Belgeo
Revue belge de géographie

1-2 | 2010
Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise

High speed rail service, specific resources activation, and tourist development: the case of Rheims

Sylvie Bazin, Christophe Beckerich et Marie Delaplace

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/belgeo/6669
DOI : 10.4000/belgeo.6669
ISSN : 2294-9135

Éditeur :
National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée
Date de publication : 30 septembre 2010
Pagination : 65-78
ISSN : 1377-2368

Référence électronique
Sylvie Bazin, Christophe Beckerich et Marie Delaplace, « Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 19 avril 2019.
URL : http://journals.openedition.org/belgeo/6669 ; DOI : 10.4000/belgeo.6669

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise

High speed rail service, specific resources activation, and tourist development: the case of Rheims

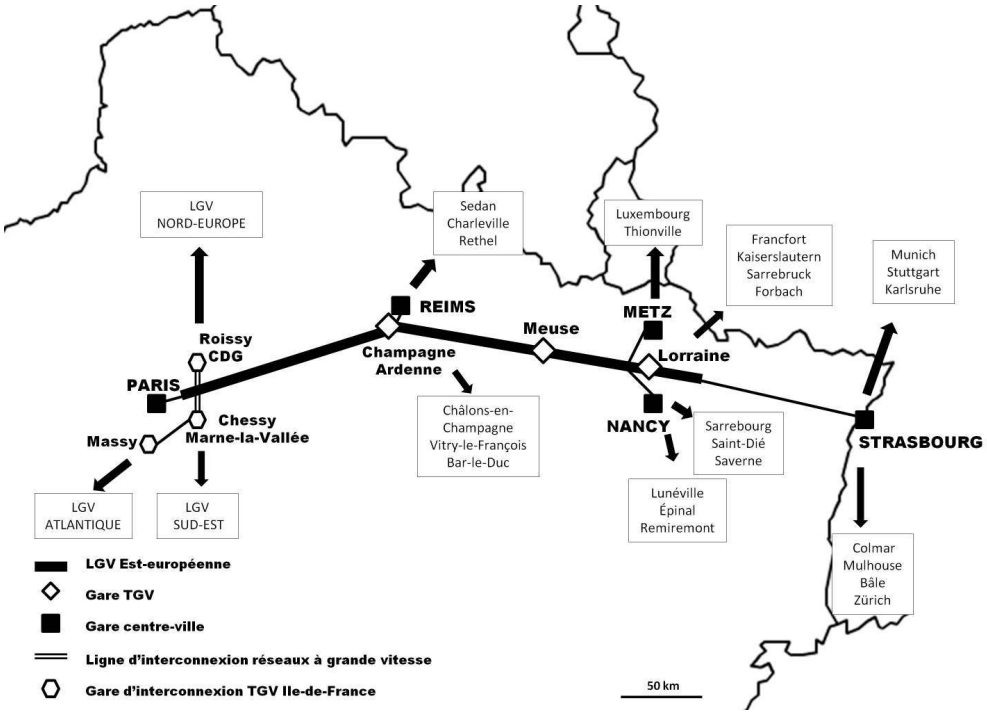
Sylvie Bazin, Christophe Beckerich et Marie Delaplace

Introduction

1 La LGV est-européenne (figure 1), mise en service le 10 juin 2007, modifie la carte des transports ferroviaires français et européens et l'accessibilité des villes desservies. Comme souvent en pareille situation, certains acteurs de ces territoires en attendent beaucoup. Or, s'il est encore présent dans les discours politiques, le mythe des effets structurants d'une infrastructure de transport a depuis longtemps été réfuté par les travaux scientifiques. De nombreuses recherches montrent en effet qu'en termes de dynamique économique, aucun effet automatique ne résulte de la présence de ces infrastructures (Offner, 1993 ; Plassard, 2003 ; Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006 ; Blanquart, Delaplace, 2009). Pour autant, cela n'exclut pas le fait que la grande vitesse ou plus généralement le système de transport puisse contribuer à une dynamique nouvelle dans les territoires desservis (Troin, 1997 ; Page, 1999 ou Fröidh, 2005). L'objectif de cet article est d'examiner les conditions dans lesquelles une desserte à grande vitesse peut être associée au développement du tourisme urbain et d'affaires[1]. Après avoir analysé une telle desserte comme un faisceau d'innovations et présenté les modifications d'accessibilité qu'elle induit pour l'agglomération rémoise, nous montrerons que cette desserte peut permettre à Reims de valoriser ses ressources spécifiques en matière de

tourismes urbain et d'affaires à condition que ces innovations soient appropriées collectivement par les acteurs du tourisme sur ce territoire (différentes collectivités locales, offices du tourisme, centre des congrès, hôteliers, restaurateurs, maisons de champagne, etc.).

Figure 1. La Ligne à Grande vitesse est-européenne.



Source : réalisée par les auteurs

La desserte à grande vitesse du territoire rémois : un faisceau d'innovations

2 L'agglomération rémoise, localisée à 150 km à l'est de Paris, compte près de 220 000 habitants. La nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse conduit à la desserte de deux gares distantes de quelques kilomètres : la gare centrale historique, qui dessert en TGV[2] uniquement la gare de l'Est à Paris, et la gare Champagne-Ardenne qui dessert essentiellement la province et qui est localisée à Bezannes, un village séparé actuellement de l'agglomération rémoise par 500 mètres de terres agricoles.

3 Les deux gares facilement accessibles par voie routière sont reliées par TER (Train Express Régional). Elles le seront également par un tramway à partir de 2011. Un contournement autoroutier sud de l'agglomération desservira directement la gare Champagne-Ardenne en 2012.

