



**HAL**  
open science

## Desserte TGV et villes petites et moyennes. Une illustration par le cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne

Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace

► **To cite this version:**

Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace. 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 / Scientific Papers in Transportation, 2013, 63 | 2013, pp.33-61. 10.46298/cst.12126 . hal-01184947

**HAL Id: hal-01184947**

**<https://hal.science/hal-01184947>**

Submitted on 25 Aug 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike| 4.0 International License

**DESSERTTE TGV ET VILLES PETITES ET MOYENNES.  
UNE ILLUSTRATION PAR LE CAS DU TOURISME À ARRAS,  
AURAY, CHARLEVILLE-MÉZIÈRES ET SAVERNE**

SYLVIE BAZIN	CHRISTOPHE BECKERICH	MARIE DELAPLACE
OMI-REGARD		LAB'URBA IFU
UNIVERSITÉ DE REIMS		UNIV. PARIS-EST
CHAMPAGNE-ARDENNE		MARNE-LA-VALLÉE

## **1. INTRODUCTION<sup>1</sup>**

L'extension du réseau à grande vitesse et des dessertes ferroviaires à grande vitesse (desserte TGV<sup>2</sup>), parfois sur ligne classique, a conduit à desservir des villes de taille moyenne, voire des petites villes. Selon la définition retenue

---

<sup>1</sup> Cet article s'inscrit dans le cadre de recherches labellisées par le PREDIT qui ont bénéficié de financements ADEME et portant sur les enjeux et les opportunités des dessertes ferroviaires à grande vitesse en termes de développement local et de développement durable. Les points de vue n'engagent cependant que les auteurs.

<sup>2</sup> Dans les villes étudiées, les dessertes ferroviaires à grande vitesse sont toutes des dessertes TGV, mais dans d'autres villes, les dessertes peuvent être assurées par d'autres opérateurs que la SNCF.

par la DATAR<sup>3</sup>, les Villes Moyennes sont des villes qui sont le centre d'aires urbaines dont la population est comprise entre 30 000 et 200 000 habitants. Les petites villes sont par conséquent les villes de moins de 30 000 habitants et qui disposent de leur propre aire urbaine. Sur la base de cette définition, en 2010 et en France, sur 102 unités urbaines disposant d'une desserte TGV (au moins un aller et retour en semaine avec Paris), 69 sont des Villes Petites et Moyennes (VPM) : 52 des villes moyennes et 17 des petites (DELAPLACE, 2012a). Elles sont ainsi aujourd'hui les plus nombreuses à être desservies par TGV. La question des relations entre TGV et VPM n'est donc pas une question marginale. Elle est d'autant plus importante que des débats existent quant à l'intérêt pour la SNCF de desservir directement certaines de ces villes. Par ailleurs, le tourisme apparaît comme un axe de développement économique dans ces villes alors qu'il est relativement peu analysé en tant que tel dans ses interrelations avec les dessertes ferroviaires à grande vitesse, et que les territoires touristiques sont des territoires qui, par définition, sont fortement dépendants des mobilités et des transports. Nous nous proposons donc d'investir la relation entre desserte TGV et VPM en focalisant notre propos sur le tourisme.

Dans un premier temps, nous montrons que la desserte TGV profitent davantage aux grands centres urbains, notamment parce qu'elle y est de meilleure qualité. Puis, nous explorons plus spécifiquement le lien entre tourisme et TGV dans les VPM, en les caractérisant et en soulignant les difficultés auxquelles ces villes sont confrontées (2.). Puis, nous confrontons ces résultats aux possibilités de valorisation d'une desserte TGV en matière de tourisme dans quatre villes du Nord, de l'Est et de l'Ouest de la France<sup>4</sup> caractérisées par des formes différentes de tourisme (Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne), ce qui nous permet de pointer les conditions d'une éventuelle relation entre desserte TGV et tourisme dans les VPM (3.).

## **2. DESSERTES TGV ET TOURISMES : LA NÉCESSAIRE PRISE EN CONSIDÉRATION DES SPÉCIFICITÉS DES VILLES PETITES ET MOYENNES**

Les attentes liées au TGV sont nombreuses, dans les domaines aussi variés que le développement économique, l'attractivité des villes en termes de population et d'entreprises, l'activité foncière et immobilière résidentielle et d'entreprises, ou encore l'amélioration de la mobilité des personnes (BAZIN et al., 2006 ; BAZIN et al., 2011 ; KLEIN, 2001). Mais les dessertes semblent pro-

---

<sup>3</sup> L'INSEE les définit comme des aires urbaines dont la ville centre a une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants. Par déduction, les villes petites ont un nombre d'habitants inférieur à 20 000 habitants ou disposent d'une aire urbaine dont la population est inférieure à 30 000 habitants.

<sup>4</sup> Nous n'abordons donc pas les villes localisées plus au Sud qui bénéficient de façon générale d'aménités plus favorables, comme nous ne traitons pas des villes situées à proximité de station de ski.

fiter davantage aux plus grands centres urbains qu'aux VPM (2.1.), y compris en matière de tourisme (2.2.).

### *2.1. DES DESSERTES TGV QUI PROFITENT DE FAÇON DIFFÉRENCIÉE AUX VILLES SELON LEUR TAILLE*

Les dessertes TGV bénéficient davantage aux grandes villes (2.1.1.). De par leurs caractéristiques notamment en termes de mobilité, les VPM sont souvent dotées de dessertes TGV de qualité limitée (2.1.2.).

#### *2.1.1. Des dessertes qui bénéficient de façon générale aux plus grands centres urbains*

A l'échelle locale, les acteurs ont tendance à considérer les dessertes TGV comme des outils favorisant le développement économique. Mais d'autres objectifs leur sont assignés à l'échelle nationale et internationale : amélioration de l'accessibilité, cohésion ou aménagement du territoire. Aussi existe-t-il une possible contradiction entre, d'une part, des objectifs internationaux visant à favoriser l'émergence de « nœuds de transport » et par conséquent globalement les métropoles qui bénéficient des meilleures dessertes, et d'autre part, des objectifs d'aménagement du territoire décidés au niveau national ou infra national visant à rééquilibrer les rapports entre villes et notamment au profit de villes petites ou moyennes.

Ces attentes à l'échelle locale reposent souvent sur une généralisation à l'ensemble des villes des effets constatés surtout dans des grandes métropoles. Or, les grandes villes bénéficient plus que les petites de la contraction de l'espace-temps (L'HOSTIS, 2009). L'accroissement de la vitesse produit des effets plus importants sur cette contraction sur les longues distances que sur les courtes distances (JANELLE, GILLESPIE, 2004). Par ailleurs, seules les villes bénéficiant d'une bonne desserte tireraient profit des LGV, ce qui est le plus souvent le cas des grandes métropoles (PUGA, 2002 ; Cf. infra sur le cas de la France).

Certains travaux suggèrent, ainsi, le possible renforcement des grands pôles urbains qui bénéficient d'une desserte TGV (BONNAFOUS, 1980 ; MANNONNE, 1995 ; PUGA, 2002 ; VICKERMAN, 1997 ; TROIN, 1997) et confirment également une accélération de la métropolisation de ces grands pôles (BAZIN et al., 2006). Mais pour d'autres, ce renforcement est différent selon les cas (RIETVELD et al., 2001), voire marginal (HAYNES, 1997). Enfin, une desserte TGV peut bénéficier aux grandes villes intermédiaires (UREÑA et al., 2009). Globalement, ce sont donc d'abord les nœuds principaux du réseau qui bénéficient du passage des LGV (DE RUS, 2008), d'une part en raison de la plus forte demande de déplacement qui les caractérise et qui justifie les investissements de l'opérateur, et d'autre part, en raison des meilleures dessertes dont ils bénéficient.

Par ailleurs, une nouvelle accessibilité ne rencontre pas forcément une demande comme en atteste le cas des gares nouvelles qui s'implantent sur des espaces « exurbanisés ». Les activités attendues sur les territoires avoisinants n'émergent pas toujours comme le confirment les cas de Vendôme, ou encore de Mâcon ou Montchanin (TROIN, 2008 ; FACHINETTI-MANNONE, 2010).

Globalement, à l'échelle de l'Europe, l'amélioration de l'accessibilité, quelle que soit la taille de la ville est donc surtout forte pour les villes centres. Les bénéfices des dessertes TGV semblent bénéficier davantage aux principales villes qu'à leurs agglomérations (GUTIÉRREZ et al., 1996), ce qui crée des « îlots » d'accessibilité et présente le danger d'une plus forte polarisation de l'espace. Les VPM bénéficiant le plus des dessertes seraient celles situées au centre de l'Europe qui disposent d'une interconnexion aux grandes villes, aux ports et aux aéroports (ULIED et al., 1997).

Ainsi, l'impact éventuel de la desserte dépend à la fois du positionnement des VPM par rapport au réseau LGV plus global, au niveau international (central ou périphérique), mais aussi par rapport aux autres villes (amélioration de la proximité aux grandes villes, et notamment aux métropoles internationales) et de l'existence ou non d'une gare centrale. Ainsi, par exemple, les villes situées à 2h de Paris bénéficieraient le plus de l'existence d'une desserte, les plus proches en bénéficieraient moins et les plus lointaines encore moins (VICKERMAN, ULIED, 2006).

Les bénéfices des LGV pour les VPM doivent donc être nuancés au regard à la fois de leur positionnement géographique international et face aux grands centres urbains, de l'existence préalable d'une desserte en gare centrale, de la création éventuelle d'une gare nouvelle ou d'une demande préalable de trafic. Aussi, il convient de ne pas généraliser des conclusions liées aux dessertes TGV dans certaines villes aux caractéristiques spécifiques en termes de taille, de positionnement géographique et de demande de mobilité. De surcroît ces conclusions doivent être relativisées au regard de la qualité de la desserte.

