

« CONTROVERSES »

Le TGV impacte-t-il le tourisme urbain et de circuit ?

La grande vitesse ferroviaire a fait naître, notamment en France, des espoirs de développement touristique dans des villes rapidement accessibles par le nouveau moyen de transport, simples villes étapes sur des parcours longue distance mais assez proches de Paris et dotées d'un patrimoine « visitable ». Tourisme d'affaires urbain, tourisme de circuits et loisirs devaient être dynamisés par le TGV. Qu'en est-il réellement ? Existe-t-il bien des effets de la grande vitesse sur ces deux types de tourisme ? Les deux auteurs M. Delaplace et J.-F. Troin y voient matière non pas à controverse mais plutôt à nuances dans les effets constatés qui, dans les deux cas, ne sont pas évidents.

1- Dessertes TGV et développement du tourisme urbain et d'affaires en France : une liaison conditionnée. High speed rail service, business and urban tourism in France: A conditional relationship

Marie Delaplace, Professeure, Lab'Urba- Ecole d'urbanisme de Paris¹, Université de Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM)

En France comme à l'étranger, les attentes liées aux dessertes ferroviaires à grande vitesse (désormais dessertes TGV²), en termes de développement du tourisme, sont nombreuses³ notamment en termes de dynamisation du tourisme urbain et du tourisme d'affaires. En effet, ces deux formes de tourisme sont des tourisms de court séjour (pour l'un le week-end, pour l'autre en semaine). Ils se sont tous deux développés de façon importante en France⁴. En améliorant l'accessibilité des villes desservies, les dessertes TGV sont supposées être un vecteur de dynamisation. En effet dès lors que la desserte TGV est en gare centrale et que les aménités touristiques sont localisées au cœur des villes et/ou facilement accessibles, se déplacer en TGV sur des moyennes distances est plus rapide que l'aérien, qui génère obligatoirement une rupture de charge. De surcroît, se déplacer en TGV permet d'éviter la fatigue associée à la conduite d'une voiture, les encombrements et les difficultés de stationnement au cœur des villes. Enfin, pour peu que l'on s'y prenne suffisamment tôt ou que l'on puisse utiliser une offre promotionnelle ou l'offre Ouigo, l'offre TGV low cost de la SNCF, voyager seul ou à deux en TGV est moins onéreux qu'un déplacement en voiture.

Pour autant, la dynamisation du tourisme urbain et d'affaires n'est pas toujours avérée. Trente ans de dessertes TGV en France permettent de relever des évolutions positives et aussi négatives dans les destinations desservies par la grande vitesse : développement du tourisme d'affaires mais avec parfois une croissance des manifestations non résidentielles associée à une diminution de la durée des manifestations ; croissance du nombre de chambres d'hôtel et d'hôtels versus fermeture de petits hôtels ; augmentation du nombre de visiteurs mais diminution de la durée de leur séjour ; influence non systématique sur les choix de destination, etc. sont autant d'évolutions relevées dans la littérature.

En outre, il est difficile d'évaluer ce qui, dans ces évolutions, résulte spécifiquement de la desserte. En effet, les acteurs publics et privés mettent en oeuvre des politiques et stratégies afin

¹ 5 Bd Descartes, 77 454 Champs-sur-Marne, marie.delaplace@u-pem.fr

² Par facilité, nous utilisons cet acronyme, mais TGV est une marque de la SNCF en France et d'autres trains à grande vitesse existent dans d'autres pays (Thalys, AVE, Eurostar, etc.).

³ Ces quelques lignes résument un ensemble de recherches et de publications conduites avec différents chercheurs (pour l'essentiel Sylvie Bazin et Christophe Beckerich de l'Université de Reims Champagne-Ardenne, Francesca Pagliara de l'Université de Federico II de Naples et Julie Perrin de l'Université de Paris Est) qui figurent en bibliographie. Elles sont donc le fruit d'un travail collectif même si elles n'engagent ici que leur auteur.

⁴ Du moins jusqu'à la crise pour le tourisme d'affaires

d'amplifier les aspects positifs et de contrecarrer les effets négatifs. Par ailleurs, la conjoncture, l'évolution des modes de vie jouent de façon importante sur les comportements de déplacement notamment touristiques. Il est ainsi difficile de comparer ce qui s'est passé au début des années 1980 à Lyon avec ce qui se passe aujourd'hui à Metz ou à Reims.

