



La ligne à Grande Vitesse Est-européenne :

une évaluation de l'impact sur le tourisme

Avec 11,5 millions de passagers transportés en 2008, le TGV Est aura confirmé son rôle moteur dans la croissance des TGV en France, dont il représente à lui seul la moitié du trafic, et aura bientôt dépassé les objectifs 2010 initialement fixés. La ligne nouvelle a eu des impacts différenciés sur la fréquentation touristique des zones concernées, par l'ampleur des gains en nuitées et par la capacité des zones à capitaliser ces gains par des politiques actives d'offre touristique et hôtelière. Les effets ont été particulièrement importants sur Strasbourg et Metz, mais limités dans le temps. Seule l'agglomération strasbourgeoise résiste à l'érosion.

Les enseignements des expériences passées en matière d'impacts d'une LGV (Ligne à Grande Vitesse) sur le tourisme restent contrastés.

Tout d'abord, la LGV peut favoriser le développement du tourisme de groupes ou entraîner une hausse des déplacements touristiques de certains segments de clientèle : jeunes, seniors, catégories socioprofessionnelles (PCS) élevées, étrangers.

Elle peut aussi modifier les comportements touristiques :

- en élargissant le marché potentiel des grandes agglomérations desservies, ayant déjà une image forte ;
- en développant le tourisme urbain ;
- en favorisant des séjours courts en week-end, notamment en résidences secondaires ;
- en visant à un meilleur étalement des périodes de vacances (pré- et post-saison) ;
- en multipliant le nombre de séjours d'affaires, même si la LGV entraîne généralement une baisse du nombre de nuitées d'affaires (plus d'allers-retours dans la journée) ;
- en faisant diminuer les nuitées sur les territoires de destination qui bénéficient de fortes

baisses de temps de parcours et d'une desserte cadencée ;

- en accroissant la fréquentation des hauts lieux touristiques.

Enfin, elle peut permettre le développement d'une nouvelle offre touristique :

- apparition de produits touristiques nouveaux ou modification de l'offre existante vers plus de formules week-end ;
- émergence de nouvelles structures d'accueil pour la clientèle d'affaires : centres de congrès notamment ;
- hausse du nombre d'événements organisés dans les villes desservies, davantage de manifestations nationales, voire internationales ;
- augmentation des prestations de renseignements et d'accompagnateurs ;
- modification de la perception des territoires desservis.

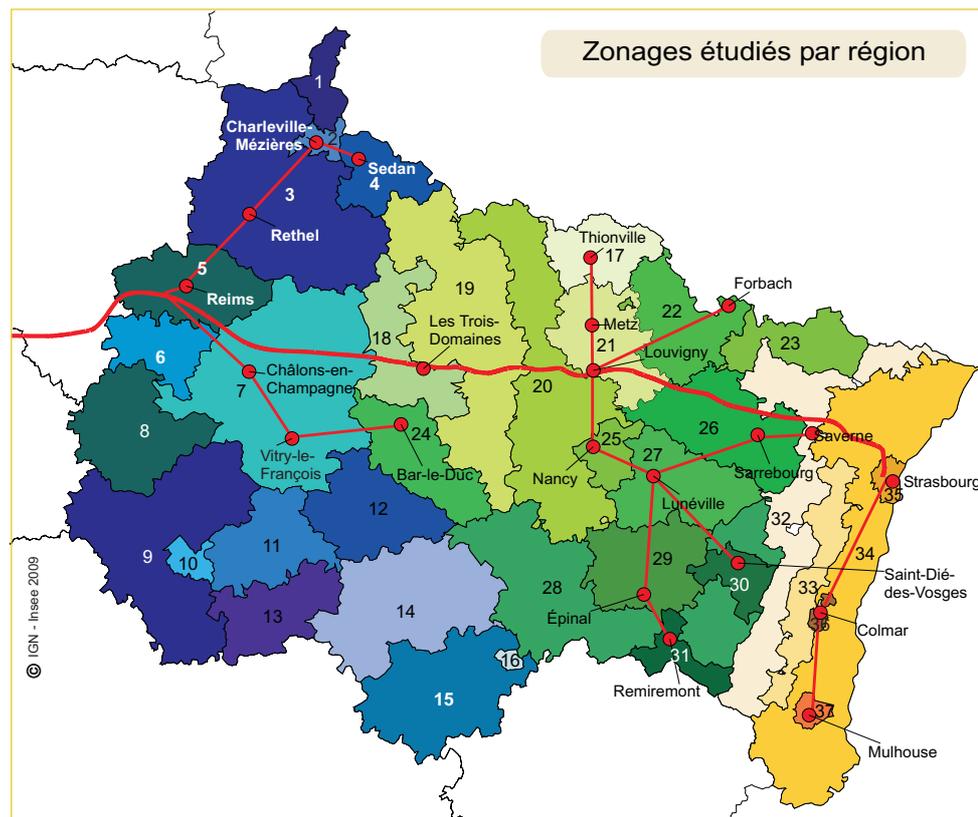
Fréquentation hôtelière : Strasbourg et Metz se distinguent

