



Norois

Environnement, aménagement, société

248 | 2018

Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires du grand Ouest français

Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire

High-speed lines (LGV) and the establishment of destinations: What strategies for tourism and business events? A case study of the Brittany-Pays de la Loire LGV

Véronique Mondou et Hélène Pébarthe-Désiré



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/norois/6914>

DOI : 10.4000/norois.6914

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 5 novembre 2018

Pagination : 53-66

ISBN : 978-2-7535-7627-8

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Véronique Mondou et Hélène Pébarthe-Désiré, « Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire », *Norois* [En ligne], 248 | 2018, mis en ligne le 05 novembre 2020, consulté le 13 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/norois/6914> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.6914>

Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire

*High-speed Lines (LGV) and the Establishment of Destinations:
What Strategies for Tourism and Business Events?
A Case Study of the Brittany–Pays de la Loire HSL*

Véronique MONDOU et Hélène PÉBARTHE-DÉSIRÉ

ESO-Angers, UMR CNRS ESO 6590, UFR ESTHUA Tourisme et Culture, université d'Angers – 7 allée François-Mitterrand, BP 40455, 49004 ANGERS Cedex 01, France. (veronique.mondou@univ-angers.fr), (helene.pebarthe@univ-angers.fr)

Résumé : L'amélioration de l'accessibilité par l'ouverture d'une ligne à grande vitesse ferroviaire (LGV) n'est plus considérée comme suffisante pour générer un développement économique. Cependant, elle peut être saisie comme une opportunité pour fédérer des projets urbains. À partir d'entretiens qualitatifs, la réflexion porte sur les politiques d'anticipation de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) par les acteurs locaux touristiques. Le cas de Rennes est éclairant car il pose plusieurs interrogations. La stratégie de métropolisation d'une destination, le rôle des acteurs locaux, la logique de co-production, la redéfinition des mobilités entre le tourisme et les rencontres d'affaires, renouvellent la problématique de la relation entre LGV et développement territorial. La relation des territoires entre eux, qui évolue entre complémentarité et concurrence, permet de situer les villes desservies par la LGV BPL dans leur contexte régional. L'affirmation d'une destination de taille moyenne à l'image touristique peu affirmée, comme Rennes, passe par des actions coordonnées où l'accessibilité renforcée n'est finalement pas primordiale.

Abstract: *Improving accessibility by simply opening a high-speed rail line (HSL) is no longer considered enough to generate economic development. However, such a measure can be used as an opportunity to unite a range of urban projects. Based on qualitative interviews, our work focuses on the policies adopted by local tourism stakeholders in preparation for the arrival of the HSL serving Brittany and Pays de la Loire. The case of Rennes is enlightening, as it raises a number of questions. The metropolization strategy of a destination, the role of local stakeholders, the logic of co-production and the redefinition of mobility linking tourism and business all reignite questions concerning the relationship between HSLs and territorial development. The relationships that exist between territories, and which evolve in a context that oscillates between synergy and competition, make it possible to identify the positioning of the cities served by the Brittany–Pays de la Loire HSL within their regional context. Establishing a medium-sized destination with an unpretentious tourist image, such as Rennes, requires coordinated action for which improved accessibility is ultimately not the key priority.*

Mots clés : Accessibilité – Gouvernance urbaine – MICE – Tourisme – Ligne à grande vitesse – Bretagne-Pays de la Loire

Keywords: *Accessibility – Urban governance – MICE – Tourism – High-speed line – Brittany-Pays de la Loire*

INTRODUCTION

Lorsqu'on aborde la question de la mise en tourisme des lieux ou de leur réussite touristique, l'accessibilité est systématiquement convoquée. En effet, la relation entre la qualité de la desserte et le développement touristique apparaît comme une condition nécessaire voire suffisante à la venue des touristes ou d'habitants temporaires en nombre. Pourtant, cette relation de causalité n'est pas évidente à établir : nombre de lieux, tels la Pointe du Raz, le Mont-Saint-Michel, ne sont pas pénalisés par une accessibilité limitée. Qu'il s'agisse de l'avion, du train ou de la voiture, chaque mode de transport à chaque étape de l'histoire du tourisme a montré son rôle et sa place, parfois déterminants, parfois modestes dans le développement d'une destination.

De nombreuses publications existent, portant sur le cas français depuis le début des LGV (Bonnafeuf, 1980, 1987, Beaucire, 1992, Mannone, 1995, Troin, 1997, Bazin *et al.*, 2006a et b, Delaplace, 2012a et b) et plus récemment sur d'autres pays européens, notamment l'Espagne, l'Italie et la Grande-Bretagne (Albalade et Fageda, 2016, Albalade et Bel, 2017, Bueno *et al.*, 2017, Pagliara *et al.*, 2015, Pagliara *et al.*, 2017, Preston, 2012, Vickerman, 2018) ou la Chine (Wang *et al.*, 2012, Cao *et al.*, 2013).

Chaque ouverture de nouvelle ligne à grande vitesse ferroviaire est l'occasion de réinterroger cette problématique surtout lorsqu'elle concerne des villes de rang intermédiaire, pour lesquelles une LGV est un possible vecteur de renforcement de leurs fonctions métropolitaines, et qui sont des villes touristiques elles-mêmes et/ou connectées à des destinations touristiques.

Mais, de manière très contemporaine, l'arrivée d'une LGV soulève la double interrogation du développement du tourisme d'une part et des événements professionnels d'autre part¹. Dans le cas des villes concernées ici par la ligne Bretagne-Pays de la Loire, Le Mans, Angers, Nantes et Rennes,

la problématique des rencontres d'affaires occupe une place centrale dans les préoccupations des opérateurs car un visiteur d'affaires venu pour un congrès ou un salon induirait deux à cinq fois plus de dépenses qu'un touriste (Charié, 2006, p. 17, CCIP, 2012²).

Il s'agit donc d'interroger l'évolution des villes, plus ou moins touristiques de l'Ouest français en lien avec le prolongement de la LGV. La nouveauté réside dans ce cas précis, dans l'accentuation différentielle de la contraction espace-temps (Bretagnolle, 1999) entre Paris et les villes desservies. Face à la LGV, toutes ne sont pas égales et parmi celles-ci, Rennes apparaît comme la « grande gagnante » de l'aménagement en cours avec un gain de plus d'une demi-heure sur le temps de parcours depuis la capitale.

À ce sujet, la très grande majorité des études s'attache à une évaluation *ex post* afin de mesurer les impacts des lignes ferroviaires à grande vitesse. D'autres se focalisent sur la place qu'occupe la grande vitesse dans le choix d'une destination touristique (Delaplace *et al.*, 2014, Pagliara *et al.*, 2015 et 2017). Dans une perspective différente, cet article rend compte des recherches réalisées avant la mise en circulation de la LGV BPL, anticipant ces effets. La méthodologie privilégie donc une analyse *ex ante* dont l'objectif est de saisir les politiques d'anticipation mises en place par les opérateurs touristiques. Nous nous inscrivons dans la théorie de la logique de congruence développée par J.-M. Offner (1993) et non, dans l'analyse des conséquences de l'ouverture de la LGV. Par cette notion de congruence, est sous-tendue l'idée de phénomènes qui interagissent et alimentent une dynamique positive ou non.

