyen terme de l'activité des entreprises locales suite à la participation au projet SEA.

TABLEAU 8 : PREVISIONS DE RECRUTEMENT DES ENTREPRISES LOCALES

Recrutement après chantier	Non-participation SEA	Participation SEA
Non	87%	90%
Oui	13%	10%
Total	100%	100%

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA

L'impact de la construction sur la disponibilité des ressources locales

La construction d'une infrastructure nécessite des ressources et des matières premières accessibles à proximité du lieu du chantier (Berion et al., 2005; Burmeister, 1997; Fouqueray, 2013; Fouqueray, 2013; Petitjean, 2003). Cette mobilisation des ressources locales est susceptible de modifier les structures locales des marchés et de générer des effets d'éviction. Certaines entreprises locales peuvent ne plus pouvoir se fournir dans les mêmes conditions qu'avant la construction et se verront impacter dans leur activité, voire exclus du marché local.

Afin d'identifier ces risques, nous avons questionné les entreprises sur la disponibilité des ressources locales pendant la construction, qu'elles aient ou non participé au projet SEA. Nous leur avons demandé de se positionner sur l'effet (hausse, baisse, aucun effet, ne se prononce pas) de la construction sur le prix et la quantité des matières premières et des produits de première transformation, sur la disponibilité de leurs fournisseurs habituels et sur la disponibilité de la main d'œuvre locale.

TABEAU 9 : IMPACT DE LA CONSTRUCTION SUR LES RESSOURCES LOCALES (N = 210)

Variables	+	-	=	NSP
Prix des matières premières et produits de première transformation	21%	3%	40%	37%
Quantité des matières premières et produits de première transformation	9%	16%	35%	40%
Disponibilité des fournisseurs	6%	12%	49%	33%
Disponibilité de la main d'œuvre	10%	17%	40%	33%

SOURCE : ENQUETE « ENTREPRISES LOCALES », LISEA.

Pour un peu plus d'un tiers des dirigeants enquêtés la construction de la LGV SEA n'a pas eu d'effets sur les ressources locales disponibles, tant en termes de prix que de quantité. Toutefois, les dirigeants sont plus nombreux à déclarer que le chantier a eu un effet négatif sur les ressources locales plutôt qu'un effet positif, à la fois en termes de prix, de quantité, de disponibilités des fournisseurs et de disponibilité de la main d'œuvre. A partir de plusieurs tests (khi2) et modèles statistiques (probit ordonné), nous avons cherché à mieux identifier ces effets sur les res-

sources locales en discriminant les réponses des dirigeants d'entreprises en fonction des caractéristiques de leurs sociétés.

La hausse du prix des matières premières et des produits de première transformation est significativement plus ressentie par les entreprises du secteur de la construction (53%) et du secteur des activités scientifiques et techniques (Ingénierie, bureaux d'études) et activités de services administratifs et de soutien (24%) que par celles des autres secteurs (13%). Ces deux secteurs sont les plus confrontés, directement et indirectement, aux problématiques de fournitures en matériaux de construction. Par ailleurs, **les entreprises du secteur de la construction sont plus nombreuses (38%) que celles des autres secteurs (14%) à souligner une baisse de la quantité des matières premières et des produits de première transformation.** A partir de ces résultats on peut faire l'hypothèse que le chantier dérégule momentanément le marché local de l'approvisionnement en matériaux et produits de première transformation.

Cette dérégulation semble concerner davantage les petites entreprises indépendantes que celles rattachées à un groupe. **Toute chose égale par ailleurs l'appartenance à un groupe réduit la probabilité pour un dirigeant d'entreprises de déclarer que le chantier a généré une hausse des prix des matières premières et des produits de première transformation.** On peut faire l'hypothèse que les achats des entreprises rattachées à des groupes sont plus sécurisés que ceux des entreprises indépendantes.

Ces variations de prix et de quantité de matières premières et de produits de première transformation s'accompagnent d'une moindre disponibilité des fournisseurs. **Pour respectivement 21% et 24% des entreprises des secteurs de la construction et des activités scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien, la construction de la LGV SEA a détérioré la disponibilité de leurs fournisseurs.** Elles ne sont que 7% à se positionner ainsi dans les autres secteurs d'activités. Cette problématique de la baisse de la disponibilité des fournisseurs

est particulièrement mise en évidence par les entreprises de 26 à 50 salariés (42%).

Outre les matières premières et les produits de première transformation, une autre ressource locale a fortement été mobilisée pendant la construction : les actifs locaux. **Les entreprises de plus de 25 salariés sont significativement plus nombreuses que les autres à déclarer une baisse de la main d'œuvre locale disponible (entre 33% et 42% vs. 15%). On observe le même résultat, avec les mêmes ordres de grandeur, concernant l'appartenance à un groupe.**

Ces deux variables étant corrélées – les grandes entreprises locales appartiennent le plus souvent à un groupe –, il est cohérent d'observer ce résultat. Enfin, **un tiers des entreprises du secteur de la construction se disent impactées par une baisse de la main d'œuvre disponible, contre 15% dans les autres secteurs.** Ce résultat est cohérent puisque les personnels locaux ont principalement été sollicités par des entreprises de ce secteur. Les autres caractéristiques des entreprises n'ont pas d'effets sur le positionnement des dirigeants

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 d'identifier et de mesurer les effets de la participation et de la non-participation à la construction de la LGV SEA pour les entreprises situées dans les régions traversées.

Données

Les résultats présentés dans cette synthèse s'appuient sur une enquête réalisée entre juin et septembre 2014 auprès de 213 entreprises. L'échantillon des entreprises enquêtées a été obtenu à partir d'une base de données des contrats passés par COSEA dans les 6 départements traversés par la ligne et d'une base de données des entreprises n'ayant pas été retenues pour travailler sur le projet SEA malgré leur souhait initial. Cette dernière base de données a été construite avec l'appui des chambres consulaires des 6 départements traversés et des fédérations régionales de travaux publics. Grâce à ce travail, nous avons pu enquêter 35% des entreprises des 6 départements traversés ayant contribué au projet SEA (120 entreprises) au 15 mars 2013 et un groupe d'entreprises « témoin » n'ayant pas bénéficié du chantier (93 entreprises).

Auteurs 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