

Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV dans les villes intermédiaires à moins d'1h30 de Paris : les cas de Reims, Metz, Le Mans et Tours

Sylvie BAZIN
Maître de conférences
Université de Reims
Champagne-Ardenne
Laboratoire REGARDS
57 bis, rue Pierre Taittinger
51096 Reims Cedex
07 86 11 68 46
sylvie.bazin@univ-reims.fr

Christophe BECKERICH
Maître de conférences
Université de Reims
Champagne-Ardenne
Laboratoire REGARDS
57 bis, rue Pierre Taittinger
51096 Reims Cedex
06 75 15 74 76
christophe.beckerich@univ-reims.fr

Marie DELAPLACE
Professeur
Université de Paris-Est
Marne-la-Vallée
Institut Français
d'Urbanisme - Lab'Urba
5 Bd Descartes
77 454 Champs sur marne
06 33 17 11 38
marie.delaplace@univ-mlv.fr

Résumé :

Dans cette communication, nous nous intéressons à l'effet d'image du TGV en termes de valorisation touristique de patrimoines spécifiques. Certains travaux ont déjà montré l'intérêt du TGV dans cette valorisation, notamment dans le cas des métropoles, comme Paris, et des grandes villes en général à l'échelle européenne ou internationale. D'autres ont souligné la difficulté de ce type de valorisation pour les petites villes et moyennes. Mais peu d'entre eux se sont intéressés aux villes intermédiaires. Notre analyse porte sur des villes desservies par TGV en France et à moins de 1h30 de Paris et qui visent une clientèle parisienne de week-end et une clientèle étrangère de passage à Paris. Plus précisément, nous traitons la question au travers de l'exemple de quatre villes qui présentent des actifs touristiques de nature différente : Reims, Metz, Tours et Le Mans. Après une revue de la littérature relative à la question, nous établissons une typologie des politiques de développement touristique mises en place dans ces villes en identifiant la façon dont le TGV y a été intégrée et en évaluant la façon dont celui-ci peut participer indirectement à des processus de patrimonialisation des actifs touristiques de ces villes.

Mots-clés : TGV, Tourisme, Ressources, Patrimoine

1. Introduction

La plupart des villes desservies par TGV cherchent à l'utiliser comme vecteur de communication pour attirer des entreprises, des ménages, ou valoriser d'autres atouts devant contribuer au développement économique local (Bazin et al. 2006, 2011, Klein, 2001). La volonté de développer le tourisme est un des axes de ces politiques, notamment en termes de tourisme urbain et d'affaires (Delaplace, Perrin, 2012).

Dans cette communication, nous nous intéressons à l'effet d'image du TGV en termes de valorisation touristique de patrimoines spécifiques. Certains travaux ont déjà montré l'intérêt du TGV dans cette valorisation, notamment dans le cas des métropoles, comme Paris, et des grandes villes en général à l'échelle européenne (Urena et al. 2009, pour les villes de Saragosse et Cordoue) ou internationale (Cheng, 2009, dans le cas de Taiwan). D'autres ont souligné la difficulté de ce type de valorisation pour les petites villes et moyennes (Bazin et al., 2012). Peu d'entre eux se sont toutefois intéressés aux villes intermédiaires. De surcroît, nous nous intéressons à des villes situées à moins de 1h30 de Paris, et qui visent une clientèle parisienne de week-end, et une clientèle étrangère de passage à Paris, prête à réaliser une escapade d'une journée en province.

Nous traitons la question au travers de l'exemple de quatre villes desservies par TGV en France et qui présentent des potentiels touristiques de nature différente : Reims, Metz, Tours et Le Mans. L'objectif est, dans un premier temps, d'établir une revue de la littérature relative à la question, puis d'établir une typologie des politiques de développement touristique mises en place dans ces villes. Il s'agit en particulier d'identifier la façon dont la possibilité d'utiliser le TGV y a été intégrée. Cela nous permettra *in fine* d'identifier les politiques qui semblent efficaces, renvoyant ainsi à la notion d'activation des ressources spécifiques (Pecqueur et Peyrache-Gadeau, 2002), et à celle de patrimonialisation (Barrère, 2007).

Dépassant la simple question du rôle de la desserte TGV dans les choix de destination touristique, nous nous proposons d'évaluer la façon dont celui-ci peut participer indirectement à des processus de patrimonialisation des actifs touristiques de ces villes.

Nous effectuons en premier lieu une revue de la littérature qui doit nous permettre de faire le lien entre la question de la patrimonialisation des ressources spécifiques liées au tourisme sur les territoires et le rôle que peut jouer une desserte TGV dans l'activation de ces ressources spécifiques (2). Puis nous établissons une typologie des formes de tourisme patrimonial présentes sur les quatre villes intermédiaires étudiées et des politiques de valorisation du patrimoine mises en œuvre, pour tenter de faire ressortir le rôle potentiel que peuvent y tenir les dessertes TGV (3).

2. Rôle des lignes à grande vitesse dans les processus de patrimonialisation des ressources liées au tourisme pour les villes intermédiaires à 1h30 de Paris ?

Longtemps réservées aux grandes villes, des politiques de développement des activités liées au tourisme sont apparues dans les années 1980 dans la majeure partie des villes (Potier et Cazes, 1996). Le tourisme a pu y être identifié comme une ressource insuffisamment valorisée alors que la base productive souffrait de la désindustrialisation. Nous définissons dans un premier temps la notion de patrimonialisation des ressources spécifiques liées au tourisme sur les territoires et les vecteurs possibles d'activation de ces ressources pour les villes intermédiaires à 1h30 de Paris (2.1), puis nous cherchons à établir un lien entre les dessertes à grande vitesse et la patrimonialisation de ces ressources touristiques (2.2).

2.1. Patrimonialisation des actifs spécifiques liés au tourisme : quelle opportunité pour les villes intermédiaires à 1h30 de Paris ?

Si un lien peut être établi entre développement du tourisme sur certains territoires et présence du TGV, la question est d'identifier dans quelle mesure des villes intermédiaires proches de Paris et présentant des ressources patrimoniales spécifiques peuvent prétendre développer leur attractivité touristique. Nous montrons que les patrimoines locaux renvoient à des ressources spécifiques collectives qui peuvent être à l'origine d'une production locale (2.1.1), ces patrimoines pouvant alors prétendre

contribuer au développement du tourisme dans les territoires (2.1.2), dès lors que des vecteurs d'activation ou de « patrimonialisation » de ces ressources liées au tourisme sont mis en œuvre (2.1.3).

2.1.1. Les patrimoines locaux : des ressources spécifiques collectives

Par opposition aux ressources génériques¹, les ressources spécifiques ont des caractéristiques qui dépendent du processus de production dans lequel elles sont employées (Amendola et Gaffard, 1988). Elles sont difficilement transférables d'un territoire à l'autre et contribuent à l'émergence d'avantages comparatifs relatifs (Colletis et Pecqueur, 2005). Le fait de disposer de ressources spécifiques résulte soit des conditions historiques spécifiques ayant façonné le territoire, soit de l'existence de ressources naturelles dont est doté ce territoire.

Dans cette optique, Barrère et alii (2005) définissent des patrimoines qui ne sont plus seulement individuels et par conséquent gérés selon des règles marchandes individuelles (droit de propriété rattaché à un individu et lui permettant un droit d'usage sur des ressources économiques). Les patrimoines peuvent aussi être collectifs, fondés sur la notion de capital (actif) donnant lieu aux notions de patrimoine naturel, monumental, culturel, ou encore de patrimoine productif (Barrère, 2007 ; Nieddu, 2009, Requier-Desjardins, 2009). En effet, si les approches classiques du patrimoine en économie privilégiaient la notion physique de stock de capital à valoriser, les approches récentes tentent de les dépasser. Barthélemy, Nieddu et Vivien (2003) font l'hypothèse que le patrimoine peut être compris comme un régime d'accumulation qui conduirait à la formation de patrimoines communs. Les patrimoines seraient aussi caractérisés par un fonctionnement institutionnel propre, c'est-à-dire des modes de coordination historiquement ancrés entre les acteurs qui les ont construits, entretenus, gérés, fait évoluer, et qui cherchent éventuellement à le repositionner. Ces modes de coordination ne sont plus seulement fondés sur une gestion marchande du patrimoine, mais aussi sur des modes de gestion permettant d'intégrer des objectifs collectifs (des choix publics ou parapublics) et leur durabilité (en tenant compte du temps long, passé et avenir).

Ainsi l'économie du patrimoine (Barrère, 2007) définit le patrimoine comme un complexe d'actifs et d'institutions en interaction, référés à un titulaire qui peut être individuel ou collectif. Dans cette approche le patrimoine devient un concept économique (Nieddu et al. 2011) qui renvoie aux dynamiques institutionnelles ancrées historiquement et au patrimoine collectif des territoires. Ces derniers y sont assimilés à des ressources spécifiques, construites historiquement, et différemment valorisées selon les liens de coordination entre acteurs qui les ont fait naître, évoluer, ou qui ont pu vouloir à un moment donné les détruire, les nier, les remplacer, ou à d'autres moments les revaloriser, leur donner une autre vie.

