Document generated on 04/19/2024 12:21 a.m.

Téoros
Revue de recherche en tourisme

Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme
Entre accessibilité, image et outil de coordination

Sylvie Bazin-Benoit, Ph.D. and Marie Delaplace, Ph.D.

Volume 32, Number 2, 2013

Tourisme et transport

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1036593ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1036593ar

See table of contents

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)
1923-2705 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Bazin-Benoit, S. & Delaplace, M. (2013). Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme : entre accessibilité, image et outil de coordination. *Téoros*, *32*(2), 37–46. https://doi.org/10.7202/1036593ar

Article abstract

À partir d'une revue de la littérature grise (rapports, etc.) et théorique pluridisciplinaire (économie, géographie, aménagement), relative aux interactions entre desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme, cet article vise à présenter un cadre conceptuel permettant d'éclairer les évolutions différenciées des mobilités touristiques en lien avec cette desserte. Suite aux modifications d'accessibilité dont peuvent bénéficier les territoires qui sont desservis, les acteurs locaux attendent un dynamisme économique en général et dans le secteur du tourisme en particulier. Les études conduites après la mise en service relativisent cependant ces attentes : il n'y a pas de dynamisation systématique du tourisme. Si la fréquentation touristique peut croître dans des villes dotées d'actifs très spécifiques et à l'aide de politiques d'accompagnement fortes, la desserte est parfois associée à une réduction de la durée des séjours. L'éventuelle dynamisation du tourisme ne repose pas sur la seule amélioration de l'accessibilité. La desserte peut toutefois améliorer l'image de la destination et également produire de la coordination entre les acteurs au sein de cette destination.

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal, 2013

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme
Entre accessibilité, image et outil de coordination

Sylvie BAZIN-BENOIT, Ph.D.
Maître de conférences
Université de Reims Champagne-Ardenne
Laboratoire REGARDS
sylvie.bazin@univ-reims.fr

Marie DELAPLACE, Ph.D.
Professeure
Université de Paris-Est Marne-la-Vallée
Lab'Urba – Institut Français d'Urbanisme
marie.delaplace@u-pem.fr

RÉSUMÉ : À partir d'une revue de la littérature grise (rapports, etc.) et théorique pluridisciplinaire (économie, géographie, aménagement), relative aux interactions entre desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme, cet article vise à présenter un cadre conceptuel permettant d'éclairer les évolutions différenciées des mobilités touristiques en lien avec cette desserte. Suite aux modifications d'accessibilité dont peuvent bénéficier les territoires qui sont desservis, les acteurs locaux attendent un dynamisme économique en général et dans le secteur du tourisme en particulier. Les études conduites après la mise en service relativisent cependant ces attentes : il n'y a pas de dynamisation systématique du tourisme. Si la fréquentation touristique peut croître dans des villes dotées d'actifs très spécifiques et à l'aide de politiques d'accompagnement fortes, la desserte est parfois associée à une réduction de la durée des séjours. L'éventuelle dynamisation du tourisme ne repose pas sur la seule amélioration de l'accessibilité. La desserte peut toutefois améliorer l'image de la destination et également produire de la coordination entre les acteurs au sein de cette destination.

Mots-clés : TGV, mobilité, transport, développement, local.

Le transport est intrinsèquement lié au comportement du touriste puisque, par définition, le touriste est en déplacement. Pourtant, dans la littérature, si le transport est reconnu comme étant un facteur important de développement du tourisme, l'analyse de son rôle est bien souvent négligée : « little serious research has been undertaken into the significance of transport as a factor in destination development » (Prideaux, 2000 : 54). Ainsi le train à grande vitesse (TGV - nous utilisons le terme desserte TGV même si le TGV est une marque déposée par la SNCF. Ailleurs dans le monde, les dessertes ferroviaires à grande vitesse sont effectuées avec d'autres types de train) peut favoriser le développement de formes de mobilité nouvelles qui caractérisent notre société : tourisme de court séjour, lié à la fragmentation du temps de vacances, tourisme d'affaires, tourisme de week-end pour des clientèles disposant de revenus élevés, en raison notamment de la réduction du temps de travail. Il peut également favoriser le développement de nouveaux modes d'habiter en facilitant la transformation des touristes en habitants temporaires mais réguliers, en générant une birésidentialité, voire en développant des migrations d'agrément (Martin *et al.*, 2012).

À partir d'une revue de la littérature grise (rapports, etc.) et théorique en économie territoriale et des transports, en aménagement de l'espace et en géographie des transports relative aux interactions entre desserte ferroviaire à grande vitesse (desserte TGV) et développement du tourisme, cet article vise à présenter un cadre conceptuel permettant d'éclairer les évolutions différenciées des mobilités touristiques en lien avec cette desserte. Cette question se pose dans la mesure où il existe de nombreuses lignes à grande vitesse et de nombreux projets de lignes dont la justification économique repose sur les effets qu'on peut en attendre en termes de développement local. Ainsi, en novembre 2013, 21 472 km de lignes à grande vitesse (c.-à-d. dont la vitesse est supérieure à 250 km/heure) existaient dans le monde. À cette date, 13 964 km étaient en construction et 16 347 km planifiés d'ici à 2025 (UIC, 2013) et ce dans de nombreux pays (Allemagne, Belgique, Brésil, Chine, États-Unis, France, Iran, Maroc, Portugal, etc.) En 2025, 51 784 km devraient être en service dans le monde (un certain nombre de projets ont cependant été reportés compte tenu de difficultés financières. C'est le cas par exemple en France, suite à la remise du rapport de la commission « mobilité 21 »

(Duron, 2013)). Si une revue récente de la littérature (Bazin *et al.*, 2011a) met en évidence la diversité des effets possibles de ces dessertes, leur existence reste extrêmement controversée. Il n'existe pas d'effets systématiques associés aux dessertes TGV (Offner et Crews, 1991; Vickerman, 1997; Bazin *et al.*, 2006; Blanquart et Delaplace, 2009). L'automaticité des effets des infrastructures de transport sur le développement économique, communément appelée « effets structurants », est un mythe (Offner, 1993). En effet, l'amélioration de l'accessibilité des territoires ne permet pas de résoudre automatiquement leurs problèmes d'attractivité (Bérion *et al.,* 2007 : 655). Conçues au départ dans une optique de concentration des flux entre grands nœuds et non dans une optique d'aménagement des territoires, les lignes à grande vitesse ne font qu'accompagner des dynamiques préexistantes éventuelles. Pourtant les acteurs locaux continuent d'attendre richesse et prospérité de ces dessertes qu'ils financent en partie. Après avoir relevé l'importance de ces attentes associées à la grande vitesse ferroviaire en termes de développement du tourisme dans la littérature préalable à la mise en service des dessertes, nous présentons les principaux résultats de la littérature postérieure à cette mise en service, en soulignant les effets négatifs qui peuvent y être associés. Nous montrons que si la grande vitesse permet dans certains cas de dynamiser le tourisme, ce n'est pas uniquement en raison de l'amélioration de l'accessibilité des territoires qu'elle peut induire.

Des attentes préalables à la grande vitesse ferroviaire en termes de développement du tourisme

Parmi les attentes associées à la grande vitesse ferroviaire, celles liées au développement de l'activité touristique, notamment urbaine et d'affaires, sont nombreuses. Ces attentes, que l'on peut relever dans le discours des acteurs et dans certaines études préalables à la mise en service de la desserte, ont tendance à généraliser les impacts positifs sur l'ensemble des villes.