L'analyse de la fréquentation hôtelière entre janvier 2006 et décembre 2008 sur les zones des villes-gares TGV de l'axe, allant de la gare nouvelle de Champagne-Ardenne (Bezannes) à

Strasbourg, constitue un *proxy* du suivi dans le temps, un an avant/un

an après la mise en place de l'infrastructure, des effets potentiels

sur le tourisme personnel et d'affaires de la LGV Est (juin 2007).



Premier constat, entre 2006 et 2007, l'ampleur des gains en nombre de nuitées s'avère très différente selon les zones : +90 000 nuitées pour les zones des agglomérations de Strasbourg et de Metz, autour de +50 000 nuitées pour celles de Nancy et de Reims. Un an après, peu de zones ont su capitaliser ces gains en nuitées : l'agglomération de Strasbourg et, dans une moindre mesure, les Vosges mosellanes, Thionville et le Lunévillois.

Entre 2006 et 2007, quelles que soient les zones, la moyenne des durées de séjour a légèrement progressé ; dans la zone de Sarrebourg, la progression est un peu plus forte qu'ailleurs. Seule l'agglomération de Reims a enregistré un recul sur cette période. À l'inverse, entre 2007 et 2008, la durée de séjour est en recul sur presque toutes les zones, notamment dans les zones de Bar-le-Duc, de Sarrebourg et des Hautes-Vosges du sud.

Champagne-Ardenne		
1 : Vallée de la Meuse et de la Semoy	12 : Pays Nord Haut-Marnais	25 : Nancy et couronne
2 : Charleville-Mézières et sa région	13 : Côte des Bar	26 : Sarrebourg
3 : Crêtes préardennaises, Thiérache, Argonne ardennaise	14 : Pays de Chaumont	27 : Lunévillois
4 : Pays sedanais, Trois cantons	15 : Pays de Langres (hors Bourbonne)	28 : Autres communes des Vosges
5 : Reims et sa région	16 : Bourbonne-les-Bains	29 : Vosges mosellanes
6 : Épernay et Montagne de Reims	Lorraine	30 : Val de Meurthe
7 : Châlons, plaine champenoise, Perthois bocage, Argonne champenoise	17 : Thionville	31 : Hautes Vosges sud
8 : Brie champenoise et Sud-Ouest marnais	18 : Gare Meuse - Trois-Domaines	Alsace
9 : Nogentais, plaine champenoise, pays d'Othe, Chaourçois-Armance	19 : Autres communes de Meuse	32 : Massif vosgien
10 : Troyes et agglomération	20 : Autres communes de Meurthe-et-Moselle	33 : Vignoble
11 : Les grands lacs	21 : Metz	34 : Plaines et Collines
	22 : Forbach - Saint-Avold	35 : Agglomération de Strasbourg
	23 : Autres communes de Moselle	36 : Agglomération de Colmar
	24 : Bar-le-Duc	37 : Agglomération de Mulhouse

Gains et pertes de nuitées par zone

Zones-gares TGV	Villes-gares TGV	Juillet		Cumul 12 mois	
		2007/2006	2008/2007	2007/2006	2008/2007
Nancy et couronne	Nancy	9 600	-10 300	54 000	-4 600
Lunévillois	Lunéville	300	0	1 700	2 500
Gare Meuse - Trois-Domaines	Les Trois-Domaines	300	-100	2 600	-600
Bar-le-Duc	Bar-le-Duc	2 900	-1 000	18 600	-3 300
Forbach - Saint-Avold	Forbach, Saint-Avold	3 300	-2 000	38 500	-11 800
Sarrebourg	Sarrebourg	700	-1 100	700	-5 400
Metz	Metz, Louvigny	16 400	-10 300	92 900	-31 400
Thionville	Thionville	-100	1 500	5 700	8 600
Val de Meurthe	Saint-Dié-des-Vosges	100	-1 300	1 400	-8 700
Hautes Vosges sud	Remiremont	-100	-1 000	-4 500	-7 500
Vosges mosellanes	Épinal	2 600	-1 200	12 000	8 000
Reims et sa région	Reims, Bezannes	5 600	-2 700	49 700	-14 300
Agglomération de Strasbourg	Strasbourg	10 100	6 600	98 600	79 400