2.1.2 Patrimoines productifs locaux et tourisme urbain dans les villes proches de Paris

Les patrimoines productifs locaux combinent des actifs spécifiques transmis au travers des générations, sur la base de spécificités productives. Les filières productives ayant un ancrage historique, concernent les secteurs de l'industrie : textile, automobile, agro-alimentaires, ou encore les secteurs du luxe, du tourisme, etc.

Si les villes intermédiaires ont longtemps été caractérisées par la relative importance des emplois de fabrication, leur poids relatif a cependant diminué (Floch, Morel, 2011). Dans un contexte où la croissance est portée par les services, la spécialisation sectorielle de ces villes n'est, pour certaines, pas très favorable. De plus, dans un contexte de restriction budgétaire, des emplois publics sont aujourd'hui également menacés dans ces villes. Le tourisme, est alors présenté comme « une opportunité pour dynamiser les villes moyennes » et plus largement leur territoire dans la mesure où elles y sont fortement ancrées (FMVM, 2010).

¹ Ce sont des ressources homogènes, considérées pour elles-mêmes et qui existent indépendamment des processus productifs dans lesquels elles sont employées. Elles sont reproductibles d'un territoire à un autre et peuvent être produites à partir de facteurs génériques et délocalisables.

Dans ce contexte, le secteur du tourisme est estimé comme un secteur économique porteur (Le Garrec, 2008, Ferrand et Bécot, 2011), avec une consommation touristique intérieure représentant plus de 7 % du PIB en 2010, et un excédent de 7,8 milliards d'euros en 2009 (contre 12,8 en 2007), soit presque le double de celui des IAA. Des stratégies ambitieuses de développement du tourisme sont de ce fait apparues dans les politiques menées à l'échelle urbaine.

Les filières liées au tourisme recouvrent toutefois des ressources et des types de tourisme très différents : des ressources naturelles associées au tourisme vert, des ressources historiques associées à un tourisme de mémoire ou culturel, l'organisation d'événements particuliers associés au tourisme événementiel, etc. Ainsi, les catégories de tourisme identifiées sont multiples : tourisme littoral, de montagne, urbain, culturel, religieux, rural, fluvial, événementiel, etc. Chacun de ces types de tourisme peut être relié à une ou des caractéristiques patrimoniales du territoire : patrimoine naturel, historique, architectural, gastronomique, productif, etc.

Pour de nombreux types de tourisme, une clientèle en particulier est ciblée, la clientèle francilienne. En effet cette dernière est caractérisée par des revenus supérieurs à la moyenne française et une aptitude à effectuer des courts séjours² réguliers. Si on estime que 45% des français partent de chez eux le week-end au moins deux fois par an, il existe trois régions principales d'émissions des courts séjours : l'Ile de France (25% pour les franciliens), Rhône-Alpes (12% pour les Rhônalpins), et Provence Alpes Côte d'Azur (7% pour les Pacifiens), (New Deal, 2002). Le court séjournant part plus souvent, moins loin (1 à 3h de transport), et à 75% durant les week-ends. Il s'agit d'un tourisme qui génère des dépenses par nuitées supérieures aux longs séjours (environ le double en 1999). Le court séjour s'inscrit « dans les grandes tendances de la société de consommation : nouveau rapport au temps, individualisation des pratiques, recherche de « petits plaisirs » et de nouveautés (Crola, 2007).

Si le tourisme urbain en France a longtemps plutôt été réservé aux grandes villes qui attirent naturellement la clientèle étrangère et française de week-end (en premier lieu Paris, puis Nice, Bordeaux, Toulouse, Grenoble, Lyon et Marseille (Giraud, 1991), plus récemment les villes petites et moyennes ont également cherché à développer des produits à destination de cette clientèle (CNPTU, 2010). Comme le formulent Dubois et Ceron (2001), le tourisme urbain a rencontré la demande touristique de courts séjours, des voyages non organisés et faciles à vivre, ce qui explique son développement. « *Après des politiques de rénovation centrées sur les monuments, ce sont les centres historiques dans leur ensemble qui ont fait l'objet de réhabilitation. À tel point que ce qui serait apparu comme banal il y a une trentaine ou quarantaine d'années (les quartiers anciens avant la loi sur les secteurs sauvegardés de 1964) est désormais considéré comme exceptionnel (Dubois et Ceron, 2001, p.848)* ». Les villes proches de Paris, qui disposent d'atouts patrimoniaux, tentent donc de profiter de leur positionnement géographique, et de cette tendance sociétale de renouement avec le passé pour attirer une clientèle francilienne de week-end ou d'affaire. Cette proximité de Paris doit également permettre d'attirer une clientèle étrangère prête à effectuer une escapade de court séjour dans une ville présentant un patrimoine attractif.

Mais loin de suffire à attirer naturellement la clientèle, et dans la mesure où la concurrence est forte, le patrimoine touristique de ces villes doit être valorisé, mis en scène, et présenter des atouts réels pour pouvoir développer la fréquentation. Comme le formule Pecqueur (2003), le patrimoine des villes est ainsi constitué de ressources latentes, qui nécessitent une activation pour entrer dans le cadre des patrimoines productifs locaux. C'est le cas en particulier des ressources touristiques, spécifiques à certains territoires et ancrées localement, mais qui ont pu à certaines périodes être oubliées, abandonnées ou négligées, au profit d'autres ressources plus directement productives et performantes.

2.1.3 Les vecteurs d'activation des patrimoines touristiques des villes intermédiaires

Pecqueur (2003) distingue des ressources « réserve », non activées constituant un potentiel latent, et des ressources activées, faisant l'objet de politiques de valorisation. Se pose alors la question des

² Un court séjour se définit comme un séjour dans un lieu donné d'une durée de une à trois nuitées maximum

outils de leur activation : quels sont les vecteurs ou opérateurs³ qui permettront de sortir de leur « réserve » des ressources latentes, insuffisamment valorisées.

L'espace « *est un objet de mémoire composé du nom de cet espace, de ses limites physiques, de son histoire, de son patrimoine, de modes de vie, de personnes, des coordinations précédentes, etc. Cet objet de mémoire constitue dès lors un référentiel cognitif, un ensemble de références communes, l'espace intervenant dans le processus de construction (destruction) des identités dans le sens où il est une composante essentielle du rapport aux autres* » (Pecqueur, 1997). Les politiques de valorisation des patrimoines touristiques jouent ainsi sur ces représentations inconscientes pour redonner vie à des histoires oubliées, enfouies, et qui peuvent intéresser une clientèle spécifique.

Pecqueur (2008) considère par exemple que le « vide » peut être une ressource spécifique précieuse pour certains territoires qui cherchent à mettre en œuvre un type de préservation spécifique de l'espace⁴. Cette valorisation correspond à un besoin spécifique exprimé à un moment donné (où des réponses juridiques spécifiques sont données à la question de la préservation, où l'usage et la représentation des ressources évoluent), et à une réponse spécifique donnée par des acteurs du territoire qui expriment eux-mêmes une volonté d'usage spécifique et territorialisé de la ressource. Les vecteurs de valorisation des atouts patrimoniaux des villes en matière de tourisme recouvrent des politiques diverses :

- Des politiques de « mise en tourisme » : valorisation des lieux, piétonisation, réhabilitations, création de produits associés aux sites principaux visités, produits nouveaux destinés à faire revenir la clientèle,
- Des politiques de communication, visant des clientèles spécifiques en termes de revenus et de localisation,
- Des incitations au développement d'une offre d'hébergement de qualité,
- Des politiques d'amélioration de l'accessibilité des sites pour les touristes.

Parmi ces politiques de valorisation des ressources patrimoniales, nous nous interrogeons en particulier sur la place que peut tenir le TGV, à la fois en termes de communication, d'accessibilité, de capacité à attirer des investisseurs dans l'offre d'hébergement ou de produits nouveaux, ou même en termes d'image. Dans quelle mesure des villes desservies par la grande vitesse peuvent-elles effectivement prétendre au développement de leur activité touristique et à bénéficier de revenus nouveaux générés par ce secteur ? Si le TGV génère un effet d'image (cf. infra), est-ce suffisant pour attirer une clientèle nouvelle ? Quelles sont les politiques d'accompagnement mises en place dans ces villes, pour éviter par exemple les pertes de temps et les désagréments liées à la rupture de charge, et sont-elles efficaces ? D'autres types de tourisme de patrimoine que le tourisme urbain peuvent-ils être valorisés avec une desserte TGV et à quelles conditions ?

2.2. Les dessertes ferroviaires à grande vitesse: quel rôle possible dans l'activation des ressources patrimoniales liées au tourisme?

Si les attentes dans les villes desservies par les dessertes ferroviaires à grande vitesse sont nombreuses et si des projets intégrant la dimension touristique sont parfois mis en œuvre (cf. Carrouet, 2013, pour une étude sur la LGV Rhin-Rhône) *ex post*, les effets de ces dessertes sur le développement du tourisme (cf. Tableau 1) sont difficiles à mettre en évidence, renvoyant bien souvent à des cas spécifiques qui soulignent leur nécessaire contextualisation (Delaplace, 2012).

