



HAL
open science

Les effets LGV sur la dynamique des territoires. Volet 2: l'attractivité touristique des villes dans les territoires traversés par la ligne LGV SEA

Aurélie Mercier, Nicolas Ovtracht, Pierre-Yves Péguy

► To cite this version:

Aurélie Mercier, Nicolas Ovtracht, Pierre-Yves Péguy. Les effets LGV sur la dynamique des territoires. Volet 2: l'attractivité touristique des villes dans les territoires traversés par la ligne LGV SEA. [Rapport de recherche] LAET (Lyon, France). 2022, pp.35. halshs-03782508

HAL Id: halshs-03782508

<https://shs.hal.science/halshs-03782508v1>

Submitted on 21 Sep 2022

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.



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY

Les effets LGV sur la dynamique des territoires

Volet 2 : l'attractivité touristique des villes dans les territoires traversés par la ligne LGV SEA

Rapport du LAET (UMR CNRS 5593 - Université Lumière Lyon 2 – ENTPE) pour le compte de LISEA



OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE

Réalisé par

Aurélie MERCIER

Nicolas OVTRACHT

Pierre-Yves PÉGUY

Février 2022

Sommaire

Introduction.....	3
I. Eléments de contexte et choix méthodologiques.....	4
1. Les territoires étudiés.....	4
2. Les choix méthodologiques : de l'accessibilité gravitaire à la prise en compte des « commodités horaires ».....	7
II. Caractérisation et analyse de l'évolution de l'offre d'hébergement touristique.....	9
1. Les hébergements occasionnels.....	9
2. Les résidences secondaires	10
III. Caractérisation et analyse de l'évolution de l'offre ferroviaire	14
1. L'offre ferroviaire « week-end ».....	14
2. L'offre ferroviaire « jour de semaine ».....	17
IV. Quel impact de l'évolution de l'accessibilité suite à la mise en service de la LGV sur l'évolution de l'offre touristique ?.....	20
1. L'impact de la LGV sur l'évolution du nombre d'hébergements occasionnels : une analyse de l'accessibilité « week-end » vers les pôles touristiques (depuis Paris).....	20
2. L'impact de la LGV sur l'évolution du nombre de résidences secondaires : une analyse de l'accessibilité en « semaine » depuis les pôles touristiques (vers Paris)	25
Conclusion	30
Bibliographie.....	32
Table des illustrations.....	35

Introduction

Le cahier des charges de cette étude prévoit une analyse de l'évolution de l'attractivité touristique des villes entre la phase *ex-ante* et la phase *ex-post* du projet LGV SEA. Pour l'INSEE, l'attractivité au sens économique du terme est définie comme la capacité d'un territoire à attirer des ressources spécifiques provenant de l'extérieur. Les contours de l'attractivité économique englobent deux aspects complémentaires : un aspect « productif » (arrivée d'emplois ou d'actifs qualifiés) et un aspect « résidentiel » (tourisme, retraités ou navetteurs). Plus précisément, pour Hatem (2004) repris in Ingallina (2007), il s'agit de « la capacité pour un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser leurs projets sur ce territoire plutôt que sur un autre ». Toutefois, comme le soulignent Gérardin et Poirot (2010), l'attractivité des territoires est un concept multidimensionnel qui s'envisage du point de vue des acteurs mais également des facteurs qui la conditionnent (cadre de vie, disponibilité de certains services, ...). Ainsi, Hmioui et Haoudi (2016) reprennent la définition de l'attractivité touristique de Joliet et Martin (2007) qui correspond à « la ou les zones d'un périmètre destiné aux loisirs qui font l'objet d'une attirance plus forte que d'autres, induisant une concentration de fréquentation en ces points. Cette concentration des attraits peut être due à la disposition d'équipements, leur qualité ou encore au cadre paysager de ces derniers ». Les auteurs soulignent que « les infrastructures de transport, les modes d'hébergements et d'animations sont au cœur des attentes des touristes, et partant de l'attractivité d'une destination. ».

De nombreux travaux se sont attachés à étudier l'impact (ou plutôt les impacts) des lignes à grande vitesse sur les territoires (par exemple, Bazin S. et al., 2011 ; Bazin S. et al., 2010 ; Givoni, 2006 ; Gutierrez, 2001). Il s'agit dans notre cas plus précisément d'isoler l'effet LGV d'autres effets dans l'évolution de l'attractivité touristique des villes retenues.

Pour mesurer l'évolution de l'attractivité, il conviendrait ainsi de mener une analyse économétrique pour chaque catégorie d'indicateurs et comparer chaque ville desservie par la LGV SEA avec d'autres villes françaises ayant en tous points des caractéristiques comparables, à l'exception d'une desserte LGV. Pour diverses raisons, notamment celles de l'existence évidemment problématique de villes en tous points comparables, cette méthodologie dite « avec ou sans » a été depuis longtemps abandonnée. Compte-tenu de ces réserves, nous nous situerons dans une méthodologie « *ex ante* – *ex post* » nous proposons de nous focaliser sur l'évolution des effets de la LGV en termes d'accessibilité et de la mettre en relation avec des indicateurs d'offre touristique en termes d'hébergement.

Ce rapport sera ainsi organisé en quatre parties. Dans un premier temps, nous présenterons des éléments de contexte sur l'aire d'étude et les choix méthodologiques opérés. Les parties 2 et 3 caractériseront respectivement l'offre touristique et l'offre ferroviaire ainsi que leurs évolutions. Les relations entre les évolutions de l'offre ferroviaire et l'offre touristique seront présentées et discutées dans la dernière partie.

I. Éléments de contexte et choix méthodologiques

1. Les territoires étudiés

L'étude repose sur 7 bassins ou pôles touristiques localisés en Nouvelle Aquitaine et desservis par des services TGV utilisant la ligne SEA. Comme le définit Blum (2006), « un pôle touristique est un territoire touristique identifié par des produits, des sites, des équipements et des projets, défini (à travers une thématique ou une image forte, propre à créer des synergies) par son accessibilité, son organisation, ses services, son niveau d'attractivité, le volume de la fréquentation, sa zone de chalandise et sa capacité à générer et diffuser sur le tout le territoire des retombées économiques propices à la création d'emplois, l'amélioration du cadre de vie et la préservation de l'environnement. Son périmètre, évolutif, se définit en fonction de la densité de l'offre et des potentialités du territoire ». Le Schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010 (CESR, 2000) précise qu'un pôle touristique doit « connaître déjà une activité touristique par sa fréquentation, son accessibilité ou encore ses capacités d'hébergement, les pratiques de loisirs, le tourisme d'affaires, et par l'existence d'au moins un office de tourisme ».

Les bassins touristiques retenus sont présentés dans le **Tableau 1** et le **Tableau 2**. A noter que trois bassins touristiques étaient précédemment localisés en dehors de l'ex-région Aquitaine. Cela aura une incidence sur la disponibilité de certaines données touristiques.

Bassin touristique	Ville "centre"
Bordeaux	Bordeaux
Zone de Poitiers	Poitiers*
CA du Grand Angoulême	Angoulême*
CDA La Rochelle	La Rochelle*
Bassin d'Arcachon	Facture-Biganos
Zone thermale des Landes	Dax
Littoral basque	Hendaye

*Pas présents dans l'ex-région Aquitaine

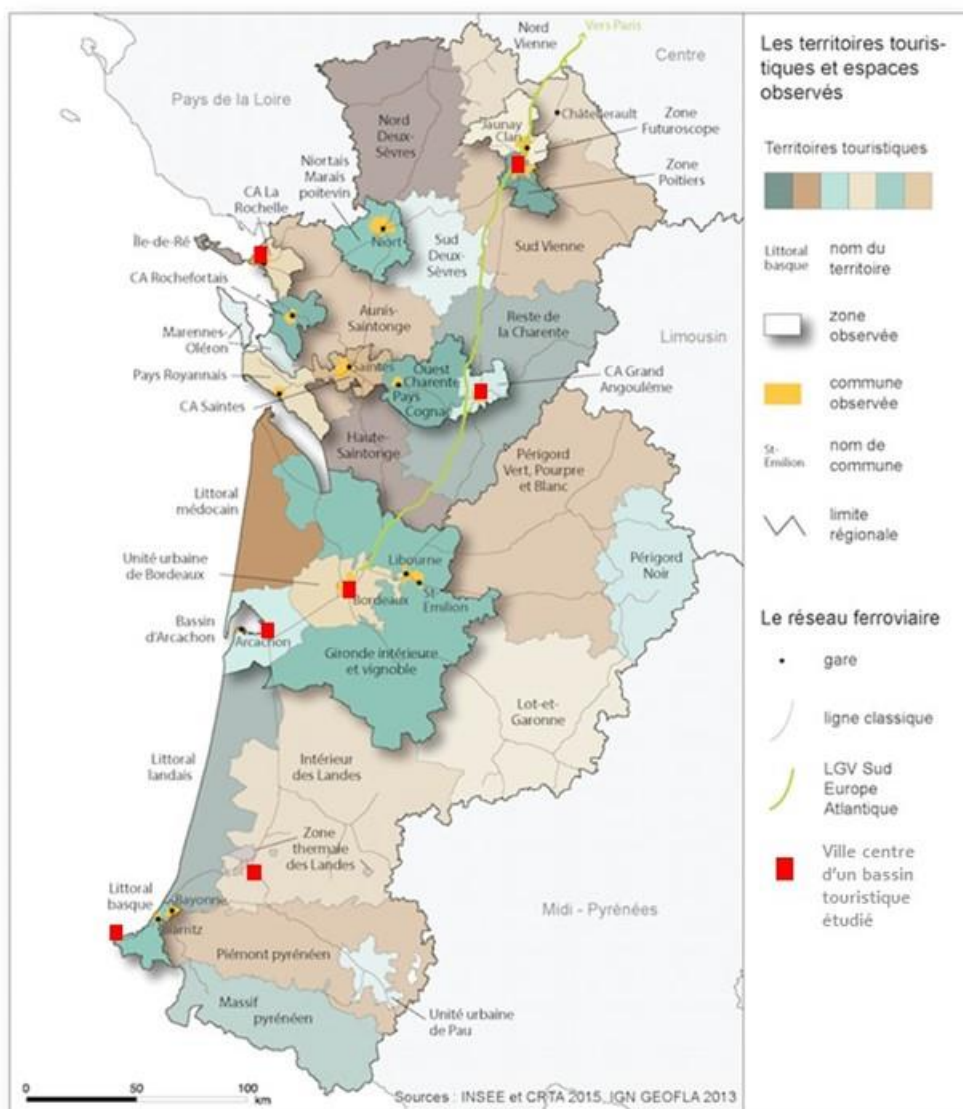
Tableau 1 : Bassins touristiques retenus de l'étude

Bassin touristique	Bordeaux	Zone de Poitiers	CA du Grand Angoulême	CDA La Rochelle	Bassin d'Arcachon	Zone thermale des Landes	Littoral basque
Communes	Bordeaux	Aslonnes	Angoulême	Angoulins	Andernos	Dax	Ahetze
		Biard	Asnières-sur-Nouère	Aytré	Arcachon	Eugénie-les-Bains	Anglet
		Buxerolles	Bazac	Bourgneuf	Arès	Préchacq-les-Bains	Arbonne
		Crotelle	Bouëx	Châtelailion-Plage	Audenge	Saint-Paul-lès-Dax	Ascaïn
		Dienné	Brie	Clavette	Biganos	Saubusse	Bayonne
		Fleuré	Champniers	Croix-Chapeau	Gujan-Mestras		Biarritz
		Fontaine-le-Comte	Claix	Dompièrre-sur-Mer	La Teste de Buch		Bidart
		Gizay	Dignac	Esnandes	Lanton		Biriatou
		La Villedieu-du-Clain	Dirac	L'Houmeau	Le Teich		Boucau
		Ligugé	Fléac	La Jarne	Lège-Cap-Ferret		Ciboure
		Mignaloux-Beauvoir	Garat	La Jarrie	Marchepime		Guéthary
		Migné-Auxances	Gond-Pontouvre	La Rochelle	Mios		Hendaye
		Nieuil-l'Espoir	Jauldes	Lagord			Saint-Jean-de-Luz
		Nouaillé-Maupertuis	L'Isle-d'Espagnac	Marsilly			Saint-Pée-sur-Nivelle
		Poitiers	La Couronne	Montroy			Sare
		Roches-Prémarie-Andillé	Linars	Nieul-sur-Mer			Urrugne
		Saint Benoît	Magnac-sur-Touvre	Périgny			
		Smarves	Marsac	Puilboreau			
		Vernon	Mornac	Saint-Christophe			
		Vouneuil-sous-Biard	Mouthiers-sur-Boëme	Saint-Médard-d'Aunis			
			Nersac	Saint-Rogatien			
			Plassac-Rouffiac	Saint-Vivien			
			Puymoyen	Saint-Xandre			
			Rouillet-Saint-Estèphe	Sainte-Soulle			
			Ruelle-sur-Touvre	Salles-sur-Mer			
			Saint-Michel	Thairé			
			Saint-Saturnin	Vérines			
			Saint-Yrieix-sur-Charente	Yves			
			Sers				
			Sireuil				
			Soyaux				
			Torsac				
			Touvre				
			Trois-Palis				
			Vindelle				
			Voëuil-et-Giget				
			Voulgézac				
			Vouzan				

Tableau 2 : Composition des bassins touristiques

La **Carte 1** localise les territoires étudiés. Ceux-ci sont soit directement desservis par la LGV SEA, soit bénéficient d'une desserte de rames TGV (et en général d'une correspondance avec la nouvelle ligne via le réseau TER).