Séries mensuelles CVS

Source : Insee - Direction du Tourisme, Enquête de fréquentation hôtelière

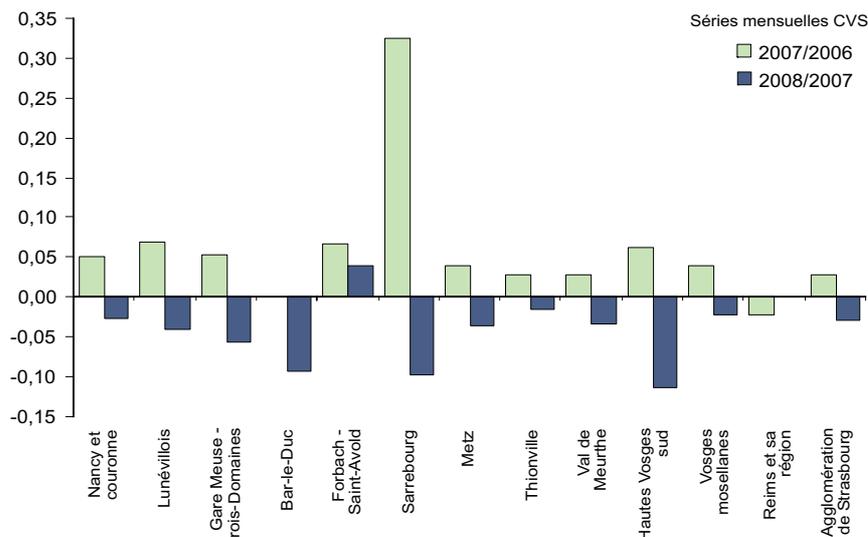
Capacité d'hébergement peu affectée

L'analyse des effets potentiels du TGV sur les capacités d'hébergement combine deux éléments : le développement d'une offre de courts séjours et de week-ends, et d'hébergements en résidences secondaires. L'effet immédiat devrait a priori concerner les nouveaux arrivants en week-end, mais rester mesuré. Le second effet devrait se traduire par le développement de résidences secondaires dans certaines zones situées à proximité d'une gare TGV, mais ce à moyen terme.

Bien que l'offre d'hébergement marchand, notamment dans l'hôtellerie, reste relativement marginale face à l'offre d'hébergement des résidences secondaires et l'accueil dans la famille ou chez les

Évolution de la durée de séjour par zone

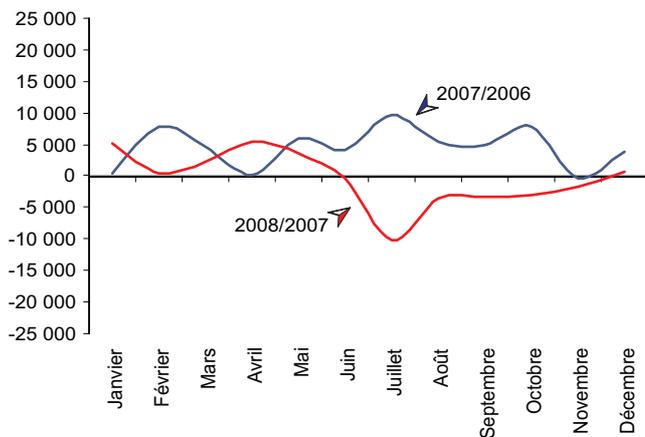
Différences de moyennes de séjours par année



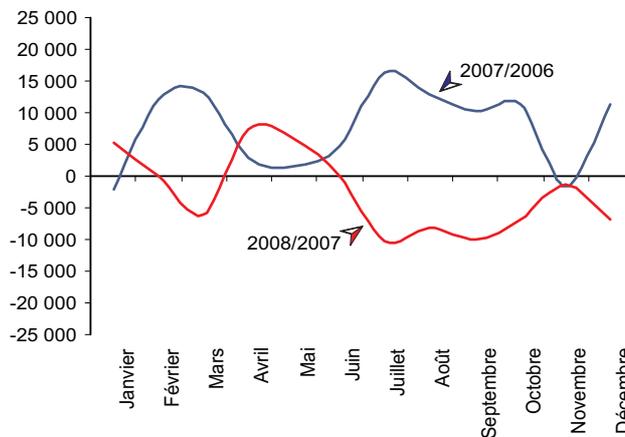
Source : Insee - Direction du Tourisme, Enquête de fréquentation hôtelière