Comment les différentes parties prenantes s'approprient l'arrivée de la LGV dans un contexte contraint ? Comment s'articulent les politiques publiques mises en place en termes de gestion d'une destination, de projets urbanistiques, de politiques de coopération entre acteurs ? L'apport de cet article est de compléter une approche en termes de logique de congruence par une analyse des stratégies de gouvernance de destinations étudiées sous l'angle, peu pris en compte en géographie urbaine, des mobilités liées aux rencontres d'affaires. L'hypothèse centrale défendue est que les villes de la LGV BPL, en parti-

1. Les rencontres d'affaires, événements professionnels, incluent les salons ainsi que le MICE (*meetings, incentive, congress, events*, soit les séminaires, voyages de stimulation, congrès et événements d'entreprises). Elles impliquent la mobilisation d'organisateur et lieux d'accueil pour le compte d'entreprises ou d'organisations (associatives, politiques, syndicales) clientes. Ces dernières organisent la réunion de leurs collaborateurs (séminaires, voyages de stimulation), et pour certaines nécessitent la mobilisation d'une destination dans le cas des congrès (réunions associatives tournantes à dominante scientifique ou technique), des événements d'entreprises (lancements de produits, conventions, assemblées générales) ou des salons (rencontres récurrentes à dominante commerciale).

2. CCIP, 2012, Étude sur les retombées économiques de l'activité des congrès en France et en Île-de-France, 42 p.



culier Rennes, montent en urbanité et en centralité *via* le développement du MICE. En ce sens, l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire constitue-t-elle un facteur central et/ou prioritaire de la métropolisation des villes étudiées au sens d'un renforcement des fonctions centrales urbaines impliqué par les mobilités touristiques et d'affaires et leur accueil ?

La connaissance des stratégies développées par les acteurs est permise par des entretiens menés avec les représentants des institutions économiques, touristiques et politiques des territoires concernés. Vingt entretiens semi-directifs ont été menés avec les comités départementaux du tourisme ou agences départementales du tourisme, les offices de tourisme et bureaux des congrès, les agences d'urbanisme, les lieux événementiels, les conseils départementaux, les structures intercommunales de Rennes mais aussi de Nantes, Angers et Le Mans.

Dans une première partie, nous questionnerons les effets attendus de la grande vitesse, notamment au regard du phénomène de métropolisation et de la redéfinition des clientèles touristiques et d'affaires. Dans un second temps, nous analyserons les stratégies de développement des secteurs touristiques et du MICE mises en place avec l'arrivée de la LGV. Face à ce nouveau moment, il s'agit de saisir et comprendre comment les acteurs publics en charge de la destination et les acteurs privés présents agissent et réagissent à ce qui s'annonce. Si le propos est centré sur Rennes, la mise en perspective avec les autres villes énoncées sera proposée à chaque fois que cela semblera pertinent.

LES EFFETS ATTENDUS DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Une relation ancienne et évolutive entre tourisme et transport

Les analyses diachroniques de l'évolution du tourisme et des transports se confondent, les interrelations sont nombreuses et les innovations des modes de transport, en facilitant la mobilité, ont alimenté le développement des flux touristiques (Gay et Mondou, 2017). L'augmentation de la vitesse, de la capacité, l'amélioration du confort, de la sécurité ont simplifié les voyages et ont renforcé leur efficacité. Le chemin de fer, au début du XIX^e siècle, a introduit une véritable révolution pour les déplacements

terrestres. L'énergie mécanique, en remplaçant la traction animale, a profondément modifié le rapport des voyageurs à l'espace et, à la distance mesurée en kilomètres, s'est substituée la notion de distance-temps. Si le chemin de fer a largement accompagné la Révolution industrielle, les acteurs du tourisme se sont rapidement emparés de cette innovation technologique (Corliss, 1960, Johnson, 1966, Simmons, 1984, Bouneau, 1990, Vergeade, 1990, Aron, 1999, Shaffer, 2001). Des lignes spécifiques ont été créées afin de desservir des lieux de villégiature, tels que les stations thermales de moyenne montagne et les stations balnéaires établies ou naissantes. On relève un fonctionnement systémique où le transport répond à une demande croissante en termes de mobilité à des fins touristiques. Dès lors, le transport reste un outil au service d'une aspiration sociétale à plus de déplacements.

L'introduction de LGV à partir des années 1980 en Europe a prolongé et renouvelé les interactions entre tourisme et ferroviaire. Après quarante années de lancements de LGV et d'attentes très fortes dans les transformations qu'elles devaient accompagner, une nouvelle phase apparaît. Aujourd'hui l'ouverture d'une LGV n'a plus le caractère exceptionnel qu'elle pouvait revêtir en 1983 pour la ligne Lyon-Paris ou même en 2001 à Marseille. Les LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud-ouest correspondent aux dernières grandes lignes qui seront construites sur le territoire français³. Les multiples études qui ont porté sur les effets des LGV (cf. *infra*) montrent des situations très hétérogènes et moins favorables qu'escompté et par ailleurs, le modèle économique du TGV est mis à mal par le développement d'autres modes de transport. La concurrence intermodale était déjà forte avec l'automobile et l'avion (notamment après l'ouverture des lignes domestiques à la concurrence en 1997), mais le covoiturage et l'autocar ne connaissaient pas encore leur succès actuel lorsque ces projets ont été lancés.

De l'effet structurant à la congruence

L'idée d'un effet structurant des infrastructures de transport est restée tenace, notamment dans l'esprit des décideurs. Les activités touristiques sont, parmi les fonctions économiques, celles sur lesquelles

3. Le *Rapport Mobilité 21. Pour un schéma national de mobilité durable*, dit rapport « Duron » édité en 2013 limite les projets de LGV.

portent les attentes les plus fortes (Albalate *et al.*, 2017 ; Delaplace et Bazin-Benoît, 2017 ; Pagliara *et al.*, 2017, parmi d'autres). Dans le travail préparatoire à la construction de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, les agences d'urbanisme de Bretagne (2010) ont interrogé de nombreux acteurs, principalement bretons et parisiens. Il en ressort un consensus : « Les avis sont unanimes, le tourisme breton devrait être fortement bénéficiaire de l'effet BGV [Bretagne Grande Vitesse] » (p. 28) même si, dans un deuxième temps, cet avis est nuancé : « ils [les acteurs auditionnés] reconnaissent que [les retombées touristiques] seront conditionnées aux efforts réalisés dans l'accueil touristique » (p. 28).