4 Le choix de ce tracé dit "Nord" de la LGV, passant par Reims, a résulté de la nécessité d'obtenir des financements complémentaires de l'infrastructure. En effet, la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) et Réseau Ferré de France (RFF)[3] ont toujours considéré que ce projet ne dégageait ni une rentabilité financière, ni une rentabilité économique suffisante[4]. Aussi celui-ci ne pouvait se faire sans le cofinancement par les collectivités locales (communes desservies et régions). La ville et la

communauté d'agglomération de Reims ont accepté de contribuer à hauteur de 50 millions d'euros au financement de la première phase de l'infrastructure, qu'elles considéraient comme un vecteur de développement économique. Deux autres raisons permettent d'expliquer le choix de desservir Reims au détriment de Châlons-en-Champagne, préfecture du département de la Marne. D'une part, la ville de Reims s'est battue pour obtenir cette desserte afin de ne pas être de nouveau à l'écart comme elle l'avait été lors de la mise en place de la ligne Paris-Strasbourg en 1852, ligne qui passe par la vallée de la Marne et qui dessert Epernay située à 30 km au sud de Reims et Châlons-en-Champagne[5]. D'autre part, la ville de Reims représentait un potentiel en termes d'usagers de la future ligne plus important que celui de Châlons-en-Champagne.

5 Une desserte à grande vitesse peut être analysée comme un faisceau d'innovations pour les territoires desservis (Delaplace, 2009).

6 C'est premièrement une innovation d'amélioration de service. Pour Reims, elle est d'autant plus importante que la desserte est de qualité, l'agglomération voyant son accessibilité ferroviaire grandement améliorée (tableau 1). Ainsi, le nombre d'allers-retours vers Paris est maintenu et la durée de trajet diminuée. La desserte supprime la rupture de charge et donne accès en train à des destinations de province jusque là accessibles uniquement par correspondance ou changement de gare à Paris. Le TGV dessert enfin des lieux qui jusque là ne l'étaient pas par voie ferroviaire au départ de Reims (Marne-La-Vallée, Aéroport Roissy CDG, *etc.*). Elle permet à Reims de bénéficier d'une connexion au réseau ferroviaire européen à grande vitesse puisque cette ligne est "un élément clé" de ce réseau (Vickerman, 1997).

Tableau 1. La desserte au départ de la gare de Reims ou de la gare Champagne-Ardenne[6].

Ville de destination	**Avant le 10 juin 2007**	**Avec la desserte TGV en 2007**	**Gain de temps**	**Fréquence quotidienne (semaine)**
Paris Est	1h35*	45 min	50 min	8 + (3 à partir de la gare Champagne-Ardenne)
Gare Meuse	Non desservie	30 min	Nouvelle desserte	1
Gare Lorraine	Non desservie	40 min	Nouvelle desserte	10
Strasbourg	30 min + correspondance à Epernay (15 min) + 2h30 = 3h15*	1h55	1h20	10
Chessy - Marne-la-Vallée	Non desservie	30 min	Nouvelle desserte	7
Roissy CDG	Non desservie	30 min	Nouvelle desserte	4

Lille	1h35 + changement de gare à Paris (45 min) + 1h05 = 3h25*	1h25	2h	4
Nantes	1h35 + changement de gare à Paris (45 min) + 2h15 = 4h35*	3h15	1h20	2
Rennes	1h35 + changement de gare à Paris (45 min) + 2h05 = 4h25*	3h15	1h10	1
Bordeaux	1h35 + changement de gare à Paris (45 min) + 3h15 = 5h35*	4h25	1h10	3

* Les destinations sont toujours accessibles en trains régionaux à des prix plus faibles que ceux pratiqués pour le TGV mais avec une augmentation des temps de parcours (au minimum de 20 minutes) et parfois avec correspondance.

Source : réalisé par les auteurs à partir des données SNCF

7 Deuxièmement, une desserte à grande vitesse peut être analysée comme une innovation incrémentielle (Gallouj, 2003). Elle ajoute en effet une caractéristique de service supplémentaire en termes d'image, que nous qualifions de sémiotique au sens où elle confère aux territoires un signe de distinction, qui augmente l'utilité des agents qui en bénéficient.

8 Troisièmement, la production de la desserte elle-même est une innovation relationnelle, traduisant l'émergence de nouveaux partenariats, dans la mesure où la ligne, parfois la rénovation des gares mais également la jonction TER entre les deux gares ont fait l'objet de cofinancements par les Etats et/ou les collectivités locales et/ou RFF.

9 Les deux premières formes d'innovation ouvrent des opportunités de développement du tourisme qui sont en partie communes aux villes TGV, mais dont l'importance diffère en fonction de la qualité de la desserte et des caractéristiques des villes. En outre, ces opportunités doivent être saisies, appropriées, par les acteurs intervenant dans le domaine du tourisme (offices du tourisme, centre des congrès, hôteliers, agences de voyages, SNCF, Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), Comités départemental et régional du tourisme, etc.) sur le territoire[7].

10 Lorsque c'est le cas, la nouvelle desserte peut être accompagnée d'innovations de services complémentaires liées directement au transport dans sa composante physique ou dans sa composante commerciale (organisation des taxis, réorganisation des TER, location de voitures à la gare, nouveaux modes de gestion des relations à la clientèle dans le service de transport, *etc.*) ou indirectement aux activités touristiques (Delaplace, 2009).

11 Ces innovations de services complémentaires sont spécifiques à chaque ville. Elles dépendent en effet des caractéristiques socio-économiques de celles-ci et des territoires qu'elles irriguent (leurs ressources spécifiques) et des stratégies d'appropriation collective mises en oeuvre par les acteurs privés et publics. De ce point de vue, l'innovation relationnelle associée au financement partagé pourrait faciliter la coopération entre les acteurs publics des territoires ayant participé à ce financement au

service d'un développement des tourismes urbain et d'affaires dans les territoires desservis.