Évolution des nuitées dans les grandes zones-gares TGV de l'axe

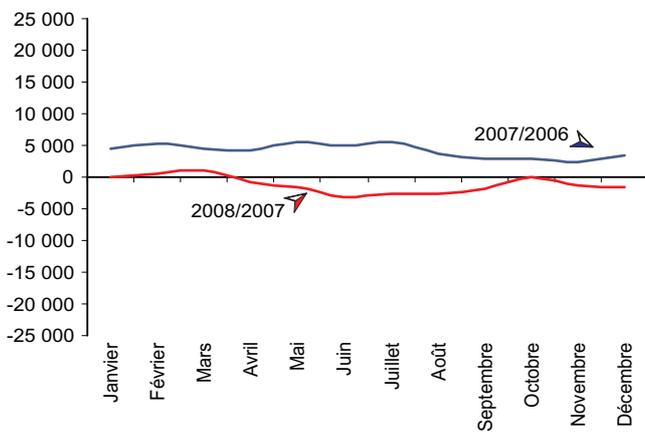
Nancy et couronne



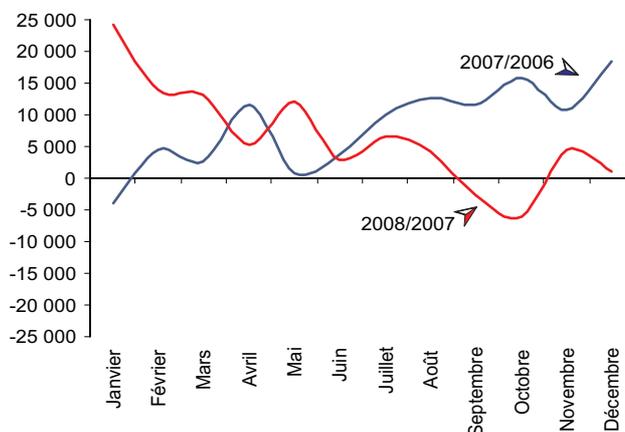
Metz



Reims et sa région



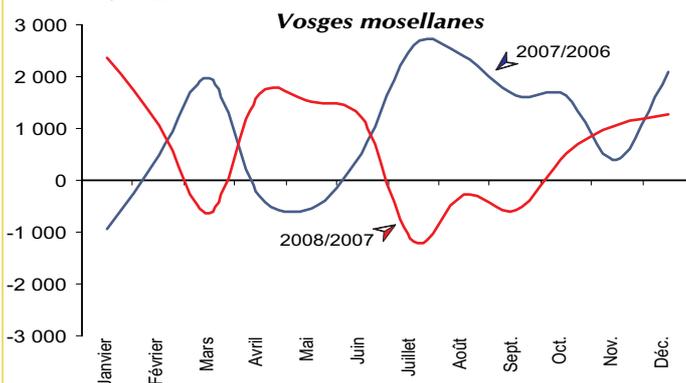
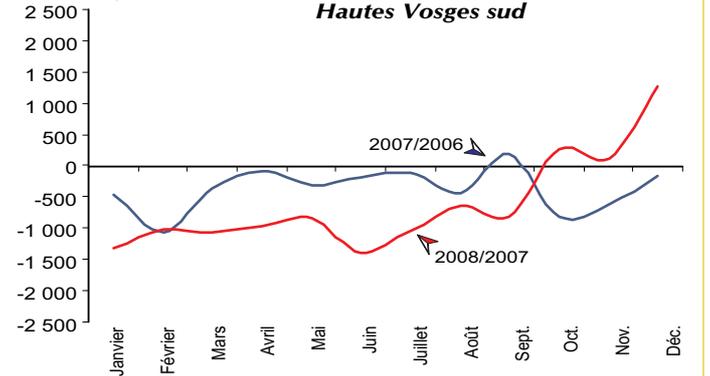