Les territoires touristiques, zones et communes observées dans les régions Aquitaine et Poitou-Charentes en 2015



Responsable de l'axe : Isabelle Lefort

Réalisé avec QGIS et Adobe Illustrator
Violaine Jurie, UMS RIATE 2414 / Observatoire socio-économique SEA, 2015

Carte 1 : Territoires (ou bassins) touristiques étudiés avec leur ville-centre (Source : carte de Violaine Jurie, 2015)

2. Les choix méthodologiques : de l'accessibilité gravitaire à la prise en compte des « commodités horaires »

La proposition méthodologique initiale s'est appuyée sur l'idée que l'attractivité touristique pouvait être formalisée à l'aide d'indicateurs d'accessibilité tels que développés par Hansen (Hansen, 1959). Les mesures gravitaires peuvent être envisagées comme un potentiel d'opportunités susceptible d'être atteint par un individu. L'accessibilité gravitaire apparaît donc comme le produit de deux facteurs antagonistes que sont la présence d'opportunités, qualifiées « d'éléments moteurs du déplacement », et le coût du déplacement envisagé comme « l'élément résistant du déplacement » (Koenig, 1974). La fonction de résistance est ainsi l'élément clé de cette mesure de l'accessibilité. On sait que cette fonction, notée $f(C_{ij})$ doit être entendue comme une pondération des opportunités, ce qui veut dire que toute amélioration de l'offre (donc toute baisse de C_{ij} , coût généralisé du transport entre les zones i et j) doit se traduire par une augmentation des opportunités pondérées et donc de l'accessibilité (et réciproquement en cas de dégradation de l'offre).

Dans une configuration idéale de connaissance des trafics tous modes et des offres de transport, cette fonction peut faire l'objet d'une estimation des paramètres pour une forme donnée des modèles de demande (Fotheringham et O'Kelly, 1989), en particulier dans les aires urbaines (Mercier *et alii*, 2008). En ce cas, les variations d'accessibilité entre les situations *ex-ante* et *ex-post* impliqueraient mécaniquement des variations des fonctions de résistance et, par conséquent, des indicateurs d'accessibilité.

Les travaux de Minghui Chen (2019) ont produit un maximum d'estimations sur la base des données de trafic disponibles (en situation *ex-ante*) et ont clairement établi le rôle des horaires dans le choix modal, et plus particulièrement du temps disponible à destination que ces horaires autorisent. La significativité de ces paramètres comme facteurs explicatifs des fonctions de demande et du partage modal semble bien établie, mais les mesures d'élasticité restent trop incertaines (et en tout état de cause incomplètes) pour être transposées dans une fonction de résistance.

En effet, au-delà d'indicateurs comme le temps disponible à destination ou le nombre de combinaisons aller-retour pertinentes, on est conduit à considérer un assez grand nombre d'indicateurs susceptibles de jouer un rôle dans l'accessibilité touristique des villes considérées. L'accessibilité ne prend plus alors une valeur « unique » pour une situation donnée mais repose sur un ensemble d'indicateurs. Deux situations-type sont ainsi considérées et présentées en section II:

- un programme d'activité-mobilité d'un tourisme de court ou moyen séjour qui peut être un weekend ou d'une durée de une à quatre semaines;
- un programme d'activité-mobilité d'un tourisme dénommé résidence secondaire-principale qui sera précisé ci-après.

La corrélation entre ces indicateurs d'accessibilité et l'évolution des indicateurs d'attractivité touristique sera mise en évidence au travers d'une analyse cartographique en termes d'espace-temps puis d'une analyse factorielle. L'Analyse en Composantes Principales est une méthode d'analyse de données multivariées visant à résumer un jeu de données avec de nombreuses dimensions en quelques variables synthétiques, appelées composantes principales, tout en conservant un maximum d'informations. Autrement dit, l'objectif de l'Analyse en Composantes Principales (ACP) est de revenir à un espace de dimension réduite en occultant le moins possible la réalité observée. Si l'information associée aux 2 ou 3 premiers axes représente un pourcentage suffisant de la variabilité totale du nuage de points, on pourra représenter les observations sur un graphique à 2 ou 3 dimensions, facilitant ainsi

l'interprétation de la causalité. La construction de l'ACP repose sur l'analyse de la dispersion des données via la matrice des variances-covariances (ou celle des corrélations).

II. Caractérisation et analyse de l'évolution de l'offre d'hébergement touristique

L'attractivité touristique d'un territoire est mesurée dans notre étude à partir de l'offre d'hébergement touristique. Celle-ci peut être entendue de deux façons. La première renvoie à une offre pour une clientèle de passage ou qui effectue un séjour ponctuel, en particulier pour des motifs de loisirs. On intègre ici les hébergements « occasionnels » via l'offre hôtelière, de campings, villages vacances, résidences de tourisme et auberges de jeunesse. La seconde s'intéresse aux logements utilisés de manière plus régulière pour des week-ends, des vacances ou des périodes plus longues dans l'année et renvoie aux résidences secondaires.

1. Les hébergements occasionnels

Les données utilisées

Nous considérons comme hébergement occasionnel les hôtels (via les variables « nombre d'hôtels » et « nombre de chambres d'hôtel », toutes catégories), les campings (via la variable « nombre d'emplacements de camping », les villages vacances (via la variable « nombre de lits dans Villages vacances ») et les résidences de tourisme via la variable (« nombre de lits dans Résidences de tourisme »). L'offre totale est calculée en agrégeant de nombre de chambres d'hôtel, d'emplacements de camping, de lits dans Villages vacances et de lits dans Résidences de tourisme.

Les données portant sur les hébergements occasionnels proviennent de l'INSEE (base Chiffres détaillés – Tourisme) pour les années 2016 et 2019 et synthétisées dans le **Tableau 3**. Comme précisé par l'INSEE, « les statistiques sur l'offre d'hébergements sont établies en relation avec les comités régionaux de tourisme (CRT) et la direction générale des entreprises (DGE). Elles sont proposées au niveau communal pour la France (hors Mayotte). » Concernant l'hôtellerie de plein air nous ne retenons que les variables portant sur les emplacements à la clientèle de passage destinés aux touristes n'y élisant pas domicile.

L'offre hôtelière présentée ci-dessus est complétée par le nombre de chambres d'hôtels et par des données sur la demande, pour les années 2016 et 2019, fournies par le Comité Régional du Tourisme de Nouvelle Aquitaine à l'échelle des bassins touristiques. Les données utilisées portent sur le nombre de nuitées (toutes catégories), le nombre de chambres occupées (toutes catégories) et le taux d'occupation (toutes catégories). Notons que ces données ne sont pas disponibles pour l'année 2016 pour les bassins Zone de Poitiers, CA du Grand Angoulême et CDA La Rochelle, bassins qui n'appartenaient pas à l'ex-région Aquitaine. Le nombre de chambres d'hôtels en 2016 a toutefois été reconstitué en appliquant l'évolution observée concernant le nombre d'hôtels sur la période 2016-2019.

L'évolution de l'offre d'hébergements occasionnels

A l'exception de la ville de Bordeaux qui voit son offre d'hébergements touristiques occasionnels croître de 12%, les autres bassins touristiques de l'ex-région Aquitaine connaissent une légère diminution de l'offre. Cette dernière est à relier à une baisse du nombre de chambres d'hôtel et du nombre de lits en villages vacances. A l'inverse, il faut noter la tendance à la hausse du nombre de lits dans les résidences de tourisme. Les données hôtelières n'étant pas disponibles pour 2016 dans les 3 bassins de l'ex-région Poitou-Charentes, la variation de l'offre prend en compte uniquement le nombre d'emplacements de camping, de lits dans Villages vacances et de lits dans Résidences de tourisme. On observe alors une hausse de 4% entre 2016 et 2019.

Ville "centre"	Bassin touristique	Variation nb hôtels	Variation nb chambres hôtels	Variation nb Emplacements de camping	Variation nb Lits dans Villages vacances	Variation nb Lits dans Résidences de tourisme	Variation nb Lits dans Auberges de jeunesse - Centre sportif	Variation de l'offre
Bordeaux	Bordeaux	16%	10%	NULL	NULL	62%	NULL	12%
Poitiers*	Zone de Poitiers	-13%	-13%	17%	NULL	0%	0%	-98%
Angoulême*	CA du Grand Angoulême	0%	0%	3%	NULL	4%	NULL	-98%
La Rochelle*	CDA La Rochelle	5%	5%	3%	5%	4%	0%	-94%
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	-6%	-4%	4%	-6%	5%	NULL	-2%
Dax	Zone thermale des Landes	-2%	-3%	3%	NULL	15%	NULL	-3%
Hendaye	Littoral basque	-2%	-2%	-4%	-3%	8%	NULL	-2%

*Pas présents dans l'ex-région Aquitaine

En gris : valeurs redressées car non disponibles en 2016, pour les bassins mentionnés avec *

NULL : valeur de 0 pour 2016 ET 2019

Tableau 3 : Evolution de l'offre d'hébergements touristiques occasionnels

L'évolution de la demande hôtelière pour les bassins de l'ex-région Aquitaine

Le **Tableau 4** illustre une évolution décorrélée du nombre de chambres proposées et du taux d'occupation. En effet, la hausse de 10% de l'offre à Bordeaux se traduit par un accroissement de 2 pts du taux d'occupation passant de 70% en 2016 à 72% en 2019. A l'inverse, une baisse de 2 à 4% est observée pour le Bassin d'Arcachon, la Zone thermale des Landes et le Littoral basque tandis que le taux d'occupation a tendance à augmenter. C'est ainsi que dans le Bassin d'Arcachon le taux d'occupation gagne 6 points, atteignant 60% en 2019, alors que dans le même temps le nombre de chambre proposées baisse de 4%.

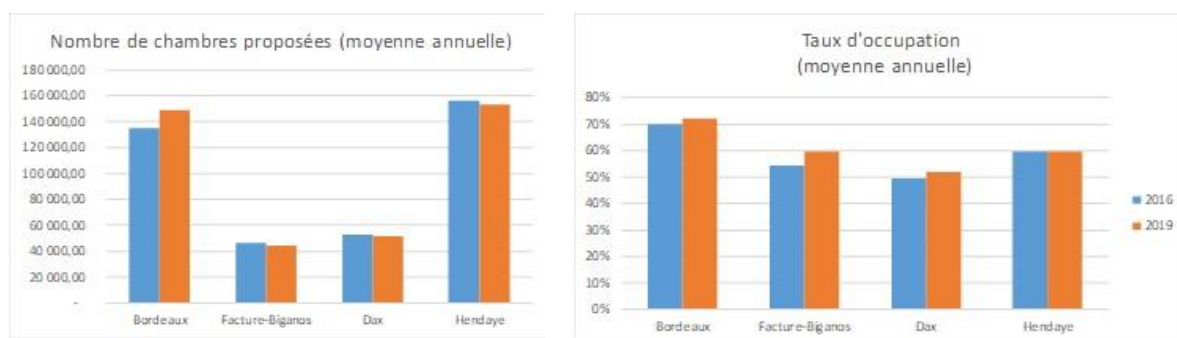


Tableau 4 : Evolution de l'offre et de la demande hôtelière en ex-région Aquitaine

2. Les résidences secondaires

Les données utilisées

L'INSEE définit une résidence secondaire comme « un logement utilisé pour des séjours de courte durée (week-ends, loisirs, ou vacances). Les logements meublés mis en location pour des séjours touristiques sont également classés en résidences secondaires. Distinguer logements occasionnels et résidences secondaires est parfois difficile, c'est pourquoi, les deux catégories sont souvent regroupées. ».

Les données utilisées dans cette analyse sont fournies par l'INSEE et sont issues des RGP pour les années 1968, 1975, 1982, 1990, 1999, 2008, 2013 et 2018, par commune. Elles ont ensuite été agrégées par « bassins touristiques » au regard du découpage utilisé par Violaine Jurie dans sa représentation cartographique « Les territoires touristiques, zones et communes observés dans les régions Aquitaine et Poitou Charente en 2015 ». Le **Tableau 2** reconstitue ce découpage.

L'évolution du nombre de résidences secondaires

Sur la période 2013-2018, tous les bassins touristiques voient leur nombre de résidences secondaires augmenter, comme c'était également le cas sur la période 2008-2013. Ce phénomène n'est pas propre à cette dernière période. Toutefois, on peut constater que l'accroissement est plus fort sur 2013-2018

pour les bassins de Bordeaux, Dax et, dans une moindre mesure, Facture et Hendaye pour lesquelles le nombre de résidences secondaires avait davantage « explosé » dans les décennies précédentes.

En revanche, les bassins touristiques de Poitiers, Angoulême et, dans une moindre mesure, de La Rochelle, la hausse du nombre de résidences secondaires est plus faible en 2013-2018 qu'en 2008-2013. Toutefois, depuis la fin des années 2000, ces deux premières villes renouent avec des taux de croissance positifs, contrairement aux 15 années précédentes.