Toutefois, un certain nombre d'études relatent des effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse en termes de développement du tourisme urbain et d'affaires (2.2.1) qui passent en partie par une amélioration l'image de ces villes (2.2.2). D'autres plus récentes tentent de mettre en évidence leurs effets sur les choix de destination des touristes (2.2.3).

³ Cf. aussi Landel et Pecqueur, 2004.

⁴ Il fait référence à des espaces qui répondent à la volonté de préservation de leur état naturel. Il est alors possible de valoriser un espace naturel sans y adjoindre une activité de loisirs spécifique (par la possibilité d'y mener des activités de contemplation, d'observation, de méditation, etc.).

Tableau 1. La littérature concernant les dessertes ferroviaires et le tourisme

Types d'effets	Auteurs
Elargissement des marchés touristiques	Sands, 1993, Masson, Petiot, 2009, Urena, Menerault, Garmienda, 2009, Wang, Huang, Zou, Yan, 2012, Chen, Haynes, 2012
Augmentation du nombre de touristes et/ou de l'activité touristique	Mannone, 1995, Sands, 1993, CRCT PACA, Buttet et al., 2001
Accroissement des taux d'occupation	Mannone, 1995, Sands, 1993
Diminution du nombre de nuitées et réduction de la durée des séjours à long terme	Bazin, Beckerich, Delaplace, 2011, Bonnafous, 1987, Mannone, 1995, Haynes, 1997, Sands, 1993, INSEE 2009, AUDRR, 2012
Augmentation du nombre de nuitées à court terme	INSEE 2009
Amélioration de l'accessibilité et Renforcement de la concurrence entre différentes destinations	Masson, Petiot, 2009, Wang, Huang, Zou, Yan, 2012, Chen, Haynes, 2012, Coronado, Garmendia, Moyano, Ureña, 2012
Impact sur les repeaters	Delaplace M., Pagliara F., Perrin J., Mermet S., 2013
Développement du tourisme urbain	Delaplace M., Perrin J., 2012, Bazin, Beckerich, Delaplace, 2011, CRCT, PACA
Développement du tourisme d'affaires	Delaplace M., Perrin J., 2012, Bazin, Beckerich, Delaplace, 2011, Ville de Marseille, 2011, Amiard, 1995, Faye, 1998, Tourisme-Alsace, 2008, AUDRR, 2012
Influence sur les choix de destination des touristes	Delaplace M., Pagliara F., Perrin J., Mermet S., 2013 Valeri, E., Pagliara, F. & Marcucci, E., 2012

Source: les auteurs, reconstitué et complété à partir de Bazin, Beckerich, Blanquart, Delaplace, Vandebosche, 2011

2.2.1 La littérature relative aux interactions entre dessertes TGV et développement des touristes urbains et d'affaires

Dans la mesure où le TGV facilite les déplacements, il peut favoriser leur croissance. C'est le cas en termes de tourisme urbain.

En Provence-Alpes-Côte-d'Azur, 2 millions de touristes supplémentaires seraient venus entre 1997 et 2003, que l'observatoire régional du tourisme attribue à la mise en place de la LGV en 2001 (CRCT PACA). De même, à Marseille, le tourisme urbain aurait été dopé par la coupe du Monde en 1998 et la desserte TGV en 2001. De même, un an après l'arrivée du TGV Est-européen, à Strasbourg, le nombre de nuitées françaises avait progressé de 7% (Tourisme-Alsace, 2008). A Nancy comme à Metz, les nuitées étaient également en croissance. En revanche, la ligne Paris-Lyon ouverte en 1981 n'a pas présenté d'impact réel sur les activités de sport d'hiver sauf peut-être une modification des profils de voyageurs qui proviennent davantage du Nord et de l'Ouest de Paris, et qui sont davantage constitués de couples sans enfants (Bonnafous, 1987).

Cette possible augmentation des déplacements touristiques est également évoquée à l'étranger. C'est le cas à Taiwan (Cheng, 2009) ou en Chine, où certaines villes ont bénéficié d'une desserte ferroviaire à grande vitesse (cf. Wang, Huang, Zou, Yan, 2012, Chen, Haynes, 2012). Ainsi, Chen and Haynes mettent en évidence qu'en Chine, les provinces desservies "are likely to have approximate 20 percent additional numbers of foreign arrivals and 25 percent greater tourism revenues than provinces without such systems" (Chen, Haynes, 2012, p. 1). Pour ces auteurs, la grande vitesse ferroviaire aura un effet de renforcement de la compétitivité touristique des villes desservies.

Mais à plus long terme dans le cas de la LGV Est-européenne, deux ans après la desserte, et sur toutes les grandes agglomérations desservies, seule Strasbourg semble tirer son épingle du jeu (INSEE, 2009). Le taux d'occupation était revenu à un niveau proche de celui précédant l'arrivée du TGV, avec cependant une progression de l'offre en chambres de +6%.

Enfin les données d'enquête de 1980-1985, sur la ligne Paris-Lyon ouverte en 1981 (Bonnafous, 1987) montrent une diminution de la durée des séjours à Dijon, Valence et Lyon Perrache, alors que ce n'est pas le cas de Beaune et de Montbard. L'accroissement du nombre de touristes à court terme peut être accompagné par une réduction des séjours qui, elle, semble perdurer.

Les villes TGV semblent également convoitées par les acteurs du tourisme d'affaires.

A Lyon, l'arrivée du TGV aurait contribué au développement des salons et foires d'envergure nationale mais s'est également traduite par une réduction de la durée des séjours (de 2,3 à 1,7 jours en 1993 (Mannone, 1995, p. 280)). A Beaune, c'est bien après l'arrivée du TGV, en 1991 que le Palais des Congrès a été créé. Mais sa présence a joué un rôle important dans le développement de son activité. En effet, il a autorisé la tenue de certaines manifestations, qui ne s'y seraient pas déroulées sans lui (Mannone, 1995, p. 212). A Chambéry comme à Grenoble, si le TGV a amélioré l'accessibilité, le développement de l'activité de congrès s'est avant tout produit parce que les deux villes disposaient de centres de recherche performants reconnus au niveau mondial et par conséquent susceptibles de générer une telle activité (Mannone, 1995, p. 356). Dans un certain nombre de villes, c'est avant tout leurs aménités et leur accessibilité globale qui sont les facteurs importants du développement du tourisme d'affaires.

De 1996 à 2009, le nombre de journées de congrès accueillis sur Marseille serait passé de 109 021 journées à 294 124 journées (Ville de Marseille, 2011, p. 8). Plus récemment, à Strasbourg et entre juin 2005-2006 et juin-décembre 2007, l'activité de Strasbourg Evénements a cru de façon significative : + 12% pour le nombre de manifestations « Affaires » ; + 11% pour le nombre de manifestations d'envergure nationale ou internationale, + 23% pour le nombre de journées séminaires et + 40% pour le chiffre d'affaires « meetings » du panel ORT des hôteliers d'affaires (Tourisme-Alsace, 2008). A Reims, la desserte TGV a également dynamisé le tourisme d'affaires et ce dans un contexte difficile. Le planning des réservations du centre des congrès était rempli plus de deux ans avant l'arrivée du TGV alors que ce n'était pas le cas auparavant. Le nombre de congrès y est passé de 16 en 2005 (dont 4 internationaux) à 19 en 2007 (dont 2 internationaux) à 27 en 2010 (dont 9 internationaux) (AUDRR, 2012). Mais, la durée moyenne d'occupation du centre des congrès est quant à elle en diminution, passant de 3,81 jours en 2005 à 2,68 en 2010 (AUDRR, 2012).

A Dijon en revanche, le tourisme d'affaires ne s'est pas développé et le TGV aurait, semble-t-il davantage profité à la capitale (Mannone, 1995, p. 174). La localisation du Palais des congrès, éloigné de la gare l'expliquerait en partie.

On constate ici l'extrême hétérogénéité des situations qui montre bien la nécessaire contextualisation des effets TGV et l'importance des caractéristiques socio-économiques des territoires, en matière de tourisme comme dans d'autres domaines (Bazin, Beckerich, Blanquart, Delaplace, 2013).

2.2.2 Dessertes ferroviaires à grande vitesse et modification de l'image des villes

Une desserte ferroviaire à grande vitesse conduit à rénover les gares mais également leurs quartiers qui voient leur image améliorer. Mais plus largement, cette desserte est fréquemment supposée avoir un impact positif sur l'image de la ville desservie, en termes de modernité et de notoriété. Cet effet d'image est largement évoqué tant dans la littérature grise que ce soit en France (Agences d'urbanisme du Grand-Est, 2005, CUS magazine, 2008, Les villes européennes de la Grande Vitesse, 2004, ISIS, 2004, SETEC, 2004, 2005) ou à l'étranger (Kamel, K. and Matthewman R, 2008) que dans la littérature académique (Bonnafous, 1980, Chi, 2004, De Jong, 2009, Garmendia et al., 2012, Rietveld et al., 2001, Sands, 1993, Urena et al. 2009, Vickerman, 1997, Willigers et al., 2005, Mignerey, 2013, cf. Bazin et al. 2011, pour une revue de la littérature sur ce sujet). Cet effet d'image est amplifié par des politiques de communication importantes. En effet, la desserte est utilisée pour communiquer sur les villes. Ainsi en France, le TGV a fait beaucoup parler des villes (cf. Carrouet, 2013, pour ce qui concerne les villes desservies par la LGV Rhin-Rhône ou ISIS, 2004 pour la LGV Est-européenne (étude sur les villes de Metz, Nancy, Epinal, Thionville)).