Plusieurs auteurs (Bonnafous, 1980 ; Offner, 1993) battent en brèche cette idée. Sans toutefois nier le rôle accordé aux transports, ils mettent en évidence un effet d'entraînement et d'accélération de tendances préexistantes. Le transport ne crée pas de l'activité mais constitue un paramètre qui renforce une dynamique déjà présente. L'activité ferroviaire, et notamment la grande vitesse, n'échappe pas à cette logique. Une bonne accessibilité est donc une condition nécessaire mais non suffisante pour engendrer un développement économique.

Pour la tenue d'événements professionnels d'envergure comme les congrès et les salons, la question de l'accessibilité joue un rôle clé⁴. Si l'on considère la question de l'équipement en palais des congrès du Grand Ouest en lien avec l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire, il s'avère que la décennie de lancement des TGV est aussi celle du plus grand nombre de constructions de centres des congrès en France. Dans le cas du Mans et d'Angers, l'inauguration du centre des congrès intervient en 1982 et 1983, soit peu après l'annonce en 1981, de la création d'un futur TGV Atlantique. À Nantes, la concomitance est plus nette : début des travaux de la Cité des congrès de Nantes en 1986 et inauguration en 1992, soit trois ans après l'arrivée du TGV. Cette analyse permet de convoquer avec une certaine pertinence l'idée de congruence (Offner, 1993) qui avance que plusieurs phénomènes se rencontrent à un moment

donné et produisent une dynamique positive entre transport et développement territorial. Nous la mobilisons ici *via* le tourisme et les rencontres professionnelles. Même si une congruence existe, le lien entre TGV et renforcement des rencontres d'affaires, et surtout, le niveau de développement atteint, ne saurait être surestimé. En effet, la place des villes considérées dans la hiérarchie urbaine française ne leur permet que modérément, à l'exception de Nantes qui s'est placée à la 107^e position du classement mondial de l'ICCA en 2016⁵, et à la 5^e place française⁶, d'accueillir des événements d'envergure nationale, et rarement internationale. Or le TGV est surtout utile pour obtenir et organiser la venue de congrès de rangs national ou mondial.

Le rôle de la desserte et des temps de parcours

La littérature scientifique produite ces dernières années sur les relations entre tourisme et grande vitesse ferroviaire en Europe fait état de la faible capacité de ce mode de transport à avoir un effet déterminant sur le tourisme (Albalate *et al.*, 2017 ; Delaplace et Bazin-Benoît, 2017 ; Albalate et Fageda, 2016, parmi d'autres), même s'il faut noter l'hétérogénéité des résultats et la difficulté à les généraliser.

Le point central, justifiant les effets escomptés, est le gain de temps obtenu. Or, le profit peut se révéler mince. Bordeaux, depuis Paris, gagne 1 h 10. À Rennes, la réduction est de 39 minutes, ce qui reste significatif. Mais pour les autres villes desservies par le TGV Bretagne-Pays de la Loire, le gain est de 8 minutes pour Angers et Nantes car la LGV actuelle n'est prolongée que jusqu'à Sablé-sur-Sarthe. Quant au Mans, la ville sera contournée par la nouvelle LGV. Des TGV continueront à desservir la gare centrale mais le risque est de voir un nombre grandissant de TGV éviter la ville. La question du contournement était déjà au cœur des débats dans les années 1980. À la SNCF qui affirmait la nécessité d'éviter la gare centrale afin de pouvoir faire profiter de meilleurs temps de transport aux villes

4. Ce sont surtout les événements associatifs et d'entreprises, qui se tiennent dans les centres de congrès, et les événements engendrant la venue d'un public lointain (grands événements sportifs ou culturels) qui sont concernés par la question du transport par LGV. Les salons eux exigent avant tout un bon accès routier car ils impliquent des installations de stands et de marchandises pour les opérateurs comme pour les exposants, et leur visitorat, dans les villes moyennes de province, est avant tout local.

5. Le classement ICCA (International Congress and Convention Association), fait référence en matière de classement international pour les rencontres d'affaires, et il classe chaque année les villes en fonction du nombre de congrès internationaux accueillis.

6. ICCA, 2017, 2016, *ICCA Statistics report country and city rankings*, Public abstract. 54 p.



de Nantes et de Rennes, les élus manceaux et plus largement sarthois s'étaient fermement opposés et avaient obtenu gain de cause avec le choix de la gare historique (Chevalier *et al.*, 1995). Mais le projet de ligne Bretagne-Pays de la Loire a fait rejaillir cette question, avec une position toujours aussi ferme des élus locaux. Cependant, leur position est difficile à tenir vis-à-vis des autres territoires qui veulent bénéficier de la grande vitesse. Une gare de contournement au Mans a donc été validée contre la garantie d'une continuité de la desserte dans la gare centrale. *A contrario*, les élus des territoires les plus éloignés, principalement Brest et Quimper, ont le souci de respecter un temps de parcours maximal de 3 h 08 et souhaitent donc le moins d'arrêts possible dans les gares en amont⁷.

Les études *ex post* réalisées en France ou à l'étranger sur les impacts des LGV montrent un certain nombre de limites. Tout d'abord, une fréquentation touristique en croissance n'implique pas mécaniquement des retombées économiques supplémentaires. L'amélioration de la vitesse et de l'accessibilité facilite les allers-retours dans la journée, pour les touristes comme pour les professionnels, réduisant ainsi le nombre de nuitées (Mannone, 1995 ; Amiard, 1995 ; Klein *et al.*, 1997 ; Bazin *et al.*, 2006a ; Albalate et Fageda, 2016).

Il faut par ailleurs noter que si les instances locales comptent sur des flux entrants, la ligne fonctionne dans les deux sens, et l'arrivée d'une ligne LGV peut tout autant contribuer à renforcer la position dominante de la capitale parisienne (Dubois, 2010). Dès 1980, ce phénomène avait été mis en évidence, Alain Bonnafous parlant, dans le cas de la ligne Paris-Lyon, d'« une consolidation [du] phénomène fondamental de centralité » (p. 238).

Le MICE n'est pas le tourisme

Le tourisme et les voyages d'affaires et rencontres professionnelles sont souvent associés dans la littérature sur le tourisme comme dans les comptages statistiques des flux de visiteurs proposés par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) car supposés correspondre à des logiques identiques. Or, ces déplacements ne répondent pas aux mêmes besoins (Violier, 2013). Si le tourisme induit la notion de choix de

destination, de durée, de date, les déplacements professionnels s'inscrivent dans des obligations liées au travail. Ces deux catégories de voyageurs n'ont pas les mêmes besoins en termes de mobilité et de modes de transport. Pour les personnes voyageant pour un motif touristique, la sensibilité sera forte au prix alors que les personnes se déplaçant pour motif professionnel vont accorder une plus grande importance à la durée du déplacement, au confort et à la flexibilité tarifaire plutôt qu'au prix (Preston, 2012 ; Albalate et Fageda, 2016). Or la mise en place d'une LGV s'accompagne d'une augmentation des tarifs. La comparaison des coûts du trajet TGV avec ceux des trajets TER ou Intercités entre Paris et une série de villes (Le Mans, Vendôme, Vitré) montre des écarts allant de 26 à 92 % (Bazin *et al.*, 2006a). En France, cette segmentation de la clientèle est reprise depuis 2017 par la SNCF avec deux offres différenciées : les TGV inOUI visent la clientèle affaires avec un confort renouvelé et davantage de services à bord et en gare alors que les TGV OUIGO empruntent des règles du modèle du *low-cost* permettant, en diminuant les coûts, des tarifs moins élevés. Ces stratégies tarifaires visent à développer ces deux types de clientèles mais la concurrence avec les autres modes de transport reste élevée. Ainsi pour les déplacements touristiques domestiques (motifs touristiques et professionnels), les Français utilisent la voiture à 81,1 % alors que le train ne représente que 13,8 % (chiffres 2015⁸).