Ville "centre"	Bassin touristique	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Bordeaux	Bordeaux	1344	2893	2484	3330	3314	3168	4954	8279
Poitiers*	Zone de Poitiers	742	903	980	2020	1437	994	1763	2166
Angoulême*	CA du Grand Angoulême	887	1020	1338	1408	1309	1054	1217	1332
La Rochelle*	CDA La Rochelle	1392	1771	3048	4584	4946	6270	8089	10064
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	11498	14589	18601	23485	26485	27372	28903	31330
Dax	Zone thermale des Landes	407	448	569	2935	3100	3525	3793	4230
Hendaye	Littoral basque	7962	11621	14883	19613	23245	30937	33497	36036

*Pas présents dans l'ex-région Aquitaine

Ville "centre"	Bassin touristique	1968	1968-75	1975-82	1982-90	1990-99	1999-2008	2008-13	2013-18
Bordeaux	Bordeaux		115%	-14%	34%	0%	-4%	56%	67%
Poitiers*	Zone de Poitiers		22%	9%	106%	-29%	-31%	77%	23%
Angoulême*	CA du Grand Angoulême		15%	31%	5%	-7%	-19%	15%	9%
La Rochelle*	CDA La Rochelle		27%	72%	50%	8%	27%	29%	24%
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon		27%	28%	26%	13%	3%	6%	8%
Dax	Zone thermale des Landes		10%	27%	416%	6%	14%	8%	12%
Hendaye	Littoral basque		46%	28%	32%	19%	33%	8%	8%

*Pas présents dans l'ex-région Aquitaine

Tableau 5 : Evolution du nombre de résidences secondaires en valeur absolue et en valeur relative

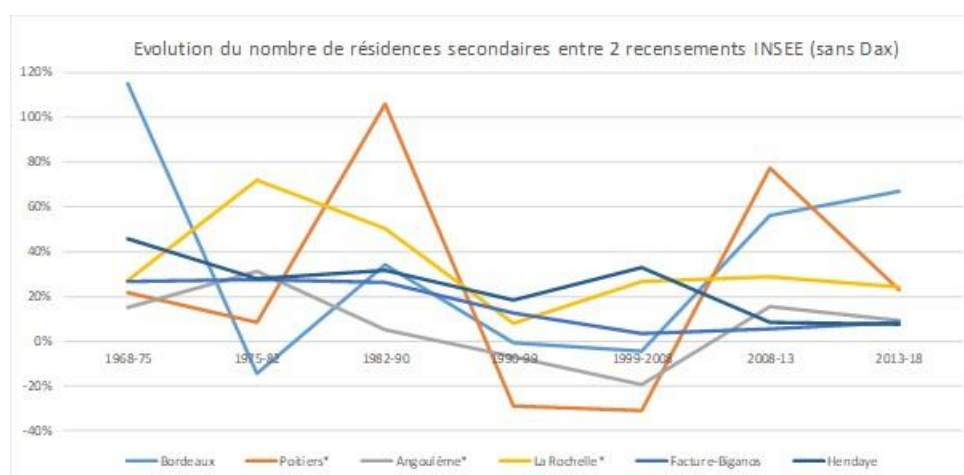
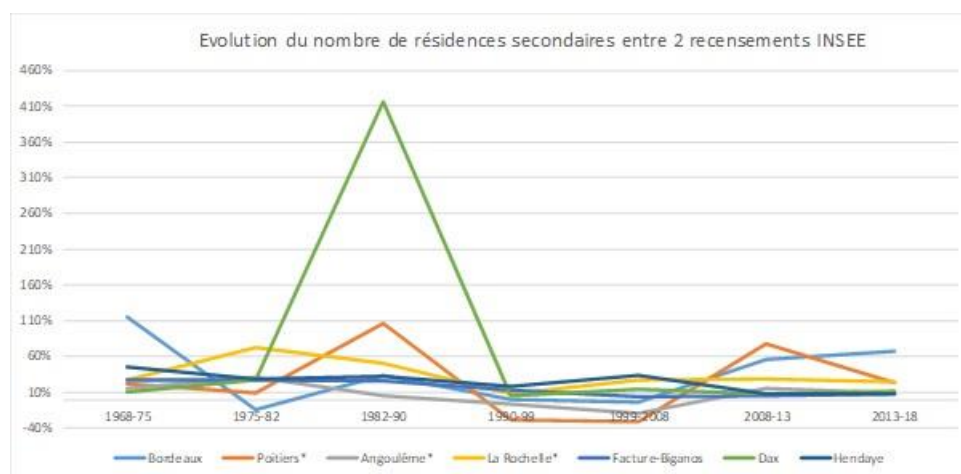


Figure 1 : Evolution du nombre de résidences secondaires par bassin touristique

Intéressons-nous plus en détail aux trois bassins de l'ex-région Aquitaine, hors bassin de Bordeaux qui est constitué d'une seule commune, qui bénéficient d'un taux de croissance en constante augmentation depuis 2008 et ce, pour envisager d'éventuelles disparités au sein de ces territoires.

	2008-13	2013-18		2008-13	2013-18		2008-13	2013-18
Andernos	2%	0%	Dax	3%	8%	Ahetze	15%	17%
Arcachon	14%	1%	Eugénie-les-Bains	7%	33%	Anglet	29%	8%
Arès	-3%	24%	Préchacq-les-Bains	156%	-4%	Arbonne	1%	22%
Audenge	1%	13%	Saint-Paul-lès-Dax	24%	19%	Ascaïn	16%	-4%
Biganos	-36%	14%	Saubusse	-16%	-24%	Bayonne	29%	19%
Gujan-Mestras	8%	11%	Bassin Zone thermale des Landes	8%	12%	Biarritz	9%	5%
La Teste de Buch	1%	36%				Bidart	-36%	0%
Lanton	-9%	13%				Biriatou	2%	-33%
Le Teich	46%	-18%				Boucau	-17%	61%
Lège-Cap-Ferret	0%	6%				Cibour	5%	11%
Marcheprime	13%	89%				Guéthary	8%	15%
Mios	49%	-12%				Hendaye	14%	11%
Bassin d'Arcachon	6%	8%				Saint-Jean-de-Luz	11%	3%
						Saint-Pée-sur-Nivelle	-19%	25%
						Sare	11%	14%
						Urugnes	16%	15%
						Bassin Littoral Basque	8%	9%

Tableau 6 : Evolution du nombre de résidences secondaires en valeur relative par communes (bassins ex-région Aquitaine)

Le **Tableau 6** souligne de fortes disparités entre communes au sein d'un même bassin touristique. Tandis que certaines communes voient leur nombre de résidences secondaires diminuer, d'autres - pourtant voisines- observent un accroissement supérieur à 30% et atteignant parfois plus de 50%. L'arrivée de la LGV ne peut expliquer ces disparités, qui seraient plutôt à relier avec les Plans Locaux d'Urbanisme ou les politiques locales d'habitat.

En conclusion, les bassins de l'ex-région Aquitaine connaissent une hausse du nombre de résidences secondaires, qui vient souvent confirmer une tendance déjà observée depuis 2008. A l'inverse, les bassins de l'ex-région Poitou-Charentes connaissent une baisse de leur dynamisme, même si le nombre de résidence secondaire ne cesse d'augmenter dans ces zones.

A retenir

Concernant l'hébergement occasionnel : Bordeaux connaît un fort développement de ce type d'hébergement touristique tant en termes d'offre hôtelière que de lits en résidences de tourisme. A l'inverse, les autres bassins de l'ex-région Aquitaine connaissent un léger recul de leur offre en hébergement occasionnel. Les bassins de l'ex-région Poitou-Charentes voient cette offre augmenter légèrement.

Concernant les résidences secondaires : la hausse observée depuis 2008 se confirme sur la période 2013-2018, en particulier pour Bordeaux et la Zone thermale des Landes. Les bassins de l'ex-région Poitou-Charentes font état d'une baisse de dynamisme sur la période récente.

III. Caractérisation et analyse de l'évolution de l'offre ferroviaire

Au-delà d'indicateurs comme le temps disponible à destination ou le nombre de combinaisons aller-retour pertinentes, on est conduit à considérer un assez grand nombre d'indicateurs susceptibles de jouer un rôle dans l'accessibilité touristique des villes considérées. L'accessibilité ne prend plus alors une valeur « unique » pour une situation donnée mais repose sur un ensemble d'indicateurs. Pour rappel, deux situations-type sont ainsi considérées :

- un programme d'activité-mobilité d'un tourisme de court ou moyen séjour qui peut être un weekend ou un séjour d'une à quatre semaines (PAM-WE). Dans le cadre de l'accessibilité aux pôles touristiques, on s'intéresse alors aux déplacements depuis Paris vers les différentes villes étudiées en début de week-end (le vendredi) et en fin de week-end (dimanche fin de journée ou lundi matin).
- un programme d'activité-mobilité d'un tourisme que l'on commence à dénommer résidence secondaire-principale (PAM-RSP). Dans le cadre de l'accessibilité depuis les pôles touristiques, on s'intéresse alors aux déplacements allers-retours depuis chacune des 8 villes étudiées à Paris, un jour de semaine.

Accessibilité aux pôles touristiques

(déplacements de loisirs)
« week-end trips »



Accessibilité depuis les pôles touristiques

(Contexte de télétravail-résidence secondaire)
« daily accessibility »



Figure 2 : Les deux types d'accessibilité étudiés

1. L'offre ferroviaire « week-end »

Les indicateurs utilisés

Comme le montre la **Figure 3**, le temps de transport n'est pas le seul indicateur d'offre retenu. La diversité de l'offre le vendredi, dans le sens aller, et le dimanche, dans le sens retour, est également à prendre en compte afin de permettre à l'individu de maximiser son temps à destination. Dans la même logique, le nombre de combinaisons pertinentes, depuis Paris, et permettant de passer 3 nuits dans une des 8 villes est à retenir.

- Meilleur temps de transport depuis Paris vers la ville B ;
- Nbre de services depuis Paris le vendredi avec un départ après 13h et une arrivée avant 20h;
- Nbre de services depuis Paris le vendredi après 17h;
- Nbre de services retour vers Paris le dimanche après 17h;
- Nbre de services retour vers Paris le lundi, arrivée avant 9h;
- Nbre de services retour vers Paris le lundi, arrivée avant 10h;
- Nbres de combinaisons pertinentes depuis Paris pour trois nuits en ville B.

Figure 3 : Indicateurs d'offre « week-end » retenus

Vue d'ensemble de l'offre et de son évolution

Le **Tableau 7** présente les indicateurs d'offre « week-end » et leur évolution suite à la mise en place de la LGV. La ligne génère des gains de temps entre Paris et les 8 villes étudiées, en particulier lorsque aucune correspondance n'est nécessaire en gare LGV d'arrivée, comme à Bordeaux (gain de 71 minutes équivalant à 37% du temps de parcours initial) ou que le temps de correspondance peut être réduit, comme entre Bordeaux et Factice-Biganos avec une correspondance possible en moins de 15 minutes.

Si l'on s'intéresse aux nombre de trains proposés, on constate une baisse de l'offre à destination de Bordeaux et, dans une moindre mesure Poitiers et Angoulême, le vendredi mais une hausse du nombre de trains vers les autres destinations. Notons que cette baisse de l'offre le vendredi est à nuancer dans la mesure où 5 à 6 TGV sont proposés pour rejoindre les deux villes mentionnées, d'une part. D'autre part, les TGV « simples » ont été remplacés par des rames doubles, ce qui permet d'accroître la capacité. A l'inverse, les 3 villes mentionnées bénéficient d'un nombre plus élevés de trains le lundi matin à destination de Paris suite à la mise en place de la LGV. Au final, la nouvelle offre permet d'améliorer le nombre de combinaisons pertinentes pour passer un week-end entier dans l'une des villes étudiées, à l'exception de Dax et Hendaye pour lesquelles les gains de temps en LGV ne permettent pas de compenser la distance avec Paris (supérieure à 700 km).