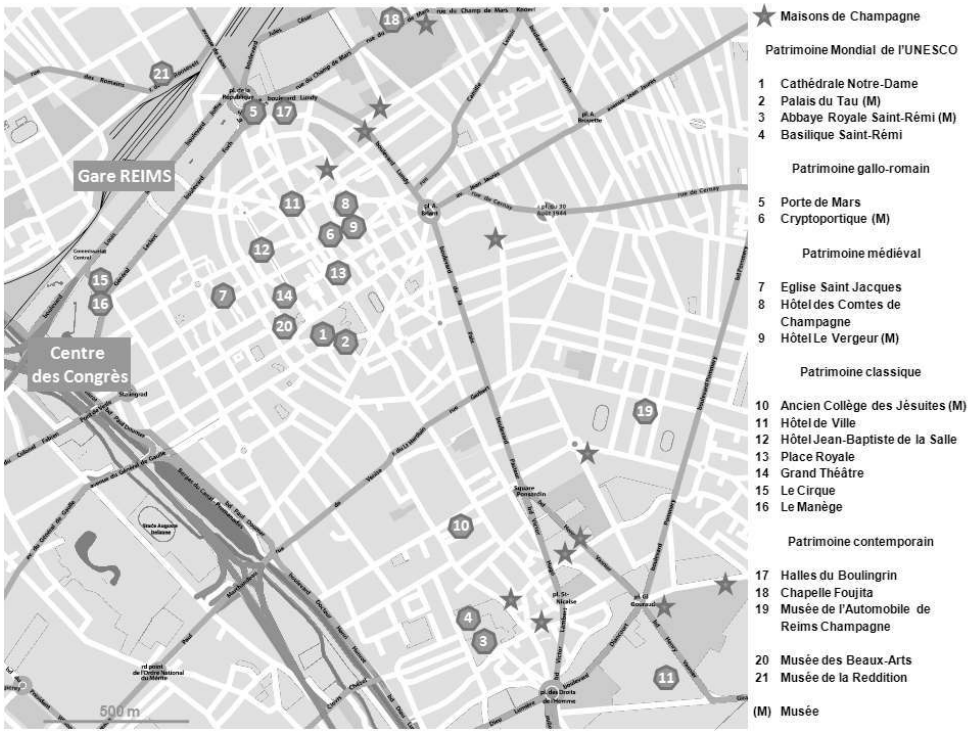
Les tourismes urbain et d'affaires dans l'agglomération rémoise, des tourismes qui peuvent bénéficier de la desserte à grande vitesse

12 Le tourisme urbain (visites de musées, monuments historiques, gastronomie, shopping, etc.) est présent dans des villes qui disposent de ressources spécifiques. Ces dernières sont produites à travers des relations de réseaux et un mode de coordination spécifique entre des acteurs localisés (Pecqueur, Peyrache-Gadeau, 2002). Elles ne sont pas transférables et contribuent à l'émergence d'avantages comparatifs relatifs (Colletis, Pecqueur, 2005). Le fait de disposer ou non de ressources spécifiques résulte des conditions historiques spécifiques ayant façonné le territoire et/ou de l'existence de ressources naturelles dont il est doté.

13 Ce tourisme urbain se développe de façon importante compte tenu du fractionnement des temps de vacances par les ménages durant l'année et du temps libéré par la réduction du temps de travail. Les caractéristiques de la clientèle varient selon les villes, mais globalement, il s'agit d'un tourisme de court séjour (deux ou trois jours) et souvent de fin de semaine, pratiqué principalement par des personnes seules ou des couples (47 %) ou des familles avec enfants (28,9 %), (ODIT, 2008) appartenant à des professions et catégories socioprofessionnelles diversifiées (étudiants, professions intermédiaires et retraités) disposant de revenus soit modestes, soit plutôt élevés (Direction du Tourisme, 2002).

14 Dans ce domaine, la ville de Reims dispose de nombreuses ressources spécifiques qu'elle cherche à valoriser davantage depuis le début des années 2000. Compte tenu de la compacité de la ville[8] ces ressources sont localisées à proximité du centre-ville (figure 2).

Figure 2. La localisation des ressources spécifiques de Reims.



Source : réalisée par les auteurs à partir d'une carte de la Ville de Reims

15 Plusieurs sites sont ainsi classés au patrimoine mondial de l'UNESCO dont la cathédrale Notre-Dame qui accueille environ 1 500 000 visiteurs par an, la Basilique et l'ancienne Abbaye de Saint-Rémi et enfin le Palais du Tau qui abrite un des principaux musées de la ville. De nombreux autres sites touristiques qui couvrent toutes les périodes allant de l'époque gallo-romaine jusqu'au début du siècle dernier sont moins connus. Des circuits touristiques pédestres à thème ont été créés afin de valoriser davantage ces ressources spécifiques[9].

16 La région rémoise est aussi caractérisée par une ressource spécifique qu'elle partage avec Epernay, le Champagne : treize maisons de Champagne ont des caves et des crayères datant de l'époque gallo-romaine couvrant 120 km de sous-sol dans la ville. Certaines de ces maisons organisent des visites et proposent des dégustations, voire même disposent de salles de réception. Autour du Champagne sont également développées des ressources gastronomiques spécifiques.