Le TGV redéfinit ainsi les clientèles et pour les voyages d'affaires, la grande vitesse est un avantage qui peut profiter aux structures d'accueil d'événements professionnels. Au Mans, l'accueil de manifestations a connu une forte augmentation suite à la mise en fonctionnement de la LGV en 1989. Le Palais des congrès et de la culture a vu son activité annuelle être multipliée par deux entre 1987 et 1993 en passant de 15 manifestations à 30 (Bazin *et al.*, 2013b). La combinaison du renforcement des infrastructures d'accueil (Palais des congrès et de la culture, parc des expositions, salles proposées par l'Automobile Club de l'Ouest) et de l'augmentation de la capacité d'hébergement (introduction de nouvelles enseignes hôtelières telles qu'Ibis, Novotel, Campanile...) avaient aussi largement participé à cette croissance (Amiard, 1995).

7. Agences d'urbanisme de Bretagne, *Les territoires bretons et le projet Bretagne à grande vitesse*, 44 p.

8. Direction Générale des Entreprises (DGE), 2016, *Mémento du tourisme*. Edition 2016, Paris, 146 p.

Une hiérarchie urbaine touristique renforcée par la LGV ?

Enfin, et il s'agit d'un élément essentiel, les effets sont différenciés selon le profil des villes desservies. Deux critères sont à prendre en compte : l'importance du secteur touristique et la taille de la ville. Pour les destinations qui disposent déjà d'une forte attractivité touristique, l'amélioration de l'accessibilité servira d'amplificateur (Bazin *et al.*, 2006a)

Plus généralement, ce sont les grands pôles urbains qui profitent de la grande vitesse (Delaplace, 2012a ; Bazin *et al.*, 2013a). Dans le cadre de la mise en place de la LGV ouest entre Paris et Nantes *via* Le Mans et Angers, l'analyse de Jean-Pierre Wolff est la même alors qu'il se questionne sur l'amélioration possible des liaisons intra et inter-régionales rendues possibles par la LGV : « Entre l'amélioration des relations purement régionales et celles qui sont induites par un perfectionnement de l'axe vers Paris, c'est souvent ce deuxième élément qui est déterminant » (Wolff, 2005). Dans cette perspective, le cas de Rennes est particulièrement intéressant car *a priori* peu favorable du fait de sa taille qui en fait une ville moyenne de l'ouest français et de sa fréquentation touristique qui reste modeste⁹. Au sein de la métropole rennaise, 1 107 354 nuitées ont été enregistrées en 2015 alors que Nantes en comptait 1 575 573 en 2012. Rapportées à l'ensemble de la Bretagne, Rennes représente 5,7 % des nuitées totales, ce qui est très peu pour une capitale régionale. On peut dès lors se demander si l'arrivée de la LGV ne va pas permettre un rééquilibrage touristique régional au profit de Rennes qui souffrait jusqu'alors d'un déficit d'image, au plan du tourisme comme des événements d'affaires.

L'arrivée d'une ligne LGV n'est donc pas seulement ou simplement une aubaine. Les conséquences tiennent aussi à ce que les acteurs des territoires concernés en font. Alors comment ont-ils anticipé ou accompagné l'arrivée cette LGV ?

L'ARRIVÉE DE LA LGV : QUAND LA VILLE DEVIENT DESTINATION ?

La littérature existante met en avant le caractère spécifique de chaque ligne ferroviaire à grande vitesse avec des résultats qui sont hétérogènes et évolutifs (Bazin-Benoît et Delaplace, 2013), mais les analyses se recoupent pour souligner un processus de co-production avec un rôle majeur joué par les acteurs locaux (Albalade *et al.*, 2017 ; Delaplace, 2012b ; Delaplace et Bazin-Benoît, 2017).

Le rôle croissant et central des acteurs institutionnels locaux

L'ère d'une planification étatique exclusive des réseaux de transport est révolue. Désormais les acteurs institutionnels des territoires jouent aussi un rôle central. Nous ne sommes plus dans la logique décrite par J-P. Wolff lors de l'acte I de la LGV PDL : « La logique d'entreprise [celle de la SNCF] privilégie les relations à fort rendement commercial et assied la suprématie des relations entre Paris et les grandes villes du Grand Ouest. Dans cette optique la mise en place du réseau de LGV dépendant de l'État, de la SNCF et de RFF, renforce in fine l'étoile ferroviaire centrée sur Paris » (2015, p. 13). Désormais, les collectivités sont de plus en plus impliquées, ne serait-ce que financièrement. Par manque de rentabilité, la LGV Est a été la première ligne à être cofinancée par les collectivités territoriales. La SNCF participe au financement mais ne peut assumer seule un projet déficitaire (Auphan, 2008). Au total, ce projet a réuni 22 financeurs, dont 17 collectivités locales (régions, départements, agglomérations, villes). Pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire, la contribution des collectivités locales est équivalente à celle de l'État, soit un quart du montant total de 3,4 milliards d'euros (le reste étant financé par des fonds européens et RFF-Réseau Ferré de France¹⁰). Les LGV Est, Aquitaine ou Bretagne-Pays de la Loire sont toutes des émanations des politiques volontaristes de collectivités territoriales.

Si l'accessibilité améliorée est un élément de renforcement touristique possible pour les destinations,

9. La ville de Rennes compte en 2013, 211 373 habitants (700 675 pour l'aire urbaine) ce qui la situe au 11^e rang national, alors que Nantes occupe le 6^e rang avec 292 718 habitants (908 815 pour l'aire urbaine).

10. Conseil Régional de Bretagne, 2014, *Bretagne à grande vitesse. Mieux desservir les territoires pour que le progrès profite à tous*, 12 p. ; Réseau Ferré de France (RFF), 2010, *Les LGV à l'heure du bilan. Trente ans de grande vitesse, Lignes d'avenir*, n° 8, p. 7-9



elle n'est pas forcément centrale dans l'évolution des stratégies d'acteurs et des développements observés. En effet, après des décennies de desserte par le TGV en Pays de la Loire, seule Nantes connaît une dynamique forte de développement touristique. Mais cette dernière date du Voyage à Nantes, événement annuel dont la première édition a eu lieu en 2012 et porté par la Société publique locale du même nom créée en 2011, plus que de l'arrivée du TGV. Si la performance de l'événement estival nantais a été renforcée par le TGV qui facilite les « city breaks », ce dernier n'est pas la cause principale de l'essor touristique nantais.