Ville "centre"	Bassin touristique	Situation ex-ante						
		Meilleur temps de parcours (min)	Départ Paris vendredi >13h et arrivée <20h	Départ Paris le vendredi > 17h	Retours vers Paris le dimanche : départ > 17h	Retours Paris lundi matin : arrivée <9h	Retours Paris lundi matin : arrivée <10h	Nbre de combinaisons pertinentes 3 nuits en ville B
Bordeaux	Bordeaux	194	9	9	2	0	1	9
Poitiers	Zone de Poitiers	98	6	6	6	1	2	12
Angoulême	CA du Grand Angoulême	141	3	3	2	0	1	3
La Rochelle	CDA La Rochelle	194	3	3	3	0	1	3
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	246	2	5	4	0	2	4
Dax	Zone thermale des Landes	278	1	1	3	0	0	0
Hendaye	Littoral basque	348	0	2	3	0	0	0

Ville "centre"	Bassin touristique	Situation ex-post						
		Meilleur temps de parcours (min)	Départ Paris vendredi >13h et arrivée <20h	Départ Paris le vendredi > 17h	Retours vers Paris le dimanche : départ > 17h	Retours Paris lundi matin : arrivée <9h	Retours Paris lundi matin : arrivée <10h	Nbre de combinaisons pertinentes 3 nuits en ville B
Bordeaux	Bordeaux	123	6	5	5	3	6	36
Poitiers	Zone de Poitiers	78	6	5	5	3	5	30
Angoulême	CA du Grand Angoulême	103	3	3	3	2	3	9
La Rochelle	CDA La Rochelle	146	4	6	6	1	2	8
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	169	7	9	5	1	3	21
Dax	Zone thermale des Landes	207	2	7	1	0	0	0
Hendaye	Littoral basque	284	0	3	2	0	0	0

Ville "centre"	Bassin touristique	Evolution de l'offre						
		Gain en % du temps de parcours initial	Variation en nombre de trains : départs Paris vendredi >13h et arrivée <20h	Variation en nombre de trains : départs Paris le vendredi > 17h	Variation en nombre de trains : retours vers Paris le dimanche : départ > 17h	Gains en nombre de trains : retours Paris lundi matin : arrivée <9h	Gains en nombre de trains : retours Paris lundi matin : arrivée <10h	Gains en nbre de combinaisons pertinentes 3 nuits en ville B
Bordeaux	Bordeaux	37%	-3	-4	3	3	5	27
Poitiers	Zone de Poitiers	20%	0	-1	-1	2	3	18
Angoulême	CA du Grand Angoulême	27%	0	0	1	2	2	6
La Rochelle	CDA La Rochelle	25%	1	3	3	1	1	5
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	31%	5	4	1	1	1	17
Dax	Zone thermale des Landes	26%	1	6	-2	0	0	0
Hendaye	Littoral basque	18%	0	1	-1	0	0	0

Tableau 7 : Offre et évolution de l'offre ferroviaire « week-end »

Analyse de la pertinence des indicateurs

Au regard du grand nombre d'indicateurs, il convient de s'intéresser à la pertinence de tous les garder pour la suite de notre travail. L'analyse en composantes principales permet de « résumer » ces indicateurs au travers de deux ou trois indicateurs. Cette analyse est menée en considérant l'évolution de l'offre.

L'Analyse en Composantes Principales (ACP)

L'Analyse en Composantes Principales (ACP) est une méthode d'analyse de données multivariées visant à résumer un jeu de données avec de nombreuses dimensions en quelques variables synthétiques, appelées composantes principales, tout en conservant un maximum d'informations (en pourcentage de la variance totale). Autrement dit, l'objectif de l'Analyse en Composantes Principales est de revenir à un espace de dimension réduite en restituant du mieux possible la réalité observée. Si l'information associée aux 2 ou 3 premiers axes représente un pourcentage suffisant de la variabilité totale du nuage de points, on pourra représenter les observations sur un graphique à 2 ou 3 dimensions, facilitant ainsi l'interprétation de la causalité entre l'offre ferroviaire et le dynamisme touristique. La construction de l'ACP repose sur l'analyse de la dispersion des données via la matrice des variances-covariances (ou celle des corrélations).

La **Figure 4** nous enseigne que 84% de la variance des indicateurs de l'offre « week-end » est expliquée par les deux premières composantes principales. Seules ces deux dimensions seront donc conservées dans la suite du travail. Elles restituent une bonne part de l'analyse de l'offre « week-end ».

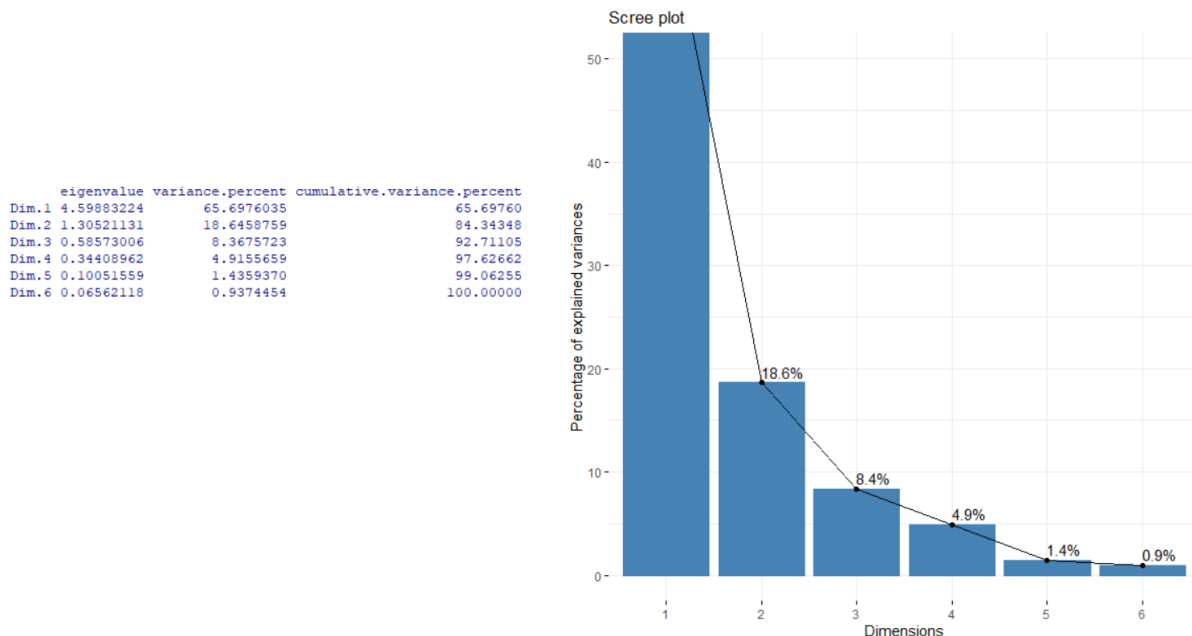


Figure 4 : ACP sur les indicateurs d'offre « week-end » : analyse des valeurs propres

A la lecture de la **Figure 5**, on observe que le point représentant la variation du nombre de trains au retour le lundi matin se confond pratiquement avec l'axe des abscisses. Ces points sont donc très bien corrélés avec cet axe et, de fait, bien représentés par l'axe. De même les points représentant la variation du nombre de trains au départ de Paris le vendredi et la variation du meilleur temps de parcours sont corrélés à l'axe des ordonnées.

Nous ferons l'hypothèse que la dimension « Meilleur temps » complète utilement la dimension « retour du lundi ».

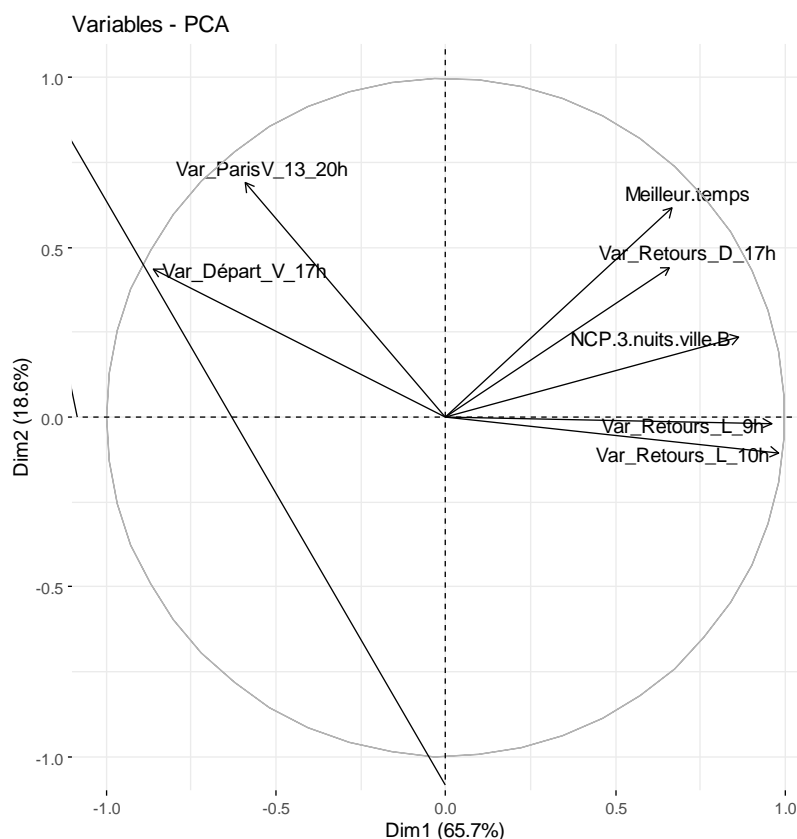


Figure 5 : ACP sur les indicateurs d'offre « week-end » : graphique des variables

Par conséquent, nous retiendrons dans la suite de notre analyse au titre des deux indicateurs d'offre ferroviaire « week-end » :

- Le gain en nombre de trains retour vers Paris lundi matin, pour une arrivée avant 9h ;
- La variation du meilleur temps de parcours.

2. L'offre ferroviaire « jour de semaine »

Les attentes d'un usager souhaitant faire un aller-retour à Paris dans la journée, en semaine, sont différentes de celles d'un déplacement de « week-end » (cf. **Figure 6**). La variable temps de transport est, dans ce cas, déterminante. De cette durée de déplacement, dépend ainsi le temps disponible à destination (TAD) en considérant, ou non, une contrainte sur l'heure de départ le matin et de retour au domicile le soir. En lien, le nombre de combinaisons pertinentes, avec ou sans contrainte, mérite également d'être étudié.

- Meilleur temps de transport depuis la ville B vers Paris;
- Temps disponible à destination (TAD) maximum (Aller-retour à Paris dans la journée).
- TAD avec départ après 7h et retour avant 20h;
- Nbre de combinaisons pertinentes pour un aller-retour à Paris dans la journée (indicateur synthétisant la proximité et les fréquences) ;
- Nbre de combinaisons pertinentes pour un aller-retour à Paris avec un TAD à Paris d'au moins 4h;
- Nbre de combinaisons pertinentes pour un aller-retour à Paris avec départ après 7h et retour avant 20h.

Figure 6 : Indicateurs d'offre « semaine » retenus

Vue d'ensemble de l'offre et de son évolution

A la lecture du **Tableau 8**, on observe une amélioration de l'offre pour tous les indicateurs étudiés et pour toutes les villes. Ce sont toutefois les villes situées dans l'ex-région Aquitaine, et donc les plus

éloignées de paris et nouvellement desservies par la grande vitesse, qui bénéficient de l'amélioration de l'offre la plus importante. Considérant l'offre de semaine, les gains en termes de temps de parcours se traduisent logiquement par une amélioration du nombre de combinaisons possibles pour un aller-retour dans la journée et par une hausse du temps à destination. La variable « temps » est ainsi primordiale pour comprendre l'amélioration de l'offre en semaine. A noter que l'évolution de l'offre de combinaison possibles est, dans cette section, uniquement proposée en valeur relative alors que la variation de l'offre « week-end » était proposée en valeur absolue pour l'évolution du nombre de train. Ce choix s'explique ici par le nombre élevé de combinaisons quotidiennes qui rendrait un indicateur en valeur absolue peu interprétable. Les variations de temps (de transport, ou à destination) restent proposées en valeur relative.

Ville "centre"	Bassin touristique	Situation ex-ante					
		Meilleur temps de parcours (en min)	Nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée - sans contrainte	Nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée avec contrainte 4h minimum à Paris	Nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée avec contrainte : départ >7h et retour <20h	Temps à destination maximal à Paris (en min) - sans contrainte	Temps à destination maximal à Paris (en min) avec contrainte : départ >7h et retour <20h
Bordeaux	Bordeaux	194	59	24	21	535	291
Poitiers	Zone de Poitiers	98	17	10	17	526	526
Angoulême	CA du Grand Angoulême	141	7	2	4	411	291
La Rochelle	CDA La Rochelle	194	46	25	6	626	263
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	246	59	24	11	535	219
Dax	Zone thermale des Landes	278	12	2	2	295	115
Hendaye	Littoral basque	348	12	2	0	295	0

Ville "centre"	Bassin touristique	Situation ex-post					
		Meilleur temps de parcours (en min)	Nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée - sans contrainte	Nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée avec contrainte 4h minimum à Paris	Nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée avec contrainte : départ >7h et retour <20h	Temps à destination maximal à Paris (en min) - sans contrainte	Temps à destination maximal à Paris (en min) avec contrainte : départ >7h et retour <20h
Bordeaux	Bordeaux	123	168	87	65	660	514
Poitiers	Zone de Poitiers	78	32	14	24	643	583
Angoulême	CA du Grand Angoulême	103	19	11	10	582	428
La Rochelle	CDA La Rochelle	146	83	43	27	643	463
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	169	168	87	44	660	388
Dax	Zone thermale des Landes	207	33	10	13	448	274
Hendaye	Littoral basque	284	33	10	2	448	94

Ville "centre"	Bassin touristique	Evolution de l'offre					
		Gain en % du meilleur temps de parcours initial	Gain en % du nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée - sans contrainte	Gain en % du nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée avec contrainte 4h minimum à Paris	Gain en % du nombre de combinaisons possibles pour A/R dans la journée avec contrainte : départ >7h et retour <20h	Variation de temps à destination maximal à Paris (en min) - sans contrainte	Variation de temps à destination maximal à Paris (en min) avec contrainte : départ >7h et retour <20h
Bordeaux	Bordeaux	37%	185%	263%	210%	23%	77%
Poitiers	Zone de Poitiers	20%	88%	40%	41%	22%	11%
Angoulême	CA du Grand Angoulême	27%	171%	450%	150%	42%	47%
La Rochelle	CDA La Rochelle	25%	80%	72%	350%	3%	76%
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	31%	185%	263%	300%	23%	77%
Dax	Zone thermale des Landes	26%	175%	400%	550%	52%	138%
Hendaye	Littoral basque	18%	175%	400%	-	52%	-

Tableau 8 : Offre et évolution de l'offre ferroviaire « semaine »

Analyse de la pertinence des indicateurs

Comme précédemment, une analyse en composantes principales nous permet de déterminer les indicateurs à conserver dans la suite de notre analyse. Deux dimensions restituent plus de 84% de la variance (cf. **Figure 7**) des indicateurs d'évolution de l'offre en semaine.