17 La desserte à grande vitesse pourrait donc permettre le développement du tourisme urbain dans l'agglomération rémoise. Une telle desserte permet en effet d'être plus rapidement sur place, sans fatigue, et donc de gagner du temps, ce d'autant plus lorsque la gare est localisée au coeur de la ville. Ainsi, la desserte de week-end vers Paris est bonne (8 allers-retours le samedi et 9 le dimanche à la gare centre auxquels viennent s'ajouter 3 et 3,5 allers-retours à la gare Champagne-Ardenne)[10]. Cette desserte permet une arrivée tardive le vendredi à Reims et un retour tardif à Paris le dimanche. La desserte de province le week-end est également relativement bonne en provenance de Lille, Bordeaux et Nantes avec des possibilités de départ dans les deux sens le vendredi soir ou le samedi matin et un retour tardif le dimanche.

18 Le tourisme d'affaires, tourisme effectué dans le cadre de l'activité professionnelle (congrès, conférences, colloques ou symposium, séminaires ou workshop, visites de salons, de foires, incentives (réunions de motivation des employés d'une organisation)) peut également bénéficier de la desserte à grande vitesse. Selon le Club français du tourisme d'affaires réceptif (CFTAR), les sites privilégiés correspondent pour 78 % aux centres-villes et sont retenus principalement selon 3 critères : la localisation géographique, l'accessibilité et les capacités d'accueil. Par ailleurs, 70 % de la demande nationale émane de centres de décision localisés en Ile-de-France.

19 Le tourisme d'affaires est caractérisé par des déplacements individuels et/ou collectifs de court séjour en semaine décidés par les entreprises ou les administrations avec une forte importance accordée à la réduction des temps de parcours. Ces déplacements sont effectués par des professions et catégories socioprofessionnelles à forts revenus avec une sensibilité aux prix relativement faible mais une très forte sensibilité à la qualité et à la rapidité de la desserte. Comme d'autres formes de tourisme, ce type de tourisme est caractérisé par une tendance au raccourcissement de la durée moyenne des séjours. Les villes TGV sont ainsi clairement convoitées par les acteurs du tourisme d'affaires pour leur accessibilité rapide. L'accessibilité est en effet critère de choix d'une destination (Coach Omnium, 2004). Le tourisme d'affaires peut ainsi bénéficier d'une desserte à grande vitesse (Amiard, 1997).

20 Ce tourisme s'est développé fortement[11] et représentait un marché de 8,65 milliards d'euros en France en 2005. Avant l'arrivée du TGV, Reims avait une activité en matière de tourisme d'affaires qui générait des retombées importantes pour la ville (dont nuitées et induits) estimées à 21 millions d'euros en 2005. Le Centre des congrès a accueilli 171 manifestations rassemblant plus de 51 300 participants et représentant 71 660 journées congressistes[12] qui ont permis la réalisation d'un chiffre d'affaires de 2,75 millions d'euros en 2005 contre 2,2 en 2003 (+ 27 % en deux ans). Une étude réalisée en 2005 par l'observatoire économique de Touraine sur 21 villes de congrès de la France de province classe Reims en septième position en termes de capacités d'accueil pour les congrès (Bordier, 2005)[13].

21 La desserte de l'agglomération rémoise semble également appropriée pour le tourisme d'affaires puisqu'en semaine, les horaires sont bien cadencés et régulièrement répartis dans la journée (aller-retour possible de Paris dans la demi-journée dans les deux sens). Le Centre des congrès est localisé à proximité de la gare centre de Reims qui est elle-même au coeur de la ville et de son patrimoine. La localisation de la gare Champagne-Ardenne est également intéressante compte tenu de sa proximité de la ville et de son articulation aux transports collectifs (cf. supra). La desserte de la province en semaine peut nourrir le tourisme d'affaires à partir d'une clientèle desservie directement par le réseau à grande vitesse, excepté pour Lyon, Marseille et les villes sur le réseau sud, pour lesquelles la liaison n'est pas directe ; la réduction totale des temps de parcours est donc plus faible et l'amélioration de l'accessibilité moins importante.

22 Si les tourismes urbain et d'affaires qui sont présents dans des villes qui disposent de ressources spécifiques peuvent bénéficier d'une desserte à grande vitesse, cette desserte et ces ressources ne suffisent pas, celles-ci devant être activées (Pecqueur, 2001).

23 L'activation des ressources du territoire, qui est réalisée à l'aide de "vecteurs", permet de sortir de leur "réserve" des ressources latentes insuffisamment valorisées. Ces "vecteurs" peuvent être :

- exogènes : implantation d'une entreprise venant valoriser des qualifications spécifiques non exploitées sur un territoire ; crise poussant les acteurs à trouver de nouvelles logiques productives les amenant à puiser dans leurs ressources latentes ; etc.
- endogènes : capacité différenciée des acteurs à se repositionner, dépendant de leur capacité à trouver des compromis locaux ; de leur histoire ; de la spécificité économique, culturelle, etc.
- le plus souvent une combinaison des deux : l'activation d'une dynamique endogène à partir d'éléments exogènes.

24 L'appropriation collective des innovations – traduisant une dynamique endogène – peut permettre une telle activation et générer une différenciation durable et donc une attractivité accrue.

Les effets de la grande vitesse ferroviaire sur le tourisme : une appropriation collective limitée de la desserte dans l'agglomération rémoise

25 Si Reims dispose de ressources spécifiques, certaines ne sont pas réellement activées. Ainsi, de nombreux sites sont peu connus et ne bénéficient même pas de signalétique. Si des efforts ont été récemment faits par la mairie au départ de la gare, les maisons de Champagne demeurent difficilement localisables et identifiables notamment pour les touristes étrangers. Par ailleurs, Reims est confrontée à des capacités hôtelières limitées surtout dans le haut de gamme, capacités pourtant indispensables au développement du tourisme d'affaires. Mais si les hôteliers rémois regrettent de ne pouvoir accueillir de grandes manifestations, ils ont été peu enclins à favoriser l'arrivée des grandes enseignes de l'hôtellerie internationale sur le marché rémois. Le taux annuel moyen d'occupation des hôtels (61,2 % en 2006), est considéré par tous comme très bon (Echos du tourisme, 2007), aussi le premier objectif est-il de le conserver en n'accroissant pas significativement l'offre. Enfin, la qualité des services en matière de restauration notamment gastronomique (plages d'ouverture des restaurants notamment le week-end) pourrait être développée.