Cet effet d'image est également associé à un effet « club » pour les villes desservies en France, qui n'est pas seulement symbolique. En effet, la SNCF, lors de la mise en service des dernières dessertes,

a créé des clubs TGV. C'est le cas du club 320, club des amis du TGV Est-européen qui, selon la charte de ce club propose aux élus de s'engager « à mettre en œuvre des actions locales et/ou régionale (...) de nature à favoriser l'appropriation du projet TGV Est-européen par le territoire (...) et contribuer à son succès et à la maximisation de son utilité socio-économique pour la collectivité » (Charte du club 320). De même en 2009, la SNCF crée un club TGV Rhin-Rhône. A ces clubs adhèrent de nombreuses collectivités à différentes échelles (agglomérations, départements ou régions). La fréquentation touristique bénéficierait alors de cet effet d'image (Setec Organisation, 2005, SEEDA, 2008, Transportation Economics & Management Systems, 2007). La question est cependant d'identifier si cette desserte peut jouer dans les choix de destination des touristes.

2.2.3 Dessertes TGV et choix de destination des touristes

L'analyse de la façon dont les choix de destination en termes de tourisme urbain peuvent être affectés par une desserte à grande vitesse nécessite d'identifier quel rôle joue le transport dans ces choix. Si la littérature reconnaît que le transport est très important pour le développement du tourisme, son rôle spécifique a été peu analysé: "little serious research has been undertaken into the significance of transport as a factor in destination development" (Prideaux, 2000, p. 54). Pourtant "the health of the nation's tourism industry is inextricably tied to the efficiency of its transport system" (Prideaux, 1993, p. 246), puisque le tourisme repose intrinsèquement sur un comportement de mobilité. Ainsi, "the ability of the transport industry to service the needs of the tourist industry is largely driven by the key consumer demands for speed, convenience, safety, comfort and affordability" (Prideaux, 1993, p. 248).

Selon les modèles gravitaires (cf. Crampon, 1966, pour la première étude de ce type), le nombre de visiteurs qu'une destination peut attirer dépend de l'importance de la population dans l'aire de marché de cette destination et de sa localisation ; le nombre de touristes diminuant au fur et à mesure de la croissance de la distance. Mais une innovation de services comme une desserte ferroviaire à grande vitesse (Delaplace, 2012) modifie le lien entre les touristes et la distance dans la mesure où la réduction des temps de parcours peut être analysée comme une décroissance de la distance. Le temps étant de l'argent, une desserte ferroviaire à grande vitesse peut diminuer le coût généralisé du transport. Par conséquent la desserte ferroviaire à grande vitesse peut modifier l'utilité des touristes et la concurrence entre destinations (Masson, Petiot, 2009) : l'aire de marché et la concurrence peuvent être élargies. Un autre aspect intéressant consiste à étudier l'intention d'un touriste à revenir dans une destination particulière, i.e. de devenir un « repeater ». On peut en effet émettre l'hypothèse que l'amélioration de l'accessibilité permise par une desserte ferroviaire à grande vitesse peut favoriser cette intention. A ce sujet, la littérature est relativement peu importante (cf. Delaplace, Pagliara, Perrin, Mermet, 2013, pour une étude comparative entre Rome et Paris, et Valeri, Pagliara, Marcucci, 2012, pour une étude sur Rome).

Ce faisant, si les dessertes ferroviaires peuvent permettre d'attirer de nouveaux touristes, elles peuvent faciliter l'activation des ressources patrimoniales dans les villes desservies puisque les retombées sont potentiellement plus importantes.

3. TGV et activation des ressources patrimoniales dans les villes intermédiaires à 1h30 de Paris : les cas du Mans, Metz, Reims et Tours

Nous nous intéressons à des villes intermédiaires, disposant de ressources patrimoniales reconnues et située à 1h30 de Paris, en nous interrogeant sur le rôle qu'a pu jouer leur desserte TGV dans cette valorisation. Dans un premier temps nous dressons une typologie de la valorisation touristique des ressources patrimoniales dans ces villes et en particulier de la place qu'a pu y jouer le TGV (3.1), puis nous en tirons les enseignements qui peuvent en découler en lien avec la littérature existante (3.2).

3.1. Typologie de la valorisation des ressources patrimoniales et rôle du TGV

Les villes étudiées présentent des ressources patrimoniales reconnues mais de nature différente. Elles sont à moins d'1h30 de Paris par TGV et ont été desservies de façon plus ou moins récente.

Avec 192910 habitants dans l'unité urbaine⁵ en 2006, Le Mans, préfecture de la Sarthe au sein de la région Pays de la Loire, est labellisée Ville d'art et d'histoire. Si elle est surtout connue pour une célèbre compétition automobile (les 24h du Mans) et sa gastronomie (les rillettes du mans), elle dispose également d'un patrimoine diversifié : une enceinte gallo-romaine liée à son statut de place forte sous Rome, 11 tours et deux poternes, une cathédrale (cathédrale Saint-Julien), une Abbaye (abbaye de l'Epau), 110 maisons à pans de bois, des hôtels particuliers Renaissance, et une centre historique (la cité Plantagenêt). La ville est desservie par le TGV Atlantique depuis 1989, avec 16 allers-retours en 2010 en semaine et 11 le week-end. Dans la perspective de l'arrivée du TGV, un plan marketing touristique a été élaboré à l'initiative du Comité Régional du tourisme en concertation avec les comités départementaux, destiné à améliorer l'attractivité touristique (Bazin et al, 2004). Ce plan souligne, en sus du marché français, quatre marchés prioritaires étrangers : britannique, allemand, néerlandais et italien. Les produits proposés sont essentiellement des produits de court séjour axés sur le tourisme urbain. Plus de vingt ans après, c'est toujours le circuit qui attire le plus grand nombre de visiteurs. Certains de ces produits connaissent en effet un succès important, comme les 24h du Mans, qui rassemble aujourd'hui 234000 visiteurs, ou la nuit des chimères qui en attire 250000.

Le tourisme d'affaire est également un pilier du tourisme au Mans. En effet, certains établissements manceaux qui dépendent de directions parisiennes, les réunissent au Mans pour des séjours d'affaires. La localisation du Palais des Congrès, à proximité de la gare a permis un développement important de son activité dans les années 1990 : le nombre de manifestations de congrès est ainsi passé de 15 en 1987 à 30 en 1993.

Le Mans correspond ainsi à la situation des villes dans lesquelles si le patrimoine est initialement limité, les acteurs, dans des circonstances diverses, se saisissent de l'opportunité que constitue l'arrivée du TGV pour définir une stratégie collective visant à le valoriser.

Metz possède un passé historique important (capitale de la Gaule Belge, berceau de la dynastie carolingienne, un des trois Evêchés) et de nombreux monuments : cathédrale Saint-Etienne, place Saint Louis, quartier impérial construit lors de l'annexion allemande de 1871, musée de la Cour d'Or, etc. Metz a longtemps conservé l'image de ville de garnison et était connue principalement pour sa gare dans le cadre du service militaire. L'image de la ville était associée aux bassins sidérurgiques et houillers du fait de leur proximité géographique. Cependant, la volonté de casser cette image existe depuis longtemps par le développement d'une écologie urbaine visant à transformer Metz en ville jardin dès le milieu des années 1970, par la création du technopole Metz 2000 en 1983 qui réunit nouvelles technologies, enseignement supérieur, recherche et activités tertiaires et par la mise en valeur du patrimoine plus récemment, notamment sa mise en lumière. Toutefois, le développement du tourisme n'était pas une priorité pour les autorités publiques et les acteurs économiques.

Depuis 2007, Metz bénéficie d'une liaison TGV directe avec Paris au départ de la gare Metz-ville. Ainsi, au maximum 11 allers et retours en semaine et 9 le week-end permettent de rejoindre Paris en 1h30 en moyenne contre 2h45 auparavant. Metz également desservie par la gare TGV Lorraine située entre Metz et Nancy. Une navette en car permet de rejoindre la gare Metz-ville en une demi-heure en l'absence d'une connexion avec le TER. Elle permet de connecter la Lorraine à des villes situées sur les autres réseaux à grande vitesse. Toutefois, la desserte en TGV ou ICE de Metz à partir des villes allemandes est limitée bien que les touristes allemands soient les plus nombreux.

L'ouverture du centre Pompidou-Metz en mai 2010 situé immédiatement derrière la gare de Metz a été un succès. Le centre Pompidou-Metz a accueilli 552000 visiteurs en 2011 ce qui le place en 3^{ème} position des sites touristiques lorrains les plus visités derrière la Cathédrale de Metz (651970 visiteurs) et le parc zoologique d'Amnéville (617023 visiteurs).