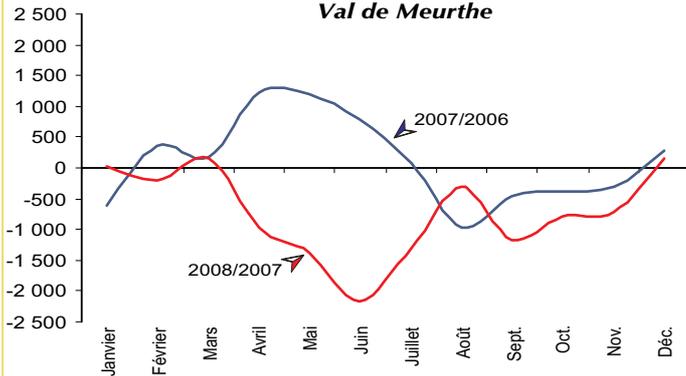
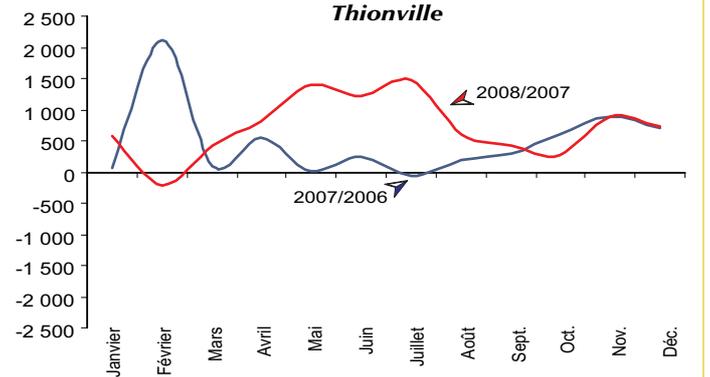
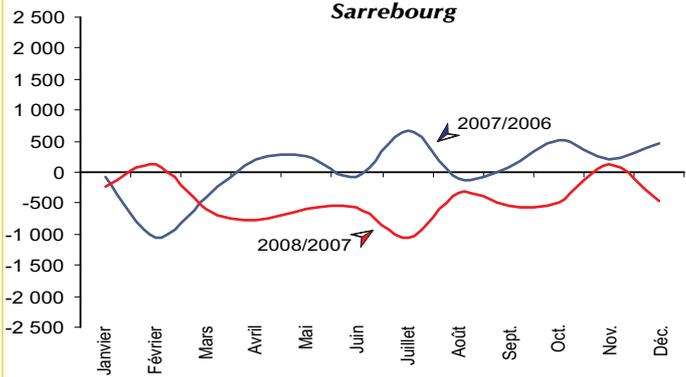
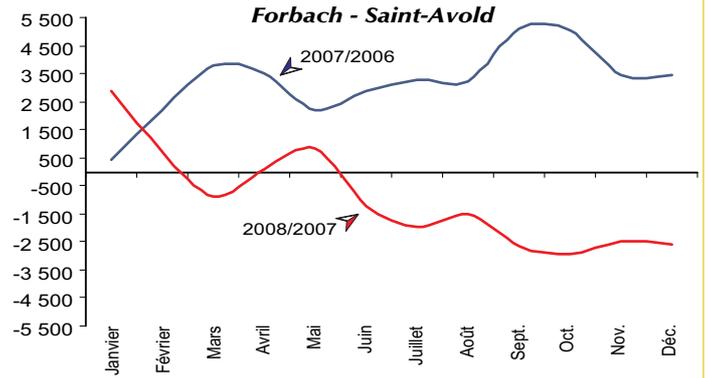
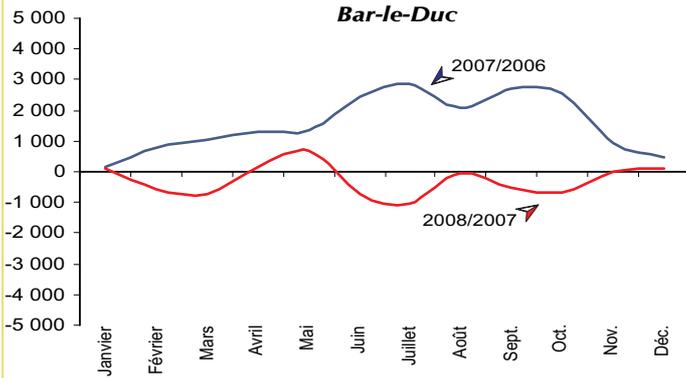
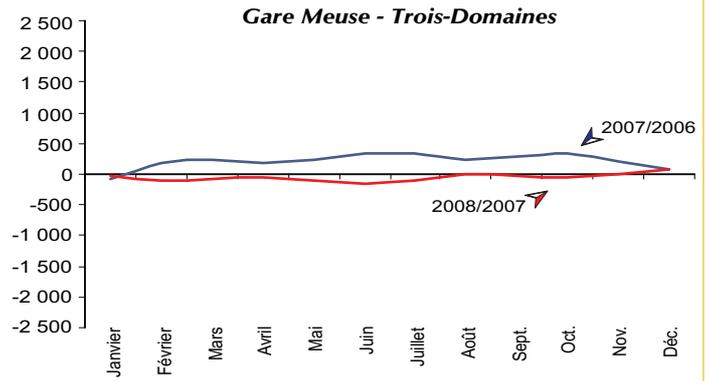
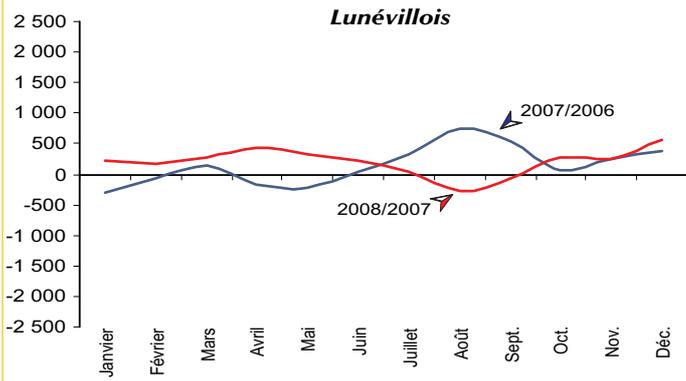
Agglomération de Strasbourg