### *2.1.2. Des dessertes TGV des villes petites et moyennes souvent limitées*

Compte tenu de leur taille et donc de la demande de déplacement, par définition limitée, qui les caractérise, la desserte TGV dans les VPM n'est pas aussi importante que dans les métropoles. La fréquence y est moindre (DIACT, 2009 ; VILLES EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE, 2004). Ainsi, en 2010, le nombre moyen d'allers et retours (AR) directs vers Paris en semaine est de 3 pour les VPM dont l'aire urbaine comprend moins de 20 000 habitants, de 3,3 pour celles de moins de 100 000 habitants, de 5,3 pour celles de

100 000 à 200 000 habitants et de 10,03 pour celles de plus de 200 000<sup>5</sup> (DELAPLACE, 2012a). En outre, pour certaines de ces villes, la desserte TGV peut se traduire par une diminution du nombre de trajets directs qui sont remplacés par des trajets avec une rupture de charge (FNAUT, 2011). Par ailleurs, l'accessibilité accrue dépend de la diminution des temps de parcours qui est elle-même liée à l'accroissement de la vitesse et donc à la proximité de la ville au réseau à grande vitesse. Or les grandes villes sont plus directement connectées au réseau. Ainsi 10 aires urbaines sur 33 de plus de 200 000 habitants sont sur LGV tandis qu'uniquement 8 aires urbaines de moins de 200 000 habitants sur 69 le sont<sup>6</sup> (DELAPLACE, 2012a). En outre, la localisation ou non sur la ligne conditionne les destinations possibles. Or pour les liaisons province-province, seules les villes disposant d'une gare d'interconnexion sont reliées aux autres villes de province. Comme les VPM sont moins souvent directement sur le réseau et que la demande est faible pour ce type de relations, leurs dessertes de et vers la province sont moins fréquentes.

Les villes de taille moyenne seraient par ailleurs plus pénalisées que les grandes villes de n'avoir pas de desserte en gare centrale (FACHINETTI-MANNONE, 2009)<sup>7</sup>.

De plus, les villes moyennes sont moins bien dotées que les grandes villes en transports collectifs. Elles sont donc moins caractérisées par des systèmes intégrés de pré et post-acheminement vers les gares qui permettent d'éviter les inconvénients liés à l'usage de la voiture personnelle pour se rendre aux gares TGV (CHAPELON et al., 2006).

L'amélioration de l'offre de transport n'est donc pas toujours avérée ou moins significative pour les VPM.

Par ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité dépend de la qualité du service ferroviaire préalable (GARMENDIA et al., 2008). Lorsque celle-ci était importante, l'amélioration est plus faible. De ce point de vue, les petites villes desservies qui bénéficient d'une mauvaise desserte initiale pourraient voir leur accessibilité améliorée de façon plus importante que les villes de plus grande taille déjà bien desservies par voie ferroviaire classique (UREÑA et al., 2006, cité par GARMENDIA et al., 2008).

Enfin, la stratégie du ou des prestataire(s) de services qui conditionne

---

<sup>5</sup> Le test ANOVA réalisé pour vérifier que les écarts de moyenne par groupe de taille d'aire urbaine sont différents est très significatif ; la p-value est de l'ordre de 0,000.

<sup>6</sup> Une ville est considérée comme étant sur le réseau à grande vitesse lorsque la gare est localisée dans l'unité urbaine ou dans sa proximité immédiate.

<sup>7</sup> Ces gares périphériques sont d'ailleurs pour l'essentiel spécifiques à la France et à l'Espagne. En Europe et notamment en Allemagne, Belgique, Pays-Bas ou en Italie, les lignes à grande vitesse desservent principalement les centres des grandes villes.

l'appropriation possible de la desserte TGV est très clairement liée à la taille des villes et donc à la demande de transport. Les plus grandes villes concentrent en effet les flux et les VPM viennent au mieux compléter ces flux, quand leur desserte ne résulte pas uniquement d'un compromis entre les collectivités régionales qui sont amenées à participer au financement de la desserte et la SNCF. Cela étant, le prestataire peut, dans certains cas, proposer une offre supplémentaire durant des événements exceptionnels (DELAPLACE, 2012b).

## *2.2. DESSERTE TGV ET TOURISME DANS LES VILLES PETITES ET MOYENNES : DES ATTENTES FORTES POUR DES RÉSULTATS À RELATIVISER*

Parmi les impacts liés à la mise en place de dessertes TGV, le tourisme est un des domaines les plus fréquemment cités dans la littérature (BAZIN et al., 2011). Comme dans les plus grandes villes, une desserte TGV est perçue comme une opportunité d'améliorer l'image, d'accroître l'attractivité et, dans certains cas, comme un outil permettant de développer l'activité touristique dans les VPM. Ce développement est analysé comme un moyen de compenser les difficultés de ces villes et notamment le déclin de la base productive voire, dans certains cas, de la base publique (2.2.1.). Mais les résultats ne sont pas toujours au rendez-vous. La liaison entre desserte TGV et développement du tourisme doit être relativisée (2.2.2.).

### *2.2.1. Les difficultés des Villes Petites et Moyennes*

Si les villes moyennes ont longtemps été caractérisées par la relative importance des emplois de fabrication, leur poids relatif a diminué (FLOCH, MOREL, 2011). Dans un contexte où la croissance est portée par les services, leur spécialisation sectorielle n'est également pas favorable. En effet, conformément à la théorie des places centrales, les services « supérieurs » se localisent de préférence dans les grandes villes conduisant ainsi à leur concentration spatiale (MÉRENNE-SCHOUMAKER, MOYART, 2007). Les VPM sont donc caractérisées par une plus faible importance de ces services supérieurs dont on sait le rôle aujourd'hui dans l'économie de la connaissance, l'innovation et de fait la croissance.

De même, le taux de cadres y est plus faible puisqu'il n'est que de 10 % dans les aires urbaines de 50 000 à 100 000 et de 100 000 à 200 000 habitants, de 9 % dans celles de 30 000 à 50 000 et enfin de 8 % pour les moins de 30 000 (DIACT, 2007) contre 22 % à Paris, 15 % dans les aires urbaines de 500 000 à un million d'habitants et dans celles de plus d'un million d'habitants et de 12 % dans celles de 200 000 à 500 000. Les emplois de cadre des fonctions métropolitaines (CFM) sont également moins représentés dans ces aires urbaines. Ainsi la part de ces emplois dans l'emploi total de l'aire urbaine est de 4,6 % pour les aires urbaines de 10 000 à 20 000 emplois et de 5 % pour

celles ayant entre 20 000 et 50 000 emplois, ce qui correspond au nombre d'emplois dans les VPM, alors qu'il est de 6 %, dans celles ayant entre 100 000 et 200 000 emplois, de 6,2 %, pour celles de 50 000 à 100 000 emplois, de 10,5 % dans les aires urbaines de plus de 200 000 emplois hors Paris, de 18,3 % à Paris, et de 10,5 % dans les aires urbaines de plus de 200 000 emplois hors Paris (INSEE, 2010). En outre, la structure des migrations alternantes est en général plus favorable aux villes les plus importantes. Ainsi, le solde des échanges d'actifs des villes moyennes avec les grandes villes ne leur est pas favorable (-127 300 actifs). Les villes moyennes exportent ainsi 2,9 % de leurs actifs (DIACT, 2007).

Enfin, dans un contexte de restriction budgétaire, les emplois publics sont aujourd'hui également menacés dans ces villes : la logique financière de recentrage les vide de ces emplois. Les reconfigurations des cartes administratives (Justice, Trésor, Armée) les affectent de façon importante (CASSAIGNE, 2010). De même la possible reconcentration des pôles universitaires dans les plus grandes villes liée aux avantages supposés de la grande taille en matière de recherche (Cf. GROSSETTI LOZEGO, MILARD, 2009, pour une analyse critique de ces avantages supposés) ainsi que la politique des pôles d'excellence font craindre une disparition d'emplois de l'enseignement supérieur et de la recherche dans les villes moyennes. Il en va de même de la régionalisation des politiques de santé et des processus de rationalisation des dépenses qui lui sont associés. Ces évolutions font peser un risque sur les emplois que ces activités généraient. 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).

### *2.2.2. Des attentes en termes de développement touristique qui doivent être relativisées*

En France, au début des années 1980 les premiers TGV ont été associés à un puissant effet d'image et de curiosité et ont généré des déplacements touristiques sur la ligne Sud-Est. Si cet effet a été beaucoup plus limité ensuite, les attentes associées à l'arrivée du TGV sont toujours particulièrement fortes en matière de tourisme sur les villes desservies (BAZIN et al., 2006) notamment en termes de tourisme urbain et d'affaires (DELAPLACE, PERRIN, 2012). Toutefois, les attentes de ces villes se révèlent souvent trop optimistes au regard des résultats, plusieurs années après la mise en service des LGV.

Une analyse prospective réalisée en 2006 sur un certain nombre de villes en France, comparables à celle de la Champagne-Ardenne en termes de taille et de proximité à Paris (de 150 à 300 km) (BAZIN et al., 2006) nous montre que les résultats en termes de dynamique du secteur du tourisme sur les VPM desservies et non desservies par TGV ne sont guère différentes. En effet,



alors qu'il semblerait que dans les plus grandes unités urbaines, la croissance de l'emploi dans le secteur Hôtels-Restaurants<sup>8</sup> de 1990 à 1999 ait été plus forte pour les villes desservies, cette tendance n'est pas vérifiée dans les autres unités urbaines, qu'elles soient de petite ou moyenne tailles. Par exemple, pour les unités urbaines desservies de taille moyenne comparables à Charleville-Mézières ou à Châlons-en-Champagne, la croissance de l'emploi dans ce secteur est très faible, excepté pour la ville d'Arras (Cf. infra). Dans les plus petites unités urbaines, le constat est le même, sauf pour celles qui bénéficiaient déjà d'atouts patrimoniaux spécifiques. Ainsi, Beaune voit son emploi diminuer dans ce secteur, même si cela peut être attribué à sa spécialisation de départ et si la réduction de la durée des séjours associée à la desserte TGV (Cf. infra) y a peut-être contribué. Enfin, pour les très petites unités urbaines, la croissance de l'emploi est le plus souvent faible, sauf pour celles qui disposent déjà d'une réputation touristique. Ainsi le possible développement du tourisme dans les VPM desservies par TGV est lié à deux éléments : ces villes doivent disposer préalablement de ressources touristiques spécifiques, déjà connues; elles doivent par ailleurs mettre en place collectivement des politiques destinées à valoriser davantage ces ressources, et à renouveler régulièrement l'offre. Force est de constater qu'il est plus difficile de réunir ces deux éléments dans les VPM que dans les plus grandes villes.