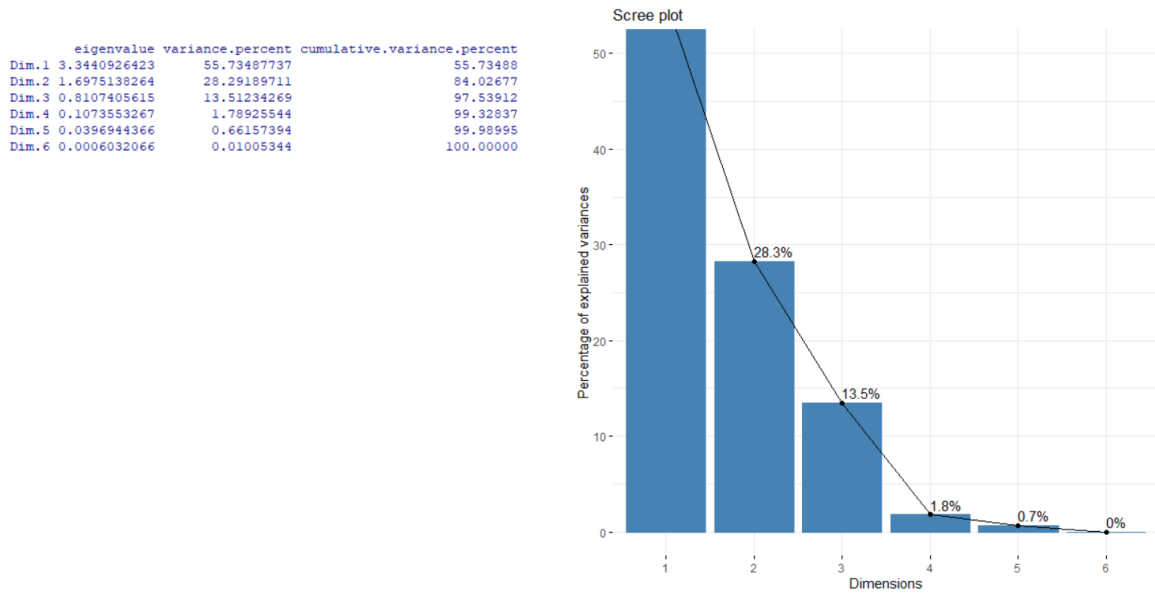


Figure 7 : ACP sur les indicateurs d'offre « semaine » : analyse des valeurs propres

A la lecture de la **Figure 8**, on observe que le point représentant la variation du meilleur temps de parcours s'identifie à l'axe des ordonnées. De la même façon, la variation du temps à destination sans contrainte horaire s'identifie à l'axe des abscisses.

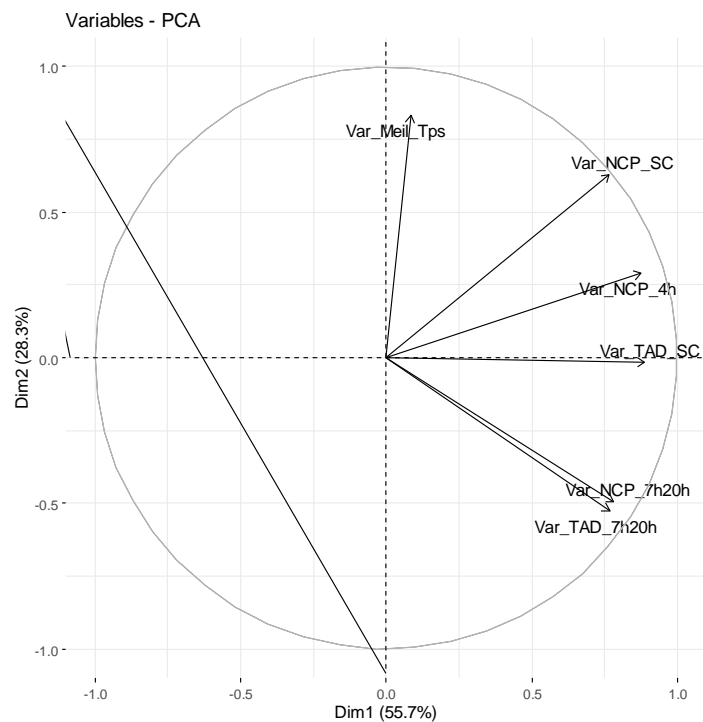


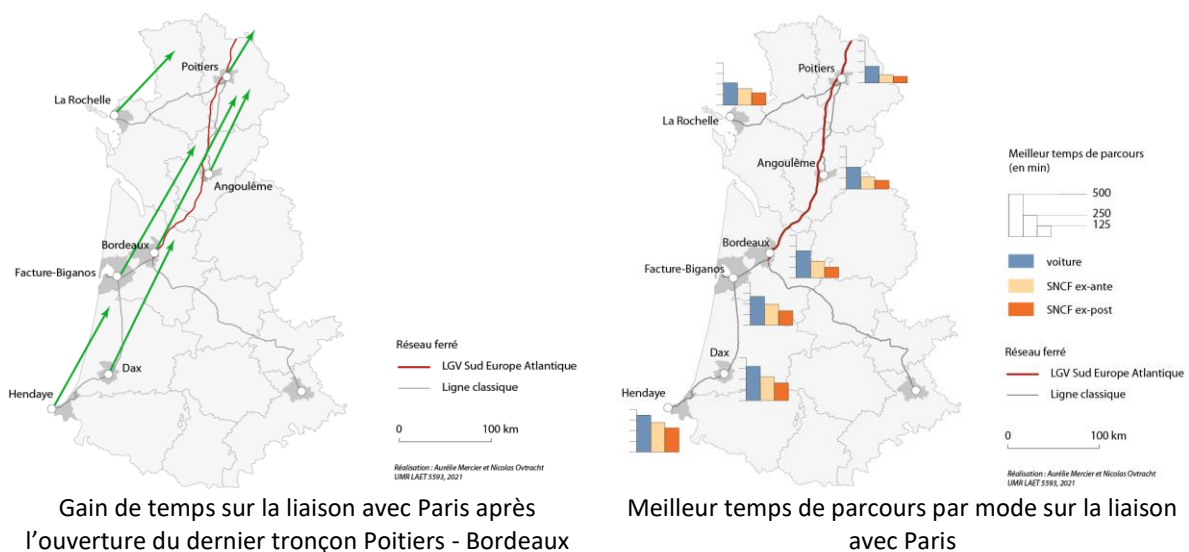
Figure 8 : ACP sur les indicateurs d'offre « semaine » : graphique des variables

Par conséquent, nous retiendrons dans la suite de notre analyse deux indicateurs d'offre ferroviaire « semaine » :

- La variation du meilleur temps de parcours ;
- La variation du temps à destination (Paris) sans contrainte horaire.

IV. Quel impact de l'évolution de l'accessibilité suite à la mise en service de la LGV sur l'évolution de l'offre touristique ?

Comme nous l'avons présenté dans la troisième partie, la mise en service de la ligne SEA a remodelé l'offre ferroviaire et la desserte du quart sud-ouest, de Poitiers à Hendaye. Dès lors l'accessibilité s'en trouve modifiée en termes de nombre de trains, de temps disponible à destination et, plus généralement, de temps de parcours. Cette dernière variable est centrale pour « expliquer » la variation de l'offre ferroviaire que l'on s'intéresse à l'accessibilité en semaine ou en week-end et agit directement sur les termes de la concurrence modale. La Carte 2 illustre ainsi l'impact de la LGV sur les temps de parcours.



Carte 2 : L'impact de la LGV sur les temps de parcours et les termes de la concurrence modale

Le gain de temps moyen en train, toutes origines confondues à destination de Paris, est de 26%. Les flèches vertes ayant une longueur proportionnelle aux gains de temps en minutes, on observe que Dax et Hendaye se rapprochent le plus de Paris mais restent toutefois à des distances-temps assez élevées. La ligne à grande vitesse améliore les termes de la concurrence modale, déjà favorable au train. Plus les villes sont géographiquement proches de Paris, plus le fer est compétitif. On observe l'impact des correspondances qui, en termes relatifs, pénalisent le train et favorisent un trajet en voiture.

A la lumière de ces éléments, il reste à analyser l'impact de la LGV sur l'évolution de l'offre touristique en considérant successivement un programme d'activité-mobilité d'un tourisme de court ou moyen séjour puis d'un programme d'activité-mobilité d'un tourisme via une résidence secondaire-principale.

1. L'impact de la LGV sur l'évolution du nombre d'hébergements occasionnels : une analyse de l'accessibilité « week-end » vers les pôles touristiques (depuis Paris)

Cette section nous permet d'étudier la corrélation entre l'évolution de l'accessibilité et l'évolution de l'offre d'hébergements occasionnels sur les différents territoires étudiés. Nous travaillons ainsi dans une logique de séjours de week-end (ou d'une ou plusieurs semaines) dans le cadre d'un tourisme de

« loisirs-découverte », voire d'un tourisme professionnel. Comme détaillé et justifié dans la partie 3, l'accessibilité est mesurée à travers l'évolution des deux indicateurs d'offre que sont le gain en nombre de trains retour vers Paris lundi matin, pour une arrivée avant 9h, et la variation du meilleur temps de parcours.

La partie 2 montre la diversité des types d'hébergement occasionnels depuis l'offre hôtelière traditionnelle, aux résidences de tourisme, villages vacances, auberges de jeunesse ou encore emplacements de camping. L'enquête « Fréquentation touristique en Gironde – 2019/2020 », publiée en 2021, nous enseigne que les hôtels représentent 46% des séjours en hébergement marchand (hors location meublée), les campings 35% et les résidences de tourisme 16%. Toutefois, la fréquentation de ces divers hébergements est à relier avec le mode de transport utilisé pour les atteindre...et tous ne sont pas facilement accessibles en train, soit en raison de leur distance à une gare, soit en raison du « volume » d'équipements qu'ils nécessitent (en particulier pour le matériel de camping) et qu'il est peu aisé de transporter en train ! La voiture est ainsi utilisée par 64% des touristes français pour quitter leur lieu de vacances dans la région Nouvelle Aquitaine et 23% utilisent le train. Une enquête du CREDOC en 2007 montre que seulement 3% des personnes ayant fréquenté un camping à l'occasion d'un séjour de moins de 1 semaine ont utilisé le train pour s'y rendre, contre 15% pour un hébergement à l'hôtel. Aussi, nos résultats se focaliseront sur l'offre hôtelière (nombre de chambres d'hôtel), plus accessible en train, pour analyser l'impact de la LGV sur l'évolution du nombre d'hébergements occasionnels.

Pour rendre compte de l'évolution du nombre de chambres d'hôtel proposées, nous avons envisagé dans un premier temps de nous concentrer sur le taux de croissance pour la période 2013-2016. Ce taux de croissance reflète ainsi le dynamisme sur la période considérée, sans recul « historique » (faute de données), comme suit :

$$Tx_croissance_{2016-2019} = \frac{Nb_ChHotel_{2019} - Nb_ChHotel_{2016}}{Nb_ChHotel_{2016}}$$

Toutefois, il nous a semblé plus judicieux de raisonner en termes d'inflexion du taux de croissance sur les périodes 2013-2016 et 2016-2019. L'inflexion permet ainsi de distinguer les territoires dont le dynamisme est plus fort sur la période récente et qui présentent alors un ratio supérieur à 1 (en valeur absolue) et ceux dont le dynamisme ralentit sur la période 2016-2019 et qui présentent alors un ratio inférieur à 1. L'inflexion est déterminée comme suit :

$$Inflexion_{2013_2019} = \frac{Tx_croissance_{2013-2019}}{Tx_croissance_{2016-2019}}$$

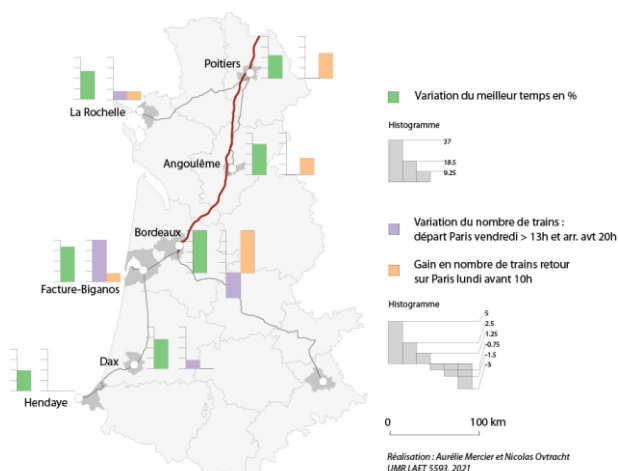
Le **Tableau 9** présente les résultats pour chaque bassin touristique et les met en regard avec l'évolution des indicateurs d'accessibilité.