Séries mensuelles CVS

Source : Insee - Direction du Tourisme, Enquête de fréquentation hôtelière

Évolution des nuitées dans les zones-gares TGV lorraines*



Séries mensuelles CVS

* Nancy et couronne et Metz : voir graphiques précédents

Source : Insee - Direction du Tourisme, Enquête de fréquentation hôtelière

amis, l'appareil statistique français [cf. Sources] permet de mettre facilement en relation offre et demande en matière d'hôtellerie.

Ainsi la capacité d'hébergement hôtelière, mesurée en nombre de chambres, n'a que peu progressé entre 2006 et 2008. Quelques zones ont développé leur capacité hôtelière, principalement les zones de Nancy-couronne (+140 chambres), de l'agglomération de Strasbourg, de Metz, de Bar-le-Duc et de Forbach, alors que cette capacité se réduisait ailleurs (Hautes Vosges du sud).

Entre 2006 et 2007, le taux de remplissage des chambres a augmenté dans presque toutes les zones, et plus particulièrement dans celle de Sarrebourg. Seules les zones de

Bar-le-Duc et de Reims et sa région sont en recul. La tendance à la hausse s'est prolongée en 2008 uniquement dans les Hautes Vosges du sud. Dans la zone de Reims et sa région, la tendance s'est inversée : le taux de remplissage y a progressé de 0,02 point.

Des effets qui s'érodent

Quelle que soit la région concernée, le chiffre d'affaires du secteur des hôtels et restaurants (corrige des variations saisonnières) a continûment progressé (Septembre T/septembre

T-1), autour de +8,5% sur la période 2006-2007, bien que plus lentement en Lorraine (+6,6%). Il a ensuite amorcé un recul en 2008, plus marqué en Champagne-Ardenne et en Alsace (respectivement -3,9% et -3,5%) qu'en Lorraine (-1,7%). Le pic a été atteint en septembre 2007 pour l'Alsace et la Champagne-Ardenne, et en février 2008 seulement, pour la Lorraine.