Des attentes associées à la grande vitesse en termes de tourisme urbain et d'affaires

Les attentes dans les villes desservies par la grande vitesse ferroviaire en France comme à l'étranger sont nombreuses (Bazin *et al.*, 2011a). L'amélioration attendue de l'accessibilité de la destination entraînerait une hausse de la demande de transport et générerait une dynamisation du tourisme urbain et d'affaires (Delaplace et Perrin, 2013; Bazin *et al.*, 2010; Kamel et Matthewman, 2008; Masson et Petiot, 2009; Mannone, 1995; Sands, 1993).

Le tourisme urbain est une des formes de tourisme les plus anciennes et les plus pratiquées, mais il est aussi une des plus difficiles à appréhender (Kadri, 2007). Il présente la caractéristique d'être localisé en ville et de regrouper des activités diverses (visites de musées, de monuments, gastronomie, shopping, événementiel, etc.) n'ayant pas nécessairement de rapport entre elles, mais formant néanmoins une destination spécifique. Ses caractéristiques varient selon les villes, mais globalement il s'agit d'un tourisme de court séjour (deux ou trois jours) et souvent de fin de semaine, principalement pratiqué par des personnes seules ou en couple, ou des familles avec enfants appartenant à des professions et catégories socioprofessionnelles diversifiées et disposant de revenus variables (ODIT, 2008).

Le tourisme d'affaires (la définition de ce type de tourisme fait débat puisque dans certains cas il inclut tous les déplacements professionnels), que nous limiterons ici à l'activité de « Meetings, Incentives, Congress, Exhibitions » (MICE), est effectué dans le cadre de l'activité professionnelle. Il est caractérisé par des déplacements individuels ou collectifs de court séjour en semaine, décidés par les entreprises ou les administrations. Compte tenu de la réduction de la durée des manifestations (Coach Omnium, 2012), les temps de parcours doivent être limités. Ce tourisme est pratiqué par des professions et catégories socioprofessionnelles à forts revenus avec une sensibilité aux prix relativement faible, mais une très forte sensibilité à la qualité et à la rapidité de la desserte. Comme d'autres formes de tourisme, ce type de tourisme est caractérisé par une tendance au raccourcissement de la durée moyenne des séjours. Ces types de tourisme bénéficieraient du TGV puisque celui-ci facilite les déplacements.

En effet, puisqu'ils sont situés en ville, les lieux du tourisme urbain sont plus facilement accessibles sans rupture de charge ni perte de temps pour les voyageurs contrairement à d'autres formes de tourisme, comme le tourisme vert, nécessitant des moyens de transport à partir de la gare pour se rendre à destination. Une desserte TGV permet d'être plus rapidement sur place, sans fatigue, en évitant les encombrements et les difficultés de stationnement croissantes, et ce d'autant plus quand la gare est située au coeur de la ville. Elle permet par ailleurs à des touristes en visite dans des grandes villes de prévoir une destination secondaire, qu'il est possible de visiter dans la journée avec un aller-retour en TGV. Les villes TGV sont aussi convoitées par les acteurs du tourisme d'affaires pour leur accessibilité (Amiard, 1997). Toutefois, si la grande vitesse permet d'arriver plus vite, elle permet également de repartir plus vite et peut, de ce fait, contribuer à la réduction de la durée des séjours.

Des attentes relayées par les discours d'acteurs et certaines études

Ces attentes, qui se manifestent dans le discours des acteurs publics et organismes parapublics et les rapports qu'ils commandent, ciblent en France particulièrement la clientèle touristique en provenance d'Île-de-France. Ainsi, suite à la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est-européenne en France en 2007 et aux gains d'accessibilité qu'elle est supposée induire, une attractivité accrue de la région Lorraine (ISIS, 2004) et de la région Alsace (CESA, 2005) était anticipée. Les mêmes attentes étaient présentes en Franche-Comté, notamment à Besançon, ville dotée d'un patrimoine classé au Patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO (Villes européennes de la grande vitesse, 2009), et dans la région sud-ouest, notamment à Bordeaux, qui sera desservie par la LGV Sud-ouest (Setec Organisation, 2005). De même, la LGV Arcomed est supposée allonger la durée de la saison touristique et valoriser des aménités préexistantes à Toulon, comme à Gênes ou à Barcelone (Arcomed, 2008 : 19).

Ailleurs en Europe, les attentes étaient également fortes. Ainsi, au début des années 2000, Rietveld *et al.* (2001)

considéraient que la ville d'Amsterdam aurait beaucoup à gagner sur le plan touristique de la ligne HSL-South. En Grande-Bretagne, dans le Kent, à la fin des années 1980, le tourisme était considéré comme la principale opportunité de la mise en service du tunnel sous la Manche (Gibb, 1986 : 368). En Espagne, Feliu (2012) souligne que les entreprises du tourisme ont vu dans l'arrivée de la nouvelle desserte à Lleida une opportunité pour promouvoir le tourisme dans les Pyrénées, à tel point que la gare a été appelée « Lleida-Pirineus ».

Plus largement dans le monde, les mêmes attentes en termes de développement du tourisme lié aux projets de LGV sont présentes. Aux États-Unis, Nash (2010) considère que les voyages de loisirs vont profiter aux destinations desservies. Todorovich *et al.*, (2011 : 17) indiquent ainsi que « Just as airports bring visitors and their spending power into the local economy, high-speed rail stations attract new tourists and business travelers who might not have made the trip otherwise ». Murakami et Cervero (2012) formulent des anticipations similaires pour les villes de Kyoto au Japon et de San Diego en Californie. L'étude sur les impacts d'une desserte à grande vitesse dans l'Ohio souligne les effets attendus en termes de développement touristique dans un État disposant de nombreuses aménités (TE & MS, 2007 : 130).

En Australie, le train à grande vitesse entre Melbourne et Canberra pourrait apporter un million de nouveaux touristes dans les villes de Shepparton, Albury-Wodonga et Wagga Wagga (Edwards, 2012 : 19).

Ainsi, là où des projets de lignes existent, des discours et analyses véhiculent l'idée selon laquelle la mise en service d'une ligne à grande vitesse doit bénéficier au secteur du tourisme (Albalate et Bel, 2012 : 25). Une fréquentation touristique plus importante permettrait d'accroître le chiffre d'affaires du secteur et les taxes directes sur les dépenses touristiques. La meilleure accessibilité contribuerait également à équilibrer le taux de fréquentation des hébergements sur l'année et à réduire la saisonnalité de l'activité touristique.

Toutefois, ces analyses et études, qui s'inspirent pour la plupart d'études réalisées dans des villes précédemment desservies par la grande vitesse ferroviaire, ont parfois tendance à généraliser la hausse de la fréquentation touristique enregistrée dans certaines villes disposant d'atouts spécifiques en matière de tourisme sans toujours tenir compte de la survenue possible d'autres effets négatifs.

Après la mise en service du TGV, un possible dynamisme, mais des impacts ambivalents

Un dynamisme après la mise en service de la desserte TGV est parfois identifié, à court terme, et sous certaines conditions, mais certaines attentes sont déçues, notamment en raison d'une baisse de la durée des séjours.

Si l'on analyse les études menées depuis plus de 30 ans en France, les résultats sont très contrastés (tableau 1).