Ville "centre"	Bassin touristique	Taux de croissance du nombre de chambres d'hôtels période 2013-2016	Taux de croissance période du nombre de chambres d'hôtels 2016-2019	Inflexion du taux de croissance (valeur absolue)	Gain en % du meilleur temps de parcours initial	Gains en nombre de trains : retours Paris lundi matin : arrivée <9h
Bordeaux	Bordeaux	-2%	14%	8,06	37%	3
Poitiers*	Zone de Poitiers	14%	-14%	0,97	20%	2
Angoulême*	CA du Grand Angoulême	0%	0%	0,67	27%	2
La Rochelle*	CDA La Rochelle	-4%	4%	1,04	25%	1
Facture-Biganos	Bassin d'Arcadion	-2%	0%	0,07	31%	1
Dax	Zone thermique des Landes	7%	0%	0,03	26%	0
Hendaye	Littoral basque	-1%	1%	0,84	18%	0

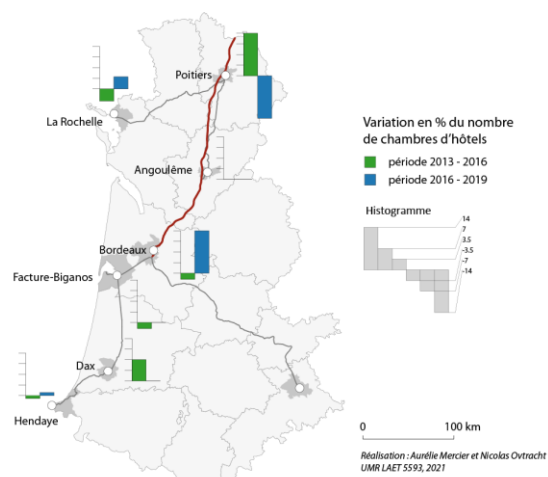
Tableau 9 : Variation du nombre de chambres d'hôtel et des indicateurs d'accessibilité « week-end » (en vert, les 3 meilleurs scores pour chaque variable)

Notons que d'après la **figure 5**, qui présente l'ACP des indicateurs d'offre ferroviaire week-end, les variations du nombre de train qui permettent un retour à Paris lundi avant 10h sont évidemment très liées au même indicateur pour des arrivées avant 9h. Notons également que cette figure suggère que le nombre de trains partant de Paris le vendredi après 13h et permettant une arrivée à destination avant 20h est également un indicateur candidat à une bonne représentation des variations de l'offre. Plusieurs évolutions peuvent ainsi être prises en considération. Dans la carte ci-après ont été retenues celles qui semblaient expliquer une part des évolutions de l'offre touristique.

Ces évolutions sont ainsi résumées sur la Carte 3. Elles nous confirment assez clairement que La Rochelle connaît une inflexion positive et semble ainsi profiter de ces gains d'accessibilité, mais que l'inflexion positive la plus significative est clairement celle de Bordeaux. Cela ne saurait surprendre dans la mesure où c'est aussi la ville qui a bénéficié du meilleur gain de temps relatif et d'une amélioration significative des retours à Paris du lundi matin. L'apparente diminution du nombre de trains du vendredi après-midi vers Bordeaux est trompeuse car il reste dans la période ex-post 6 trains permettant un départ de Paris après 13h pour une arrivée avant 20h : le passage de 9 à 6 étant accompagné d'une généralisation des rames doubles ne peut être interprété comme une contraction de l'offre ferroviaire dans cette période de pointe.



Variations des meilleurs temps et des gains en nombre de trains de Paris vendredi et retour lundi avant 10h

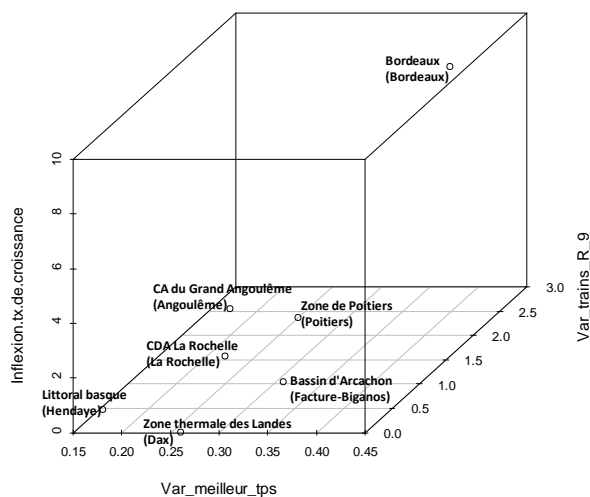
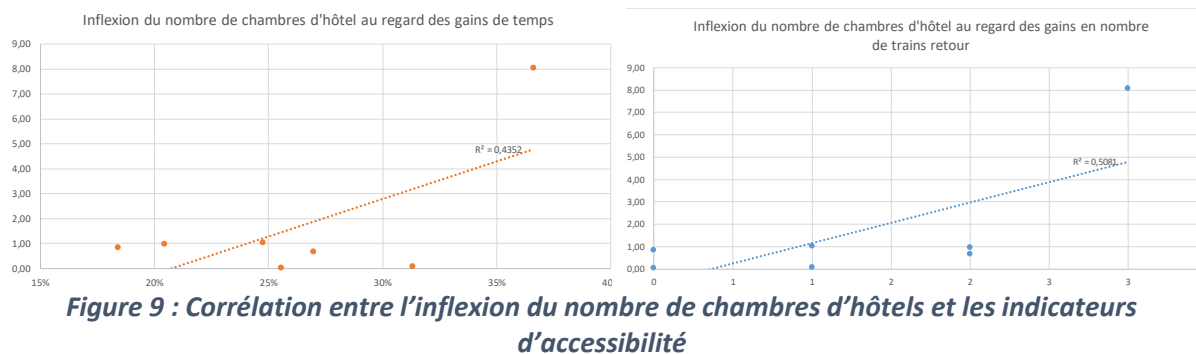


Variation sur deux périodes du nombre de chambres d'hôtel

Carte 3 : L'impact de la LGV sur les indicateurs d'accessibilité et les évolutions hôtelières

Le cas de Poitiers est singulier car cette ville a connu des opérations hôtelières importantes en première période alors qu'en deuxième période, les fermetures d'établissement n'ont pas été compensées par des ouvertures nouvelles. Il convient de noter que les améliorations d'offre ferroviaires ont été modestes pour Poitiers et que dans le même temps, cette ville a perdu son statut de capitale régionale.

Ces premiers résultats appellent des analyses statistiques un peu plus précises que nous pouvons alimenter par quelques traitements simples.



La **Figure 10** illustre la corrélation entre l'évolution du dynamisme en termes de chambres d'hôtels et l'évolution de l'accessibilité. Ces représentations appellent plusieurs remarques. Tout d'abord, cela confirme que le territoire de Bordeaux se distingue des autres bassins touristiques avec l'inflexion vers le haut la plus importante, en raison de la forte hausse du nombre de chambres d'hôtel, au cours de la période 2016-2019. Dans le même temps, c'est également ce territoire qui bénéficie des gains de temps les plus importants et de l'accroissement du nombre de trains proposés au retour le lundi matin. Ce bassin touristique est le seul de notre panel à être situé en zone urbaine « dense » et il bénéficie, de plus, d'un tourisme d'affaire élevé ; ces deux caractéristiques étant traditionnellement plus favorables à l'usage du train qu'un tourisme de loisirs dans des zones moins urbanisées. Nous trouvons ensuite un ensemble de territoires (Poitiers, La Rochelle, Angoulême et Hendaye) dont le dynamisme hôtelier est très limité et qui ne semble pas pouvoir tirer profit des gains d'accessibilité, également limités, produits par la ligne à grande vitesse. Notons que le cas d'Angoulême est particulier avec des taux de croissance respectivement de 0,3 % sur la période 2013-16 et de 0,2 % sur la période 2016-2019. Le même constat que précédemment peut également s'appliquer aux bassins de Dax et Facture-Biganos. Ces zones ont bénéficié d'une forte croissance de l'offre touristique dans les décennies précédentes et semblent avoir atteint une sorte de plafond lié à une saturation des espaces constructibles qui explique une croissance nulle sur la période 2013-2016.

En conclusion, à l'exception de Bordeaux et à un degré moindre de La Rochelle,, nous n'observons pas de corrélation entre les gains d'accessibilité et l'évolution de l'offre hôtelière (en termes de nombre de chambres). Plusieurs raisons peuvent être avancées : d'une part nos travaux s'arrêtent deux ans

après la mise en service de la ligne LGV, délais peut être trop court pour voir une réelle inflexion et ce d'autant plus que, dans certains bassins, un frémissement de l'offre peut être observé (Hendaye ou la Rochelle, par exemple). D'autre part, ces zones n'ont pas vocation à offrir du tourisme urbain et la fréquentation des établissements hôteliers, en dehors des grandes villes, relève plus d'une clientèle saisonnière ou « de passage » dans le cadre de « circuits touristiques » plus favorables à l'usage de la voiture que du train. Dans ce contexte, le développement de la capacité hôtelière n'est pas forcément stimulé. A l'inverse, comme nous l'avons expliqué précédemment, Bordeaux propose une offre de tourisme urbain et également de tourisme d'affaire, facilité par l'usage du train et des gains d'accessibilité générés par la ligne à grande vitesse.

Ce résultat peut surprendre dans la mesure où dans une précédente expérience de passage à deux heures (le TGV Sud-Est), les enquêtes-voyageurs ex-post ont clairement montré (Buisson M.-A. *et alii*, 1986) que le nombre de déplacements pour voyages d'affaires augmentait significativement aux dépens du nombre de nuitées. Il est vrai que les pratiques ont sensiblement évolué depuis, notamment en ce qui concerne le tourisme d'affaire et le tourisme urbain.

A retenir

L'évolution de l'offre hôtelière n'est corrélée avec les gains d'accessibilité que dans le cas de Bordeaux et, à un degré moindre de La Rochelle. Contrairement aux autres territoires de l'étude, celui de Bordeaux est le seul à proposer une offre très dynamique d'hôtellerie. Cela est probablement lié au développement du tourisme urbain et du tourisme d'affaire dont on peut penser qu'il a été facilité par l'usage du train et des gains d'accessibilité générés par la ligne à grande vitesse.

L'enquête-voyageurs *ex-post* devrait permettre de conforter cette interprétation.

2. L'impact de la LGV sur l'évolution du nombre de résidences secondaires : une analyse de l'accessibilité en « semaine » depuis les pôles touristiques (vers Paris)

Dans cette section, nous envisageons la relation entre l'évolution de l'accessibilité et l'évolution du nombre de résidences secondaires sur les différents territoires étudiés. Comme détaillé et justifié dans la partie 3, l'accessibilité est mesurée à travers l'évolution des deux indicateurs d'offre que sont la variation du meilleur temps de parcours et la variation du temps à destination (à Paris) sans contrainte horaire, pour un jour de semaine. Rappelons que cette prise en compte de l'accessibilité à Paris en semaine repose sur l'hypothèse qu'un usage des résidences secondaires hors congés peut se développer grâce au télétravail.

Pour rendre compte de l'évolution du nombre de résidences secondaires, nous avons envisagé dans un premier temps de nous concentrer sur le taux de croissance pour la période 2013-2018. Toutefois, l'ensemble des territoires présentant un taux de croissance positif, il nous a semblé plus judicieux de raisonner en termes d'inflexion du taux de croissance sur les périodes 2008-2013 et 2013-2018. L'inflexion permet ainsi de distinguer les territoires dont le dynamisme est plus fort sur la période récente et qui présentent alors un ratio supérieur à 1 et ceux dont le dynamisme est moindre sur la période 2013-2018 et qui présentent alors un ratio inférieur à 1. L'inflexion est déterminée comme suit :

$$Inflexion_{2008,2018} = \frac{Tx_croissance_{2013-2018}}{Tx_croissance_{2008-2013}}$$

Le **Tableau 10** présente les résultats pour chaque bassin touristique et les met en regard avec l'évolution des indicateurs d'accessibilité. La corrélation entre les indicateurs résidentiel et d'accessibilité est illustrée graphiquement (**Figure 11**).