■ Christian CALZADA

■ Catherine MARQUIS

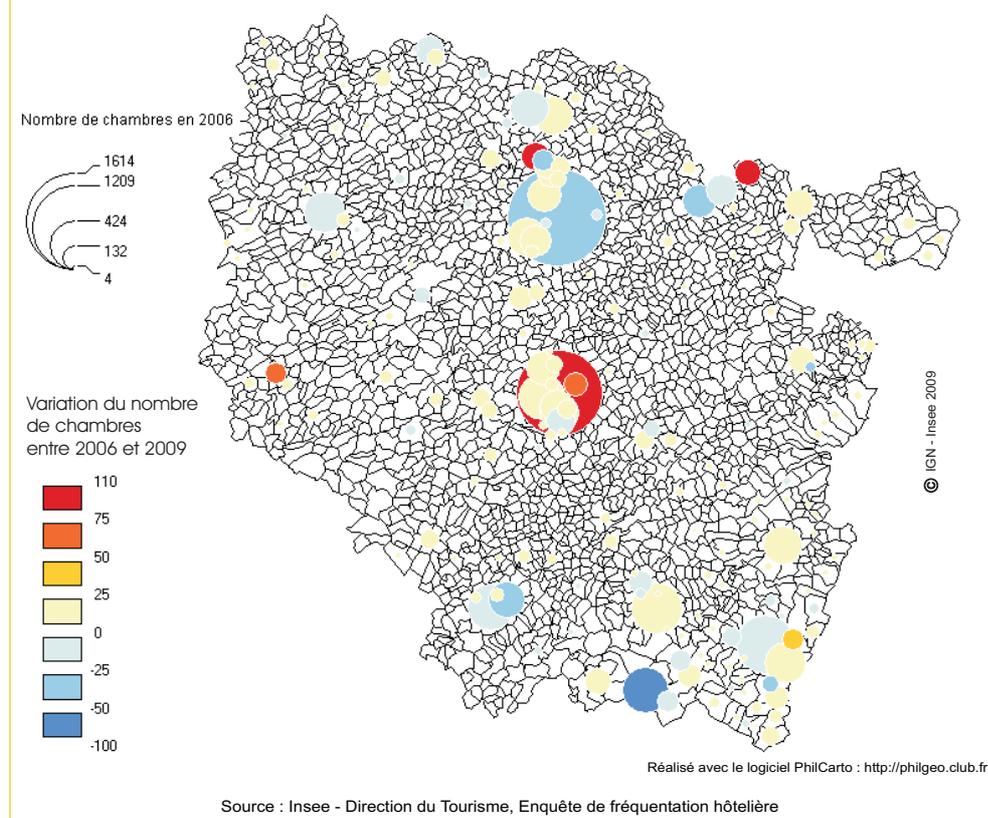
Sources

Fréquentation hôtelière : les résultats sont issus de l'enquête de fréquentation hôtelière réalisée mensuellement auprès des hôtels "homologués tourisme" (0 à 4 étoiles luxe). L'enquête est effectuée par l'Insee en partenariat avec la DGCIS et bénéficie dans la plupart des régions d'une extension d'échantillon financée par les partenaires locaux du tourisme.

TVA : la source TVA est une source administrative au niveau entreprise. Elle est constituée des déclarations fiscales que les entreprises adressent à la Direction Générale des Impôts (DGI) pour le paiement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). On dispose de deux types de sources : les déclarations de type CA3, correspondant aux entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 763 000 euros pour les ventes de biens et supérieur à 230 000 euros pour les prestations de services, et les déclarations de type CA12 pour les entreprises réalisant des chiffres d'affaires inférieurs à ces seuils. Les indices de chiffres d'affaires sont calculés à partir des déclarations de type CA3. Ils concernent donc les entreprises soumises au régime réel normal et celles soumises au régime réel simplifié ayant opté pour des déclarations de type CA3.

Rentrent uniquement dans le champ des entreprises servant à calculer les évolutions de chiffres d'affaires les entreprises monorégionales (entreprises dont tous les établissements sont situés dans la même région) et quasi-monorégionales (entreprises à établissements multiples, ayant des établissements dans plusieurs régions, mais au moins 80% des effectifs dans une seule région).

Évolution de la capacité d'hébergement par commune en Lorraine entre 2006 et 2008



Évolution du taux de remplissage* par zone entre 2006 et 2008

Zones-gares TGV	2006	2007	2008
Bar-le-Duc	1,49	1,44	1,41
Forbach - Saint-Avold	1,36	1,38	1,38
Gare Meuse - Trois-Domains	1,44	1,43	1,43
Hautes Vosges du sud	1,52	1,54	1,56
Lunévilleois	1,43	1,45	1,38
Metz	1,40	1,43	1,42
Nancy et couronne	1,35	1,38	1,37
Sarrebourg	1,48	1,60	1,54
Thionville	1,36	1,39	1,39
Val de Meurthe	1,37	1,42	1,41
Vosges mosellanes	1,33	1,36	1,36
Reims et sa région	1,48	1,45	1,48
Agglomération de Strasbourg	1,42	1,42	1,42

* nombre moyen de personnes par chambre (moyennes annuelles) - Séries mensuelles CVS

Source : Insee - Direction du Tourisme, Enquête de fréquentation hôtelière

Savoir plus :

Cette étude clôt le dispositif de suivi des effets et conséquences de la ligne à Grande Vitesse Est-européenne sur le tourisme et l'immobilier, mis en place par l'Insee Lorraine.

http://www.insee.fr/fr/insee_regions/lor/rfc/lgv_introduction.htm

Site de RFF sur la LGV Est-européenne :