Reims est également desservie par la LGV-Est européenne depuis juin 2007. Elle est accessible de Paris en 45 minutes et de Roissy et Marne-la-Vallée en 30 minutes. La réduction du temps de parcours de et vers Paris est de 50%, cette liaison étant accessible en train en 1h30 minimum préalablement à l'arrivée du TGV. La ville est accessible avec 8 allers-retours de Paris en semaine et 4 allers-retours le week-end, ce qui correspond à une desserte légèrement inférieure à celle préalable au TGV (- 1 en

⁵ Selon le découpage géographique de l'INSEE de 1999.

semaine ou le Week-end) mais elle est également desservie à la gare Champagne-Ardenne (3 AR). Les aménités touristiques présentes à Reims sont importantes, notamment en termes de patrimoine historique : elle dispose d'un Patrimoine classé au patrimoine mondial de l'UNESCO (la Cathédrale Notre-Dame où ont été couronnés les rois de France, la Basilique et ancienne Abbaye de Saint-Rémi, la Palais du Tau, *etc.*, qui abrite un des principaux musées de la ville), et d'un cryptoportique (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2011). Outre ce patrimoine historique, 13 maisons de Champagne y sont installées avec des caves et des Crayères datant de l'époque gallo-romaine couvrant 120 km de sous-sol dans la ville. Les motifs de tourisme à Reims sont à 65% la gastronomie et les vins, puis à 41,6% le patrimoine. Les activités pratiquées sont d'abord la visite des caves (pour 74,5%), puis de sites touristiques avec en tête la Cathédrale (73%). La voiture personnelle y est le premier moyen de transport avec 77,4%, avant le train (13,5% des séjours) et les voitures de location (5,4%), (ORT Champagne-Ardenne, 2008). Depuis la mise en service du TGV, la fréquentation touristique globale semble avoir diminué (- 5 % de 2005 à 2012), en raison essentiellement d'une conjoncture économique dégradée. Toutefois cette baisse cache une modification de la structure de la clientèle. Sur cette période la clientèle française a baissé de 5,5%, alors que la clientèle étrangère a cru de 5,5%, les nationalités ayant connu la plus forte croissance étant les brésiliens, les chinois, les américains, et les australiens. De même, alors que la clientèle française perd 5,5% passant de 48 à 42,5% de la clientèle totale, la part qu'y tiennent les franciliens augmente de pratiquement 10%, passant de 23,7% à 33,5%, soit un bon tiers de la clientèle française (OT Reims, 2012).

Avec 306974 habitants dans l'unité urbaine⁶ en 2006 et préfecture d'Indre-et-Loire, Tours et plus généralement la Touraine sont au cœur d'une activité touristique importante, avec pour Tours, son centre historique et sa cathédrale et pour une partie de la Touraine, le Val de Loire, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2000 et les nombreux châteaux de la Loire. Depuis novembre 2008, le Pays Loire Touraine dans lequel est inclus Tours est également labellisé Pays d'art et d'histoire. La desserte TGV positionne Tours à 1h de Paris depuis 1990 avec un gain de 50 minutes par rapport à la situation antérieure. La fréquence est de 12 TGV la semaine et 11 le WE alors qu'elle n'était que de 4 à l'ouverture de la ligne. A cette desserte en gare centrale de Tours, doivent être ajoutés les 18 TGV à Saint-Pierre-des-corps qui autorisent un accès la province et à Roissy-Charles de Gaulle. En Indre-et-Loire, les deux-tiers des nuitées sont réalisées par des touristes français et un tiers par des touristes étrangers venant pour l'essentiel d'Europe. Ces chiffres sont stables depuis le début des années 1990. Dans l'agglomération tourangelle, les nuitées étrangères représentent également un tiers des nuitées dans l'hôtellerie (Observatoire Economique de Touraine, 2003). La durée moyenne des séjours est de 1,5 jours. Elle n'a pas diminué en Indre-et-Loire depuis l'arrivée du TGV (Observatoire Economique de Touraine, 2003). En 2012, la clientèle parisienne représente 4,4% des touristes des châteaux de l'ouest de la Touraine (le château et les jardins de Villandry, le château de Langeais, le château d'Azay-le-Rideau, la forteresse royale de Chinon) derrière la clientèle de proximité (Indre-et-Loire (29%). Viennent ensuite les départements de Loire-Atlantique et des Yvelines (2,7%) et des Hauts-de-Seine, 2,5% (OET, 2013).

Le TGV a pu inciter les parisiens qui apprécient la Touraine depuis longtemps à y venir de façon plus importante. L'impact sur la clientèle étrangère a été probablement plus faible car elle désire avant tout visiter les châteaux de la Loire alors que ceux-ci ne sont pas desservis par TGV. Cette dispersion du produit touristique sur une zone relativement large et située essentiellement dans la campagne ne se prête pas à l'utilisation du TGV. En limitant la rupture de charge, la voiture et le car paraissent préférables. Ainsi s'il existe des circuits organisés en Touraine au départ de Tours permettant de visiter les châteaux de la Loire dans le cadre d'excursions en minibus sur ½ ou 1 journée, l'intermodalité n'est pas toujours aisée. Les départs des excursions ont lieu le matin à 9h15 ou 9h30 de l'office de tourisme de Tours localisé au centre de Tours alors que les premiers TGV au départ de Paris (6h41 et 7h46) arrivent respectivement à 7h59 et 8h45 à la gare de Saint Pierre Des Corps à plus de quatre kms. Les retours sont quant à eux plus aisés puisqu'ils sont prévus pour 18h20 et 18h30 à l'office du tourisme, avec un départ en TGV de Tours centre à 19h32 et une arrivée à Paris à 20h43.

⁶ Selon le découpage géographique de l'INSEE de 1999.

Tableau 2. Typologie de l'offre touristique patrimoniale : produits, valorisation, fréquentation, place du TGV

Desserte de Paris et intermodalité aux gares	Aménités touristiques patrimoniales et produits associés	Valorisation des produits touristiques et marchés ciblés	Eléments sur la place des marchés franciliens et étrangers et durées de séjour	Usage du TGV à des fins de tourisme
<p>Metz 1h30 depuis 2007 (gain de 1h15) Bonne desserte (10 AR sem. / 9 AR we) mais limitée pour l'Allemagne</p>	<p>Ville d'Art et d'histoire (cathédrale, place Saint Louis, Centre Pompidou-Metz) Tourismes urbain et d'affaires</p>	<p>Metz passeport city pass Visites à deux roues Visites thématiques Communication dans les gares parisiennes, promotion en Allemagne</p>	<p>Fréquentation de l'OT : 28% allemands, 12% Benelux, 7% franciliens Fréquentation musée : 12% franciliens, 11% étrangers Baisse durée des séjours d'affaire (AR journée possible)</p>	<p>19 % des visiteurs viennent en TGV (observatoire LGV-Est) Dynamisme du tourisme immédiatement après la desserte mais ensuite érosion du phénomène</p>
<p>Reims 0h45 depuis 2007 (gain de 0h45) Desserte correcte semaine (8 AR), moyenne we (4 AR) Bonne intermodalité gares/aménités sauf pour l'accès au vignoble</p>	<p>Patrimoine classé UNESCO (cathédrale, Basilique St Remy, Palais du Tau) Patrimoine Art déco 13 maisons de champagne avec caves et crayères gallo-romaines Cryptoportique</p>	<p>Evènementiel (800 ans cathédrale) Parcours audioguidés Offre de week-end Open tour (ville + vigne) City card pass Communication par Atout France (marché étranger) et par le CDT</p>	<p>Fréquentation OT en 2012 : Cadres (38%) 42,5% français (dont 33% IDF) 57,5% étrangers (52% en 2005) Hausse du tourisme étranger (+5,5 pts) : américains, australiens, chinois, japonais, canadien ; francilien (+ 10 pts) Mais - 5pts de fréquentation globale (2205/2012) lié à la conjoncture</p>	<p>2008 : 77,4 % voiture ; 13,5% TGV DMS : 1,37 (1,34 pour étrangers) 2012 : Surreprésentation de l'utilisation du TGV par les chinois (48%), brésiliens (47%), américains (34%), franciliens (32% contre 38% en 2011 lié à l'évènementiel)</p>
<p>Tours 1h depuis 1990 (gain de 50 minutes) Bonne desserte aujourd'hui (12 la semaine, 11 le WE mais seulement 4 à l'ouverture de la ligne + 18 à Saint Pierre des Corps</p>	<p>Patrimoine historique et culturel (Ville d'Art et d'Histoire depuis 1988 : centre historique et cathédrale) Patrimoine oenotouristique Val de Loire classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2000 Châteaux de la Loire</p>	<p>Circuits de visite de Châteaux (départ de Tours) Visites guidées de la ville y compris la nuit Visites des caves de Touraine Visite avec un greeter Séjours à thème autour du festival de jazz Avoine Zone Blues à Chinon</p>	<p>Nuitées étrangères : 1/3 des nuitées dans l'hôtellerie Clientèle parisienne : 4,4% des touristes des châteaux de l'ouest de la Touraine Clientèle de proximité (Indre et Loire : 29% Yvelines : 2,7% et Hauts de Seine, 2,5% Diminution récente de l'activité liée à la conjoncture</p>	<p>Difficile intermodalité (TGV excursions) Tourisme d'affaires favorisé avec la création en 1993 du centre des congrès le Vinci à côté de la gare (10 congrès en 1984, 22 en 1985, 120 en 1993 et 134 en 1996, 118 en 2007, 109 en 2008 et 96 en 2011 Peu d'évènementiel</p>
<p>Le Mans 55 minutes contre 1h37 Très bonne desserte 16 AR en semaine 11 le WE, (14 en semaine en 1990)</p>	<p>Circuit du Mans Rillettes Cathédrale, Abbaye, Enceinte gallo-romaine Cité Plantagenêt (centre historique</p>	<p>Nuit des chimères Musée automobile Nombreuses formules WE Ciblage du marché francilien, grandes villes et étranger</p>	<p>Réduction de la durée des séjours d'affaires : durée moyenne de 2,5 jours à 1,5 jour à l'arrivée du TGV. 70% des touristes d'affaire sont des franciliens</p>	<p>Forte mise en valeur du TGV sur le site de l'office de tourisme avec durées à partir des quartiers de Paris, de Roissy, de 6 grandes villes françaises, et 2 internationales (Londres, Bruxelles) TGV très utilisé / tourisme d'affaires</p>