26 La desserte à grande vitesse peut être le "vecteur" d'une telle activation mais cette dernière dépend de la capacité des agents à s'approprier collectivement le faisceau d'innovations qui lui est associé et à en produire de nouvelles.

L'appropriation du faisceau d'innovations associées a une desserte ferroviaire à grande vitesse comme "vecteur" d'activation des ressources spécifiques

27 Différents chercheurs se sont interrogés sur l'appropriation régionale d'infrastructures nouvelles (Boursier-Mougenot, Ollivier-Trigallo, 1996 ; Ménérault, 1996, 1997, 2000 ; Camillerapp, 1997). Prolongeant ces travaux, nous considérons que les innovations associées à la grande vitesse doivent être appropriées. Outre le fait d'avoir accès à la

desserte, cette appropriation dépend de la capacité des acteurs (caractéristiques, compétences[14]) et de leur volonté à le faire. Ainsi, si la nouvelle desserte ouvre des potentialités, leur réalisation dépend des caractéristiques et des actions des acteurs.

28 Cette appropriation peut revêtir différentes formes. Elle peut être individuelle : un acteur privé utilise la desserte comme outil au service d'un projet de développement et l'intègre dans sa stratégie en proposant individuellement des innovations de produit/service. L'arrivée de la grande vitesse peut interroger la collectivité locale desservie quant aux nouvelles dynamiques qu'elle peut insuffler au territoire dont elle a la charge. Ainsi, des études et diagnostics dont l'objet est de dresser les perspectives de développement futures du territoire sont produits (Bellanger, 1991 ; Mannone, 1995) et constituent la forme d'appropriation la plus immédiate.

29 Un acteur public peut également profiter de la desserte pour communiquer sur sa ville et valoriser son image afin de la différencier d'autres territoires avec lesquels elle est en concurrence. L'appropriation de la caractéristique sémiotique de la grande vitesse peut ainsi se faire en matière de communication par les acteurs qui, à différents niveaux, ont en charge le développement du territoire.

30 Une autre forme d'appropriation consiste à faire de la desserte et du faisceau d'innovations qui lui est associé un outil au service d'un projet de territoire. Dans un tel cas, au-delà de leur intérêt individuel et de leur objectif propre, les acteurs publics (collectivités locales, CCI, agences de promotion du territoire, agences d'urbanisme, office du tourisme) et/ou privés (hôteliers, restaurateurs) coordonnent leurs actions en vue d'atteindre un objectif commun, le développement du territoire. Il s'agit alors d'une appropriation collective. Les effets sur le développement local seraient les plus importants, lorsque ces deux types d'acteurs participent à cette innovation relationnelle (Blanquart, Delaplace, 2009).

31 L'émergence d'innovations relationnelles associées à des innovations de produits ou services traduisant cette appropriation collective et que l'on pourrait qualifier de grappes d'innovations de services (Delaplace, 2009), serait la clef de l'émergence des "effets" positifs des infrastructures en permettant l'activation des ressources spécifiques du territoire. La clef de cette appropriation collective réside dans la coordination des différents acteurs.

32 C'est particulièrement le cas en matière de tourisme dans la mesure où l'offre touristique est conjointement réalisée par plusieurs acteurs.

33 Ainsi, en matière de développement du tourisme sur le territoire, tous les acteurs publics (ville, office du tourisme, musées, *etc.*), mais également privés (hôteliers, restaurateurs, maisons de champagne dans le cas de Reims, SNCF, taxis, transports collectifs, agences de location de voitures, etc.) doivent se coordonner. L'action isolée de la ville est insuffisante. Le rôle de la SNCF, le prestataire principal du service de transport, que constitue la desserte à grande vitesse est essentiel pour promouvoir la destination. Il est tout aussi important que les acteurs privés (hôteliers, restaurateurs) s'associent aux opérations de la collectivité et de l'office du tourisme pour développer de nouveaux "packages". Cette coordination ne peut se faire que si chaque acteur individuellement prend conscience que son futur est étroitement lié au futur des autres. Cette appropriation collective est ainsi à l'origine de politiques d'accompagnement cohérentes susceptibles d'activer les ressources spécifiques dont dispose le territoire.

Une appropriation collective limitée dans l'agglomération rémoise

34 De nombreux acteurs se sont approprié individuellement la desserte en matière de communication. L'Office du Tourisme de Reims, la ville de Reims, l'agence de développement "Invest in Reims" créée en 2003, ont mené des campagnes de publicité fondées sur la valorisation des patrimoines (historique, religieux, culinaire ou sportif) de la ville visant à lui donner une image de modernité voire une image décalée[15]. Les acteurs économiques ont, quant à eux, insisté sur le dynamisme de l'activité de construction à Reims en mettant en avant des photographies de grues. Cette multiplicité des politiques de communication a permis de faire parler de la ville dans de nombreux domaines et sur de nombreux supports, ce qui n'était pas le cas auparavant. Toutefois l'insuffisante concertation entre les acteurs de ces politiques a brouillé l'image de la ville : ville dotée d'un patrimoine historique, ville moderne et en chantier, etc. La SNCF a également communiqué sur l'ensemble des villes desservies de l'Est de la France en éditant un guide du Routard hors série "l'Est : Escapades à très grande vitesse".