Mais ces deux atouts ne suffisent pas toujours à compenser deux effets négatifs susceptibles de se produire avec une desserte TGV : la possible baisse de la durée des séjours et l'accessibilité accrue d'une plus grande ville desservie sur la même ligne.

Enfin, la desserte de ces villes ne peut être véritablement utilisée pour le tourisme que si le profil de la clientèle de provenance (disposant d'un pouvoir d'achat suffisant) se trouve déjà dans les villes avec lesquelles elles sont nouvellement reliées et que de surcroît cette desserte autorise des gains de temps importants par rapport à l'usage de la voiture. Ainsi, les prétendus effets TGV doivent être relativisés.

En outre, l'analyse de la littérature relative au lien entre TGV et tourisme permet de dégager quatre enseignements.

Premièrement, de façon générale, le TGV valorise des lieux déjà connus et est insuffisant pour développer des produits touristiques peu connus. Ainsi, quelle que soit la taille des villes, une desserte TGV valorise surtout les potentiels touristiques de haut niveau et les produits de qualité, correspondant aux lieux déjà réputés dont elle accroît la fréquentation. De façon générale, cette desserte TGV est insuffisante pour développer des produits peu connus. Les projets de développement d'activités ou de circuits n'ont,

---

<sup>8</sup> Qui est une variable proxy du dynamisme du tourisme.

soit pas abouti, soit pas perduré. C'est le cas par exemple du projet de création d'un golf à Vendôme qui a été abandonné. De même, les circuits touristiques mis en place en Indre-et-Loire à Vendôme, avec visite des châteaux de la région et retour à la gare de Tours, ou à Dijon avec visite de Dijon, découverte du vignoble sur un ou deux jours ont rapidement disparu (MANNONE, 1995).

Deuxièmement, les différents types de tourisme ne sont pas impactés de la même manière. Pour les régions ne présentant ni façade maritime, ni montagne, seul les tourisms urbain de court séjour et d'affaires peuvent l'être si le territoire présente des atouts spécifiques dans ces domaines. En revanche, le tourisme vert n'est que difficilement valorisable en raison de la rupture de charge qu'il induit. De plus, compte tenu de ses tarifs, le TGV n'est le plus souvent utilisé que par des personnes seules ou en couple à revenu moyen à supérieur, il est donc davantage valorisable pour des tourisms caractérisés par ce type de clientèles.

Ainsi, une desserte TGV peut être un atout pour certaines villes en termes de développement du tourisme urbain et du tourisme d'affaires et d'élargissement des marchés touristiques dès lors qu'elles disposent d'atouts dans ce domaine. Il peut permettre une hausse de la fréquentation et des taux d'occupation hôteliers. Au Mans et à Tours, l'activité de Congrès a fortement progressé (BAZIN et al., 2004) et a acquis un statut national, voire international. Cela a été le cas également à Marseille, Lyon ou encore à Strasbourg ou à Reims (DELAPLACE, PERRIN, 2012). Les tourisms urbain et d'affaires sont en effet les types de tourisme qui sont les plus sensibles à la création d'une desserte TGV. A la différence d'autres types de tourisme, et dès lors que les aménités sont concentrées au sein des villes, ce type de tourisme ne nécessite pas d'utiliser d'autres modes de transport à destination et les pertes de temps liées à la rupture de charge associée aux autres formes de tourisme sont donc inexistantes (BAZIN et al., 2011c). Par exemple, Lille, Saragosse et surtout Cordoue ont connu un développement de ces deux types de tourisme, suite à leur connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse (UREÑA et al., 2009). A Lille, le TGV a été utilisé afin de redynamiser la ville et en faire une métropole tertiaire internationale et le tourisme a été positivement impacté, notamment en liaison avec Lille Capitale Européenne de la Culture. Pour la ville de Perpignan, des impacts sont attendus sur l'activité touristique et le développement économique, mais la différenciation des produits ou des services touristiques proposés peut influencer sur l'attractivité touristique de la ville (MASSON, PETIOT, 2009). Par ailleurs, il existe une anticipation d'une hausse de la fréquentation touristique et des taux d'occupation hôtelière dans les villes TGV (MANNONE, 1995 ; SANDS, 1993). Enfin, des études moins académiques considèrent également que le TGV est propice au développement du tourisme et à l'élargissement du marché touristique des villes (AGENCE D'URBANISME DU GRAND-EST, 2005 ;

COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG, 2008 ; INSEE LORRAINE, 2009 ; KAMEL, MATTHEWMAN, 2008 ; SETEC, 2005 ; SEEDA, 2008 ; VILLES ET RÉGIONS EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE-REIMS MÉTROPOLÉ, 2006 ; VILLES EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE, 2004).

Troisièmement, cette desserte peut toutefois entraîner une diminution du nombre de nuitées et de la durée des séjours, et un renforcement de la concurrence entre les destinations touristiques. En réduisant les temps de transport, le TGV peut effectivement contribuer à réduire la durée des séjours puisqu'il devient possible, pour les villes les plus proches, de faire l'aller-retour dans la journée ou la demi-journée (Cf. BAZIN et al., 2011a, pour une revue de la littérature sur ce sujet). Au Mans, la durée moyenne des séjours est passée de 2 à 3 jours à 1,5 jour quelques années après l'arrivée du TGV (MANNONE, 1995). Mais dans la mesure où le TGV facilite les déplacements, il peut également favoriser leur croissance. L'effet lié à la réduction des séjours peut ainsi être compensé par un effet positif sur la multiplication des séjours. Par exemple, à Tours, l'arrivée du TGV aurait eu un impact sur le tourisme de loisirs, notamment de la part de la clientèle d'Île-de-France, ce qui permettrait d'expliquer l'absence de baisse de la durée des séjours en Indre-et-Loire. Ceci a cependant été conditionné par une politique offensive des professionnels du tourisme en matière d'offre de produits. Cette possible augmentation des déplacements touristiques est également évoquée dans le cas de Taiwan (CHENG, 2009), dans le cas de la ville du Mans (AMIARD, 1997), ou encore pour les villes de Lorraine deux ans après l'arrivée du TGV (INSEE LORRAINE, 2009). 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. La ligne ne présente par ailleurs pas 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.

Quatrièmement, pour espérer une dynamisation de l'activité touristique, les villes doivent au préalable être dotées de ressources touristiques initiales suffisantes et adaptées à l'usage du train.

Les acteurs locaux doivent pouvoir proposer des ressources spécifiques pour développer leur activité touristique, sous forme de « panier de biens » (PECQUEUR, 2001) permettant une plus grande attractivité des sites pour les visiteurs. Plus encore ces ressources spécifiques, qualifiées de « ressources patrimoniales » doivent être activées par des stratégies de valorisation (PECQUEUR, PEYRACHE-GADEAU, 2002). Le « faisceau d'innovation » associé à une desserte TGV doit être approprié collectivement par les acteurs, en développant ainsi des produits et des services, ici touristiques, associés à la nouvelle desserte (DELAPLACE, 2012b). Cette conception du rôle des acteurs locaux dans la valorisation d'une desserte TGV a fait l'objet d'une appli-

cation au cas du territoire rémois (BAZIN et al., 2010). La conclusion est que dans cette ville, à court terme, c'est-à-dire deux ans après l'arrivée du TGV, d'une part, les acteurs n'avaient utilisé le TGV que marginalement pour renouveler l'offre touristique, malgré des ressources touristiques indéniables (Cathédrale, Vignoble et caves de Champagne) et que d'autre part, la destination était caractérisée par des difficultés de coordination des acteurs du tourisme notamment liées à leurs intérêts divergents. Par ailleurs, sans service d'acheminement des touristes venus en train sur les sites du vignoble, la combinaison de différentes visites et donc la consommation du « panier de biens » est difficile. Si le TGV est ainsi plus spécifiquement adapté au tourisme urbain, c'est aux acteurs locaux, au travers de stratégies collectives de l'adapter aux autres types de tourisme, en organisant la prise en charge de la rupture de charge à des tarifs acceptables.

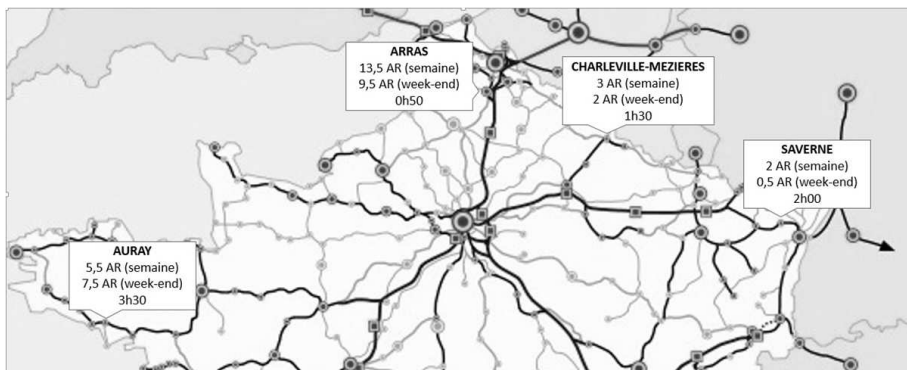
### 3. DESSERTES TGV ET DÉVELOPPEMENT DU TOURISME DANS LES VPM : LE CAS D'ARRAS, AURAY, CHARLEVILLE-MÉZIÈRES ET SAVERNE

Les cas d'Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne (3.1.) doivent nous permettre d'analyser les impacts potentiels des dessertes TGV sur les activités touristiques des VPM (3.2.) et d'établir les conditions de développement du tourisme dans ces villes en lien avec le TGV (3.3.).

#### 3.1. ARRAS, AURAY, CHARLEVILLE-MÉZIÈRES ET SAVERNE : DES VPM DOTÉES DE DESSERTES AUX POSSIBILITÉS DIFFÉRENCIÉES DE VALORISATION EN MATIÈRE DE TOURISME

Les 4 VPM que nous étudions disposent de caractéristiques et de potentiels de valorisation touristique différents. Elles sont localisées dans la partie Nord de la France (Carte 1).