Les villes desservies par la LGV BPL se développent davantage comme destinations affaires que comme destinations touristiques. Le MICE apparaît même comme la clé de voûte des stratégies d'acteurs et permet de poser pleinement la relation actuelle entre LGV et développement des destinations. Aussi, notre réflexion portera principalement sur le secteur des rencontres d'affaires qui, exigeant en termes de temps d'accès aux destinations, a recours à la LGV de manière plus automatique que le tourisme. En outre, on peut relever une relative concomitance entre l'arrivée de la LGV et le développement d'infrastructures dédiées aux congrès, le tout concourant au renforcement des dynamiques métropolitaines. Ainsi, la multiplication des équipements dédiés au MICE (centres des congrès notamment) en France dans les années 1980 s'explique par la relative bonne santé financière des collectivités publiques, et leur souci de s'inscrire dans un positionnement national et régional dans le contexte de la première décentralisation : « les stratégies de valorisation à l'initiative des collectivités locales [...] émergent à la fin des années 1980, avec la mise en service de la LGV Atlantique, dans un contexte où la décentralisation donne aux collectivités locales de nouvelles compétences [...]. Ainsi, un certain nombre de villes de l'Ouest se sont appuyées sur le gain d'accessibilité et sur l'effet vitrine liés à l'arrivée de la nouvelle offre de transport pour changer leur image et renforcer leurs capacités d'accueil afin de développer le tourisme d'affaires » (Mimeur *et al.*, 2013, p. 195). Les villes prennent alors conscience de l'importance du dynamisme économique lié aux événements d'entreprises et aux congrès : dès l'origine, le centre des congrès d'Angers comme la Cité de Nantes intègrent d'ailleurs en leur sein un équipement hôtelier pour permettre la tenue d'événements

sur plusieurs jours, plus rémunérateurs pour les territoires. Mais « les actions mises en œuvre relèvent toutefois davantage de stratégies d'accompagnement que de véritables opérations de marketing territorial [...]. Aucune stratégie proprement touristique n'a été mise en œuvre » (*ibid.*, p. 195). Les équipements ne s'inscrivent pas encore dans une logique de gouvernance cohérente de destinations.

Le développement économique local est l'argument majeur avancé par les décideurs publics, notamment par les maires, plus encore depuis les années 2000 et 2010 alors que la question de la maîtrise des dépenses publiques pèse sur les décisions. Les équipements dédiés aux rencontres professionnelles sont coûteux, et recueillent en outre plus difficilement l'assentiment des administrés que des équipements publics dédiés à l'éducation, au sport ou à la santé. L'argument du développement économique et du rayonnement généré par les équipements de congrès est mis en avant par les élus locaux bien avant l'arrivée effective d'un accès à grande vitesse. Le cas de Quimper est éclairant de ce point de vue : l'ouverture du centre de congrès du Chapeau rouge intervient en avril 2017 alors que la ville est encore à plus de 3 heures de Paris¹¹.

Mais ne faut-il pas voir ici une autre facette de l'utilisation des palais des congrès ? Il s'agit aussi d'un équipement utilisé pour des événements d'envergure locale ou, au maximum régionale, alors que dans la phase projet, ils sont présentés comme devant apporter un rayonnement national. En effet, les acteurs locaux attendent une performance des centres de congrès, que ce soit du point de vue de leur bonne gestion ou de leur image et de la revalorisation urbaine et architecturale de la ville qu'ils sont censés, de plus en plus, permettre. Le souci de faire profiter de ces lieux publics à la population s'ajoute à leur fonction économique centrale. En effet, ils ont une mission d'accueil de spectacles programmés pour la population locale. Cette fonction d'équipement culturel témoigne à la fois de la distinction à opérer entre les différentes utilisations qui peuvent en être faites mais aussi la relative « indépendance » entre les logiques liées à la création et au fonctionnement de ces équipements et l'accessibilité renforcée LGV visant la venue de populations extérieures au territoire.

11. Le projet, d'un coût annoncé de 10,7 millions d'euros, a été porté par l'agglomération Quimper Bretagne Occidentale via une Société d'économie mixte qui gère également le parc des expositions de la ville.

Pourtant, l'accueil de salons et congrès reste au cœur des préoccupations des décideurs locaux. L'enjeu est même de capter des événements qui fassent venir des visiteurs nationaux et étrangers. En effet, lors de la réalisation des centres de congrès, les élus prennent souvent l'argument de la tenue d'événements d'ampleur nationale, voire internationale, pour lesquelles la question de l'accessibilité est alors cruciale. La filière MICE en France, malgré son poids économique relevé par les institutions et les fédérations professionnelles (CCIP, 2012), ne fait que très peu l'objet de recherches en sciences sociales (Christofle, 2014, Pébarthe-Désiré, 2017). Pour mener une analyse du secteur, il est donc encore nécessaire de s'appuyer sur des sources fournies par des bureaux d'études, tel Coach Omnium. Selon ce dernier, qui renouvelle chaque année ses enquêtes, la question de la facilité et de la rapidité d'accès est le premier élément de choix d'une destination par les entreprises pour la tenue d'un événement¹². Mais, dans les faits, si pour les territoires la venue de congrès internationaux fait figure de graal, grâce aux effets liés à la réservation de nombreuses nuitées hôtelières et à la logistique des services pré et post-congrès, très rémunératrices, il s'avère que, pour les villes du parcours de la LGV BPL, seule la métropole nantaise est aujourd'hui réellement en mesure d'attirer des congrès internationaux. Rennes, qui s'est récemment doté d'un centre des congrès et d'une politique de destination, entre à présent en concurrence avec les autres villes du Grand Ouest également desservies par la LGV. En 2016, Nantes accueillait 24 congrès (ICCA, 2017) et Rennes, comme Angers, seulement sept chacune.

La LGV à Rennes : un élément pour une stratégie métropolitaine de destination ?

Avec 39 minutes de gain de temps d'accès depuis Paris, une rupture s'opère en 2017 dans les conditions d'accès à la capitale bretonne qui profite de ce moment pour combler son retard en matière de MICE et de tourisme. Si une structuration des acteurs du tourisme et des rencontres d'affaires apparaît comme concomitante avec l'arrivée de la LGV, quelle est la place réelle de cette dernière

dans la stratégie de destination conçue par Rennes ? Comment les acteurs convoquent-ils l'argument de la meilleure accessibilité dans une réflexion globale pour le développement du MICE et du tourisme ?