En outre, la dynamisation du tourisme semble encore moins avérée dans les villes petites et moyennes. Ainsi les analyses menées par Bazin *et al.* (2013a) sur certaines villes petites et moyennes disposant d'atouts touristiques, et desservies sur la LGV Nord, la LGV Atlantique et la LGV Est européenne, montrent que, malgré l'amélioration de leur accessibilité induite par la desserte et l'existence d'atouts touristiques, la fréquentation touristique liée au TGV n'augmente que faiblement. Pour les villes de taille intermédiaire, des effets positifs peuvent être enregistrés à condition qu'elles soient au préalable dotées d'atouts touristiques, correspondant à un "panier de biens" permettant au touriste de diversifier ses visites (Bazin *et al.,* 2013b : 11), mais aussi de capacités hôtelières suffisantes et de qualité (Bazin *et al.*, 2010, 2011b; Troin, 2012). La taille des villes est donc un élément à prendre en considération dans la liaison entre desserte TGV et dynamisme du tourisme (Delaplace, 2012b).

En termes de tourisme urbain, comme en termes de tourisme d'affaires, aucune tendance générale ne semble se dégager en France. 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. Dans d'autres pays, les effets sont tout aussi contrastés.

En Espagne et en France, Urena *et al.* (2009) soulignent que les grandes villes intermédiaires desservies telles que Lille, Saragosse ou encore plus Cordoue ont connu une croissance du tourisme urbain et d'affaires. De même, Todorovich *et al.* (2011) rapportent que le tourisme a cru de 15% annuellement à Lleida, et les conventions d'entreprises de 20%. En revanche, ils soulignent que ce ne fut pas le cas à Tarragone en raison de l'éloignement de la gare par rapport aux espaces les plus attractifs de la côte (Todorovich *et al.*, 2011).

L'étude de la DB International GmbH (2011) sur des paires de villes relativement semblables desservies et non desservies en France, en Allemagne et en Espagne montre l'impossibilité de généraliser le dynamisme de l'évolution des nuitées (ou son absence) dans les régions desservies. En Espagne, elle montre également que le dynamisme des nuitées est très fortement corrélé dans toutes les villes, qu'elles soient ou non desservies. L'étude conduite par SEEDA (2008) sur treize villes en Allemagne, aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne et en France montre que peu de villes semblent avoir connu une dynamisation de leur tourisme.

Une augmentation des déplacements touristiques est cependant évoquée à Taïwan (Cheng, 2009) ou en Chine, où certaines villes ont bénéficié d'une desserte TGV (voir Wang *et al.*, 2012). Les provinces desservies en Chine « are likely to have approximate 20 percent additional numbers of foreign arrivals and 25 percent greater tourism revenues than provinces without such systems » (Chen et Haynes, 2012 : 1). Au Japon, Okabe (1979, cité par Rietveld *et al.* 2001 : 9) relate une augmentation des visites des touristes dans les villes desservies par la grande vitesse ferroviaire alors qu'elles diminuaient dans les villes non desservies.

On constate ici l'extrême hétérogénéité des situations. La dynamisation du tourisme se produit dans des grandes villes ou des villes très rapidement et fréquemment accessibles à partir de ces grandes villes, de surcroît dotées d'atouts touristiques renommés, très fortement mis en valeur et diversifiés. Cette dynamisation doit donc être contextualisée (Delaplace, 2012a). Les effets TGV ne peuvent ainsi être appréhendés indépendamment des caractéristiques socio-économiques des territoires qu'ils desservent, en matière de tourisme comme dans d'autres domaines (Bazin *et al.*, 2013c).

Tableau 1 : **Grande vitesse ferroviaire et tourisme en France : des évolutions contrastées**

Ligne et année de la desserte	Des évolutions ambivalentes
LGV Paris-Lyon 1981	Pas d'impact sur les activités de sport d'hiver excepté une légère modification des profils de la clientèle voyageurs (Bonnafous, 1987) Développement des salons et foires d'envergure nationale à Lyon; mais accompagné d'une réduction de la durée des séjours de 2,3 à 1,7 jours en 1993 (Mannone, 1995 : 280) Croissance des nuitées dans les petites villes autour de Lyon entre 1980 et 1985 (Beaune ou Montbard) (Bonnafous, 1987) Décroissance des nuitées de 1980 à 1985 (Dijon, Valence, quartiers autour de la gare de Lyon-Perrache) (Bonnafous, 1987) À Dijon, un taux d'occupation des hôtels qui passe de 66 % à 58 % en 1994 (Mannone, 1995) Pas de développement du tourisme d'affaires à Dijon (Mannone, 1995) Développement de l'activité du centre des congrès à Beaune, mais 10 ans après l'arrivée du TGV, en 1991, avec la création du Palais des Congrès (Mannone, 1995) Développement de l'activité de congrès à Chambéry comme à Grenoble, avant tout dû à l'existence de centres de recherche performants reconnus au niveau mondial susceptibles de générer une telle activité (Mannone, 1995)
LGV Atlantique 1989-1990	Progression de l'activité de congrès au Mans (de 15 manifestations de congrès en 1987 à 30 en 1993), mais réduction de la durée des manifestations résidentielles et développement des non résidentielles. Une durée moyenne des séjours qui passe de 2 ou 3 jours à 1,5 jour quelques années après l'arrivée du TGV (Amiard, 1997) En 1993, 70 % des clients du Centre des congrès étaient franciliens et 70 % des congressistes venaient en TGV (Amiard, 1997) Développement de l'activité de tourisme d'affaires à Tours (10 congrès en 1984, 22 en 1985, 120 en 1993-94 et 134 en 1996 (Faye, 1998), lié également à l'ouverture du Palais des Congrès en 1993 (Troin, 2012) Accroissement de 43% des chambres d'hôtel dans le centre de Nantes entre 1988 et 1993, mais un taux d'occupation qui n'est pas à la hauteur des attentes (Vickerman & Ulied, 2009)
LGV Nord 1993	Croissance du nombre d'hôtels et de chambres d'hôtel trois et quatre étoiles respectivement de 16 à 27 et de 1300 à 2100 à Lille Disparition de la sous-occupation des hôtels le week-end Croissance du nombre de visiteurs à Lille de 34 000 en 1990 à 149 000 en 1995 et 517 000 en 2003, et parmi ces visiteurs, le nombre d'étrangers est passé de 26 % en 1990 à 36 % en 2003 (CSEF, 2005)
LGV Méditérannée 2001	2 millions de touristes supplémentaires entre 1997 et 2003 dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur en France, (CRT PACA, 2003) Croissance du nombre de journées de congrès accueillies sur Marseille de 109 021 en 1996 à 294 124 en 2009 (Ville de Marseille, 2011) Pas de réalisation de toutes les attentes en termes de tourisme à Avignon (Feliu, 2012)
LGV Est européenne 2007	Dynamisation du tourisme d'affaires à Reims : meilleur remplissage de la programmation avec une croissance du nombre de congrès qui semble pérenne : 16 en 2005 (dont 4 internationaux) à 19 en 2007 (dont 2 internationaux) à 27 en 2010 (dont 9 internationaux) (AUDRR, 2012) Croissance de 12 % du nombre de manifestations « Affaires », de 11 % du nombre de manifestations d'envergure nationale ou internationale, de 23 % du nombre de journées séminaires et de 40% du chiffre d'affaires « meetings » entre juin 2005-2006 et juin-décembre 2007 à Strasbourg (Tourisme-Alsace, 2008) Croissance de 7 % du nombre de nuitées françaises de 2007 à 2008, à Strasbourg, (Tourisme-Alsace, 2008) Croissance des nuitées de 2007 à 2008 à Nancy et à Metz (INSEE, 2009) Dans la zone de Reims Champagne, croissance des nuitées hôtelières (de 903 467 à 955 195) entre 2006 et 2007, puis rétractation dès 2008 (931 958) pour redescendre en dessous du niveau de départ en 2009 (897 205) (INSEE CA, ORT CA, CDT Marne, 2010) Deux ans après, seule Strasbourg est toujours dynamique (INSEE, 2009) Baisse des taux d'occupation hôteliers à Metz et à Nancy par rapport à 2006 (-4,7 points pour Metz, -3 points pour Nancy) Diminution de la durée moyenne d'occupation du Centre des congrès à Reims, passant de 3,81 jours en 2005 à 2,68 en 2010 (AUDRR, 2012) Recul de la durée des séjours touristiques entre 2007 et 2008, dans presque toutes les zones desservies par la nouvelle LGV Est européenne et dès 2007 à Reims (INSEE 2009)

Source : compilation des auteures.