Source : les auteurs

3.2. TGV et patrimonialisation dans les villes intermédiaires à 1h30 de Paris

Si l'amélioration de l'image que procure la desserte TGV contribue à renforcer le processus de patrimonialisation (3.2.1), la dynamisation du tourisme s'accompagne également d'une réduction de la durée des séjours (3.2.2). La constitution d'un panier de biens et services territorialisés devient alors déterminante mais non suffisante dans un contexte fortement concurrentiel (3.2.3).

3.2.1 Un processus de patrimonialisation renforcé par une amélioration de l'image

L'image de modernité conférée par le TGV contribue incontestablement à une modification de l'image des villes étudiées et contribue indirectement au renforcement de son attractivité, notamment lorsqu'elle souffre d'un déficit y afférent. Dans le cas de villes bénéficiant déjà d'une certaine notoriété, le TGV ne change rien (Bazin *et ali.*, 2013). Dans le cas du Mans (dotée d'une image de ville industrielle au moment de l'arrivée du TGV), de Metz (ville de garnison) et de Reims (Belle endormie), le TGV semble avoir été associé à cette amélioration de cette image.

Ainsi, si Metz a longtemps conservé l'image d'une ville de garnison proche des bassins sidérurgiques et houillers, le TGV a permis de modifier et de véhiculer une image moins traditionnelle. Il a mis en lumière le résultat d'un travail sur l'image commencé dès le milieu des années 1970. Mais cela n'a été possible que par une communication importante au moment de l'inauguration de la desserte TGV.

Lors de la desserte de Metz, les structures chargées du tourisme aux différentes échelles territoriales (Offices du Tourisme, CDT, CRT) ont coordonné leurs actions de communication qui ciblaient les marchés français et plus particulièrement francilien, allemand et européen. La communication autour du tourisme dans ces villes s'est efforcée de multiplier les canaux promotionnels : communication dans les gares (Metz, le Mans) ou les cinémas parisiens (Reims), Atout France pour toucher la clientèle étrangère (l'Allemagne pour Reims avec la participation au programme « Wein in Frankreich », *etc.*).

Ce changement d'image s'accompagne d'une attractivité certaine. À Metz, les acteurs publics du tourisme considèrent qu'un certain dynamisme du tourisme a pu être observé grâce au TGV. Ainsi, le chiffre d'affaires dans le secteur des hôtels et restaurant et le nombre de nuitées ont crû. Metz connaît avec Strasbourg la plus forte progression avec plus de 90000 nuitées supplémentaires entre janvier 2006 et décembre 2008, (INSEE Lorraine, 2009). Cependant, la politique commerciale de la SNCF⁷ et un été pluvieux toujours favorable au tourisme urbain ont eu un impact sans doute important sur la hausse de la fréquentation touristique. De plus, la communication a permis de mieux faire connaître la ville et a également conduit à une diversification de la clientèle (CETE de l'Est, 2011).

À Reims, depuis la mise en service de la LGV, des opérateurs nationaux du tourisme, comme « France Bubble Tour » sont présents. Ils proposent, une escapade dans une ville de province autour des produits vinicoles à des clients franciliens ou étrangers. Ces produits sont relativement haut de gamme et s'adressent à des clients dotés de budgets relativement confortables. L'offre d'opérateurs locaux s'y est également étoffée, avec notamment des produits proposés autour du vignoble. L'arrivée de ces nouveaux opérateurs semble être liée à ce changement d'image.

3.2.2. Un tourisme plus dynamique mais souvent associé à une baisse de la durée des séjours

Une des craintes liées à l'arrivée du TGV était de voir baisser la durée des séjours.

Ainsi dans certaines villes comme Metz (CETE de l'Est, 2009) ou le Mans où les allers retours sur la journée sont devenus possibles une réduction de la durée de séjour est constatée pour le tourisme d'affaires.

Les acteurs privés du tourisme en Moselle sont en effet réservés sur l'impact du TGV sur leur activité. Seulement 10% le perçoivent comme ayant eu un impact positif. Certains restaurateurs et hôteliers évoquent un impact négatif du fait de la réduction du nombre de nuitées liés au tourisme d'affaires du fait du développement des allers et retours dans la journée (CETE de l'Est, 2009). Les taux

⁷ La SNCF a proposé 390 000 places à 15 euros pendant l'été 2007 sur les liaisons TGV entre Paris et les 23 gares TGV de l'Est de la France et sur les relations de région à région.

d'occupation hôteliers sont en nette baisse par rapport à leurs valeurs d'avant TGV (-4,7 points pour Metz). Selon les analyses de l'INSEE Lorraine entre 2007 et 2008, la durée des séjours touristiques est en recul dans presque toutes les zones et dès 2007 à Reims (INSEE 2009). Cependant, les acteurs soulignent que la communication et la promotion de la destination ont permis de réintégrer Metz sur la liste des destinations possibles.

Au Mans, l'activité de congrès a progressé puisque le nombre de manifestations de congrès est passé de 15 en 1987 à 30 en 1993. En 1993, 70% des clients du Centre des congrès étaient franciliens et 70% des congressistes venaient au Mans en TGV (Amiard, 1995, p. 56). Mais l'accessibilité accrue y a favorisé également la réduction de la durée des séjours. La durée moyenne des séjours y est passée de 2 à 3 jours à 1,5 jour quelques années après l'arrivée du TGV (Mannone, 1995).

À Reims cela ne semble pas avoir été le cas. Le train ne semblait d'ailleurs être utilisé que par 13,5% des touristes en 2008 (CDT, 2008), mais avec une surreprésentation de la clientèle étrangère et francilienne. Ainsi, en 2012 on observe une surreprésentation des chinois (48% d'entre eux), brésiliens (47%), américains (34%) et franciliens (32%) venant en TGV. Sans l'affirmer on peut supposer (puisque cette clientèle est en hausse) qu'il s'agit d'une clientèle supplémentaire qui serait moins facilement venue, ou qui aurait choisi une autre ville, sans TGV à Reims. Reims est située sur le corridor autoroutier Nord-Sud Est et draine une clientèle du Nord de l'Europe qui vient en voiture et s'arrête pour une nuit. Le TGV ne change donc rien pour cette clientèle. De même, pour le tourisme d'affaire, les allers-retours dans la journée étaient déjà possibles. On ne semble donc pas observer de baisse significative de la durée des séjours pour cette ville très proche de Paris.

A Tours, l'activité de congrès était limitée dans les années 1980 (10 congrès en 1984, 22 en 1985). En 1993, *i.e.* après l'arrivée de la desserte TGV, avec l'ouverture du Palais des Congrès, le nombre de congrès s'est élevé à 120 et 134 en 1996 (Faye, 1998). Ainsi l'activité touristique générale dans l'agglomération de Tours, a connu une progression de 8,5% entre 1994 à 1999 (Buttet et al. 2001), sans être accompagnée d'une réduction de la durée des séjours.

À Metz, la demande a augmenté « de 60% entre 2007 et 2006, et les résultats de 2008 sont encore meilleurs avec 228 manifestations programmées » (CETE de l'Est, 2009). Le nombre de nuitées est en augmentation également dans le restant de la Lorraine. De nombreux congrès peuvent désormais se tenir grâce à l'amélioration de la desserte et particulièrement de la réduction des temps de parcours. Les décideurs sont prêts à se rendre à Metz pour participer à des réunions, des congrès ou à accepter de réaliser une manifestation. Par ailleurs, l'existence de la gare Lorraine qui permet de rallier l'aéroport de Roissy et de grandes métropoles est un atout supplémentaire malgré les problèmes liés à sa desserte. Enfin, le centre Pompidou-Metz est un atout supplémentaire d'attractivité.