Toutefois, les analyses conduites permettent d'identifier des conditions importantes dans la possible dynamisation des tourisms urbain et d'affaires : amélioration significative de l'accessibilité (desserte adaptée de week-end pour le tourisme de loisirs (urbain et plus généralement de site) et en semaine pour le tourisme d'affaires ; bon cadencement des allers-retours notamment pour le tourisme d'affaires, aménités touristiques importantes et renommées; localisation de la gare à proximité de ces aménités et gestion de l'intermodalité pour s'y rendre ; localisation de la ville desservie permettant d'accéder à une aire de marché avec d'importants bassins de population, offres promotionnelles en termes de transport ; existence d'infrastructures hôtelières de qualité notamment pour le tourisme d'affaires ; politiques de valorisation de l'effet d'image que confère la grande vitesse, production d'une offre événementielle notamment nocturne (illuminations, visites nocturnes, etc.) de sorte que le touriste soit incité à rester la nuit, création de packages dans lequel le touriste peut puiser pour construire son séjour, etc..

Les différents acteurs du tourisme et du transport sur le territoire qu'ils soient publics ou privés (agence de voyages, organisateur d'événements culturels, office du tourisme, opérateur ferroviaire, prestataire de transports urbains, hôteliers, restaurateurs, etc.) ont individuellement peu de possibilités pour agir sur l'ensemble de ces conditions. Certaines de ces conditions exigent une coordination entre les différentes parties-prenantes de la destination pour produire et renouveler les prestations touristiques, complexifiant encore davantage la possible survenue d'effets positifs associés une desserte TGV.

Dès lors, force est de constater que dans la relation entre grande vitesse ferroviaire et tourisme, les effets sont très contextués et territorialisés.

Principales publications de l'auteur sur la thématique

Bazin-Benoit S. & Delaplace M., 2015, Mise en service des dessertes TGV et gouvernance dans le domaine du tourisme : le cas de villes françaises, *Revue géographique de l'Est*, vol.55, n°3-4 « La grande vitesse ferroviaire entre mythe et réalité », en ligne, <http://rge.revues.org/5614#text>.

Bazin-Benoit S., Beckerich C. & Delaplace M., 2014, Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV. Le cas de quatre villes intermédiaires proches de Paris, *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 5, pp.5-23

Bazin-Benoit S. & Delaplace M., 2013, Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme : entre accessibilité, image et outil de coordination, *Teoros*, vol. 32, n° 2, pp.37-46

Bazin S., Beckerich C. & Delaplace M., 2013, 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, pp.33-62

Bazin S., Beckerich C. & Delaplace M., 2011, High speed railway, service innovations and urban and business tourism development, in Sarmiento M. & Matias A. "Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments", *Collecção Manuais*, Universidade Luisiada Editora, Lisboa

Delaplace M., 2013, Le tourisme dans les villes moyennes : vers des politiques coordonnées, *Métropolitiques*, mis en ligne 8 décembre, <http://www.metropolitiques.eu/Le-tourisme-dans-les-villes.html>

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

Delaplace M., Bazin S., Pagliara F. & Sposaro A., 2014a, High Speed Railway System and the tourism market: between accessibility, image and coordination tool, 54th European Regional Science Association Congress, Saint-Petersburg, 26-29 August

Delaplace M. & Bazin-Benoit S., 2014b, Desserte TGV et tourisme des effets ambivalents, *Revue Espaces*, n° 321, novembre-décembre, pp.112-122

Delaplace M., Pagliara F., Perrin J. & Mermet. S., 2014c, Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose?, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, EWGT2013 – 16th Meeting of the EURO Working Group on Transportation, 11,1 pp. 166 – 175

Delaplace M. & Perrin J., 2013, Multiplication des dessertes TGV et tourisms urbains et d'affaires, Regards croisés sur la Province et l'Île de France, *Recherche Transport et Sécurité*, Vol. 29, pp.177-191

2- Dessertes TGV et développement du tourisme de loisirs et de visites en France : l'exemple de la Touraine. High speed rail service, leisure and visit tourism in France : Touraine as an example

Jean-François Troin, Professeur honoraire, Université de Tours

La Touraine est une région très visitée : monuments, musées et autres sites ont totalisé 3,5 millions d'entrées en 2014. L'arrivée du TGV, il y a 26 ans, y a suscité beaucoup d'attentes : on allait pouvoir rejoindre depuis la capitale les célèbres "Châteaux de la Loire" (à 235 km) aussi rapidement que le Château de Versailles, soit en moins d'une heure. Le TGV véhiculerait, pensait-on, des flots de touristes individuels venus visiter les châteaux et jardins, des manoirs et musées littéraires dédiés à Balzac, Rabelais ou Ronsard, participer à des dégustations dans des caves viticoles renommées, séjourner dans des villes emblématiques et accueillantes comme Tours, Amboise, Chinon, toutes à portée de main *via* la gare d'arrivée (Tours ou Saint-Pierre-des-Corps). Force est de constater que le système a mal fonctionné et que, bien plus encore que dans le cas du tourisme urbain et d'affaires (cf. article de M. Delaplace), le lien n'est pas évident, qu'il demeure modeste et qu'il ne correspond pas ou fort mal aux besoins des voyageurs.