Mais si le nombre de touristes peut s'accroître, la durée de leur séjour peut dans certains cas se réduire.

Une baisse possible de la durée des séjours

Une réduction de la durée des séjours et du nombre de nuitées est susceptible de survenir ainsi que le souligne le club TGV Rhin-Rhône (2010 : 2) : « l'offre TGV permettra de faire l'aller-retour dans la journée, alors que ces visiteurs restent aujourd'hui sur place une nuit ou deux ».

Les données d'enquête de 1980-1985 sur la ligne Paris-Lyon, ouverte en 1981 (Bonnafous, 1987), montrent ainsi 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 compte tenu de leurs atouts touristiques. Ces différences s'expliquent par la présence de l'activité oenotouristique pour Beaune, qui est la capitale des vins de Bourgogne, et par le patrimoine pour Montbard avec l'Abbaye de Fontenay, classée au Patrimoine mondial de l'UNESCO et sise à 5 km. Ainsi, à Dijon, la desserte TGV a contribué à réduire le pourcentage des touristes d'affaires y passant la nuit. Le taux d'occupation est passé de 66 % à 58 % en 1994 en raison également d'une augmentation sensible du nombre de chambres (Mannone, 1995). À Lyon, l'accessibilité accrue a aussi favorisé la réduction de la durée des séjours qui serait passée de 2,3 à 1,7 jours en 1993 (Mannone, 1995 : 280). Au Mans, l'arrivée de la desserte, en 1989, a contribué à réduire la durée des manifestations résidentielles, c'est-à-dire sur plusieurs jours, et à l'inverse, à favoriser les manifestations ne durant qu'une journée. La durée moyenne n'est plus que de 1,5 jour quelques années après l'arrivée du TGV, contre 2,5 jours en moyenne au niveau national (Amiard, 1997). Cette réduction de la durée des manifestations est imputable au TGV, mais également à la stratégie du Palais des Congrès et de la Culture qui a misé sur les manifestations à la journée pour contourner la capacité d'accueil limitée en hôtellerie trois étoiles.

De même, 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, année de la desserte, à Reims (INSEE 2009), et le nombre de nuitées en progression l'année de la desserte décroît dès 2008 en raison de la baisse de la durée des séjours, mais aussi de la crise économique. De même, la durée moyenne d'occupation du centre des congrès à Reims est en diminution, passant de 3,81 jours en 2005 à 2,68 en 2010 (AUDRR, 2012). Cette réduction de la durée des séjours résulte également des stratégies des entreprises qui, de façon à réduire les budgets, s'orientent vers des congrès pointus.

Dans d'autres pays, les mêmes phénomènes sont enregistrés. Ainsi, au Japon, Okabe (1979, cité par Rietveld *et al.* 2001 : 9) met en évidence une réduction des séjours comprenant une nuit dans les villes desservies. En Chine, la desserte à grande vitesse de Hangzhou serait susceptible d'impacter négativement l'activité hôtelière dans cette ville dans la mesure où la visite de Hangzhou et l'aller-retour au départ de Shangaï sont possibles dans la journée (Chen, 2013).

Or, si le nombre de visiteurs effectuant du tourisme urbain peut croître avec l'arrivée de la grande vitesse, une réduction importante de la durée des séjours peut conduire globalement à une réduction des dépenses des touristes (Levinson, 2012), cette tendance révélant les effets contradictoires de la grande vitesse ferroviaire sur le tourisme (Albalate et Bel, 2012). La question est alors d'identifier les mécanismes par lesquels un dynamisme du tourisme peut être associé à la mise en place d'une desserte ferroviaire à grande vitesse.

Dessertes ferroviaires à grande vitesse et tourisme : amélioration de l'accessibilité, image renouvelée et outil de coordination

Si une desserte TGV peut jouer sur la dynamisation du tourisme, c'est parce qu'elle est susceptible d'affecter les comportements des touristes et leur perception de la destination touristique. Cela peut être en raison des services qu'elle fournit qui rendent les villes desservies plus accessibles, mais aussi parce qu'elle est utilisée en termes de signal afin d'améliorer l'image des villes ou en termes d'outil de coordination.

L'accessibilité et les services associés aux dessertes TGV : des éléments parmi d'autres de la dynamisation du tourisme

Les tourismes urbain et d'affaires de courte durée peuvent bénéficier d'une desserte TGV dès lors que l'accessibilité de la destination est améliorée.

C'est le cas lorsque la distance entre l'origine des touristes ciblés et la destination est relativement faible. En outre, un déplacement en TGV étant moins onéreux et plus rapide qu'un déplacement en voiture dès lors que l'on voyage seul ou en couple, la desserte peut conduire à une diminution du coût généralisé du transport. Ces villes doivent donc être des destinations envisageables pour ce profil de touristes. De surcroît, dans le cas du tourisme d'affaires, la sensibilité à la qualité de la desserte (services à bord, fréquences, cadencement, etc.) et à la réduction des temps de parcours est très importante.

Mais cette dynamisation ne peut se réaliser qu'en présence d'une desserte adaptée de week-end pour le tourisme urbain et en semaine pour le tourisme d'affaires. Des allers-retours fréquents et réguliers sont importants particulièrement pour le tourisme d'affaires.

Cette meilleure accessibilité pourrait alors élargir l'aire de marché de ces villes en termes de tourisme ou influer sur les choix de destination.

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. Une innovation de services comme une desserte TGV (Delaplace, 2012b) induisant une réduction des temps de parcours peut être analysée comme une décroissance de la distance. Le temps étant monétarisable, une desserte TGV peut diminuer le coût généralisé du transport. Par conséquent elle peut modifier l'utilité, c'est-à-dire la satisfaction que les touristes tirent de leur déplacement et la concurrence entre destinations (Masson et Petiot, 2009) : l'aire de marché et la concurrence peuvent être élargies. La desserte TGV peut également jouer un rôle dans les choix de destination, et notamment dans la probabilité de revenir dans la destination, c'est-à-dire de devenir un « repeater ».

Dans leur modèle de choix de destination, Woodside et Lysonski (1989) prennent en considération de nombreux éléments qui interagissent, tels que des variables concernant le voyageur, des variables marketing, la sensibilisation à la destination, les préférences du voyageur en termes de destination, des variables situationnelles (Woodside et Lysonski, 1989 : 9). Mais si le transport est supposé être intrinsèquement lié au tourisme, son rôle n'est pas explicité. Plus précisément, les études relatives au rôle d'une desserte TGV dans les choix de destination et dans la probabilité de revenir sont très limitées. Dans une enquête réalisée à Paris en 2012, dans plusieurs sites touristiques de la capitale et à la gare de Lyon, visant à identifier si la desserte TGV influe sur le choix de destination des touristes et sur la probabilité de revenir, Delaplace *et al.* (2014) montrent que la desserte TGV est importante pour 49% d'entre eux puisque c'est le 3e élément le plus important après le patrimoine historique et architectural et la culture. Quant à la probabilité de revenir à Paris pour un motif de tourisme, les résultats de la modélisation montrent que la variable TGV est très significative. La présence du TGV influence le choix des jeunes touristes parce qu'il permet d'aller vite, de réduire le temps de voyage, qu'il offre une bonne fréquence, qu'il est sûr, que les accès aux gares sont aisés, et parce que la population jeune a une bonne connaissance des tarifs réduits permettant de revenir (Delaplace *et al.*, 2014). En revanche, l'analyse menée par Valeri *et al.* (2012) à Rome aboutit à des résultats différents : la desserte TGV n'influence pas le choix de venir à Rome, mais elle influence la probabilité de visiter d'autres villes connectées par TGV à Rome. Les mêmes résultats sont relevés à Madrid (Pagliara *et al.,* 2014).