Du point de vue touristique, alors que le littoral breton bénéficie d'une forte fréquentation (les zones littorales regroupent 91 % des séjours touristiques¹³), Rennes accuse un déficit d'image. Dans le domaine du MICE, Rennes souffrait, jusqu'en janvier 2018, de l'absence d'un véritable centre des congrès. En effet, les lieux existants en centre-ville, avant l'ouverture en 2018 du centre des Congrès du Couvent des Jacobins, se prêtaient mieux à des soirées de gala pour les lieux patrimoniaux comme la Halle Martenot ou le Parlement, ou à des concerts pour les lieux de spectacles comme le Liberté, plutôt qu'à des conventions et congrès. L'ouverture du Couvent des Jacobins, aboutissement d'une douzaine d'années de réflexion et d'engagement des acteurs locaux, vient combler un déficit en lieu d'accueil. La volonté de développer le MICE apparaît au centre de la volonté municipale rennaise avec le lancement en 2005 d'une étude d'opportunité de la création d'un centre des congrès. C'est le site du couvent des Jacobins qui est retenu. L'implantation d'un équipement moderne au sein d'un site classé dont il s'agissait de conserver la structure, notamment le cloître, a constitué un défi et représenté un coût considérable, de 107 millions d'euros, pour la collectivité (figure 1 – **planche XI**).

Le centre des congrès est également un élément clé du point de vue urbanistique par la revalorisation du centre ancien qu'il permet, puisqu'il se situe au cœur de ce dernier, place Sainte-Anne, laquelle sera également connectée à la gare, et donc au TGV, par la deuxième ligne de métro dont la mise en service est prévue en 2020. Le projet urbain rennais porte ainsi non seulement sur le quartier de la gare mais est aussi pensé comme une mise en relation intra-urbaine efficace pour une revalorisation du centre ancien par les événements d'affaires et le tourisme (figure 2 – **planche XII**).

L'opérateur du centre des congrès, Destination Rennes, met ainsi l'accent sur la facilité à parcourir à pied le cœur historique de la ville à partir du Couvent et à avoir accès à toutes les fonctions utiles au déroulement des séjours liés aux rencontres

12. Coach Omnium, 2016, *L'évolution de la demande en tourisme d'affaires en France, les tendances & le comportement des commanditaires sur ce marché*, p. 24

13. Comité Régional du Tourisme (CRT), 2017, *La fréquentation touristique en Bretagne 2016*, Enquête tourisme 2016, 269 p.

d'affaires (lieux de déroulement des sessions de travail mais aussi lieux d'hébergement, de restauration et lieux touristiques, culturels et festifs). C'est un argument d'unité de lieu qui est ainsi avancé pour insister sur la fluidité du séjour en termes de déplacements, notamment en comparaison d'événements organisés à Paris ou même dans des villes de Province plus difficiles à parcourir et aux aménités géographiquement plus dispersées.

Dans le double objectif de structurer les filières touristiques et MICE et d'accompagner la renaissance du Couvent des Jacobins, Rennes a créé la SPL Destination Rennes. Les documents de communication produits par la structure traduisent une volonté de développement intégré et de pilotage des acteurs du territoire : « Pourquoi Destination Rennes ? La perspective de l'entrée en activité du nouveau centre des congrès [...] a conduit Rennes Métropole et la ville de Rennes à mener une réflexion sur la stratégie et le type d'organisation à mettre en place pour renforcer l'attractivité de la destination. Convaincues de la nécessité de développer, en synergie, tourisme urbain et tourisme d'affaires, les collectivités ont décidé la convergence, au sein d'une seule structure, des missions portées par l'Office de Tourisme et le futur centre des congrès. [...] Parallèlement, pour assurer la participation des acteurs du Tourisme à la conduite de la stratégie touristique, un Conseil des acteurs du tourisme et des rencontres professionnelles a été installé en septembre 2014 » (Destination Rennes, brochure 2015).

La SPL est donc conçue, vis-à-vis des touristes et des entreprises clientes d'événements, soit la demande extérieure au territoire, comme la porte d'entrée de ce dernier. Destination Rennes est parallèlement aussi la structure pilote d'une fédération des acteurs de l'offre de la destination, *via* la création et l'encadrement du conseil des acteurs. Fin 2015, ce dernier rassemblait 837 membres, acteurs publics et privés allant des hôteliers, aux lieux d'accueil d'événements et sites touristiques, en passant par les structures de formation et de recherche de la métropole. Au total, 288 membres actifs sont recensés, inscrits sur la plate-forme collaborative numérique dédiée et/ou participant aux commissions¹⁴. Trois collègues composent le conseil, celui

des acteurs du tourisme et des rencontres professionnelles, celui des acteurs économiques et académiques (en lien avec le développement attendu des congrès notamment), et celui des acteurs culturels. Cette typologie montre une réelle anticipation par Destination Rennes des attentes différenciées des publics visiteurs (touristes et voyageurs d'affaires) et des problématiques de développement des acteurs du territoire qui varient selon que l'on considère le secteur académique, économique, ou culturel, et les événements et visites qu'ils sont à même de générer.

L'arrivée tardive de Rennes dans le dispositif français des villes de congrès desservies par la LGV lui permet aussi de s'inspirer des modèles de gouvernances d'autres territoires, voire de les dépasser. Ainsi, le choix d'un acteur unique pour le pilotage de la destination n'est pas sans rappeler la cohérence lyonnaise. Lyon a été parmi les premières villes à associer son bureau des congrès et son office de tourisme, sous le nom d'Only Lyon, permettant d'avoir un interlocuteur unique, porte d'entrée de la destination. Destination Rennes va même jusqu'à exercer les trois fonctions d'office de tourisme, de bureau des congrès et de gestionnaire et exploitant du Couvent des Jacobins. Cette structure intégrée donne finalement à Rennes un temps d'avance sur ses concurrentes du Grand Ouest : Angers était dotée, jusqu'en 2017, de deux structures de pilotage, l'une pour le tourisme incluant le bureau des congrès et l'autre d'exploitation des sites dédiés au MICE, mais prend le même chemin que Rennes en 2018, quand Nantes a créé récemment, fin 2015, un bureau des congrès, organisme qui est venu s'ajouter au Voyage à Nantes et à la Cité des Congrès.

Destination Rennes s'inspire du positionnement « décalé » choisi par Nantes pour construire son image comme en témoignent les outils de promotion à destination de la clientèle des événements d'entreprises (figure 3 – **planche XII**) qui optent pour une image (« Rennes l'alternative ») qui n'est pas celle attendue de la promotion à destination de la clientèle affaires. Le voyageur d'affaires, homme en costume-cravate, adopte ici une attitude « rock and roll » en écho aux *Transmusicales* de Rennes, événement le plus connu de la ville. Alors même que le centre des congrès a pris place dans les murs du Couvent des Jacobins, le positionnement retenu n'est donc pas celui d'un lieu patrimonial connu contrairement aux choix souvent faits par les destinations.

14. Source : entretien avec Karine Tréguer, directrice du développement de Destination Rennes, mars 2016.

Au total, si l'accès en 90 minutes depuis Paris est un des arguments avancés par Destination Rennes pour attirer des événements d'affaires et des touristes, on ne peut pour autant considérer que la prise en compte de la LGV ait été primordiale dans la stratégie d'acteurs du MICE et du tourisme, davantage structurée à partir et autour de la création du centre des congrès qui est au cœur de la dynamique élaborée pour la destination.