Carte 1 : Les villes étudiées



Source : Réalisée par nos soins à partir des fonds de carte de la SNCF

Ces 4 villes ont été choisies en fonction de leur taille mais également en raison de la diversité de leurs aménités touristiques : monuments historiques,

sites de mémoire, sites balnéaires, tourisme vert, manifestations culturelles (Tableau 1). Elles ont de surcroît été desservies à des périodes différentes : 1991 pour Auray, 1993 pour Arras, et 2007 pour Charleville-Mézières et Saverne et la desserte y est de qualité différente.

Tableau 1 : La desserte entre Paris et les villes étudiées et les caractéristiques de ces dernières

	Durée de parcours avant la desserte TGV	Durée TGV et réduction des temps de parcours <sup>a</sup> (date)	Fréquence avant la desserte TGV nombre AR directs (WE) Dess. Sup. Eté	Ligne à Grande vitesse <sup>b</sup>	Fréquence 2010 *semaine* **WE**	Population 2006 aire urbaine (TCAM 1975-2006) unité urbaine	Emploi 2007 unité urbaine (TCAM 1975-2007)	Taux de résidence secondaire 2008 aire urbaine	Emploi 2006 dans la fonction « service de proximité <sup>c</sup> » (TCAM 1982-2006) Taux en 1982	Emploi 2006 dans la fonction « Culture, Loisirs <sup>d</sup> » (TCAM 1982-2006) Taux en 1982	Type d'aménités touristiques
Arras	1h25	50 min (-41%) (1993)	14 (nd)	Oui	*12,5* **9,5**	126649 (0,27%) 84640	34614 (0,25%)	0,51%	4355 (2,56%) 5,50%	580 (4,28%) 0,49%	Monuments Historiques Tourisme mémoriel
Auray	4h50	3h30 (-28%) (1991)	7 (10) oui	Non	*5,5* **7,5**	22922 (1,33%) 22922	9215 (1,5%)	4,67%	904 (2,02%) 8,48%	172 (4,49%) 0,91%	Tourisme littoral
Charleville-Mézières	2h30	1h30 (-40%) (2007)	7 (nd)	Non	*3* **2**	104934 (-0,07%) 61881	22552 (-0,68%)	1,21%	2556 (1,61%) 5,41%	342 (2,01%) 0,66%	Culturel, Urbain et événementiel
Saverne	2h30	2h00 (-20%) (2007)	5,5 (nd)	Non	*2* **0,5**	17482 (0,54%) 17482	7552 (0,94%)	1,84%	760 (3,02%) 4,44%	135 (6,18%) 0,38%	Vert, historique et de moyenne montagne

<sup>a</sup> Calculé par rapport au temps de parcours minimum avant la desserte.

<sup>b</sup> Nous avons considéré qu'une ville « était sur la LGV » lorsque cette dernière était à moins de 15 km de la ligne. Outre l'ampleur des gains de parcours, cette information donne une indication des connexions possibles avec la province.

<sup>c</sup> Les emplois dans la fonction « services de proximité » comprennent les métiers de l'hôtellerie-restauration, qui sont des emplois liés au tourisme.

<sup>d</sup> Les emplois dans la fonction « culture Loisirs » sont également des emplois liés à ce secteur.

Source : reconstitué à partir des données SNCF et des données INSEE (découpage en zone géographique 1999).

Nous nous sommes concentrés sur la desserte ferroviaire de et vers Paris pour deux raisons. D'une part, la centralisation politique et économique qui caractérise la France s'est traduite par une structure du réseau ferroviaire polarisée sur Paris. Ainsi en 2012, « parmi les 186 gares françaises (hors gares franciliennes) accueillant la grande vitesse ferroviaire, seules 13 ne sont pas accessibles directement depuis Paris ou par l'une des gares franciliennes » (DELAPLACE, PERRIN, 2012). D'autre part, dans les territoires desservis, les attentes en matière de développement touristique évoquent de façon quasi-systématique, la clientèle parisienne (DELAPLACE, PERRIN, 2012).

L'aire urbaine d'Arras, préfecture du Pas-de-Calais, regroupe 126 649 habitants, son unité urbaine 84 640 habitants et la commune 51 537 habitants en 2006. La population dans l'aire urbaine comme l'emploi dans l'unité urbaine croissent depuis 1975, respectivement de 0,27 % et 0,25 % en moyenne annuelle. En TGV, Arras est à 50mn de Paris, 35mn de Lille, 1h25 de Bruxelles et 2h50 de Lyon. De Paris, environ 10 allers et retours quotidiens sont disponibles. La desserte est toutefois plus importante en semaine (12,5

allers et retours) qu'en week-end (9,5 allers et retours).

Localisée dans le Morbihan, à 18 km de Vannes et 38 km de Lorient, Auray est dotée de 12 420 habitants dans la commune en 2006 et 22 922 habitants dans l'unité et l'aire urbaines ; la population est en forte croissance puisqu'elle a augmenté de 45 % entre 1975 et 2007 et très fortement entre 1999 et 2007. De même, sur l'ensemble de la période, ses emplois ont crû de 63,5% contre 29,8 % dans la région Bretagne. Desservie depuis 1991 par des TGV Atlantique, elle dispose de 5,5 allers et retours vers Paris en semaine et de 7,5 le Week-end en 3h30 environ. La desserte est en outre accrue pendant l'été. Cette desserte accrue le WE et l'été atteste de la reconnaissance par la SNCF de son statut de destination touristique.

Charleville-Mézières est la préfecture du département des Ardennes. Son aire urbaine est composée de 104 934 habitants, son unité urbaine de 61 881 habitants et la commune de 51 997 habitants en 2006. La population dans l'aire urbaine comme l'emploi dans l'unité urbaine diminuent depuis 1975 (respectivement -0,07 % en moyenne annuelle pour la population dans l'aire urbaine et -0,68 % en moyenne annuelle pour l'emploi). En TGV, la ville est à 1h35 de Paris, à raison de trois allers et retours directs quotidiens pour une durée moyenne de 2h, auxquels s'ajoutent d'autres trains avec une rupture de charge à Reims.

L'aire urbaine comme l'unité urbaine de Saverne regroupent 17 482 habitants et la commune 11 907 habitants en 2006. La population dans l'aire urbaine croît de 0,54 % en moyenne annuelle depuis 1975 et l'emploi dans l'unité urbaine de 0,94 %. Deux allers et retours vers Paris sont disponibles chaque jour avec des temps de parcours compris entre 1h58 et 2h37. Mais le week-end, la desserte est beaucoup plus réduite. De surcroît la réalisation de la deuxième tranche de la LGV Est européenne risque de remettre en question la desserte directe de Paris.

### *3.2. LIEN ENTRE TOURISME ET TGV SUR LES VPM : DES HYPOTHÈSES CONFRONTÉES AUX RÉSULTATS OBSERVÉS SUR CES VILLES*

Les résultats que fournit l'analyse de la littérature quant au lien entre fréquentation touristique et desserte TGV sont discutés au regard du type de tourisme proposé et de l'évolution de la fréquentation (3.2.1.), du profil de la clientèle en lien avec l'usage du TGV (3.2.2.), de la volonté politique de développer le tourisme (3.2.3.) et de l'effet d'image associé au TGV (3.2.4.).

#### *3.2.1. Produits touristiques potentiellement valorisables par le TGV sur ces villes*

Parmi les villes enquêtées, Arras et Charleville-Mézières sont celles qui bénéficient le plus d'atouts liés au tourisme urbain qui est la forme de tourisme la plus à même d'être valorisée par le TGV.

Arras est classée ville d'Art et d'Histoire. Septième ville française en nombre de monuments, elle compte en effet 225 monuments classés ou inscrits aux monuments historiques. Elle appartient au réseau des sites majeurs de Vauban et sa citadelle, construite par ce dernier, est classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Enfin, les souterrains appelés « Boves » ont été creusés pour relier les caves des maisons, et ont servi de caches pendant les deux guerres mondiales. En outre, situés à quelques dizaines de kilomètres de la ville, sont localisés des cimetières militaires célèbres, comme celui de Notre-Dame-de-Lorette<sup>9</sup>. Arras est donc caractérisé principalement par un tourisme urbain et mémoriel. L'activité touristique y connaît une hausse continue, avec une croissance à deux chiffres depuis 10 ans, expliquée notamment par un afflux de clientèle extérieure à la région, et notamment parisienne et étrangère.

En termes de tourisme urbain, Charleville-Mézières dispose également d'atouts reconnus avec deux attraits importants. D'une part, la place Ducale située au cœur de la ville est considérée comme un joyau architectural de la première moitié du 17<sup>ème</sup>, inspirée de la place des Vosges à Paris. D'autre part, le musée Rimbaud qui est situé dans un vieux moulin retrace la vie du poète. La ville propose également une manifestation biennale d'ambition mondiale, le festival mondial de marionnettes, qui est supposé être attractif d'un point de vue touristique. Il s'agit pour Charleville-Mézières donc à la fois d'un tourisme urbain, culturel et événementiel. En termes de fréquentation toutefois, à la différence de la ville d'Arras, dans les dernières années, le taux d'occupation hôtelier diminue puisqu'il passe de 55 % en 2005 à 48,3 % en 2010<sup>10</sup>. Le nombre d'emplois dans le secteur de l'hébergement touristique serait également en baisse<sup>11</sup>, ces tendances étant principalement liées à la crise. Cette dernière a en effet entraîné un double mouvement : d'une part, la perte de pouvoir d'achat qui touche les pays étrangers principalement émetteurs du tourisme pour la destination (Pays-Bas, Belgique, le tourisme étranger correspondant à 37 % des visiteurs de l'Office de Tourisme de Charleville-Mézières en 2011<sup>12</sup>) ; d'autre part, la mauvaise santé de l'industrie qui a fait chuter la fréquentation d'affaires<sup>13</sup> de la semaine, certains hôtels ayant dû fermer.

Les deux autres villes, Auray et Saverne, bien que disposant de quelques attraits en termes de tourisme urbain, proposent des produits touristiques

---

<sup>9</sup> C'est le plus grand cimetière militaire français puisqu'il abrite de plus de 40 000 morts de la Grande Guerre.