Ville "centre"	Bassin touristique	Taux de croissance période 2008-2013	Taux de croissance période 2013-2018	Inflexion du taux de croissance	Gain en % du meilleur temps de parcours initial	Variation de temps à destination maximal à Paris (en min) - sans contrainte
Bordeaux	Bordeaux	56%	67%	1,19	37%	23%
Poitiers	Zone de Poitiers	77%	23%	0,30	20%	22%
Angoulême	CA du Grand Angoulême	15%	9%	0,61	27%	42%
La Rochelle	CDA La Rochelle	29%	24%	0,84	25%	3%
Facture-Biganos	Bassin d'Arcachon	6%	8%	1,50	31%	23%
Dax	Zone thermale des Landes	8%	12%	1,52	26%	52%
Hendaye	Littoral basque	8%	9%	1,04	18%	52%

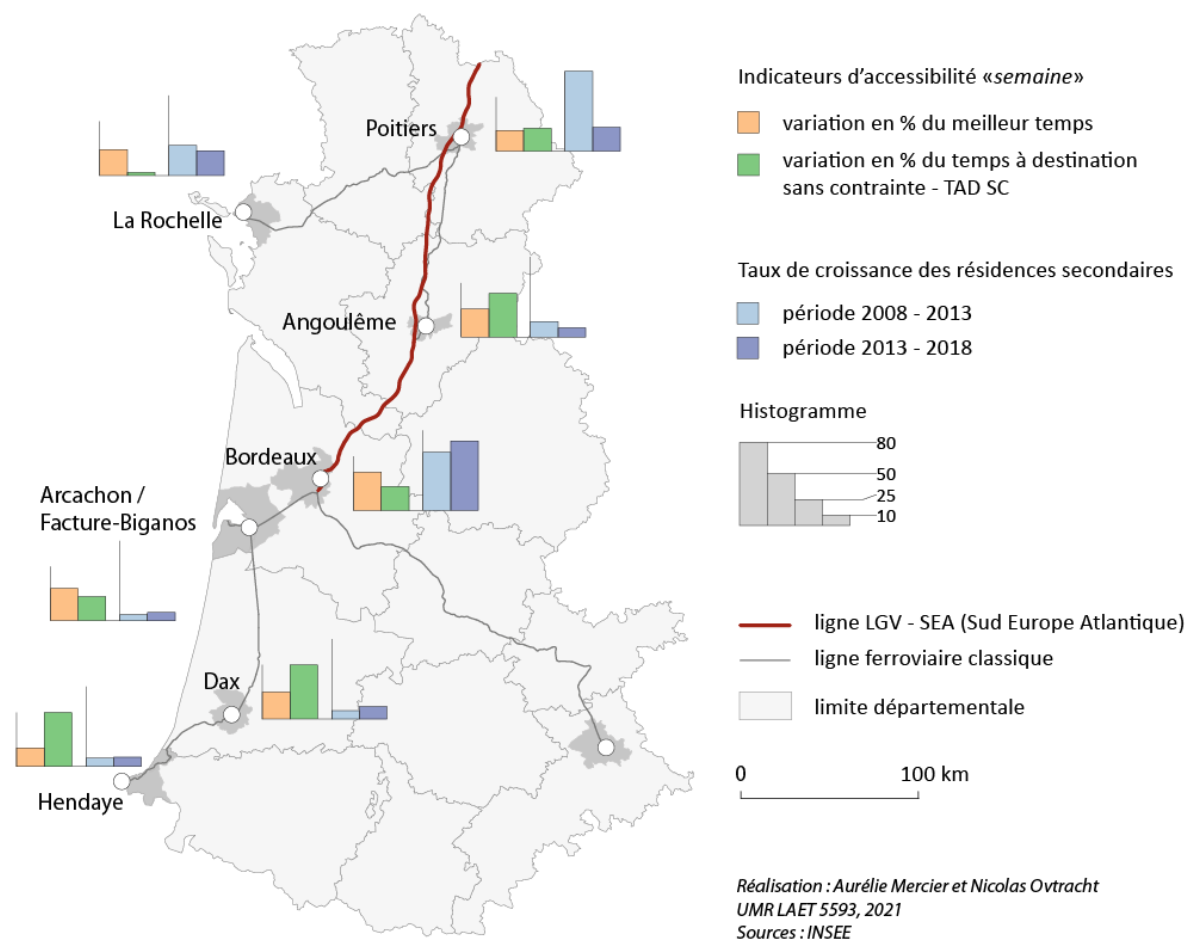
Tableau 10 : Variation du nombre de résidences secondaires et des indicateurs d'accessibilité « semaine » (en vert, les 3 meilleurs scores pour chaque variable)

Il convient de situer préalablement ces évolutions par rapport à la tendance nationale : le taux de croissance du nombre de résidences secondaires a été en métropole de 3,2 % entre 2008 et 2013 et de 8,3 % entre 2013 et 2018. La première de ces deux périodes a, en effet, été marquée par la conjoncture économique liée à la crise dite des *subprimes*.

En termes de taux de croissance, nous pouvons observer que, sur chacun des sites touristiques qui nous concernent, la croissance des résidences secondaires est au moins égale à la tendance nationale et qu'elle est même systématiquement supérieure si l'on considère l'ensemble des deux périodes (2008-2018).

En termes d'inflexion, les choses sont un peu différentes compte tenu de la forte inflexion positive au plan national. Au sens où il est défini ci-dessus, l'indicateur d'inflexion est en effet très supérieur au plan national (2,59) à ce qu'il est pour les zones touristiques étudiées mais il convient de tenir compte, dans nos interprétations des inflexions observées, que ces zones partent d'un niveau élevé (par rapport au niveau national) de la croissance des résidences secondaires.

Qu'il s'agisse des taux de croissance des résidences secondaires ou de leurs inflexions éventuelles, l'essentiel est résumé sur la carte 2 ci-après où se trouvent également représentées les variations des deux indicateurs d'offre ferroviaire que l'analyse en composantes principale nous a permis de distinguer.



Carte 4 : Taux de croissance comparés des 2 indicateurs d'offre et des taux de croissances des résidences secondaires

Pour résumer les évolutions les plus significatives qui ressortent de cette carte, trois résultats principaux peuvent être relevés :

- Les gains les plus importants de TAD concernent Dax et Hendaye ne semblent pas avoir eu d'effet sur le taux de croissance des résidences secondaires, ce qui s'explique par le fait que ces aires touristiques restent éloignées de Paris (4h38 et 5h48, respectivement pour les meilleurs temps avec Paris) ;
- Poitiers et La Rochelle ont bénéficié d'améliorations de l'offre ferroviaire modérées en termes relatifs, et ont connu une inflexion négative mais avec des taux de croissance qui restent très élevés ;
- Bordeaux qui se connaissait déjà une très forte dynamique a vu celle-ci amplifiée et semble ainsi avoir bien profité du gain relatif de temps qui a été le plus significatif.

Les graphiques ci-après permettent de préciser ces dépendances.

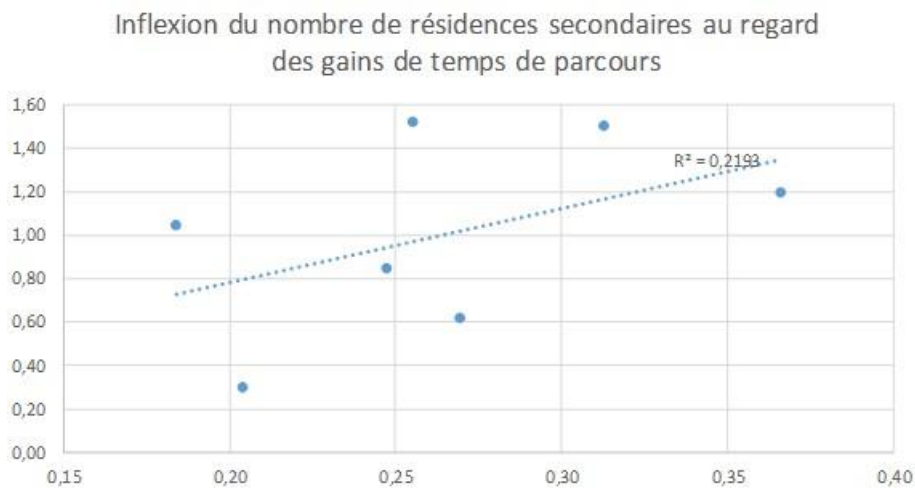
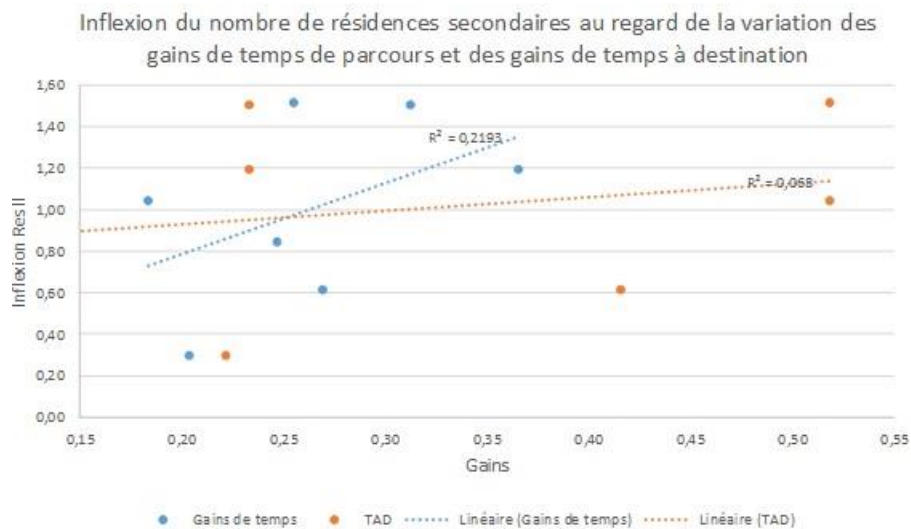


Figure 11 : Corrélation entre l'inflexion du nombre de résidences secondaires et les indicateurs d'accessibilité (zoom sur la variation des gains de temps de parcours à droite)

La **Figure 11** illustre une liaison positive entre le dynamisme en termes de résidences secondaires et les variations des indicateurs d'accessibilité, en particulier les gains de temps de parcours. Dans ce dernier cas, le coefficient de détermination de 0,22 souligne que la progression du nombre de résidences secondaires est en (faible) partie liée aux gains de temps. Autrement dit, plus les gains relatifs de temps générés par la LGV sont élevés, plus le développement des résidences secondaires est important. A partir de cette tendance générale sur le panel de territoires étudiés, il convient de savoir si la corrélation entre ces variables d'accessibilité et d'offre résidentielle est observée dans la même mesure pour tous les bassins touristiques.

Les **Figure 12** illustre la corrélation entre l'évolution du dynamisme en termes de résidences secondaires et l'évolution de l'accessibilité.

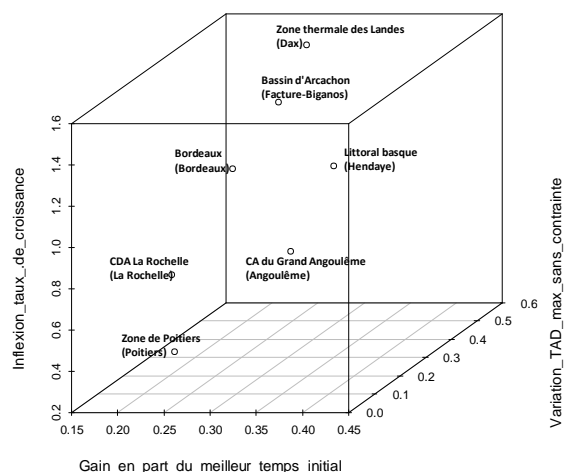


Figure 12 : Représentations 3D de la corrélation entre l'évolution du dynamisme des résidences secondaires et l'évolution de l'accessibilité

Les territoires peuvent être regroupés en trois grandes catégories. La première regroupe les bassins touristiques autour de Bordeaux, Dax et Fature-Biganos qui présentent des inflexions supérieures à 1, et donc un dynamisme croissant sur la période 2013-2018 (contrairement aux autres territoires du panel dont l'inflexion est égale ou inférieure à 1). Chacun de ces trois bassins présente dans le même temps soit l'une des 3 meilleures variations de temps de parcours (Bordeaux et Fature), soit l'une des 3 meilleures variations de temps à destination (Dax).

On pourrait également intégrer Hendaye dans cette catégorie avec un dynamisme constant depuis 2008. Grâce à l'arrivée de la LGV, Hendaye « gagne » beaucoup en termes de temps à destination (TAD) mais assez peu en termes de temps de parcours (18%), temps de parcours dont nous avons signalé qu'il reste élevé (au mieux 5h48).

La seconde catégorie regroupe Angoulême et La Rochelle. Si ces deux territoires présentent un taux de croissance en baisse de l'ordre de 20 à 40%, Angoulême bénéficie, contrairement à La Rochelle, de gains d'accessibilité relativement élevés du fait de la mise en service de la LGV avec une amélioration du TAD de 40% et un gain de temps proche de 30%. Pour Angoulême, les gains d'accessibilité ne s'accompagnent pas du même dynamisme en termes de résidences secondaires que les 3 territoires évoqués plus haut. Cela semble lié à une faible attractivité touristique par rapport aux autres destinations étudiées.

Enfin, pour le territoire autour de Poitiers, l'impact de la LGV reste très limité tant sur le plan des résidences secondaires, qu'en termes d'accessibilité. Il convient de rappeler que Poitiers a précédemment bénéficié de la ligne du TGV Atlantique (à partir de 1989) et que l'axe SEA n'apporte, comme pour la Rochelle, que des gains « marginaux » en termes d'accessibilité.