35 Quelques acteurs privés se sont lancés, de façon individuelle, dans la production de services complémentaires dans le domaine du tourisme (création d'une résidence hôtelière à côté de la gare).

36 En revanche, globalement les maisons de champagne n'ont pas développé l'offre de visite de leurs caves. En effet, pour certaines, cette activité nécessite une mise aux normes coûteuse, et de surcroît génère peu de bénéfices. Elles n'investissent donc pas toutes dans la promotion du terroir et semblent n'accorder que peu d'importance à la valorisation de leurs produits près des touristes en raison d'une activité fortement tournée vers l'exportation (90 % de l'activité des maisons est à l'export). Ainsi, le champagne, un des atouts majeurs de Reims qui pourrait contribuer à développer l'attractivité touristique de la ville semble au contraire entraver la valorisation du patrimoine champenois. Cette déconnexion des stratégies des maisons de champagne par rapport au territoire ne permet pas d'enclencher une dynamique vertueuse autour du produit phare qu'est le champagne, ni le développement d'activités connexes (Barrère, Bonnard, Delaplace, 2009).

37 En outre, l'appropriation collective du faisceau d'innovations associées à la desserte à grande vitesse par les acteurs locaux, qui est nécessaire pour activer les ressources, demeure à ce jour limitée dans l'agglomération rémoise, et ce pour deux raisons essentielles :

- au niveau départemental, il existe une concurrence entre villes en matière de tourisme : la ville d'Epernay se revendique capitale du champagne tout comme Reims ; Châlons-en-Champagne, capitale administrative, jalouse Reims, capitale économique, ainsi que la qualité de sa desserte à grande vitesse,
- sur le plan local, la force de Reims est à la fois sa faiblesse : en dévorant l'image, le champagne tend à occulter les autres éléments et à limiter le "panier de biens" (Pecqueur, 2001) recherché par le touriste et les initiatives visant à élargir ce panier. Il constitue une rente qui, jusqu'à présent, n'a que marginalement diffusé ses effets sur l'économie locale (Barrère, Bonnard, Delaplace, 2009).

38 Le tourisme a néanmoins été caractérisé par la production d'actions commerciales associant des organismes publics (Comité départemental du tourisme, Office du tourisme, association d'offices du tourisme de plusieurs villes) et des acteurs privés (hôteliers,

restaurateurs)[16], mais ces innovations de services ont émergé sans être toujours articulées à la desserte. La SNCF, et plus précisément sa direction TGV[17], est quasiment absente de ces actions dans l'agglomération rémoise. L'exemple du Village de Noël[18] est, à cet égard, significatif. Pour le promouvoir, les acteurs privés (dont l'association de commerçants "Les Vitrines de Reims") et publics (Office du tourisme et Mairie de Reims) ont coordonné leur communication, mais sans la SNCF. Cette dernière n'a, quant à elle, pas proposé d'offre supplémentaire en 2007[19] contrairement au marché de Noël de Strasbourg, plus renommé mais aussi plus rentable pour elle[20] .En 2008, elle a cependant participé à une opération "test" avec l'Office du tourisme sur le village de Noël "Reims Noël Gourmand" qui associait un billet TGV en 1ère classe, une entrée au Palais du Tau et un déjeuner gastronomique champenois. En 2009, compte tenu du peu de succès de cette opération, elle n'a pas souhaité la renouveler. En outre, les taux d'occupation élevés des rames TGV (68 % en moyenne à Reims en cumul sur les quatre premiers mois de l'année 2008, et avoisinant les 100 % pour les périodes de pointe du matin dans le sens Reims-Paris et du soir dans le sens Paris-Reims) rendent difficile la réservation de places dédiées à d'éventuels déplacements touristiques. Ainsi, si ce sont des innovations relationnelles qui, dans le domaine du tourisme urbain, peuvent faire émerger un modèle d'offre combinée type "panier de biens", peu d'entre elles ont été développées à Reims en lien avec la grande vitesse.

39 Enfin, afin de valoriser la mise en place de la nouvelle desserte en matière de tourisme d'affaires, un projet de bureau de congrès – qui aurait pu être une innovation relationnelle au coeur d'une innovation de services – a émergé. Mais à ce jour, et en raison de conflits entre les différentes parties prenantes, celui-ci n'a pas abouti. Une action en justice a même été intentée et gagnée contre le Centre des congrès et l'Office du tourisme par des agences de voyage qui leur reprochaient de vendre des prestations touristiques et qui craignaient ainsi de perdre une partie de leur clientèle. Ceci atteste de la divergence d'intérêts et du rapport de force entre acteurs du tourisme et de la difficulté des acteurs publics et privés à se coordonner. En outre, l'histoire des relations entre l'Office du Tourisme et la Ville est émaillée de rancoeurs, de querelles et de rancunes. Des conflits entre la mairie (un des financeurs), la direction de l'Office du tourisme et le Centre des congrès à propos de leurs stratégies respectives préexistaient à ce projet.

40 Dans l'agglomération rémoise et dans le domaine du tourisme, force est de constater qu'à ce jour, l'appropriation collective a été limitée.

Conclusion

41 Une desserte à grande vitesse constitue pour le territoire qui l'accueille un faisceau d'innovations qui constituent des opportunités devant être appropriées. Cette appropriation est en effet un "vecteur" possible d'activation des ressources spécifiques en matière de tourisme dont dispose éventuellement ce territoire desservi, et de production d'innovations de services complémentaires. La desserte peut favoriser la prise de conscience par les acteurs de la nécessité de se saisir de cette opportunité pour construire une stratégie d'appropriation collective afin d'activer des ressources qui ne le sont pas ou peu. Elle peut ainsi agir comme facteur déclenchant de politiques d'activation des ressources.