<sup>10</sup> ORT Champagne-Ardenne, chiffres clés, 2005 et 2010.

<sup>11</sup> ORT Champagne-Ardenne, chiffres clés, 2005 et 2010.

<sup>12</sup> Entretien réalisé avec le comité départemental du Tourisme des Ardennes.

<sup>13</sup> Certaines typologies incluent parfois les déplacements de voyage d'affaires pour se rendre chez un client ou un fournisseur dans le tourisme d'affaires (DELAPLACE, PERRIN, 2012).

diffus sur l'ensemble du territoire. Cette dispersion ne les prédispose pas à une forte valorisation par le TGV excepté pour du tourisme sédentaire (plage, thalassothérapie, lac, etc. dès lors que la gestion de la rupture de charge pour se rendre à destination est assurée). Auray est au cœur du pays d'Auray, qui est caractérisé par de fortes aménités liées, d'une part, au littoral, et particulièrement au golfe du Morbihan et ses îles et, d'autre part, à un patrimoine mégalithique, historique et religieux. Sur le premier point, les aménités naturelles sont importantes avec les îles de Houat, Hoedic, Belle-Ile et la baie de Quiberon, mais sont réparties sur le littoral ou sont proches du littoral. Leur localisation implique nécessairement une ou plusieurs ruptures de charge au départ de la gare d'Auray. Sur le second, ce patrimoine est également significatif dans le Pays d'Auray (châteaux et fortification Vauban, basilique Sainte-Anne-d'Auray<sup>14</sup>, alignements de Kermario à Carnac). La ville d'Auray a momentanément été labellisée « Ville d'art » entre 1978 et 2005. Suite à l'abandon de ce label, des démarches ont été entreprises par la ville pour être labellisée « Ville d'art et d'histoire », mais elles n'ont pas abouti (PAYS D'AURAY, 2010). Ces aménités variées en font un territoire touristique. Ainsi, selon l'INSEE, le tourisme générerait 3 500 emplois salariés dans le pays d'Auray, ce qui correspond à 18 % du total de l'emploi soit 3,5 fois plus que sur l'ensemble de la Bretagne (5 %) et constitue le plus fort taux pour l'ensemble des pays bretons (INSEE-PAYS D'AURAY, 2007). Le type de tourisme proposé est cependant diffus sur l'ensemble du territoire du Pays et ainsi difficilement valorisable à l'aide d'une desserte TGV.

Saverne est une ville située en Alsace dans le département du Bas-Rhin à 40 kilomètres au Nord-Ouest de Strasbourg. Localisée au cœur des Vosges, elle se situe aux portes du Parc Naturel Régional des Vosges du Nord. En matière de tourisme, Saverne est dotée de deux monuments importants, le Château des Rohan et le Château du Haut-Barr. Le tourisme est donc plutôt orienté vers le tourisme vert, culturel (histoire), gastronomique et de moyenne montagne. L'activité touristique a connu une augmentation depuis la mise en service de la LGV Est-européenne (augmentation des recettes de la taxe de séjour) mais elle ne s'explique pas par une progression des touristes acheminés par le TGV à Saverne. La majorité des touristes vient à Saverne et sa région en voiture particulière (89 % des touristes), seulement 2 % des touristes visitant Saverne et sa région étant venus en TGV (ORTA, 2012). Cela s'explique par la nature du tourisme et par la provenance des touristes. En effet, le tourisme vert nécessite de disposer d'un véhicule pendant l'ensemble du séjour. Compte tenu de la taille limitée de la ville, les aménités sont insuffisantes en son sein pour occuper les touristes pendant tout un week-end. Des déplacements en véhicule sont nécessaires pour permettre aux touristes de profiter de la nature et des paysages alsaciens et justifient la durée moyenne du séjour de 3 jours et 2 nuits.

---

<sup>14</sup> Qui est le second lieu saint en France après Lourdes.



### 3.2.2. Profil de la clientèle et valorisation possible du tourisme par le TGV

A Arras, chaque type de clientèle a des cibles de visite spécifiques : les Parisiens visitent davantage le cœur de ville, le marché et les sites patrimoniaux (l'hôtel de ville, les places, les musées). Les Britanniques et Canadiens se déplacent plus particulièrement pour les sites de mémoire. La clientèle régionale quant à elle s'intéresse davantage à la visite des Boves. Les autres clients français proviennent majoritairement de la Normandie et du grand-Ouest. La répartition de cette clientèle est la suivante : 75 % de Français dont 46 % du Pas-de-Calais, 25 % du Nord et 10 % de la région parisienne. Les étrangers sont à 13 % des Anglais, 2 % des Canadiens, les autres nationalités représentant moins de 1 %<sup>15</sup>.

Si le trafic TGV en gare d'Arras<sup>16</sup> a cru de 40,5 % de 1997 à 2010, et malgré une desserte TGV qualifiée de bonne, en semaine pour le tourisme d'affaires ou le week-end pour le tourisme urbain ou mémoriel, les touristes s'y rendent surtout en car ou en voiture, y compris pour ce qui est de la clientèle parisienne. Les Britanniques viennent en voiture. Les Canadiens viennent éventuellement en TGV pour un aller-retour sur la journée, avec une visite de la ville et le mémorial canadien de Vimy, des navettes affrétées par l'office en haute saison ou des taxis proposant des forfaits étant prévus à cet effet. On ne peut donc pas parler d'« effet TGV » pur sur le tourisme à Arras, cet effet étant plutôt un effet d'image selon le directeur de l'office de tourisme, et donc un effet indirect. Le touriste d'affaires emprunte éventuellement le TGV, mais comme l'analyse de la littérature le laissait supposer, une diminution de la durée des séjours y a été constatée, avec un surcroît d'activités de congrès ou séminaires non résidentiels.

Les étrangers, notamment les Belges et les Néerlandais, sont relativement nombreux dans la ville de Charleville-Mézières. Ceux-ci ne viennent cependant pas en TGV étant donné l'absence de relations TGV directes actuellement avec la Belgique et les Pays-Bas. Le TGV n'est pas non plus utilisé par la clientèle du Nord-Pas-de-Calais qui y est importante, et qui devrait passer par Paris pour venir en TGV. Certains hôteliers considèrent que l'on peut comptabiliser quelques Franciliens en plus depuis quelques années, sans toutefois qu'ils viennent nécessairement en TGV, ces cas étant marginaux. Plus globalement, le profil des touristes dans les Ardennes est dominé par les Français qui représentent 75 % de la clientèle, venant de la Marne (surtout de Reims), puis du Nord-Pas-de-Calais, et enfin de Paris, Viennent ensuite pour les étrangers, les Belges 10 %, les Néerlandais 8 %,

---

<sup>15</sup> D'après les chiffres fournis par l'Office de tourisme d'Arras.

<sup>16</sup> Il s'agit du total des montées et descentes dans cette gare, selon les données de la SNCF. La reconstitution du trafic depuis 1993 a été impossible de même que la distinction entre les flux entrants et sortants de la gare.

puis les Allemands et les Anglais. Avec la mise en service de la desserte TGV en 2007, le tourisme à Charleville-Mézières ne paraît donc pas particulièrement impacté.

En ce qui concerne Auray, la ville est caractérisée par un très fort taux de résidences secondaires. Leur nombre a crû fortement dans l'aire urbaine du moins jusqu'en 1990. A partir de cette date, la croissance se ralentit fortement alors que la croissance des résidences principales s'accélère (INSEE-PAYS D'AURAY, 2007). Le trafic TGV en gare d'Auray, qui est relativement important, a crû jusqu'au début des années 2000. Les montées et les descentes en gare d'Auray ont en effet progressé de 38,9 % de 1997 à 2003 pour ensuite se stabiliser<sup>17</sup>. En été, la gare d'Auray atteint 2 700 voyageurs par jour, plus que Vannes et Lorient<sup>18</sup>. Il n'y a cependant pas de lien entre les voyageurs TGV descendant ou montant dans un TGV à la gare d'Auray et une éventuelle dynamisation du tourisme, celui-ci étant relativement stable. En outre, le tourisme dans le Pays d'Auray comme dans la totalité du Morbihan et plus généralement de la Bretagne est un tourisme pour lequel l'usage du TGV est limité, la voiture constituant le principal moyen de locomotion du touriste qui se rend en Bretagne. Les acteurs du tourisme dans le Morbihan évaluent entre 10 et 20 % la part du train dans les moyens de transport utilisés par les touristes (AGENCES D'URBANISME DE BRETAGNE, 2010). Pour les courts-séjours toutefois ainsi que pour une clientèle ayant des difficultés à se déplacer, l'accessibilité qu'offre la desserte TGV, dès lors qu'elle est associée à une gestion de la rupture de charge, semble très importante. Le centre de Thalassothérapie de Carnac a ainsi développé une prise en charge des curistes en gare d'Auray<sup>19</sup>. La clientèle y est française à plus de 80 % avec près de 30 % des touristes en Pays d'Auray qui vient de l'Île-de-France<sup>20</sup>. Ces derniers pourraient bénéficier de la desserte mais le caractère diffus des aménités exige d'associer l'usage du TGV à un autre moyen de transport (Cf. supra). La fréquentation étrangère est quant à elle essentiellement britannique, l'usage du TGV étant de nouveau inapproprié (SOMIVAL, 2003).

Enfin, en été, 63 % des touristes à Saverne sont français (ORTA, 2012). Les touristes étrangers viennent principalement d'Allemagne (10 %) qui est directement connectée par desserte TGV et de Belgique (10 %) qui ne l'est pas. Le tourisme est surtout un tourisme de proximité qui favorise l'usage de la voiture. Les excursionnistes sont alsaciens à 60 %, lorrains à 18 %, franc-comtois à 8 % et franciliens à 3 % (ORTA, 2012). En pourcentage des

---

<sup>17</sup> Selon les données communiquées par la SNCF. Comme pour Arras, la reconstitution du trafic depuis le début des années 1990 a été impossible de même que la distinction entre les flux entrants et sortants de la gare.

<sup>18</sup> Selon le Maire d'Auray, Ouest France, 3 juillet 2010.

<sup>19</sup> Entretien avec le Directeur du centre de Thalassothérapie de Carnac (novembre 2012).