La desserte TGV ne joue donc pas systématiquement sur le choix de destination même si elle améliore l'accessibilité. Elle peut cependant dynamiser le tourisme par le biais d'effets d'image dès lors qu'existent des aménités touristiques localisées à proximité ou facilement accessibles.

Dessertes ferroviaires à grande vitesse, aménités touristiques et modification de l'image des villes

Si le tourisme est une des ressources susceptibles d'être activées par une desserte TGV (Feliu, 2012), pour qu'il y ait activation encore faut-il qu'il y ait des aménités spécifiques (Bazin *et al.*, 2010, 2011b; Mannone, 1995; Masson et Petiot, 2009). Si tel est le cas, une desserte TGV peut améliorer l'image de la ville et son attractivité en affirmant son identité, ce qui peut lui permettre de valoriser ses atouts touristiques.

Au-delà des usages directs de la desserte en termes d'accessibilité, celle-ci est à l'origine d'un effet d'image qui peut être considéré comme une caractéristique de services supplémentaire du transport ferroviaire correspondant à une innovation incrémentielle (Delaplace, 2012b). Cette caractéristique qualifiée de sémiotique est porteuse d'un signe pour de nombreux acteurs des territoires desservis, mais également de l'extérieur. La desserte TGV fournit aux territoires un signe de distinction. Cet effet d'image largement évoqué dans la littérature (cf. Bazin *et al.* 2011a, pour une revue sur ce sujet) peut bénéficier au tourisme (Bazin *et al.* 2013c; Mignerey, 2013; Setec Organisation, 2005; SEEDA, 2008).

Cet effet d'image est ensuite amplifié par des politiques de communication importantes des villes au moment de l'arrivée de la desserte qui permettent de les localiser sur une carte plus facilement. Ainsi, en France, le TGV a fait beaucoup parler des villes, et les villes l'ont utilisé comme un outil au service de leur image (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)). Ces politiques de communication sont évidemment plus limitées dans les petites villes compte tenu de leur surface financière limitée (Delaplace, 2012b). En outre, les effets de notoriété s'estompent avec l'accroissement des dessertes des villes et avec le temps.

L'effet d'image peut également être amplifié par des politiques urbaines générées par l'arrivée d'une desserte TGV : rénovation des quartiers aux alentours de la gare, création de zones d'activités, nouvelle offre immobilière de bureaux ou résidentielle, redéfinition des transports publics.

Cet effet d'image est également associé à un effet « club » pour les villes desservies en France, effet qui n'est pas seulement symbolique. En effet, lors de la mise en service des dernières dessertes, la SNCF a créé des clubs TGV. C'est le cas du club 320, club des amis du TGV Est européen qui, selon sa charte, propose aux élus de s'engager « à mettre en œuvre des actions locales et/ou régionales (…) 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 » (Club des amis du TGV 320, 2005). De même, en 2009, elle crée un club TGV Rhin-Rhône. De nombreuses collectivités adhèrent à ces clubs à différentes échelles (agglomérations, départements ou régions) ainsi que des entreprises.

S'il est difficile de mesurer cet effet d'image, certaines tendances sont toutefois perceptibles. À Reims, par exemple, on a pu noter récemment que la clientèle francilienne continue d'augmenter, alors que la clientèle française et étrangère est globalement en baisse. Mais les données collectées par l'office du tourisme à la gare centre montrent que la part venant en TGV a diminué (Office de Tourisme de Reims, 2013). Ainsi, la destination Reims, accessible en 45 minutes de Paris en TGV, fait désormais partie des destinations possibles en raison d'une politique de communication de la ville en lien avec le TGV et de la dynamisation de l'offre culturelle. Des voyagistes parisiens (comme France Bubble Tour) vendent la destination de Reims à la clientèle francilienne et étrangère depuis la mise en service du TGV, ce qui n'était pas le cas auparavant, et proposent des produits haut de gamme liés à la dégustation et à la connaissance du champagne. Des voyagistes locaux ont également lancé depuis peu de nouveaux produits touristiques, comme des visites des vignes en quatre-quatre. Mais les touristes ne viennent pas tous en TGV.

En revanche, ces données montrent que la clientèle européenne depuis peu vient davantage en TGV, notamment les Britanniques et les Espagnols. Il en va de même des Américains et des Chinois, en visite à Paris, qui viennent en TGV sur une journée. Enfin, le développement du tourisme est également conditionné par les stratégies collectives des acteurs sur le territoire.

La desserte TGV : un outil en termes de coordination à des fins de valorisation touristique

Une desserte TGV peut également être un outil de coordination. En effet, les acteurs qui cherchent à identifier les bénéfices qu'ils pourraient en tirer en termes de tourisme et à limiter les effets négatifs qui pourraient survenir peuvent s'approprier collectivement la desserte. Ainsi, des études, des diagnostics, dont l'objectif est d'anticiper les évolutions possibles du territoire, sont généralement conduits a priori ou a posteriori (cf. Amiard 1997; Chevalier, 1990; Bazin *et al*, 2006 pour la France). Ces diagnostics, qui sont susceptibles de modifier les anticipations des collectivités qui les conduisent, peuvent être analysés comme une première forme d'appropriation.

Les acteurs du territoire peuvent également s'approprier collectivement l'image associée au TGV (cf. précédemment) en termes de communication. C'est le cas lorsqu'un plan de communication est établi collectivement par différents acteurs (ville, agence de développement, département, région, offices de tourisme, etc.) afin de promouvoir la destination. L'objectif est par exemple d'éviter de brouiller l'image de la ville et ainsi la rendre plus lisible ou d'éviter les conflits entre villes proches, liés aux concurrences possibles entre destinations.

L'appropriation collective peut également prendre la forme d'un ensemble de produits commercialisés simultanément avec par exemple un billet TGV, un hébergement et une ou des visites, ou spectacles et événementiels, etc. Des offices de tourisme de différents territoires proches peuvent aussi proposer des circuits incitant les touristes à visiter d'autres lieux sur un territoire plus vaste (Bazin *et al.*, 2011b). Il est fondamental d'associer et de diversifier les ressources disponibles sur le territoire desservi et de construire une sorte de fil directeur, permettant aux touristes de créer leur « panier de biens et services territorialisés » selon la terminologie de Pecqueur (2001, 2003). Il peut s'agir également de développer des produits nocturnes (illuminations, visites, etc.) de manière à ce que le touriste soit incité à rester la nuit, ou encore de diversifier l'offre culturelle (Club TGV Rhin-Rhône, 2010). L'enjeu est de retenir le touriste ou de le faire revenir.