42 A ce jour, l'arrivée du TGV à Reims n'a été que marginalement utilisée afin de renouveler l'offre touristique. Dans le passé, d'autres villes, comme Le Mans, ou encore Lille, ont davantage profité de leur desserte pour enclencher une nouvelle dynamique autour de l'offre touristique. A l'inverse, la ville de Tours était davantage dans la configuration de Reims, avec des ressources spécifiques indéniables, mais des difficultés des acteurs à se coordonner (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2007). Si une remise en cause de cette offre de produits touristiques et une volonté de construire des stratégies collectives sont en cours dans l'agglomération rémoise, elles ne se sont pas encore réellement concrétisées.

BIBLIOGRAPHIE

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

BARRERE C. BONNARD Q. et DELAPLACE M. (2009), *Les politiques de valorisation des patrimoines : la gestion de la rente régionale, quelques enseignements à partir du cas du Champagne*, XLVI[e] Colloque ASRDLF, 6-8 juillet, Clermont Ferrand.

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 pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, février, 495 p.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2007), *La grande vitesse, un outil de valorisation de ressources spécifiques : le cas de la LGV-Est européenne et du tourisme dans l'agglomération rémoise*, XLIII[e] colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, 11-13 juillet.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2009), "Desserte TGV et localisation des entreprises sur les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre immobilière de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims", *Les Cahiers Scientifiques des Transports*, *56*, pp. 37-61.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2010) (à paraître), "Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 1.

BELLANGER F. (1991), *Le TGV Atlantique au Mans, à Saint Pierre des Corps, à Tours et à Vendôme : opportunités, acteurs et enjeux*, Maison des Sciences de la Ville, Université de Tours.

BLANQUART C., DELAPLACE M. (2009), "Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport, Le cas de d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, *56*, pp. 63-86.

BORDIER C. (2005), *Le pôle urbain de Tours face au marché du tourisme d'affaires*, Observatoire économique de Touraine.

BOURSIER-MOUGENOT I., OLLIVIER-TRIGALO M. (1996), *Le projet de TGV-Est : l'expérience d'un processus nouveau d'élaboration d'un grand projet d'infrastructure : entre consensus et incertitude*, synthèse du rapport.

CAMILLERAPP I. (1997), *Projet de TGV Bretagne/Pays de Loire : analyse du processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Université de Paris XII.

COACH OMNIUM (2004), *Le tourisme d'affaires en Région Rhône-Alpes – la demande*

COLLETIS G., PECQUEUR B. (2005), "Révélation de ressources spécifiques et coordination située", *Économie et Institutions*, 1er et 2nd semestres, pp. 51-74.

DIRECTION DU TOURISME (2002), *Les clientèles du tourisme urbain.*

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

ECHOS DU TOURISME (2007), *Mémento du tourisme de Champagne-Ardenne*, *68,* juillet, Bulletin de l'Observatoire Régional du Tourisme de Champagne-Ardenne.

FRÖIDH O. (2005), "Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line", *Journal of Transport Geography*, *13,* pp. 352-361.

GALLOUJ F. (2003), "Les services et l'innovation", *in* MUSTAR P., PENAN H. (Eds.), *Encyclopédie de l'innovation*, Economica.

GALLOUJ F., WEINSTEIN O. (1997), "Innovation in Services", *Research Policy*, *26*, 4-5, pp. 537-556.

MANNONE V. (1995), *L'impact régional du TGV Sud-est*, Thèse de Doctorat de Géographie, 2 tomes, Université de Provence Aix-Marseille.

MENERAULT P. (1996), *Le TGV Nord : appropriation locale d'un grand projet*, INRETS, 96 p.

MENERAULT P. (1997), *Processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire : le TGV et les régions : Le cas du Nord-Pas de Calais*, INRETS, 1997, 102 p.

MENERAULT P. (2000), *Appropriation régionale de la grande vitesse ferroviaire et rôle des régions dans la dynamique des réseaux : le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne*, GRRT, Avril 2000.

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

OFFNER J.-M. (1993), "Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique", *Espace géographique*, 3, pp. 233-242.

PAGE S.J. (1999), *Transport and Tourism*, Addison-Wesley Longman, 350 p.

PECQUEUR B. (2001), "Qualité et développement territorial : l'hypothèse du panier de biens et de services territorialisés", *Economie Rurale*, *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*, Colloque du GREMI 5, Neuchâtel, 26-27 avril.

PLASAIT B. (2007), *Le tourisme d'affaires : un atout majeur pour l'économie*, Conseil économique et social.

PLASSARD F. (2003), *Transport et territoire*, Predit, La documentation française, 97 p.

TROIN J-F. (1997), "Les gares TGV et le territoire : débats et enjeux", *Annales de Géographie*, *593-594*, pp. 34-50.

VICKERMAN R. (1997), "High-Speed Rail in Europe : Experience and Issues for Future Development, *The Annals of Regional Science*", *31*, pp. 21-38.

NOTES

1. Dans d'autres articles (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2009 et 2010), nous avons questionné d'autres effets supposés d'une desserte TGV (attraction d'entreprises et développement de quartiers d'affaires, dynamisme de l'immobilier résidentiel).

2. La gare centre assure également la desserte TER (train express régional) de la plupart des villes de la région.

3. Réseau Ferré de France a été créé en 1997 par l'Etat pour gérer le réseau ferroviaire français. La SNCF est alors devenue un exploitant de trains.