3.2.3. Un rôle important du panier de biens et de l'évènementiel en raison d'une forte concurrence et d'une conjoncture dégradée

De manière générale, l'activité touristique est plus dynamique sur ces villes lorsqu'elles proposent d'associer dans un panier de biens des produits patrimoniaux et d'autres produits culturels, gastronomiques, vinicoles, etc. Un certain nombre de produits sont ainsi développés pour faciliter le séjour du touriste (des « pass » permettant des réductions sur les entrées, des circuits, des audioguides, ou des formules week-end).

Par exemple, le centre Pompidou-Metz a généré près de 60000 nuitées dans les hébergements marchands et 150000 chez la famille ou les amis. 1,7 millions d'euros par mois (Comité Régional du Tourisme Lorraine, 2012) serait générés par ce centre. Les français représentent 89 % des visiteurs et proviennent d'abord de Lorraine (52%), d'Ile-de-France (12%), d'Alsace (8%) et de Rhône-Alpes (3,6%). D'après l'observatoire de la LGV Est-européenne, 19% des visiteurs sont venus en TGV. L'office du tourisme de Metz essaie de faire bénéficier de cet engouement les autres sites culturels en proposant un Metz City Pass combinant visite du Musée de la Cour d'Or, du Centre Pompidou-Metz et une visite audio-guidée ou commentée.

A Metz, le centre Pompidou-Metz a permis de compléter l'offre existante autour de l'art contemporain dont les touristes allemands, luxembourgeois et suisses sont amateurs. L'existence de la desserte TGV a permis de montrer que Metz était finalement presque aux portes de Paris et donc de rendre attractive

la destination pour la presse et les voyageurs qui ont largement communiqué sur l'ouverture du centre Pompidou Metz. Cependant, la plupart des visiteurs sont lorrains ou allemands et s'y rendent en voiture particulière. Les professionnels du tourisme considèrent toutefois que l'absence d'une desserte à grande vitesse n'aurait pas permis un tel succès et aurait rendu plus difficile la communication autour de l'ouverture de ce nouvel équipement culturel (Bazin *et alii.*, 2013).

Au Mans, 11 offres de week-end peuvent être recensées⁸. L'offre de produits liés au patrimoine semble y être mise en scène. Le musée d'archéologie et d'histoire de la ville vient compléter l'offre existante autour des 24h et des chimères. A Tours également, mais de façon récente, plusieurs Pass (Pass par Tours, Pass Estival et Pass par Tours aggro) ont été proposés récemment afin d'associer la visite de plusieurs patrimoines dans la ville.

Dans ces villes et excepté à Tours, la fréquentation touristique se développe également autour de l'évènementiel associé au patrimoine. C'est le cas au Mans, avec la nuit des chimères qui connaît une fréquentation importante (250000 visiteurs annuel) dépassant la fréquentation des 24h (230000). Cela a été le cas à Reims en 2011 avec le 800^{ème} anniversaire de la cathédrale, qui a permis une hausse de la fréquentation de 24% par rapport à 2010. Mais cette hausse ne perdure pas et la fréquentation revient à son niveau d'origine (2012 est repassé sous le niveau de 2010, Office du Tourisme Reims, 2012).

Toutefois, la concurrence entre villes TGV intermédiaires, en termes d'offre touristique patrimoniale, se renforce au fur et à mesure que le nombre de villes desservies progresse. Y compris avec des aménités reconnues et des politiques de valorisation, le développement de ce secteur est lent. En outre, ce secteur souffre actuellement d'une conjoncture économique dégradée. A Reims, par exemple, la fréquentation globale est aujourd'hui inférieure à ce qu'elle était en 2005 (OT Reims, 2012), même si la structure de la clientèle a été modifiée, comprenant une plus grande part d'étrangers et de franciliens. À Metz, la progression de la fréquentation touristique à la mise en service du TGV s'érode progressivement. A Tours, l'activité de congrès est en net repli depuis 2007. En matière de tourisme de congrès, si la mise en service de la LGV Est-européenne est associée par les professionnels à la progression de l'activité, la conjoncture économique a cependant contrecarré son développement.

4. Conclusion

Un certain nombre de villes intermédiaires desservies par TGV et proches de Paris cherchent aujourd'hui à valoriser leurs ressources patrimoniales pour développer des activités liées au tourisme, les dessertes TGV étant considérées comme un vecteur possible de leur valorisation. Mais si la littérature souligne ce possible lien entre desserte TGV et développement du tourisme, cette analyse est surtout réservée aux cas des grandes villes, qui disposent davantage d'offres et de moyens pour valoriser leurs aménités.

Dans le cas des villes étudiées, nous avons mis en évidence le rôle du TGV en termes d'amélioration de leur image, et de dynamisme du tourisme immédiatement après l'arrivée du TGV mais souvent associée à une baisse de la durée des séjours. Ce regain de dynamisme a toutefois nécessité des politiques de communication et de valorisation importantes, associées à une offre de produits évènementiels. Il n'est de plus pas toujours durable, comme nous l'avons montré dans le cas de Reims et Metz, notamment lorsque l'arrivée du TGV est concomitante d'une conjoncture dégradée. Enfin, la généralisation des dessertes TGV sur ces villes accentue fortement la concurrence visant les clientèles francilienne et étrangère. Il est donc difficile d'attribuer au TGV un véritable rôle dans le développement du tourisme sur ces villes. Dans ce domaine comme dans d'autres, une desserte TGV peut participer à certaines dynamiques mais ces dernières sont loin d'être automatiques.

Bibliographie

AMENDOLA G., GAFFARD J.L, 1988, *La dynamique économique de l'innovation*, Economica, Paris

⁸ Week-end thématiques : gourmandise, famille, sportif, culture/voiture, détente à deux, week-end durable, croisière, cours et jardins, patrimoines et jardins, un instant, chimères.

- AMIARD D., 1997, Le tourisme d'affaires et de congrès dans l'agglomération mancelle, in Chevalier J., Le Mans 6 ans après l'arrivée du TGV, Groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine, Le Mans
- BARRERE C., BARTHELEMY D., NIEDDU M. et VIVIEN F-D. (dir.), 2005, *Réinventer le patrimoine - De la culture à l'économie, une nouvelle pensée du patrimoine?*, L'Harmattan
- BARRERE C., 2007, Vers une théorie substantiviste du patrimoine, « Economie du patrimoine », N° spécial *Economie appliquée* Tome LX, N° 3, septembre
- BARRERE C., BONNARD Q., DELAPLACE M., 2009, « Les politiques de valorisation des patrimoines : la gestion de la rente régionale, quelques enseignements à partir du cas du Champagne » Colloque ASRDLF (Association de Science régionale de Langue Française), Clermont-Ferrand, Juillet
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S., 2004, « Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne » rapport intermédiaire remis à la région Champagne-Ardenne, août, 271p.
- 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 remis à la région Champagne-Ardenne, Février, 495 pages + annexes
- BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., VANDENBOSSCHE L (2011) Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. Recherche, Transports et Sécurité, 27 106:215-238
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., 2011, High speed railway, service innovations and urban and business tourisms development, in Sarmento M. & Matias A. "Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments", Collecção Manuais, Universidade Luisiada Editora, Lisboa
- BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. ET VANDENBOSSCHE L., 2011, Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature, Recherche, Transports et Sécurité, Vol. 27, n° 106, p. 215-238
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., à paraître, Desserte TGV et tourisms dans les villes petites et moyennes : les cas d'Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne, Cahiers Scientifiques du transport
- BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M., 2013, Les enjeux et opprtunités des dessertes ferroviaires à grande vitesse en matière de développement local et de développement durable, rapport final, Contrat PREDIT, financement ADEME, mai, 186 p.
- BONNAFOUS A., 1980, Rhône-Alpes, capitale Paris ? Les effets prévisibles du TGV. *Revue de Géographie de Lyon*, 1980, Vol. 55, N°3, pp. 233-240
- CARROUET G., 2013, « Du TGV Rhin-Rhône au territoire Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire », thèse de doctorat en géographie-Aménagement, Université de Dijon
- CAZES G., POTIER F., 1996, *Le tourisme urbain*, Que Sais-Je ?, PUF, 127 pages. En complément et en prolongement de l'enquête « Tourisme urbain » conduite par l'INRETS en 1994.
- CETE de l'EST, 2011, Enquêtes postales en gare de Metz et Strasbourg, Premiers résultats, Comité de suivi de la LGV Est Européenne, Travaux de l'Observatoire, 4 février 2011, 14 p.
- CHENG Y-H., 2009, « High-speed rail in Taiwan: New experience and issues for future development », *Transport policy*, vol. 17, n°2, 2009, pp. 51-63.
- CHI A., 2004, *Do high-speed trains really promote interconnected airports?* Laboratoire d'Economie des Transports, 2004.
- CNPTU, 2010, Colloque tourisme urbain, patrimoine et qualité urbaine en Europe, Conférence nationale permanente du tourisme urbain, Lettre d'information, Janvier
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG, 2007/2008, Été et TGV : des effets positifs pour le tourisme, *CUS Magazine*, 2007/2008, n°35.
- CROLA J-F., 2007, Aspects sociologiques du séjour : il court, il court, le séjour, *Espaces* 252, Octobre, Direction du Tourisme
- COLLETIS G., PECQUEUR B., 2005, Révélation de ressources spécifiques et coordination située, *Économie et Institutions*, 1er et 2nd semestres, p. 51-74.