La construction de ces produits touristiques nécessite une coordination entre les différents acteurs au sein même de la ville, voire même entre villes au sein d'une même région : acteurs publics, privés et associatifs de l'hébergement, de la restauration, de l'animation, des loisirs et de la culture, prestataires des services de transport, ainsi que la population, partie prenante essentielle dans la « mise en tourisme » de la ville (Équipe MIT, 2000).

En matière d'articulation des réseaux de transport et de gestion de l'intermodalité (Troin, 2012), à partir de la gare, la coordination entre les acteurs est également importante afin que le temps gagné dans le trajet en train ne soit pas perdu à l'arrivée.

Ainsi, aujourd'hui, par exemple, à Nantes, il existe une coordination de tous les acteurs (publics, privés, du tourisme d'affaires, du tourisme de loisirs (comité de pilotage) et avec la SNCF (Bazin *et al.,* 2013b) de façon à attirer le touriste en lui proposant des événements spécifiques (Folles journées, Voyage à Nantes, etc.) avec des formules « Pass », une communication sur le site de la SNCF, des billets de train à tarifs préférentiels. L'appropriation collective vise ainsi à articuler tourisme et transport au cœur de la ville. « Le voyage à Nantes » - une manifestation annuelle durant l'été qui propose une découverte culturelle de la ville, des expositions et installations temporaires - commence à la gare TGV de Nantes, voire même à la gare Montparnasse à Paris.

Le développement du tourisme dans les destinations desservies est ainsi conditionné par la stratégie de l'opérateur ferroviaire. Ce dernier peut favoriser un dynamisme du tourisme notamment à court terme au travers d'actions commerciales (billets promotionnels, etc.) Par exemple, au moment de la mise en service de la LGV Est européenne, l'opérateur ferroviaire en France, la SNCF, a vendu des titres de transport à prix réduit, ce qui a conduit à développer le tourisme dans les villes desservies de l'est de la France (Bazin *et al.*, 2010). De même, sa volonté de proposer des offres supplémentaires durant des événements exceptionnels dans la ville est importante. Il peut alors orienter la valorisation touristique vers certaines villes. Ainsi au moment des marchés de Noël, et parmi les destinations nouvellement desservies par la LGV Est européenne, la SNCF a surtout vendu la destination Strasbourg. Dans la même perspective, à Lille, au moment de la grande braderie, la capacité de certains TGV entre Lille et Paris est augmentée (Delaplace 2012a). La coordination au sein de la destination est ainsi fondamentale.

Conclusion

Les acteurs des territoires desservis par la grande vitesse ferroviaire attendent de l'amélioration de leur accessibilité un dynamisme du tourisme puisque celui-ci repose intrinsèquement sur un comportement de mobilité. La rapidité, la sécurité et le confort du déplacement peuvent participer aux choix de destination. Pourtant, la revue de la littérature montre que ces attentes ne se réalisent pas toujours. Si une telle desserte permet d'arriver plus vite, elle permet également de repartir plus vite et peut conduire alors à une réduction de la durée des séjours, minimisant ainsi les retombées économiques. Cette revue de la littérature met cependant en évidence plusieurs facteurs clés de succès. L'amélioration de l'accessibilité doit être effective avec une bonne desserte en termes de fréquence et d'horaires, une localisation de la gare à proximité des principaux lieux touristiques ou une chaîne de transport bien conçue jusqu'à ces lieux avec une intermodalité efficace. En outre l'utilisation du TGV à des fins de tourisme correspond à des tourismes spécifiques (tourisme urbain ou d'affaires, de court séjour). Il est alors nécessaire que les villes disposent d'atouts réels patrimoniaux, culturels ou événementiels. C'est le cas plus fréquemment des grandes villes ou des villes moyennes rapidement accessibles à partir de ces grandes villes. Des capacités hôtelières conséquentes sont également indispensables notamment pour le tourisme d'affaires. Mais au-delà de l'amélioration de l'accessibilité, la desserte peut produire un effet d'image que les villes doivent développer par des politiques de communication claires utilisant le TGV comme symbole de modernité (Bazin et Delaplace, 2014). Enfin, la desserte peut contribuer à une coordination entre les acteurs, coordination qui doit être mise au service de la construction d'un panier de biens

susceptible d'attirer la clientèle TGV, de la faire rester, et éventuellement de la faire revenir.

Si la liaison entre desserte TGV et tourisme est aujourd'hui fortement investie, les résultats des études sont bien souvent controversés. Une analyse des pratiques touristiques associées à cette desserte reste ainsi à construire afin de comprendre son rôle réel dans les choix de destination et les nouvelles formes de mobilité touristique. Par ailleurs, la desserte peut également contribuer au développement de nouveaux types de migration comme les migrations d'agrément ou encore la birésidentialité. Si ces comportements ne peuvent être analysés comme des pratiques touristiques, ils peuvent en découler; la desserte ferroviaire à grande vitesse pouvant permettre dans certains cas d'habiter là où précédemment on résidait en tant que touriste. Le rôle de la desserte TGV dans l'effacement des frontières entre touriste et résident qui caractérise nos sociétés doit donc aussi être questionné. ■

Remerciements

Les auteurs remercient les évaluateurs et le rédacteur en chef de la revue, Alain A. Grenier, pour la qualité de leurs remarques et commentaires.

Références

ALBALATE, Daniel et Germà BEL (2012) « High-Speed Rail : Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad », Public Administration Review, vol. 72, nº 3, p. 336-349.

AMIARD, Dominique (1997) « Le tourisme d'affaires et de congrès dans l'agglomération mancelle », p .51-66 DANS Jean CHEVALIER (sous la direction de), *Le Mans 6 ans après l'arrivée du TGV*, Le Mans : Groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine. 70 pages.

ARCOMED (2008) « Étude d'impact sur les effets socio-économiques et réseaux d'un axe ferroviaire haute qualité / haute capacité sur l'arc méditerranéen - Les effets attendus de la liaison à grande vitesse ARCOMED », Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, <http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lgvpaca.fr/files/gtt/fret-biblio/arcomed_analyse_effets.pdf>, consulté le 30 novembre 2013.

AUDRR – AGENCE D'URBANISME RÉGION DE REIMS (2012) « TGV Est Approche des impacts socio-économiques sur Reims et sa région », Agence d'urbanisme région de Reims, <http://www.audrr.fr/uploads/files/fb7361c1b2886412a0a30124618b5b2370e7218f.pdf>, consulté le 30 novembre 2013.

BAZIN, Sylvie et Marie DELAPLACE (2014) Mise en service des dessertes TGV et processus de gouvernance dans le domaine du tourisme : un éclairage à partir du cas de villes françaises. Communication présentée dans le cadre du colloque Grande vitesse ferroviaire et gouvernance territoriale, IRTES – Institut de Recherche sur les Transports, l'Énergie et la Société. Belfort. 10-11 juillet.

BAZIN, Sylvie; Christophe BECKERICH et Marie DELAPLACE (2013a) « Desserte TGV et villes petites et moyennes, une illustration par le cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 63, p. 33-62.

BAZIN, Sylvie; Christophe BECKERICH et Marie DELAPLACE (2013b) 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. Communication présentée dans le cadre du colloque Culture, patrimoine et savoirs, ASRDLF – Association des Sciences Régionales de Langue Française. Mons. 8 au 11 juillet.

BAZIN, Sylvie; Christophe BECKERICH; Corinne BLANQUART et Marie DELAPLACE (2013c) *Les enjeux et opportunités des dessertes ferroviaires à grande vitesse en matière de développement local et de développement durable*, rapport final, contrat PREDIT, financement ADEME, mai, 186 p.

BAZIN, Sylvie; Christophe BECKERICH; Corinne BLANQUART; Marie DELAPLACE et Ludwine VANDENBOSSCHE (2011a) « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 27, n° 106, p. 215-238.