À l'exception d'intrépides touristes japonais, venus autant pour découvrir le TGV que les joyaux de la Renaissance, qui effectuent en un aller-retour d'une journée un véritable marathon de visites et de photos, les touristes nationaux ou étrangers n'arrivent qu'en petit nombre *via* le TGV. Il y a diverses raisons à cela et elles convergent. L'offre de mobilité locale n'est pas adaptée aux modes de fonctionnement des visiteurs : les circuits offerts par taxis ou minibus ne sont pas couplés avec les arrivées en gare ; les correspondances par TER vers des châteaux très accessibles par rail (proximité gare-monument, trajets brefs, fréquences raisonnables) comme Amboise, Chenonceau ou Langeais ne sont pas assurées ; les hôteliers préfèrent accueillir des autocars complets, parfois sur le parvis même de la gare (Saint-Pierre-des-Corps), lesquels leur assurent des nuitées, plutôt que des touristes individuels trop volatiles pour lesquels ils ne proposent guère de promotions. Pour des habitants de l'Île-de-France – un gros réservoir de clientèle – la décision de passer un week-end en Touraine est prise souvent au dernier moment et l'accès se fera donc en voiture après réservation *via* un *smartphone* ; pour des Espagnols nombreux à utiliser l'A10, Tours ne sera qu'une étape automobile sur leur chemin vers Paris après un arrêt au Futuroscope de Poitiers ; pour les Britanniques, le modeste aéroport tourangeau servira de porte d'accès aisée en Touraine, avec des tarifs *low cost* imbattables.

Mais si le TGV n'est pas privilégié, c'est aussi parce qu'il n'existe pas d'offre combinée. Il n'est pas proposé de *package* offrant en même temps trajets ferroviaires, séjours et excursions ou circuits. Il n'y a pas de gouvernance commune intégrant services de la SNCF, offices de tourisme, taxis collectifs, hôteliers, gestionnaires de monuments. Le voyageur individuel est donc amené à organiser lui-même son voyage, depuis son lieu de résidence, ce qu'il aime faire de plus en plus pour des raisons de liberté et grâce aux facilités d'Internet. Ceci le conduira à ne pas utiliser des services ferroviaires devenus alors malcommodes et isolés de ses autres besoins en mobilité durant son séjour.

Ces failles dans la réalisation d'une véritable intermodalité contrastent avec les innovations apparues autour de "La Loire à vélo", itinéraire cyclable aménagé de 800 kilomètres depuis les environs de Nevers jusqu'à l'estuaire de la Loire et très prisé des cyclotouristes étrangers. Chaque été, une offre de transport gratuit des vélos est assurée dans les trains Interloire, trains rapides circulant entre Orléans et Le Croisic dans des fourgons dédiés qu'accompagnent des agents SNCF aidant à charger et décharger les bicyclettes dans les gares du parcours. Ce système a séduit de nombreux touristes qui empruntent sur une partie ou sa totalité la véloroute ligérienne. Facilité d'accès, communication active par les deux régions parcourues (Centre-Val de Loire et

Pays de Loire), accompagnement sont des facteurs de cette réussite. Cette intermodalité réussie au niveau d'un train Intercités démontre toute l'importance des connexions physiques dans la réalisation d'un parcours touristique.

Ainsi, une entente des acteurs, un solide organisme de coordination, une promotion des possibilités de visites intégrées par une communication plus offensive, une volonté commune de développement de toutes les structures d'accueil s'avèrent indispensables si l'on veut mieux utiliser l'outil ferroviaire au service du tourisme. Le TGV seul, comme dans d'autres domaines (industrie, sièges sociaux d'entreprises, équipements universitaires et de recherche) ne peut déclencher un développement touristique s'il n'est pas accompagné de fortes actions concertées des collectivités territoriales, chambres de commerce, administrations publiques et services du tertiaire privé.

Tours est un exemple certes isolé, particulier mais démonstratif, d'une chance peut-être ratée d'allier vitesse ferroviaire et art de vivre touristique. Des inquiétudes surgissent aujourd'hui quant à la desserte par TGV en 2017, lors de la mise en service complète de la LGV SEA Paris-Bordeaux : la ville ne risque-t-elle pas de perdre un peu plus ses atouts d'étape touristique accessible par le rail pour ne conserver qu'un statut dominant de gare de navetteurs vers Paris ?

Références plus spécifiques à ce deuxième thème :

Bazin-Benoit S., Beckerich C. & Delaplace M., 2014, Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV. Le cas de quatre villes intermédiaires proches de Paris, *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 5, pp.5-23.

Troin J.-F., 2012, TGV et fréquentation touristique : une image contrastée en Val-de-Loire. *Colloque ASRDLF, Belfort*, 11p. non publié.

Troin J.-F., 2001, Tours, une métropole capitale ? Article dans l'ouvrage collectif (dir. M.Lussault) *Tours, des légendes et des hommes*, Éd. Autrement, Collection France, Paris, pp.138-148.