- CORONADO, GARMENDIA, MOYANO, UREÑA, 2012, Measuring High Speed Rail usefulness for tourism in Spain, Colloque ASRDLF, Belfort, session spéciale « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain » Sous-session 12-B : « TGV, tourisme et territoires »
- CRAMPON L. J., 1966, A New Technique to Analyze Tourist Markets, *Journal of Marketing*, Vol. 30, No. 2, pp. 27-31
- CRCT PACA, Modes de transport et Tourisme en Provence-Alpes-Côte d'Azur, http://www.chiffres-tourisme-paca.fr/upload/les_modes_de_transports_1997_2003.pdf
- DE JONG M., 2009, *European high-speed train station area : the renaissance of the railway station*. For The Association for European Transport and contributors, 2009.
<http://www.etcproceedings.org/paper/download/3918>.
- DELAPLACE M., PAGLIARA F., PERRIN J., MERMET S., 2013, Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose? Accepted communication to the EWGT2013 – 16th Meeting of the EURO Working Group on Transportation, Porto, September
- DELAPLACE M., 2012, TGV, Développement local et taille des villes ; Une analyse en termes d'innovation de services, *Revue d'économie régionale et urbaine*, N°2
- DELAPLACE M., PERRIN J., 2012, Multiplication des dessertes TGV et Tourisimes urbains et d'affaires. Regards croisés sur la Province et l'Ile de France, Colloque ASRDLF, Belfort, session spéciale « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain » Sous-session 12-B : « TGV, tourisme et territoires »
- DUBOIS G., CERON J-P., 2001, Enjeux sociaux et environnementaux du développement du tourisme urbain, *RERU*, n°5, pp. FAYE M (1998) Tours à la conquête du tourisme d'affaires. *Norois* 178:293-300
- FERRAND A., BECOT M., 2011, Le tourisme, un atout formidable pour la France, Sénat, Rapport d'information n° 684 (2010-2011)
- FLOCH J-M., MOREL B. (2011), Panorama des villes moyennes, Direction de la Diffusion et de l'Action régionale, Document de travail, H2011/01,
- INSEEFMVM (2010), « le tourisme, une opportunité pour dynamiser les villes moyennes », 10 juin, Actes du colloque, Palais du Luxembourg
- INSEE Lorraine (2009), La ligne à Grande Vitesse Est-européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme, *Économie Lorraine*, n° 163, mars 2009, 6 p.
- GARMENDIA M, RIBALAYGUA C, UREÑA J-M, 2012, High speed rail: implication for cities, *Cities*, 29, pp. S 26-S 31
- GIRAUD M., 1991, *Les touristes japonais à Lyon*, Mémoire de maîtrise de tourisme, Université de Lyon 2.
- ISIS, 2004, Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Rapport de phase 2, pour ADIELOR
- KAMEL K., MATTHEWMAN R, 2008, *The Non-Transport Impacts of High-Speed Trains on Regional Economic Development: A Review of The Literature*. Locate in Kent, 2008.
<http://www.locateinkent.com/images/assets/High%20Speed%20Train%20Report%202008.pdf>.
- KLEIN O. 2001, La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme, *Innovations, Cahiers d'économie de l'innovation* (vol. 13, n°1) pp. 111-132
- LE GARREC M-A, 2008, le tourisme en France, direction du tourisme, ministère de l'économie, du tourisme et de l'emploi
- LES VILLES EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE, 2004, Compte-rendu du débat public : "TGV : 20 ans d'expérience - quels enseignements pour l'Alsace ?", 2004
http://pagesperso-orange.fr/asso-villestgv/documents/CR_debat-public_CES-Alsace_11-10-04.pdf.
- MANNONE, V., 1995, L'impact régional du TGV sud-est, Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, 2 tomes, Université de Provence Aix-Marseille I.
- MASSON S., PETIOT R., 2009, Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation*, 29-9, 611–617.
- MIGNEREY P., 2013, Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France. La Documentation Française, 96 p.

- NEW DEAL, 2002, Les courts séjours, Etude New Deal, PTT en ligne, décembre
- NIEDDU M., 2007, Revisiter l'économie du service à partir de la théorie économique du patrimoine, in : Heurgon E., J. Landrieu (dir.), *L'économie des services pour un développement durable : nouvelles richesses, nouvelles solidarités*, Paris, L'Harmattan, pp. 184-195.
- NIEDDU M., PETIT O., VIVIEN F-D., 2009, Identités, patrimoines collectifs et développement soutenable, Editorial de Développement durable et territoires, Dossier n°12
- NIEDDU M., et al. 2011
- OBSERVATOIRE ECONOMIQUE DE TOURAINE, 2003, Touraine Au Jardin des Chiffres, Chapitre 11
Tourisme, Mars.
- OBSERVATOIRE ECONOMIQUE DE TOURAINE, 2013, L'origine des visiteurs des châteaux de l'ouest de la Touraine en 2012, mai
- OET2T, 2012, Touraine au Jardin des Chiffres, Janvier
- OET2T, 2012, Tourisme en Indre-et-Loire - Vinci, Centre International de Congrès de Tours - TAJC - Janvier
- OET2T, 2009, Le pôle urbain de Tours face au marché du tourisme d'affaires
- ORT, 2007, La clientèle touristique de Reims et de sa région, Office régional du tourisme Champagne-Ardenne
- PECQUEUR B., 1997, Processus cognitifs et construction des territoires économiques », in Guillhon B., Huard P., Orillard M., Zimmermann J.B. (sous la direction de), *Economie de la connaissance et des organisations*, L'harmattan, Paris
- PECQUEUR B., PEYRACHE-GADEAU V., 2002, Les ressources patrimoniales : une modalité de valorisation par les milieux innovateurs de ressources spécifiques latentes ou existantes, Colloque du GREMI 5, Neuchâtel, 26-27 avril
- PECQUEUR B., 2003, « Dans quelles conditions les objets patrimoniaux peuvent-ils être support d'activité ? », communication à la XIIIème conférence internationale RESER « Services et développement régional », Mons, 9 et 10 octobre
- PECQUEUR B., 2008, La notion d'opérateur de ressources territoriales, Communication au XLVème Colloque ASRDLF *Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional*, Rimouski 25-26-27 Août.
- PRIDEAUX B., 2000, The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 21-1, 53-63.
- PRIDEAUX, B., 1993, Possible effects of new transport technologies on the tourism industry in the 21st Century. *Australasian Transport Research Forum*, 18, 245-258.
- REQUIER-DESJARDINS D., 2009, Territoires – Identités – Patrimoine : une approche économique ? », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 12: Identités, patrimoines collectifs et développement soutenable
- RIETVELD P., BRUINSMA F., VAN DELFT H.T., UBBELS B., 2001, Economic impacts of high speed trains. Experiences in Japan and France: Expectations in The Netherlands, 2001, Serie Research Memoranda (de : Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde), No 20.
- SANDS B.D., (1993), *The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California*, Institute of Urban and Regional Development University of Berkeley, working paper, 1993, <http://www.uctc.net/papers/115.pdf>.
- SETEC, 2004, LGV PACA Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement, Volet 2 Evaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée
- SETEC ORGANISATION (2005), Étude des effets de la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Narbonne sur le développement des aires urbaines d'Agen et de Montauban et sur l'aménagement des territoires traversés, pour Réseau Ferré de France
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgv-bordeaux-toulouse/docs/pdf/etudes/amenagement-%28synthese%29.pdf>
- SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY (SEEDA) (2008), HST impact study. Final report, pour la Commission européenne.
<http://www.hstimpactstudy.net/HTdocs/Images/mainreport150408.pdf>

- TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS (2007), Ohio hub passenger rail economic impact study. Chapter 12: tourism impacts, <http://www.dot.state.oh.us/Divisions/Rail/Programs/passenger/Ohio%20Hub%20Economic%20Impact%20Studies/TEMS12TourismImpacts.pdf>
- TROIN J-F, 2012, TGV et fréquentation touristique : une image contrastée en Val de Loire, Colloque ASRDLF, Belfort, session spéciale « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain » Sous-session 12-B : « TGV, tourisimes et territoires »
- URENA J.M., MENERAULT P., GARMENDA M., 2009, The High-Speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities: a National, Regional and Local Perspective, *Cities*, Vol. 26, No 5, pp. 266-279.
- VALERI, E., PAGLIARA, F. & MARCUCCI, E., 2012, A destination choice model for tourism purpose. Colloque ASRDLF, Belfort, session spéciale « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain » Sous-session 12-B : « TGV, tourisimes et territoires »
- VICKERMAN R.W., 1997, High-Speed Rail in Europe Experience and Issues for Future Development, *Annals of Regional Science*, 31, 1997, pp. 21-38.
- WANG X., HUANG S., ZOU T. & YAN H., 2012, Effects of the High Speed Rail network on China's regional tourism development, *Tourism Management Perspectives*, 1, 34–38
- WILLIGERS J. FLOOR H., VAN WEE B., 2005, *High-speed rail's impact on the location of office employment within the Dutch Randstad Area*, 45th Congress of the European Regional Science Association, Amsterdam.