BAZIN, Sylvie; Christophe BECKERICH et Marie DELAPLACE (2011b) « High Speed Railway, Service Innovations and Urban and Business Tourisms Development », chapitre 4, pages 115-141 DANS Manuela SARMENTO et Alvaro MATIAS (sous la direction de), *Economics and Management of Tourism : Trends and Recent Developments*, collection Manuais, Lisbonne : Universidade Luisiada Editora, 422 pages.

BAZIN, Sylvie; Christophe BECKERICH et Marie DELAPLACE (2010) « Grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme urbain : le cas de l'agglomération rémoise », *Belgeo*, n° 1-2, p. 65-78.

BAZIN, Sylvie; Christophe BECKERICH; Marie DELAPLACE et Sophie MASSON (2006) « L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 49, p. 51-76.

BÉRION, Pascal; Guy JOIGNAUX et Jean-François LANGUMIER (2007) « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 4, p. 651-676.

BLANQUART, Corinne et Marie DELAPLACE (2009) « Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport. Le cas d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 56, p. 63-86.

BONNAFOUS, Alain (1987) « The regional Impact of the TGV », *Transportation*, vol. 14, n° 2, p. 127-137.

CARROUET, Guillaume (2013) Du TGV Rhin-Rhône au territoire Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire. Thèse en géographie et Aménagement, Université de Bourgogne, 518 p.

CESA – Conseil économique et social Alsace (2005) *La stratégie régionale du tourisme en Alsace*, avis du 30 septembre 2005, Strasbourg : Conseil économique et social Alsace. 12 pages.

CHEN, Zhenhua et Kingsley HAYNES (2012) Tourism Industry and High Speed Rail, Is There a Linkage : Evidence from China's High Speed Rail Development. Communication présentée dans le cadre du colloque Industrie, villes et régions dans une économie mondialisée, ASRDLF. Belfort. 9 au 11 juillet.

CHEN, Xueming (2013) « Assessing the Impacts of High Speed Rail Development in China's Yangtze River Delta Megaregion », *Journal of Transportation Technologies*, n° 3, p. 113-122.

CHENG, Yung-Hsiang (2009) « High-Speed Rail in Taiwan : New Experience and Issues for future Development », *Transport policy*, vol. 17, n° 2, p. 51-63.

CHEVALIER, Jean (sous la direction de) (1990) *Le Mans à l'arrivée du TGV Atlantique*, Paris : DATAR, DTT, OEST. 166 p.

CLUB DES AMIS DU TGV 320 (2005) Charte. Dans Procès verbal de la séance du 30 juin, Conseil municipal de Metz.

CLUB TGV RHIN-RHÔNE (2010) « Ensemble, réussissons l'arrivée du TGV Rhin-Rhône», Le bulletin de liaison des membres du Club TGV Rhin-Rhône, n° 3.

COACH OMNIUM (2012) « Les tendances en 20 ans dans le tourisme d'affaires », Coach Omnium, Paris. <http://www.coachomnium.com/bonus/102-les-tendances-en-20-ans-dans-le-tourisme-daffaires.html>, consulté le 10 octobre 2014.

CRAMPON, L. J. (1966) « A New Technique to Analyze Tourist Markets », *Journal of Marketing*, vol. 30, n° 2, p. 27-31.

CRT PACA – Comité Régional de Tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur (2003), « Modes de transport et Tourisme en Provence-Alpes-Côte d'Azur », CRT PACA, <http://www.chiffres-tourisme-paca.fr/upload/les_modes_de_transports_1997_2003.pdf>.

CSEF – COMITÉ SUBRÉGIONAL DE L'EMPLOI ET LA FORMATION (2005) « La gare TGV : quels impacts sur l'emploi à Liège? », CSEF de Liège, <http://csef-liege.org/Analyse_du_marche_de_l_emploi_et_de_la_formation/Synthese%20TGV.pdf>, consulté le 2 décembre 2013.

DB INTERNATIONAL GMBH (2011) *High Speed Rail as a tool for regional development*, étude approfondie, 8 août.

DELAPLACE, Marie (2012a) « Pourquoi les "effets" TGV sont-ils différents selon les territoires? L'hétérogénéité au cœur du triptyque "Innovations, Territoires et Stratégies" », *Recherche Transports Sécurité,* vol. 28, p. 290-302.

DELAPLACE, Marie (2012b) « TGV, développement local et taille des villes : Une analyse en termes d'innovation de services », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 2, p. 265-292.

DELAPLACE, Marie et Julie PERRIN (2013) « Multiplication des dessertes TGV et Tourismes urbains et d'affaires, Regards croisés sur la Province et l'Ile de France », *Recherche Transport Sécurité,* vol. 29, p. 177-191.

DELAPLACE, Marie; Francesca PAGLIARA; Julie PERRIN et Samuel MERMET (2014) « Can High Speed Rail foster the Choice of Destination for Tourism Purpose? », *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, n° 111, p. 166-175.

DURON, Philippe (2013) *Pour un schéma national de mobilité durable*, Commission Mobilité 21, rapport (dit rapport Duron) remis au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, Paris, 27 juin.

EDWARDS, Naomi (2012) *High Speed Rail benefits that add up*, report for the Australian Greens, <http://www.web2pdfconvert.com/engine?curl=http://adam-bandt.greensmps.org.au/content/media-releases/48-billion-benefits-high-speed-rail-report&ref=textbutton>, consulté le 17 octobre 2014.

ÉQUIPE MIT (2000) « La mise en tourisme des lieux : un outil de diagnostic », *Mappemonde,* vol. 57, n° 1, p. 1-6.

FAYE, M. (1998) « Tours à la conquête du tourisme d'affaires », *Norois,* n° 178, p. 293-300.

FELIU, J. (2012) « High-Speed Rail in European Medium-Sized Cities : Stakeholders and Urban Development », *Journal of Urban Planning and Development,* n° 138, p. 293-302.

GIBB, R. A. (1986) « The Impact of the Channel Tunnel Rail Link on South East England », *The Geographical Journal,* vol. 152, n° 3, p. 335-350.

INSEE – Institut national de la statistique et des études économiques (2009) « La ligne à Grande Vitesse Est-européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme », *INSEE Économie Lorraine*, n° 163, p. 1-6.

INSEE CA ORT CA CDT Marne (2010) *Données de fréquentation en hôtellerie dans la zone Reims Champagne en 2009*, transmis par l'office de tourisme de Reims.

ISIS (2004) *Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville.* Rapports de phase 2 et 3 pour ADIELOR, 58 p. et 81 p.

KADRI, Boualem (2007) « La ville et le tourisme : relation ancienne, complexité nouvelle et défi conceptuel », *Téoros*, vol. 26, n° 3, p. 76-79.

KAMEL, Karima et Richard MATTHEWMAN (2008) « The Non-Transport Impacts of High-Speed Trains on Regional Economic Development : a Review of the Literature », Locate in Kent, <http://www.locateinkent.com/images/assets/High%20Speed%20Train%20Report%202008.pdf>, consulté le 30 novembre 2013.

LEVINSON, David M. (2012) « Accessibility Impacts of High-Speed Rail », *Journal of Transport Geography,* n° 22, p. 288–291.

MANNONE, Valérie (1995) L'impact régional du TGV sud-est. Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, Université de Provence Aix-Marseille I.

MARTIN, Niels; Philippe BOURDEAU et Jean-François DALLER (2012) *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, Paris : L'Harmattan. 408p.