<sup>20</sup> 45 % viennent du grand Ouest.

touristes français, les touristes viennent de Région parisienne à 15 %, du Nord-Pas-de-Calais à 10 %, de Rhône-Alpes à 9 % et d'Alsace-Lorraine à 8 %. Si l'on tient compte de la fréquentation sur toute l'année, les touristes sont d'abord alsaciens, puis lorrains ou allemands. Les Parisiens ne représentent que 7 % des touristes et viennent en voiture. Par ailleurs, la desserte, minimale avec 2 allers et retours par jour, est de surcroît, encore plus limitée le week-end.

### *3.2.3. Une volonté politique de valoriser le TGV en termes de tourisme différenciée et en lien avec le type d'aménités présentes*

A Arras, le dynamisme du secteur du tourisme semble surtout lié à une volonté politique forte qui a émergé dans les années 1995, le tourisme étant devenu un axe de développement prioritaire pour la nouvelle municipalité de l'époque. Après une étude qui indiquait des possibilités de développement du tourisme sous condition de valorisation du patrimoine, la rénovation du cœur de la ville (rénovation des façades et mise en lumière) ainsi que la dotation du secteur en moyens humains ont été décidées<sup>21</sup>. Si le TGV n'a pas été directement déclencheur de cette stratégie, il a cependant été, selon les acteurs locaux du tourisme, un « facilitateur ». En revanche, aucun rapprochement spécifique avec la SNCF n'a eu lieu pour tenter de proposer des « packages », la SNCF considérant que les retombées seraient trop faibles.

La ville de Charleville-Mézières bénéficie quant à elle d'une politique de communication générale réalisée à l'échelle des Ardennes et qui s'est traduite par plusieurs opérations. C'est le cas tout d'abord de l'opération « Ardennes coup de cœur » avec un spot publicitaire réalisé par Jan KOUNEN<sup>22</sup> pour communiquer sur les Ardennes à 1h10 de Paris en TGV, en partenariat avec la SNCF. Des « cœurs en mousse » ont été également distribués à la gare de l'Est afin de promouvoir l'attractivité des Ardennes liée à l'environnement. Mais la SNCF n'a pas mis en place d'offre de trajets spécifique en TGV. Si une offre spécifique a été proposée lors du festival de marionnettes, c'est en TER et par la région Champagne-Ardenne qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux. Cependant, les professionnels du secteur considèrent que dans les Ardennes, les retombées de la communication seront lentes et ne sont pas convaincus qu'effectuer un court séjour dans les Ardennes en TGV puisse devenir un réflexe. Selon eux, l'offre doit se requalifier sur la ville de Charleville-Mézières si l'on veut progressivement développer l'attractivité. Par exemple, il manque des structures de tourisme d'affaires, les lieux permettant l'organisation de séminaires étant insuffisants. Les touristes travaillent de plus en plus avec les « tours opérateurs », qui ne sélectionnent les lieux que s'ils correspondent aux standards

---

<sup>21</sup> Composé de 2 personnes en 1995, l'office emploie aujourd'hui 21 personnes.

<sup>22</sup> Publicitaire, Jan KOUNEN est également réalisateur de nombreux films.

classiques recherchés par les entreprises. En outre, l'essentiel de la communication portant sur le côté nature du département, la valorisation du TGV est plus difficile compte tenu de la nécessaire rupture de charge.

Dans la ville d'Auray, les acteurs se sont battus à la fin des années 1980-début des années 1990 afin d'obtenir la desserte TGV de leur ville<sup>23</sup>, qui compte tenu de sa taille et de sa proximité avec Vannes (18 km) et Lorient (38 km) ne devait pas l'être<sup>24</sup>. Deux allers et retours ont été obtenus initialement puis la desserte est passée progressivement à six ou sept notamment le week-end. Si peu de travaux ont été menés initialement<sup>25</sup>, à partir du milieu des années 1990 en revanche, les acteurs publics ont amélioré l'accessibilité à la gare, créé des parkings et favorisé le développement de commerces (location de voitures notamment)<sup>26</sup>. La ville d'Auray est cependant dans une configuration particulière par rapport aux autres villes étudiées dans la mesure où elle est concernée par le projet de LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire surnommée en Bretagne « Bretagne à grande vitesse » qui devrait voir le jour en 2017. L'appropriation de la desserte TGV est par conséquent dans une certaine mesure toujours d'actualité. Si la réduction des temps de parcours ne sera que marginale, cette ligne nouvelle suscite cependant beaucoup d'intérêt aujourd'hui et les acteurs locaux font de ce projet un outil au service du développement de leur territoire. Les acteurs privés et publics de ce territoire sont vigilants en ce qui concerne le maintien de la desserte TGV d'Auray. En effet, la desserte TGV est très importante notamment pour les centres de thalassothérapie : en France, ceux qui se sont développés seraient tous desservis<sup>27</sup>. Elle l'est également pour la desserte des îles à la gare maritime de Quiberon dès lors que la gestion de la rupture de charge entre Auray et Quiberon est assurée<sup>28</sup>.

Il existe ainsi un projet de rénovation et d'extension des fonctionnalités de la gare qui devrait devenir un pôle d'échanges multimodaux où convergeront les autres modes de transports qu'ils soient collectifs ou individuels (AGENCES D'URBANISME DE BRETAGNE, 2010). Actuellement, en effet à Auray, des problè-

<sup>23</sup> Entretiens réalisés en novembre 2012 avec le Sénateur du Morbihan (ancien Maire d'Auray de 1995 à 2010), l'ancien Maire d'Auray de 1977 à 1995, un adjoint au Maire d'Auray de 1989 à 2000 et un membre de l'ADUGA (Association de Défense des Usagers de la Gare d'Auray).

<sup>24</sup> Dans le projet initial, aucune desserte TGV n'est prévue.

<sup>25</sup> Excepté ceux qui sont requis pour que des TGV puissent passer en gare ; c'est le cas du creusement d'un souterrain permettant d'accéder au quai sans traverser les voies.

<sup>26</sup> Entretiens avec M. le Sénateur du Morbihan.

<sup>27</sup> Entretien avec le Directeur du centre de Thalassothérapie de Carnac (novembre 2012). La desserte TGV de Saint-Malo en 2006 a ainsi accru la concurrence avec Carnac.

<sup>28</sup> Ce qui n'est pas sans poser problème puisqu'il n'existe pas de liaison ferroviaire entre Auray et Quiberon hors période d'été (entretien avec le directeur de la Compagnie Océane qui assure les transports maritimes des îles de Belle-Ile, Groix, Houat et Hoëdic, décembre 2012).

mes de connexions avec les sites touristiques sont recensés (AGENCES D'URBANISME DE BRETAGNE, 2010). Le train « le tire-bouchon » est en service entre Auray et Quiberon uniquement l'été (16 juin-16 septembre) et en période estivale, la route entre ces deux villes est insuffisante pour accueillir le trafic.

Par ailleurs, la volonté politique de développement du tourisme est confrontée à une insuffisance des capacités d'accueil. Dans la commune d'Auray, le nombre d'hôtels est limité (8 en 2008 et 9 en 2009) pour environ 30 000 nuitées passées dans les hôtels d'Auray par an entre avril et septembre (PAYS D'AURAY, 2010), ce qui est faible au regard des nuitées du Pays d'Auray. De surcroît, c'est un tourisme très fortement saisonnier, concentré sur la période estivale et dans une moindre mesure d'avril à juin et en septembre<sup>29</sup>. L'élaboration d'une stratégie de développement touristique à l'échelle du Pays d'Auray intégrant le développement durable est cependant un des principaux objectifs de l'avenant de 2009 au contrat qui le lie à la région (AVENANT AU CONTRAT RÉGION-PAYS D'AURAY, 2009). La desserte TGV n'y est toutefois pas évoquée. Est également en discussion l'attribution de la compétence « tourisme » à la possible future grande Communauté du Pays d'Auray<sup>30</sup>.

Enfin, à Saverne, la mise en place de la LGV Est-européenne n'a pas conduit à développer une offre touristique spécifique (proposer un taxi et réserver un véhicule de location en gare pour pallier à la rupture de charge) permettant une venue en TGV et la pratique d'un tourisme vert. Une réflexion avait été menée avant 2007, mais elle n'a jamais abouti. Actuellement, l'agence de location de véhicules est située à 2 km de la gare. La valorisation de la destination est également rendue difficile par des relations complexes avec la SNCF. Les négociations pour la mise en place d'une borne d'information touristique dans le hall de la gare de Saverne ont duré pendant 6 mois. Dans un contexte de crise, l'Alsace est considérée comme une destination chère avec un prix moyen de la nuitée à 80 euros, ce qui n'est pas favorable à un fort développement de la destination. Par ailleurs, il n'y a pas eu de volonté politique locale de communiquer sur le TGV pour le tourisme, en raison du type d'aménités disponibles et notamment la pratique principale du tourisme vert. Enfin, le tourisme n'est pas considéré comme un axe de développement en lien avec le TGV dans la région de Saverne, le maintien de la desserte de Saverne par TGV n'étant pas forcément pérenne après la mise en œuvre de la seconde phase de la LGV-Est.

#### *3.2.4. Un effet d'image d'importance variable*

A Arras, deux éléments ont joué en termes d'image associée au TGV : d'une

---

<sup>29</sup> L'emploi touristique varie ainsi de façon importante selon les mois de l'année, puisqu'il ne dépasse pas 12 % de l'emploi en janvier mais en représente 28 % en août.

<sup>30</sup> Entretien avec le M. le Sénateur du Morbihan.

part, le slogan « Arras à 50 minutes de Paris<sup>31</sup> » qui a modifié l'image de la ville que l'on a pu situer plus facilement sur une carte, notamment sur les salons touristiques à l'étranger ; d'autre part, la naissance d'Euralille et le changement d'image de Lille a été pour Arras un déclic contribuant à faire disparaître un « complexe » nordique pour l'activité touristique. Une sorte d'émulation régionale a joué et la ville a pris conscience qu'elle pouvait également bénéficier d'atouts dans ce domaine. On « ose » plus, parce que l'on a le TGV. Ainsi, Arras cherche également à bénéficier d'éventuelles retombées du futur « Louvre-Lens » en organisant un dispositif d'accueil à la gare d'Arras pour les visiteurs de ce musée. La stratégie politique de la ville semble être partie prenante et moteur de ce développement, alors qu'à l'arrivée du TGV, aucune politique touristique spécifique n'avait été mise en œuvre.