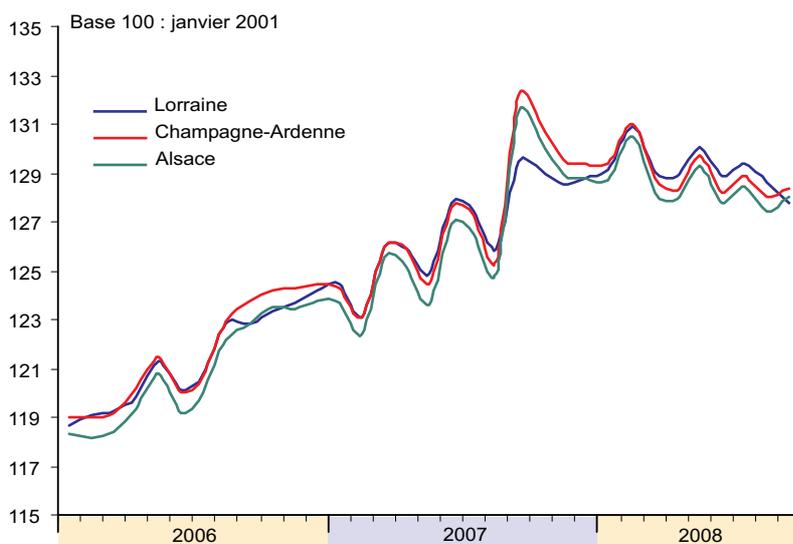
<http://www.lgv-est.com>

WikiSara, l'encyclopédie des Amoureux de la Route et des Transports :

<http://routes.wikia.com/wiki/Accueil>

<http://www.insee.fr>

Indices régionaux de chiffres d'affaires dans le secteur des hôtels et restaurants



Champ : secteur des Hôtels et restaurants (NES36) - Séries mensuelles CVS

Source : Insee - Direction du Tourisme, Enquête de fréquentation hôtelière

Bibliographie

- CALZADA C., DECREMER R. (2009), « La ligne à Grande Vitesse Est-européenne : évaluation de l'impact sur les prix de l'immobilier », Insee Économie Lorraine, n° 152, janvier.
- TGV et TER fêtent les 1 an de la Ligne Est Européenne, Dossier de Presse, SnCF, 2008.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2007), « L'évolution des marchés immobiliers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims : un effet de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne ? », Congress of the European Regional Science Association (47th Congress) and ASRDLF (44th Congress), Paris, August 29th - September 2nd.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2007), « La grande vitesse, un outil de valorisation de ressources spécifiques : le cas de la LGV-Est européenne et du tourisme dans l'agglomération rémoise », communication au XLIII^e Colloque de l'ASRDLF « Les dynamiques territoriales : Débats et enjeux des différentes approches disciplinaires », Grenoble et Chambéry, 11-12 et 13 juillet, 19 p.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2006), « Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne », Rapport final pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, février, 495 pages + annexes.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. (2006), « La LGV-Est Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 2.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2006), « Ligne à Grande Vitesse, image et identité des territoires desservis : Le cas de l'agglomération rémoise », Communication au colloque international « Identité et Espace », Reims, 22-23-24 novembre.
- CALZADA C., LEFOL J.-F., HOUÉE M. (1998), « Impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité », Rapport de la 105^{ème} Table Ronde (tenue à Paris les 7 et 8 novembre 1996), *La mobilité induite par les infrastructures*, Centre de Recherches Économiques, C.E.M.T., pp. 246-257.
- CALZADA C., LEFOL J.-F., HOUÉE M. (1998), « Measuring the impact of TGV-Nord on mobility behavior : results, methodological findings and potential for analysis of a three-years panel », Actes de la 8^{ème} Conférence mondiale sur la recherche transport (WCTR), E4, Anvers, 12-18 juillet.
- CALZADA C., HOUÉE M., FLEURANCE C. (1997), « Impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité (II) », Notes de Synthèse du SES, n° 109, 01.
- CALZADA C., LEFOL J.-F., HOUÉE M. (1997), « Impact du TGV Nord Européen sur la mobilité (III) », Notes de Synthèse du SES, n° 112, 08.
- CALZADA C., LEFOL J.-F., HOUÉE M. (1997), « Three years of continuous panel survey of north European HST impact on mobility behaviour : main results and essential methodological findings », 25th PTRC proceedings of seminar E, Volume I, Transportation Planning Methods, pp. 75-86, London.
- CALZADA C., HOUÉE M. (1996), « Impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité (I) », Notes de Synthèse du SES, n° 102, 05.

Ministère de l'Économie,
de l'Industrie et de l'Emploi

Insee

**Institut National de la Statistique
et des Études Économiques
Direction Régionale de Lorraine**

15, rue du Général Hulot
CS 54229

54042 NANCY CEDEX

Tél : 03 83 91 85 85

Fax : 03 83 40 45 61

www.insee.fr/lorraine

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Jean-Paul FRANÇOIS
Directeur régional de l'Insee

COORDINATION RÉDACTIONNELLE

Christian CALZADA
Gérard MOREAU

RESPONSABLE ÉDITORIAL ET

RELATIONS MÉDIAS

Brigitte VIENNEAUX

RÉDACTRICE EN CHEF

Agnès VERDIN

SECRÉTARIAT DE FABRICATION

MISE EN PAGE - COMPOSITION

Édith ARNOULD

Marie-Thérèse CAMPISTROUS

ISSN : 0293-9657

© INSEE 2009