MASSON, Sophie et Romain PETIOT (2009) « Can the High Speed Rail reinforce Tourism Attractiveness? The Case of the High Speed Rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain) », *Technovation,* vol. 29, n° 9, p. 611-617.

MIGNEREY, Pascal (2013) *Les effets territoriaux de la grande vitesse*, Paris : La Documentation Française. 96 p.

MURAKAMI, Jin et Robert CERVERO (2012) « High-Speed Rail and Economic Development : Business Agglomerations and Policy Implications », *UC Berkeley University of California Transportation Center,* UCTC-FR-2012-10, mai.

NASH, Chris (2010) Enhancing the Cost Benefit Analysis of High Speed Rail. Papier présenté dans le cadre du symposium Environmental and Other Co-benefits of Developing a High Speed Rail System in California : A Prospective Vision 2010-2050, University of California. Berkeley. 2-3 décembre.

ODIT FRANCE (2008) Enquêtes sur sites auprès des visiteurs français et étrangers en visite d'agrément dans 18 villes françaises, décembre.

OFFICE DE TOURISME DE REIMS (2013) Données de fréquentation des deux points d'accueil de l'office de tourisme, de 2006 à 2013, transmises aux auteurs.

OFFNER, Jean-Marc (1993) « Les «effets structurants» du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, n° 3, p. 233-242.

OFFNER, Jean-Marc et Judith CREWS (1991) « The TGV and Territory Development. A major Risk for local Development. The TGV Atlantic at Mans, Saint-Pierre-des-Corps, Tours and Vendôme : Opportunities, Actants, Risks (Frédéric Bellanger) », *Flux*, n° 5, p. 56-60.

PAGLIARA, Francesca; Marie DELAPLACE et José Maria VASSALLO (2014) « High Speed Trains and Tourists : what is the Link? Evidence from the French and the Spanish Capitals. », *WIT Transactions on the Built Environment*, vol. 138, p. 17-27.

PECQUEUR, Bernard (2001) « Qualité et Développement territorial : l'hypothèse du panier de biens et de services territorialisés », *Économie Rurale,* n° 261, p.37-49.

PECQUEUR, Bernard (2003) Dans quelles conditions les objets patrimoniaux peuvent-ils être support d'activité? Communication présentée dans le cadre de la conférence Services et développement régional, RESER. Mons. 9 et 10 octobre.

PRIDEAUX, Bruce (2000) « The Role of the Transport System in Destination Development », *Tourism Management,* n° 21, p. 53-63.

RIETVELD, Piet; Franck BRUINSMA; Hadewijch VAN DELFT et Barry UBBELS (2001) « Economic Impacts of High Speed Trains. Experiences in Japan and France : Expectations in The Netherlands », *Serie Research Memoranda* (de Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde), n° 20.

SANDS, Brian D. (1993) « The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California », Institute of Urban and Regional Development, University of Berkeley, <http://www.uctc.net/papers/115.pdf>, consulté le 30 novembre 2013.

SEEDA – SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY (2008) *HST Impact Study*, rapport final pour la Commission européenne, <http://www.ttr-ltd.com/downloads/pdf/HSTImpactStudyFinalReportES.doc.pdf>, consulté le 2 décembre 2013.

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, 20 p.

TODOROVICH, Petra; Daniel SCHNED et Robert LANE (2011) *High-Speed Rail : International Lessons for U.S. Policy Makers*, collection Policy Focus Report, Cambridge : Lincoln Institute of Land Policy. 64 p.

TOURISME-ALSACE (2008) Bilan 2008 de l'année touristique en Alsace.

TE & MS – TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS, Inc. (2007) *Ohio Hub Passenger Rail Economic Impact Study,* Frederick (Maryland): Ohio Rail Development Commission, 1999 pages. < http://facweb.knowlton.ohio-state.edu/pviton/courses2/crp763/ohio-hub/ohio_economic_analysis.pdf >, consulté le 30 novembre 2013.

TROIN, Jean-François (2012) TGV et fréquentation touristique : une image contrastée en Val de Loire. Communication présentée dans le cadre du colloque Industrie, villes et régions dans une économie mondialisée, ASRDLF. Belfort. 9 au 11 juillet.

UIC – UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (2013) « High Speed Lines in the World », UIC, <http://www.uic.org/IMG/pdf/20140901_high_speed_lines_in_the_world.pdf>, consulté le 30 novembre 2013.

URENA, José; Philippe MENERAULT et Maddi GARMENDIA (2009) « The High-Speed Rail Challenge for big intermediate Cities : a national, regional and local Perspective », *Cities,* vol. 26, n° 5, p. 266-279.

VALERI, Eva; Francesca, PAGLIARA et Eduardo MARCUCCI (2012) A Destination Choice Model for Tourism Purpose. Communication présentée dans le cadre du colloque Industrie, villes et régions dans une économie mondialisée, ASRDLF. Belfort. 9 au 11 juillet.

VICKERMAN, R. W. (1997) « High-speed Rail in Europe Experience and Issues for future Development », *Annals of Regional Science*, n° 31, p. 21-38.

VICKERMAN, Roger et Andreu ULIED (2009) « Indirect and Wider Economic Impacts of High-Speed Rail », chapitre 5 DANS *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe,* sous la direction de Gines DE RUS, p. 89-104,
<http://www.fbbva.es/TLFU/dat/inf_web_economic_analysis.pdf>, consulté le 30 novembre 2

VILLE DE MARSEILLE (2011) « Le tourisme made in Marseille », Direction de la communication, <http://www.marseille.fr/sitevdm/document?id=8041&id_attribute=48>, consulté en novembre 2013.

VILLES EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE (2009) *Cahiers de la Grande Vitesse*. Numéro spécial : 25 ans de la Grande Vitesse sur nos territoires.

WANG, Xin; Songshan HUANG; Tongqian ZOU et Hui YAN (2012) « Effects of the High Speed Rail Network on China's regional Tourism Development », *Tourism Management Perspectives*, n° 1, p. 34–38.

WOODSIDE, Arch. G. et Steven LYSONSKI (1989) « A General Model of Traveler Destination Choice », *Journal of Travel Research*, vol. 27, n° 4, p. 8-14.

Appel à textes

En dehors des dossiers thématiques, *Téoros* ouvre ses pages aux propositions spontanées. La rédaction invite les chercheur(e)s qui œuvrent dans le domaine du tourisme ou qui s'intéressent au tourisme sous tous ses aspects à soumettre des articles de nature analytique à la revue. On peut soumettre un article en l'envoyant à :

teoros@uqam.ca

Les textes soumis doivent apporter une contribution scientifique originale, que ce soit par le biais d'information factuelle jusqu'alors inconnue ou par une nouvelle interprétation d'un thème particulier. *Téoros* vise avant tout le transfert de connaissances ; son objectif est donc de promouvoir une meilleure compréhension des phénomènes liés au tourisme.

Les auteurs doivent faire parvenir un manuscrit présenté selon les règles de la revue, disponibles au teoros.revues.org. Un article compte environ 7000 mots et n'excède pas 7500 mots, avec trois ou quatre illustrations en 300 ppp. Les articles peuvent être soumis en anglais ou en français et doivent être accompagnés d'un résumé de 200 mots et de cinq mots-clés.

La publication des articles se fait sous réserve d'une évaluation. Tous les manuscrits seront évalués anonymement par des pairs, qui pourront faire des suggestions ou demander des modifications. La rédaction transmettra l'avis des évaluateurs aux auteurs et s'assurera que les modifications demandées seront apportées.

Au plaisir de vous lire dans nos pages.

TÉOROS