A Auray, si la desserte TGV est ancienne, elle n'a pas été utilisée pour conforter l'image de la destination au demeurant déjà très forte. La desserte TGV n'est pas considérée comme discriminante en termes d'image comme elle a pu l'être au début des années 1980.

Pour Charleville-Mézières, en revanche, le TGV est considéré comme un plus en termes d'image. Il est perçu comme un élément de modernité et un outil de raccordement symbolique à la capitale. D'après un sondage récent, et selon le service communication du Conseil Général des Ardennes, les Français estiment que les Ardennes sont joignables en moins de 2h de Paris. Toutefois ce sont les habitants des régions Nord-Est qui le perçoivent, surtout dans le sens Charleville-Paris. En revanche, cette perception est moins présente chez les Parisiens. D'après ce sondage, les principaux atouts des Ardennes concernent la proximité de la Belgique pour 54 % des sondés (français), la proximité de Paris pour 16 % et pour 4 % la facilité d'accès (la perception de l'amélioration de l'accessibilité entre Paris et les Ardennes en TGV est donc faible). On ne peut donc pas associer le TGV aux tendances de la fréquentation touristique aujourd'hui sur cette ville. En effet, d'une part, la provenance de la clientèle rend difficile l'usage du TGV. D'autre part, la desserte TGV n'existant que depuis 2007, l'effet d'image associé au TGV pour les Franciliens ne s'est pas encore produit.

A Saverne, si le tourisme a bénéficié de la communication du comité régional du tourisme autour de la mise en œuvre de la LGV Est-européenne et d'un renouvellement de l'image, la communication était cependant axée sur la réduction du temps de parcours entre Paris et Strasbourg : l'Alsace à 2h20 de Paris. En réalité, la première porte d'entrée en Alsace est Saverne localisée à 2h de Paris. Cela a toutefois permis de mieux localiser la ville de Saverne. L'effet TGV sur le tourisme à Saverne n'est donc pas lié à l'usage

---

<sup>31</sup> Ce slogan *a contrario* fonctionne bien, mais pour venir en voiture (Interview du Directeur de l'Office de Tourisme d'Arras).

du TGV, mais plutôt là aussi à un effet d'image. Si Strasbourg a profité de la mise en service de la LGV Est-européenne du moins sur le court terme, le développement du tourisme dans cette ville<sup>32</sup> n'a pas conduit à une diffusion vers Saverne du dynamisme du tourisme strasbourgeois. Les cibles du tourisme dans ces deux sites sont complémentaires.

L'effet d'image associé à la desserte se produirait ainsi surtout pour les destinations qui souffrent d'un relatif manque d'image.

### 3.3. UN DÉVELOPPEMENT DU TOURISME PEU LIÉ À LA DESSERTE TGV

Cette analyse réalisée sur quatre villes nous indique assez clairement que les atouts spécifiques que possède chaque ville, de nature patrimoniale, balnéaire, culturelle, événementielle ou de tourisme vert, sont un préalable au développement du tourisme. Toutefois, ce préalable n'est pas suffisant pour qu'une desserte TGV génère des flux supplémentaires de clientèles. D'autres facteurs de valorisation de l'activité touristique peuvent être relevés (Tableau 2).

Tableau 2 : Desserte TGV et facteurs de valorisation de l'activité touristique sur les villes analysées

	Patrimoine spécifique	Volonté politique dans le domaine du tourisme	Usage de la desserte par les touristes	Effet d'image lié au TGV	Fréquentation touristique globale
Arras	Bon potentiel en termes de tourisms urbain et mémoriel	Volonté politique forte depuis 1995 Produits renouvelés	Faible malgré une bonne desserte	Fort	Augmentation de la fréquentation depuis 10 ans
Auray	Patrimoine de qualité (littoral, architectural) mais dispersé sur le Pays d'Auray	Volonté politique forte d'obtenir une desserte, actions significatives depuis 1995 ; plus récemment dans le domaine du tourisme	Relativement faible malgré une bonne desserte (excepté pour les curistes et le tourisme sédentaire)	Faible voir nul (image préexistante liée au tourisme)	Relativement stable depuis la fin des années 1990
Charleville-Mézières	Potentiel en termes de tourisme urbain et événementiel Connotation tourisme vert	Volonté de modifier l'image (politique de communication)	Faible en raison de la provenance de la clientèle	Encore faible	Baisse de la fréquentation entre 2005 et 2010, liée à la conjoncture et à une offre faiblement renouvelée
Saverne	Tourisme vert	Absence de volonté politique de développement	Faible en raison d'une faible desserte, d'un tourisme peu propice à l'usage du TGV et de la provenance de la clientèle	Faible	Augmentation de la fréquentation touristique depuis 2007

Source : réalisé par les auteurs

S'il a lieu, l'impact est donc plus indirect, en termes d'image, mais il ne se produit que lorsque celle-ci est insuffisante. Par ailleurs, sans une volonté politique forte, comme cela a été le cas à Arras, il est difficile d'envisager un développement de l'activité touristique. Cette volonté politique permet, d'une part, de dégager les moyens financiers nécessaires à la mise en tourisme de la destination, et, d'autre part, de rassembler les différents acteurs qui doivent se coordonner pour consolider et diversifier l'offre. Les professionnels du tourisme sur ces villes considèrent effectivement que l'offre doit

<sup>32</sup> Elle bénéficie de la nouvelle desserte grâce à la nature de son tourisme : les tourisms d'affaires et urbain sont en effet concentrés à Strasbourg.

être régulièrement renouvelée, notamment à partir de produits événementiels.

Si un patrimoine spécifique adapté au tourisme urbain ou d'affaires et une volonté politique forte sont indispensables, ils ne sont cependant pas toujours suffisants. La desserte TGV pour le tourisme semble faiblement utilisée par les touristes pour les villes analysées et ce même si elles disposent d'aménités urbaines (Arras, Charleville-Mézières) et même si la desserte est bonne (Arras et Auray). Lorsque la desserte est faible et les aménités peu nombreuses et dispersées (Saverne), l'usage est encore plus problématique.

Toutefois, cette desserte peut agir sur la transformation de l'image de la ville, comme pour Charleville-Mézières dont la clientèle touristique n'est pas principalement francilienne. L'effet d'image lié à la LGV peut jouer surtout pour les villes peu connues au départ pour leurs ressources touristiques, et ceci sur le long terme. Pour Charleville-Mézières, desservie par le TGV que depuis 2007, les Franciliens considèrent que son premier atout est d'être située à proximité de la Belgique. La clientèle touristique des VPM enquêtées ne fait pas un usage important du TGV. Pour Arras, la desserte a sans doute permis de lever ce complexe associé à la localisation géographique. Ainsi, Arras dispose d'un potentiel touristique valorisable par le TGV et d'une volonté politique de développer le tourisme mais ce développement est surtout lié à un effet d'image associé au TGV plus que son usage réel. Charleville-Mézières, bien que disposant de certains atouts en termes de tourisme urbain, dispose d'une clientèle faiblement connectée au TGV et l'effet d'image associé au TGV n'est pas encore présent en raison d'une desserte assez récente.

Mais si l'effet d'image associé aux dessertes TGV est important, celui-ci dépend des politiques de communication menées lors de cette arrivée. Or, compte tenu des capacités financières plus limitées des VPM (DELAPLACE, 2012a), ces politiques sont nécessairement moins fortes. Mais les VPM peuvent toutefois bénéficier des politiques de communication menées à une échelle plus vaste (cas de Charleville-Mézières) ou par une plus grande ville localisée à proximité (cas d'Arras qui bénéficie de la politique de communication de Lille).

Quant à Auray et Saverne, ces villes disposent d'aménités diffuses plus difficilement valorisables par le TGV et de surcroît, le Pays d'Auray dispose déjà d'un statut de destination touristique très marqué. En termes d'image, la desserte TGV n'y est alors que marginale.

#### 4. CONCLUSION

De manière générale les infrastructures de transport peuvent favoriser un développement économique des territoires à condition qu'elles leur permettent de faire émerger de nouvelles activités, d'améliorer la performance des activités existantes ou encore d'accroître la productivité par l'accès plus



diversifié au marché du travail. Les premiers travaux de science régionale et le modèle de WEBER le montraient déjà (WEISBROD, 2008). Cette condition s'applique aux dessertes TGV et souligne le fait que les villes desservies doivent présenter des opportunités pour passer d'une meilleure accessibilité à une meilleure attractivité. Le renforcement de l'accessibilité n'étant pas suffisant, notamment pour les VPM ne présentant pas une forte demande de mobilité, celles-ci doivent être avant tout être attractives pour bénéficier économiquement de ces dessertes (POL, 2003).

Outre les résultats attendus en termes d'activités tertiaires, les attentes du TGV sont particulièrement fortes en matière de tourisme dans les villes desservies (BAZIN et al., 2006) et notamment en termes de tourisme urbain et d'affaires (DELAPLACE, PERRIN, 2012).

L'analyse des quatre villes étudiées montre, qu'en matière de tourisme, l'amélioration de l'attractivité en lien avec le TGV ne peut être qu'indirecte, limitée et conditionnée par un potentiel important en termes de tourisme urbain et/ou d'affaires, des connexions facilitées avec des clientèles dotées d'un fort pouvoir d'achat, une volonté politique forte, et un renouvellement régulier des produits qui nécessite des budgets lourds pour ce type de ville. Le caractère diffus des aménités liées au tourisme vert ou littoral, même lorsqu'elles sont très importantes (Auray), n'autorise que marginalement une valorisation de la desserte TGV, fût-elle de qualité (nombre élevé d'allers et retours). Le rôle de cette dernière, marginal, est souvent limité à l'amélioration de l'image de la ville.

#### **BIBLIOGRAPHIE**

AGENCES D'URBANISME DE BRETAGNE (2010) **Les territoires bretons et le projet de Bretagne à grande vitesse.**

AGENCE D'URBANISME DU GRAND-EST (2005) **Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand-Est de la France.** 23 p.