Mais si Destination Rennes a pour mission de porter le développement du MICE et du tourisme pour la métropole, sa stratégie se joue néanmoins à plusieurs échelles et au-delà de son périmètre géographique.

Rennes, nouvelle destination bretonne

Une autre destination touristique et MICE à l'image plus établie est présente et accessible en TGV depuis Rennes : Saint-Malo. Lorsque la décision est prise par Rennes en 2005 de créer son centre des congrès, cela fait alors craindre à cette dernière, déjà dotée du Palais du Grand Large, une concurrence redoutable. Sous la houlette du directeur du site malouin, un rassemblement d'acteurs du secteur touristique et MICE, Haute-Bretagne Événements, est créé au même moment afin de fédérer, dynamiser et équilibrer le jeu des acteurs de la filière. Cette structure existe toujours avec un portage assuré par le Comité départemental du tourisme d'Ille-et-Vilaine. La dynamique MICE de la capitale bretonne a donc été enclenchée par la municipalité rennaise mais aussi d'autres acteurs territoriaux du département. Destination Rennes a également passé un accord de coopération avec le Palais du Grand Large pour les événements professionnels et conçoit bien l'intérêt de la complémentarité entre la ville de Rennes et la station malouine sur le terrain du tourisme comme du MICE. Une réelle complémentarité est ainsi recherchée à deux échelles et dans une logique de filières, celle du tourisme d'agrément d'une part et des événements d'affaires d'autre part. Ainsi, si Rennes peut désormais faire plus nettement figure de porte d'entrée de la Bretagne et est en mesure d'acquérir, *via* ses nouveaux équipements LGV et de congrès, une légitimité et un réel développement du côté du MICE, la destination a besoin de la notoriété et de l'expérience de Saint-Malo, et plus largement, des desti-

nations principales du littoral breton, du point de vue touristique.

À l'échelle régionale, Rennes coopère avec le Comité régional du tourisme en matière notamment de participation à des salons dédiés au secteur, notamment à l'étranger, consciente de la force de l'image « Bretagne » comparativement à celle de Rennes, encore en construction. Mais force est de constater que, ici encore, sur le terrain de la coopération intra-régionale, la dynamique ne se traduit pas par des actions communes autour de la question de l'accessibilité par la LGV. Finalement, il apparaît que c'est à échelle métropolitaine que les dynamiques se jouent aujourd'hui et ce sont les acteurs locaux rennais qui produisent une stratégie de destination intégrée qui s'efforce de fédérer les acteurs autour d'une porte d'entrée et d'un prestataire central, Destination Rennes. La préoccupation première de la SPL est de faire monter en puissance le tourisme et le MICE en prenant en compte de manière différenciée et spécifique les clientèles. L'accessibilité renforcée intervient plus comme un argument marketing, un atout supplémentaire, que comme un ferment de la production de la destination. Ainsi, le cas de Rennes permet de renforcer l'idée, développée au sujet d'autres villes, que « des politiques de communication et une bonne desserte peuvent accompagner l'attractivité des villes mais ne la créent pas » (Bazin-Benoit et Delaplace, 2015, p. 12). Le mode de gouvernance choisi constitue aujourd'hui le facteur explicatif clé de la structuration de la destination.

CONCLUSION

Une approche qui consisterait à prendre en compte des effets prétendument structurants des LGV, effets qui opéreraient quel que soit le contexte, ne tient pas. Une ville ne peut se décréter destination et les éléments liés à la gouvernance locale et régionale, que ce soit en matière de choix de pilotage institutionnel, d'équipements réalisés et d'efforts accordés pour la fédération des acteurs du territoire sont centraux. Le cas de Rennes l'a montré.

Selon le type de mobilité envisagée, mobilité choisie qu'est le tourisme ou mobilité professionnelle, plus contrainte, les pratiques des visiteurs en matière de transports peuvent varier. Du point de vue touristique on peut assister à des dynamiques

en lien avec la LGV qui peuvent même être décevantes : une plus grande fréquentation ne s'accompagne pas nécessairement de plus de séjours. Du côté des rencontres d'affaires, filière dans laquelle les dépenses par visiteur dépassent celles des touristes et pour laquelle le temps d'accès aux destinations joue un rôle plus décisif que le coût d'accès, les destinations se livrent une concurrence croissante. La LGV fait alors aussi office d'équipement métropolitain qui donne une certaine crédibilité pour l'accueil d'événements d'envergure nationale, voire internationale. Ainsi, le développement du MICE est rendu possible, mais de façon ni automatique, ni centrale, ni prioritaire, par une amélioration de l'accessibilité ferroviaire à grande vitesse. Enfin, cette dernière remet en perspective les offres touristique et MICE des territoires à échelle régionale et au-delà en redessinant les compétitions mais sans pour autant être un facteur explicatif suffisant des dynamiques à l'œuvre et qui sont davantage en lien avec la gouvernance, les jeux d'acteurs et la qualité des lieux touristiques et MICE. Reste à savoir si, dans quelques années, la métropole rennaise se trouvera en position de chef de file du MICE en Bretagne tout en souffrant d'un manque de notoriété touristique, soit dans la situation d'une destination incomplète malgré la LGV.