A retenir

De façon générale, la dynamique en termes de résidences secondaires « portée » par la ligne SEA via la variation des gains de temps de parcours et des gains de temps à destination à Paris sont restés élevés pour Poitiers et La Rochelle, mais sans inflexion positive. Pour les territoires de l'ex-région « Aquitaine », c'est-à-dire pour ceux qui ont bénéficié des gains relatifs les plus importants de l'accessibilité à Paris, on relève une inflexion positive (sauf pour Angoulême), y compris pour Bordeaux qui était déjà à un niveau très élevé.

Conclusion

Mesurer ou évaluer l'attractivité touristique des villes dans les territoires traversés par la ligne LGV SEA appelle quelques précisions sémantiques qui permettent de guider la construction de ce rapport. Ainsi, par le terme « attractivité », nous entendons l'impact de la ligne à grande vitesse sur l'accessibilité des territoires via le mode ferroviaire. L'aspect touristique est considéré au travers de l'hébergement. Deux types de tourisms sont envisagés représentant deux situations-types : d'une part un programme d'activité-mobilité d'un tourisme de court ou moyen séjour qui peut être un weekend ou une à quatre semaine et d'autre part un programme d'activité-mobilité d'un tourisme dénommé « résidence secondaire-principale ». L'attractivité touristique telle que nous l'entendons est alors analysée au travers de la corrélation entre ces indicateurs d'accessibilité et l'évolution des indicateurs d'hébergement touristique. La méthode repose sur une analyse cartographique en termes d'espace-temps et d'une analyse factorielle des indicateurs d'offre.

Après avoir présenté nos choix méthodologiques et en particulier le recours à des indicateurs d'offre ferroviaire originaux dans une première partie, les parties II et III reviennent sur l'évolution de l'offre touristique et l'évolution de l'offre ferroviaire. L'hébergement touristique « occasionnel » connaît un fort développement à Bordeaux, alors qu'il est plus modeste, parfois même négatif, dans les bassins de l'ex-région Aquitaine et de l'ex-région Poitou-Charentes. Les résidences secondaires confirment leur progression observée depuis 2008 pour Bordeaux et la Zone thermale des Landes. Les bassins de l'ex-région Poitou-Charentes font état d'une baisse de dynamisme relatif sur la période récente.

L'analyse de l'évolution de l'offre ferroviaire, et par conséquent de l'accessibilité, est menée de façon séparée en considérant successivement la période de week-end et les jours de semaine. L'accessibilité ne prend pas une valeur unique mais est décrite par un ensemble d'indicateurs. Une analyse en composantes principales permet de synthétiser ces indicateurs par la sélection de deux indicateurs « représentatifs ». Pour l'offre week-end, ce sont la variation du meilleur temps de parcours et le gain en nombre de trains retour vers Paris le lundi matin, pour une arrivée avant 9h. Pour l'offre semaine, on retrouve la variation du meilleur temps et s'y ajoute la variation du temps à destination (Paris) sans contrainte horaire.

Les bassins touristiques de Bordeaux et de Fature-Biganos bénéficient des gains de temps (en % du meilleur temps de parcours initial) les plus élevés avec des niveaux supérieurs à 30%. Si l'on considère les hébergements occasionnels et en particulier les chambres d'hôtel, nous n'observons pas de corrélation entre indicateurs d'accessibilité ferroviaire et variation de l'offre d'hébergement. Cela s'explique en partie par le fait que les bassins touristiques étudiés ne proposent pas de tourisme urbain et que les activités proposées relèvent du « loisir-plein-air » et sont ainsi plus favorables à l'usage de la voiture que du train. Seul, Bordeaux propose une offre de tourisme urbain et également de tourisme d'affaire, facilités par l'usage du train et des gains d'accessibilité générés par la ligne à grande vitesse. Dans ce dernier cas, la corrélation entre l'évolution du dynamisme en termes de chambres d'hôtels et l'évolution de l'accessibilité est assez claire

Il ressort ainsi de ce travail que l'impact de la mise en place d'une LGV s'observe principalement au travers des gains de temps, en termes de temps de déplacement ou de temps à destination, et, dans une moindre mesure de la variation des horaires (nombre de trains proposés vers Paris). Le développement des résidences secondaires dans l'ex-région Aquitaine est bien corrélé avec les gains de temps observés. La ligne LGV, en ce sens, favorise l'attractivité touristique de certains territoires observés. Toutefois ce tourisme relève plus d'une « résidence secondaire-principale » que d'un tourisme occasionnel. Dans ce dernier cas, l'effet LGV est limité, voire inexistant, pour les bassins qui

proposent une activité touristique de « loisir-plein-air », favorable –voire conditionnée- à l’usage de la voiture, en particulier pour les bassins les plus éloignés de Paris des Landes ou du Pays Basque. Seul le bassin de Bordeaux, qui propose un tourisme urbain ne nécessitant pas de voiture, présente une corrélation significative entre l’évolution du dynamisme hôtelier et l’évolution de l’accessibilité.

A retenir

L’impact de la mise en service de la ligne SEA, et des gains d’accessibilité générés, est particulièrement visible pour le bassin touristique de Bordeaux dont l’attractivité touristique ne cesse de croître tant pour l’offre d’hébergement occasionnel que pour les résidences secondaires. Des inflexions positives ex-post sont venues renforcer une dynamique déjà remarquable.

La bassin d’Arcachon bénéficie également de gains d’accessibilité importants et conserve le fort niveau d’attractivité déjà observé avant l’arrivée de la ligne à grande vitesse.

Les bassins de l’ex-région Poitou-Charentes, à savoir Poitiers et la Rochelle, bénéficient d’une inflexion moindre en termes d’évolution de l’offre touristique mais restent toutefois caractérisés par un dynamisme supérieur à la moyenne nationale. Ces bassins ont précédemment bénéficié de la ligne du TGV Atlantique (à partir de 1989) et l’axe SEA n’apporte que des gains « marginaux » en termes d’accessibilité.

Bibliographie

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Vandenbossche L., 2011. Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature, *Recherche Transports sécurité*, no 3, vol. 3, p. 215-238.

Bazin, S., Beckerich, C., Delaplace, M., 2010. Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 2, p. 313-336.

Blum, E., 2006. Les pôles touristiques régionaux prioritaires en Île-de-France, Note rapide : population-modes de vie – laurif, 414.

Buisson, M. A., Bonnafous, A., Bernadet, J. L., Jafflin, C., & Mignot, D. (1986). *Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes* (Rapport de recherche, LET). https://halshs.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/818315/filename/EFFETS_INDIRECTS_DU_TGV.pdf

CESR, 2000. Rapport relatif au schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010, 34 pages.

Chen, M. 2019. Analyse de la concurrence intermodale - l'évaluation de la qualité des dessertes ferroviaires et aériennes. Thèse de doctorat en Sciences Economiques, sous la direction S. Souche-Le Corvec, Université Lyon 2.

CREDOC, 2007, Le choix du mode de transport pour les départs de moins d'une semaine. Rapport réalisé à la demande de la Direction du Tourisme. 112p. https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/etudes/tourisme/choix-mode-transport-voyages-courts.pdf

Fotheringham, A.S., O'Kelly M.E., 1989. Spatial Interaction Models : Formulations and Applications. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht-Boston-London.

Gérardin, H., Poirot, J., 2010. L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel, *Mondes en Développement* Vol.38-2010/1-n°149.

Givoni, M., 2006. Development and Impact of the Modern High-speed Train: A Review, *Transport Reviews*, 26:5, 593-611.

Gutierrez, J., 2001. Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border, *Journal of transport geography*, vol. 9, n°4, pp. 229-242.

Hansen, W. G., 1959. How accessibility shapes land use, *Journal of the American Institute of Planners* 25, pp. 73-76.

Hatem, F., 2004, Investissement international et politiques d'attractivité, Paris, Economica.

Hmioui, A. & Haoudi, A. (2016). Le rôle de la gastronomie et de l'artisanat dans l'attractivité touristique de la ville de Fès : étude à partir des perceptions des touristes étrangers. *Management & Avenir*, 85, 149-169. <https://doi-org.bibelec.univ-lyon2.fr/10.3917/mav.085.0149>

Ingallina, P. 2007. L'attractivité des territoire, In *L'attractivité des territoires : regards croisés*, PUCA Acte des séminaires, pp. 9-18.

INSEE, 2012. L'attractivité économique des territoires. *INSEE Première* 1416.

Koenig, J. G., 1974. Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue Economique* 2, 275-297.

Mercier, A., Raux, C., & Ovtracht, N. (2008). De la pertinence des mesures gravitaires de l'accessibilité: démonstration par la théorie et l'exemple. In Department for Urban Structure and Transport Planning (Ed). Mobil. TUM 2008. International Conference on Mobility and Transport, April 8-9, 2008, Munich, Germany.

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/283260/filename/TUM2008.pdf>

Table des matières

Introduction.....	3
I. Eléments de contexte et choix méthodologiques.....	4
1. Les territoires étudiés.....	4
2. Les choix méthodologiques : de l'accessibilité gravitaire à la prise en compte des « commodités horaires ».....	7
II. Caractérisation et analyse de l'évolution de l'offre d'hébergement touristique.....	9
1. Les hébergements occasionnels.....	9
Les données utilisées.....	9
L'évolution de l'offre d'hébergements occasionnels	9
L'évolution de la demande hôtelière pour les bassins de l'ex-région Aquitaine	10
2. Les résidences secondaires	10
Les données utilisées.....	10
L'évolution du nombre de résidences secondaires.....	10
III. Caractérisation et analyse de l'évolution de l'offre ferroviaire	14
1. L'offre ferroviaire « week-end ».....	14
Les indicateurs utilisés.....	14
Vue d'ensemble de l'offre et de son évolution	15
Analyse de la pertinence des indicateurs.....	15
2. L'offre ferroviaire « jour de semaine ».....	17
Vue d'ensemble de l'offre et de son évolution	17
Analyse de la pertinence des indicateurs.....	18
IV. Quel impact de l'évolution de l'accessibilité suite à la mise en service de la LGV sur l'évolution de l'offre touristique ?.....	20
1. L'impact de la LGV sur l'évolution du nombre d'hébergements occasionnels : une analyse de l'accessibilité « week-end » vers les pôles touristiques (depuis Paris).....	20
2. L'impact de la LGV sur l'évolution du nombre de résidences secondaires : une analyse de l'accessibilité en « semaine » depuis les pôles touristiques (vers Paris)	25
Conclusion	30
Bibliographie.....	32
Table des illustrations.....	35

Table des illustrations

Carte 1 : Territoires (ou bassins) touristiques étudiés avec leur ville-centre (Source : carte de Violaine Jurie, 2015)	6
Carte 2 : L'impact de la LGV sur les temps de parcours et les termes de la concurrence modale	20
Carte 3 : L'impact de la LGV sur les indicateurs d'accessibilité et les évolutions hôtelières	23
Carte 4 : Taux de croissance comparés des 2 indicateurs d'offre et des taux de croissances des résidences secondaires	27
Figure 1 : Evolution du nombre de résidences secondaires par bassin touristique.....	12
Figure 2 : Les deux types d'accessibilité étudiés	14
Figure 3 : Indicateurs d'offre « week-end » retenus	14
Figure 4 : ACP sur les indicateurs d'offre « week-end » : analyse des valeurs propres	16
Figure 5 : ACP sur les indicateurs d'offre « week-end » : graphique des variables	17
Figure 6 : Indicateurs d'offre « semaine » retenus	17
Figure 7 : ACP sur les indicateurs d'offre « semaine » : analyse des valeurs propres	19
Figure 8 : ACP sur les indicateurs d'offre « semaine » : graphique des variables.....	19
Figure 9 : Corrélations entre l'inflexion du nombre de chambres d'hôtels et les indicateurs d'accessibilité	24
Figure 10 : Représentation 3D de la corrélation entre l'évolution du dynamisme en termes de chambres d'hôtels et l'évolution de l'accessibilité	24
Figure 11 : Corrélations entre l'inflexion du nombre de résidences secondaires et les indicateurs d'accessibilité (zoom sur la variation des gains de temps de parcours à droite).....	28
Figure 12 : Représentations 3D de la corrélation entre l'évolution du dynamisme des résidences secondaires et l'évolution de l'accessibilité	29
Tableau 1 : Bassins touristiques retenus de l'étude.....	4
Tableau 2 : Composition des bassins touristiques	5
Tableau 3 : Evolution de l'offre d'hébergements touristiques occasionnels.....	10
Tableau 4 : Evolution de l'offre et de la demande hôtelière en ex-région Aquitaine.....	10
Tableau 5 : Evolution du nombre de résidences secondaires en valeur absolue et en valeur relative	12
Tableau 6 : Evolution du nombre de résidences secondaires en valeur relative par communes (bassins ex-région Aquitaine).....	13
Tableau 7 : Offre et évolution de l'offre ferroviaire « week-end »	15
Tableau 8 : Offre et évolution de l'offre ferroviaire « semaine »	18
Tableau 9 : Variation du nombre de chambres d'hôtel et des indicateurs d'accessibilité « week-end » (en vert, les 3 meilleurs scores pour chaque variable).....	22
Tableau 10 : Variation du nombre de résidences secondaires et des indicateurs d'accessibilité « semaine » (en vert, les 3 meilleurs scores pour chaque variable)	26