AMIARD D. (1997) Le tourisme d'affaires et de congrès dans l'agglomération mancelle. In J. CHEVALIER **Le Mans 6 ans après l'arrivée du TGV**, Le Mans, Groupe de recherche en géographie sociale, ESO, Université du Maine.

ATLAS DU TOURISME EN MORBIHAN (2011).

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 pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, 271 p.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2006) **Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne**. Rapport final remis à la région Champagne-Ardenne, 495 pages + annexes.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE D. (2010) Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise. **Belgé**, pp. 65-77.

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M., VANDENBOSSCHE L. (2011a) Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. **Recherche, Transports et Sécurité**, Vol. 27, n° 3, pp. 215-238.

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. (2011b) Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse : Des divergences d'objectifs qui limitent la portée des stratégies d'accompagnement. Communication au **colloque de l'ASRDLF, Session spéciale « Les effets des dessertes à Grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie »**, Schoelcher, Martinique, 6-8 juillet.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2011c) High Speed Railway, Service Innovations and Urban and Business Tourisms Development. In M. SARMENTO, A. MATIAS **Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments**, Lisboa, Universidade Luisiada Editora (Col. Manuais).

BONNAFOUS A. (1980) Rhône-Alpes, capitale Paris ? Les effets prévisibles du TGV. **Revue de géographie de Lyon**, Vol. 55, n° 3, pp. 233-240.

BONNAFOUS A. (1987) The regional impact of the TGV. **Transportation**, Vol. 14, n° 2, pp. 127-137.

CASSAIGNE B. (2010) Villes moyennes. **revue Projet**, n° 315.

CDT DU MORBIHAN (2012) **Les nuitées touristiques en Morbihan en 2011**. Observatoire du tourisme.

CETE DE L'OUEST-OEST (1987) **Incidence du TGV sur la desserte de la Bretagne**.

CHAPELON L., JOUVAUD B., RAMORA S. (2006) Pour un système intégré de pré et post-acheminement des trafics ferroviaires grandes lignes. **M@ppemonde**, n° 81.

CHENG Y-H. (2009) High-Speed Rail In Taiwan: New Experience And Issues For Future Development. **Transport policy**, Vol. 17, n° 2, pp. 51-63.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG (2007/2008) Rubrique Vie internationale : « Eté et TGV : des effets positifs pour le tourisme ». **CUS Magazine**, n° 35, pp. 12-13.

CONTRAT RÉGION-PAYS D'AURAY (2009) **Avenant au contrat 2006-2012.**

DE RUS G. (2008) **The Economic Effects of High Speed Rail Investment, International Transport Forum.** OECD (Discussion paper, n° 2088-16).

DELAPLACE M. (2009) **Histoires d'innovation dans l'espace, de l'émergence d'innovations fondées sur la science à l'appropriation d'innovations de service de transport.** Université de Reims-Champagne-Ardenne, Mémoire d'Habilitation à Diriger les Recherches.

DELAPLACE M. (2012a) TGV, Développement local et taille des villes ; Une analyse en termes d'innovation de services. **Revue d'économie régionale et urbaine**, n° 2, pp. 265-292.

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

DELAPLACE M., PERRIN J. (2012) Multiplication des dessertes TGV et Tourisimes urbains et d'affaires. Regards croisés sur la Province et l'Île de France. Communication au **Colloque ASRDLF session spéciale « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain » Sous-session 12-B : « TGV, tourisimes et territoires »**, Belfort.

DIACT (2007) **Les villes moyennes françaises.** La Documentation française, 64 p.

DIACT (2009) **Transport et accessibilité des villes moyennes.** Rencontre nationale des villes moyennes, Le Puy-en-Velay, 11 Septembre.

FACHINETTI-MANNONE V. (2010) Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? Communication au **Colloque international Transport et développement des territoires**, Commission de géographie des transports. Le Havre, 8-10 septembre.

FACHINETTI-MANNONE V. (2009) Location Of High Speed Rail Stations In French Medium-Size City And Their Mobility And Territorial Implications: Central, Peripheral And Bis (Both Central And Peripheral In The Same City). Communication à **International Conference City Futures**, Madrid, 4-6 June, 17 p.

FLOCH J.-M., MOREL B. (2011) **Panorama des villes moyennes.** INSEE, Direction de la Diffusion et de l'Action régionale (Document de travail, H2011/01).

FMVM (2010) **Le tourisme, une opportunité pour dynamiser les villes moyennes. Actes du colloque.** 10 juin, Palais du Luxembourg.

FNAUT (2011) **Les perdants du TGV les effets pervers de l'exploitation du TGV sur la desserte des villes moyennes**. Rapport réalisé avec le soutien de la DIACT.

GARMENDIA M., UREÑA J., RIBALAYGUA J., LEAL J., CORONADO J.M. (2008) Urban Residential Development In Isolated Small Cities That Are Partially Integrated In Metropolitan Areas By High-Speed Train. **European urban and regional studies**, Vol. 15, n° 3, pp. 249-264.

GROSSETTI M., LOSEGO P., MILARD B. (2009) La territorialisation comme contrepoint à l'internationalisation des activités scientifiques. In Ph. LAREDO, J.-Ph. LERESCHE, K. WEBER (dir.) **L'internationalisation des systèmes de recherche en action. Les cas français et suisse**, pp. 281-300.

GUTIÉRREZ J., GONZALEZ R., GOMEZ G. (1996) The European High-Speed Train Network, Predicted Effects on Accessibility Patterns. **Journal of Transport Geography**, Vol. 4, n° 4, pp. 227-238.

HAYNES K.E. (1997) Labor Markets And Regional Transportation Improvements: The Case Of High Speed Trains. An Introduction And Review. **The annals of regional science**, Vol. 31, n° 1, pp. 57-76.

INSEE LORRAINE (2009) La ligne à Grande Vitesse Est-européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme. **Économie-INSEE Lorraine**, n° 163, 6 p.

INSEE (2010) Répartition géographique des emplois. **INSEE Première**, n° 1278.

INSEE-PAYS D'AURAY (2007) **Le pays d'Auray aujourd'hui**.

JANELLE D.G, GILLESPIE A. (2004) Space-Time Constructs For Linking Information And Communication Technologies With Issues In Sustainable Transportation. **Transport review**, Vol. 24, n° 6, pp. 665-677.

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, 14 p.

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.

L'HOSTIS A. (2009) The Shrivelled USA: Representing Time-Space In the Context of Metropolitanization and the Development of High-Speed Transport. **Journal of Transport Geography**, Vol. 17, n° 6, pp. 433-439.

MANNONE V. (1995) **L'impact régional du TGV sud-est**. Université de Provence Aix-Marseille I, Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, 2 tomes.

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**, Vol. 29, n° 9, pp. 611-617.

MÉRENNE-SHOUMAKER B., MOYART L. (2007) Les dynamiques de localisation des services aux entreprises. In C. GALLOUJ, F. LELOUP, B. MÉRENNE-SCHOUMAKER, L. MOYART (Eds) **Services aux entreprises et développement régional, Bilan et perspectives**. De Boeck.

OBSERVATOIRE RÉGIONAL DU TOURISME D'ALSACE (ORTA) (2012) **Enquête marketing des clientèles, été 2011, résultats, Pays de Saverne, plaine et plateau et Alsace**. 112 p.

PAYS D'AURAY (2010) **Diagnostic technique de l'agenda 21, Version 3**.

PAYS D'AURAY **Charte de développement pour l'aménagement et le développement durable du pays d'Auray 2000-2015**.

PECQUEUR B. (2001) Qualité et développement territorial : l'hypothèse du panier de biens et de services territorialisés. **Économie Rurale**, n° 261, pp. 37-49.

PECQUEUR B., PEYRACHE-GADEAU V. (2002) Les ressources patrimoniales : une modalité de valorisation par les milieux innovateurs de ressources spécifiques latentes ou existantes. Communication au **Colloque du GREMI 5**, Neuchâtel, 26-27 avril.

POL P.M.J. (2003) The Economic Impact of High-Speed Train on Urban Regions. Communication à **European Regional Science Association**.

PUGA D. (2002) European Regional Policies In Light Of Recent Location Theories. **Journal of economic geography**, Vol. 2, n° 4.

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. **Serie Research Memoranda** (Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde), n° 20.

SANDS B.D. (1993) **The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California**. University of Berkeley, Institute of Urban and Regional Development (working paper).

SOMIVAL (2003) **Étude touristique du Pays d'Auray**.

SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY (SEEDA) (2008) **HST impact study**. Rapport final pour la Commission européenne.

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**. Rapport pour Réseau Ferré de France, 20 p.

TROIN J-F. (1997) Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux. **Annales de géographie**, Vol. 106, n° 593, pp. 34-50.

TROIN J-F. (2008) FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) **Les gares nouvelles du TGV "exurbanisées". Fonctionnement et relation au territoire**. Paris, Rapport pour la DIACT, FNAUT.

ULIED A. and al. (1997) **Union's Territorial Strategies Linked to TEN's**. DGTREN, European Commission.

UREÑA J.M., MENERAULT Ph., GARMENDA M. (2009) The High-Speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities: a National, Regional and Local Perspective. **Cities**, Vol. 26, n° 5, pp. 266-279.

VICKERMAN R.W. (1997) High-Speed Rail In Europe Experience And Issues For Future Development. **Annals of Regional Science**, Vol. 31, pp. 21-38.

VICKERMAN R., ULIED A. (2006) **Indirect And Wider Economic Impacts Of High-Speed Rail**, pp. 21-36.

VILLES ET RÉGIONS EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE ; REIMS MÉTROPOLÉ (2006) **Grande Vitesse ferroviaire : quelles retombées pour les collectivités locales ? Synthèse du colloque**.

VILLES EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE (2004) **Compte-rendu du débat public : "TGV : 20 ans d'expérience-quels enseignements pour l'Alsace ?"**. 9 p.

WEISBROD G. (2008) Models To Predict The Economic Development Impact Of Transportation Projects: Historical Experience And New Applications. **Annals of Regional Science**, Vol. 42, pp. 519-543.