Bibliographie

- ALBALATE D., BEL G., 2017. *Evaluating high-speed rail, interdisciplinary perspectives*, Abingdon, Routledge, 192 p.
- ALBALATE D., CAMPOS J., JIMÉNEZ J.L., 2017. Tourism and high speed rail in Spain: does the AVE increase local visitors?, *Annals of tourism research*, n° 65, p. 71-82. DOI: 10.1016/j.annals.2017.05.004.
- ALBALATE D., FAGEDA X., 2016. High speed rail and tourism: Empirical evidence from Spain, *Transportation Research Part A*, n° 85, p. 174-185. DOI: 10.1016/j.tra.2016.01.009
- AMIARD D., 1995. Le Tourisme d'affaires et de congrès dans l'agglomération mancelle, in CHEVALIER J. et al. (dir.), *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*, Groupe de recherche en géographie sociale, ESO, Université du Maine, Le Mans, tome 1, p. 51-66.
- ARON C.S., 1999. *Working at Play. A History of Vacations in the United States*, New York, Oxford University Press, 324 p.
- AUPHAN E., 2008. Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l'association des géographes français*, n° 4, p. 431-442.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., 2006a. Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne, Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, tome 1, 262 p.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S., 2006b. La Ligne Grande vitesse Est-européenne en région Champagne-Ardenne : un outil au service d'un processus de Métropolisation?, *Recherche, Transports et Sécurité*, n° 92, p. 171-185.
- BAZIN-BENOÎT S., DELAPLACE M., 2013. Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme. Entre accessibilité, image et outil de coordination, *Téoros*, vol. 32, n° 2, p. 37-46.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., 2013a. Desserte TGV et villes petites et moyennes. Une illustration par le cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne, *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 63, p. 33-61.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., 2013b. Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV dans les villes intermédiaires à moins d'1 h 30 de Paris : le cas de Reims, Metz, Le Mans et Tours. Communication au colloque *Culture, patrimoine et savoirs*, ASRDLF, Mons, du 8 au 11 juillet.
- BAZIN-BENOÎT S., DELAPLACE M., 2015. Mise en service des dessertes TGV et gouvernance dans le domaine du tourisme : le cas des villes françaises, *Revue géographique de l'Est*, vol. 55, n° 3-4, [http://journals.openedition.org/rge/5614].
- BEAUCIRE F., 1992. L'effet TGV : une France à géométrie variable ou... le TGV brouilleur de cartes, *Transports urbains*, n° 74, p. 13-16.
- BONNAFOUS A., 1980. Rhône-Alpes, capitale Paris? Les effets prévisibles du TGV, *Revue de Géographie de Lyon*, n° 3, p. 233-240.
- BONNAFOUS A., 1987. The regional impact of the TGV, *Transportation*, vol. 14, n° 2, p. 127-137.
- BOURNEAU C., 1990. Chemin de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la Compagnie du Midi, *Histoire, économie et société*, n° 1, p. 95-112.
- BRETAGNOLLE A., 1999. Les systèmes de villes dans l'espace-temps : effets de l'accroissement de la vitesse des déplacements sur la taille et l'espacement des villes, doctorat de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- BUENO G., HOYOS D., CAPELLÁN-PÉREZ I., 2017. Evaluating the environmental performance of the high speed rail project in the Basque Country, Spain, *Research in Transportation Economics*, vol. 62, p.44-56. DOI: 10.1016/j.retrec.2017.02.004.
- CAO J., LIU X. C., WANG Y., LI Q., 2013. Accessibility impacts of China's high-speed rail network, *Journal of Transport Geography*, n° 28, p. 12-21. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.10.008.
- CHARIÉ J.-P., 2006. *Le développement en France des foires, salons et congrès*, Rapport d'information à l'Assemblée nationale (Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire), 199 p.
- CHEVALIER J. et al. (dir.), 1995. *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*, Groupe de recherche en géographie sociale, ESO, Université du Maine, Le Mans, tome 1, 70 p.

- CHRISTOFLE S., 2014. *Tourisme de réunions et de congrès. Mutations, enjeux et défis*, Baixas, Balzac éditeur, 203 p.
- CORLISS C.J., 1960. Henry M. Flagler: Railroad Builder, *The Florida Historical Quarterly*, n° 3, p. 196-216.
- 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, p. 265-290.
- DELAPLACE M., 2012b. Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires, Stratégies », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 28, n° 3-4, p. 209-302.
- DELAPLACE M., PAGLIARA F., PERRIN J., MERMET S., 2014. Can high speed rail foster the choice of destination for tourism purpose?, *Procedia – Social and behavioral sciences*, n° 111, p.166-175. DOI: 10.1016/j.sbspro.2014.01.049.
- DELAPLACE M., BAZIN-BENOÎT S., 2017. High-speed rail services and tourism expansion: the need for cooperation, in ALBALATE D., BEL G. (ed.), *Evaluating high-speed rail, interdisciplinary perspectives*, Abingdon, Routledge.
- DUBOIS S., 2010. TGV : un quart de siècle de bouleversements géoéconomiques et géopolitiques, *Géoéconomie*, n° 52, p. 89-104.
- GAY J.-C., MONDOU V., 2017. *Tourisme et transport. Deux siècles d'interactions*, Paris, Bréal, 255 p.
- JOHNSON D. S., 1966. Henry Bradley Plant and Florida, *The Florida Historical Quarterly*, n° 2, p. 118-131.
- KLEIN O., CLAISSE G., POCHEP P., 1997. Le TGV-Atlantique : entre récession et concurrence. Évolution de la mobilité et mise en service du TGV-Atlantique : analyse des enquêtes réalisées en septembre 1989 et septembre 1993, Laboratoire d'économie des transports, coll. « Études et Recherches », n° 7, 163 p.
- MANNONE V., 1995. *L'impact régional du TGV sud-est*, doctorat en géographie, Université d'Aix-Marseille I, 567 p.
- 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*, n° 29, p. 611-617. DOI: 10.1016/j.technovation.2009.05.013.
- MIMEUR C., FACCHINETTI-MANNONE V., CARROUET G., BERION P., 2013. Les stratégies de développement touristique des territoires de l'espace Rhin-Rhône : une nouvelle cohérence impulsée par le TGV?, *Recherche Transport Sécurité*, n° 29, p. 193-210. DOI : 10.4074/S076189801300304x.
- OFFNER J.-M., 1993. Les effets « structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n° 3, p. 233-242.
- PAGLIARA F., LA PIETRA A., GOMEZ J., VASSALLO J.M., 2015. High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study, *Transport Policy*, n° 37, p. 187-194. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.10.015.
- PAGLIARA F., MAURIELLO F., GAROFALO A., 2017. Exploring the interdependencies between High Speed Rail systems and tourism: some evidence from Italy, *Transportation Research Part A*, n° 106, p. 300-308. DOI : 10.1016/j.tra.2017.09.022.
- PÉBARTHE-DÉSIRÉ H., 2017. Événementiel et rencontres d'affaires : liens au tourisme et aux lieux, in COEFFÉ V. (dir.), *Le tourisme. De nouvelles manières d'habiter le Monde*, Paris, Ellipses, p. 58-70.
- PRESTON J., 2012. High Speed Rail in Britain: about time or waster of time?, *Journal of Transport Geography*, n° 22, p.308-311. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.03.005.
- SHAFFER M., 2001. *See America First. Tourism and National Identity, 1880-1940*, Washington/Londres, Smithsonian Institution, 429 p.
- SIMMONS J., 1984. Railways, Hotels, and Tourism in Great Britain 1839-1914, *Journal of Contemporary History*, vol.19, n° 2, p. 201-222.
- TROIN J.-F., 1997. Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux, *Annales de géographie*, vol. 106, n° 593, p. 34-50.
- VERGEADE M.-S., 1990. Chemin de fer et tourisme : le cas exemplaire de la Compagnie du PLM pendant l'entre-deux-guerres, *Revue d'histoire des chemins de fer*, hors série n° 3, p.259-273.
- VICKERMAN R., 2018. Can high-speed rail have a transformative effect on the economy?, *Transport Policy*, n° 62, p. 31-37. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.03.008.
- VIOLIER P., 2013. *Le tourisme, un phénomène économique*, Paris, La Documentation française, 220 p.
- WANG X., HUANG S., ZOU T., YAN H., 2012. Effects of the high speed rail network on China's regional tourism development, *Tourism Management Perspectives*, vol. 1, p. 34-38. DOI: 10.1016/j.tmp.2011.10.001.
- WOLFF J.-P., 2005. Évolution ferroviaire dans le Grand Ouest, *Noréis*, n° 197, 2005/4, p. 107-119. DOI : 10.4000/noréis.166.