4. Le calcul économique distingue la rentabilité financière et la rentabilité économique. La rentabilité financière d'un projet de LGV correspond à l'évaluation des conséquences financières à long terme de l'exploitation de la ligne pour la SNCF. Sa rentabilité économique résulte de l'analyse des coûts et des avantages pour tous les acteurs économiques de sa réalisation.

5. C'était ce que proposait le tracé "Sud ».

6. La durée indiquée est une durée moyenne d'un trajet direct. Les fréquences sont celles proposées lors de la mise en service. Trois autres villes, qui n'étaient pas desservies lors de la mise en service de la LGV-Est en 2007, le sont désormais. Il s'agit du Havre accessible en 4 h, de Luxembourg en 1 h 31 et de Metz en 47 minutes ; elles bénéficient chacune d'une desserte par jour à partir de la gare Champagne-Ardenne.

7. C'est le cas également dans d'autres domaines (attraction d'entreprises ou de population notamment).

8. Son extension est en effet contrainte par le vignoble champenois et les grandes exploitations agricoles qui l'entourent.

9. Le premier portant sur l'histoire de Reims a été inauguré en janvier 2006, le second relatif à l'Art déco en novembre 2006 et le troisième sur Saint-Rémy fin 2007.

10. Il s'agit de la desserte de week-end en 2010.

11. Secteur très sensible à la conjoncture économique, il est affecté par la crise actuelle.

12. Soit à cette date un peu moins que le Futuroscope (100 000), Belfort (85 000) ou Saint-Etienne (82 000 en 2006). En 2007, Tours en comptabilisait 90 000 et Lyon, en 2006, 1 744 539. La France en 2005, hors Paris en avait accueilli 2 750 000 (Plasait, 2007).

13. Le classement repose sur un indicateur synthétique mesurant la capacité d'accueil hôtelière en hôtels 3 et 4 étoiles et en termes de taille et de nombre de places des auditoriums existant dans chaque ville.

14. On retrouve ici une notion centrale dans l'économie des services (Gallouj, Weinstein, 1997).

15. A insi, la ville de Reims a lancé une campagne de publicité dans des journaux peu ciblés habituellement par les collectivités (comme les Inrockup'tibles) et qui a mis en scène, par exemple, Jeanne la Rockeuse ou Clovis l'entrepreneur. De même, Invest in Reims a vanté la douceur du climat rémois.

16. Marnothérapie pour le département de la Marne, club des milles sourires pour Reims, circuit de 4 jours et 4 nuits Tempora proposé par l'office du tourisme de Reims et les villes de Charleville, de Sedan et de Laon.

17. Ce n'est pas nécessairement le cas de la direction TER. En effet, cette dernière collabore avec le Conseil régional qui est l'Autorité organisatrice des transports en France. Ainsi les différentes directions de la SNCF peuvent avoir des stratégies différentes vis-à-vis du territoire.

18. Selon les études menées, ce village de Noël accueille un peu moins de 2 millions de personnes.

19. Information obtenue par mail auprès de la direction de la SNCF de Reims.

20. Elle a proposé 27 000 places supplémentaires pendant 4 week-ends (du vendredi au dimanche) soit l'équivalent de 77 trains.

RÉSUMÉS

La LGV est-européenne a été mise en service le 10 juin 2007. Les acteurs économiques des territoires desservis attendent beaucoup de cette arrivée notamment en matière de développement des tourismes urbain et d'affaires. Mais un tel développement n'est pas automatique. C'est l'appropriation collective de l'innovation que constitue la desserte à grande vitesse dans un territoire qui est au coeur de ses effets positifs. En effet, cette appropriation collective constitue une innovation relationnelle de laquelle peuvent naître des innovations de services complémentaires en matière de tourisme susceptibles de valoriser les ressources spécifiques existantes (patrimoine historique, culturel, gastronomique, etc.). Ainsi, si l'existence de ressources spécifiques joue un rôle pour les villes desservies, les efforts coordonnés des acteurs pour favoriser la "mise en tourisme" de la ville sont également décisifs. L'analyse est illustrée par le cas de l'agglomération rémoise.

The East European High-Speed Rail started on June 10, 2007. Economic actors of beneficiary territories are expecting a lot of positive effects such as the development of urban and business tourisms. But such development is not automatic. The collective appropriation of the innovations linked to a High-Speed Rail Service seems to be central for generating positive effects. Indeed, this collective appropriation constitutes a relational innovation, which may give birth to additional services innovations in tourism that could enhance the value of existing specific resources (historical, cultural, gastronomic, etc.) and turn them into assets. Thus, if the availability of specific resources plays a specific role for the connected cities, coordinated efforts of actors to promote the tourist development of the city are also decisive. We will illustrate our subject with the case of Rheims.

INDEX

Keywords : High-Speed Rail Service, tourism, innovation, specific resources, collective appropriation
Mots-clés : desserte ferroviaire à grande vitesse, tourisme, innovation, ressources spécifiques, appropriation collective

AUTEURS

SYLVIE BAZIN

Université de Reims Champagne-Ardenne, Laboratoire “Organisations Marchandes et Institutions”, 57bis, rue Pierre Taittinger, F - 51096 Reims cedex, sylvie.bazin@univ-reims.fr

CHRISTOPHE BECKERICH

Université de Reims Champagne-Ardenne, Laboratoire “Organisations Marchandes et Institutions”, 57bis, rue Pierre Taittinger, F - 51096 Reims cedex, christophe.beckerich@univ-reims.fr

MARIE DELAPLACE

Université de Reims Champagne-Ardenne, Laboratoire “Organisations Marchandes et Institutions”, 57bis, rue Pierre Taittinger, F - 51096 Reims cedex, marie.delaplace@univ-reims.fr