

EDITORIAL

TRANSPORT ET TOURISME
Rapports entre mobilités et territoires

Michel VRAC

UMR ThéMA 6049 CNRS - Université de Franche-Comté-ESPE¹

Le thème Transport et tourisme avait fait l'objet d'un colloque organisé à Chambéry en septembre 2006, sous l'égide des commissions de Géographie des transports et de Géographie du tourisme et des loisirs du CNFG soulignant les apports des réflexions communes sur les rapports entre transports et territoires selon l'angle spécifique des mobilités touristiques. En effet, le tourisme correspond à « *un système d'acteurs, de lieux et de pratiques permettant aux individus la récréation par le déplacement de l'habiter temporaire de lieux autres* » (Equipe MIT, 2005)² qui appelle des échelles, des temporalités et des modes d'habiter qui diffèrent de celles des mobilités quotidiennes.

Le rapport entre tourisme et transport amène donc à s'interroger sur le rôle et l'impact des transports dans la diffusion mondialisée des pratiques et des mobilités touristiques qui dépassent désormais le milliard de personnes selon l'OMT, sur l'évolution des lieux créés ou « subvertis » par le tourisme à travers, notamment, la question de l'accessibilité et de l'usage des transports dans ces lieux. Cependant, le transport n'est pas seulement un moyen d'accès, il peut être aussi une ressource touristique à l'image des lignes ferroviaires touristiques qui offrent l'exemple d'un système touristique linéaire qui se diffuse dans un territoire. Ces différentes formes de relations amènent ainsi à analyser comment transport et tourisme participent de l'aménagement et du développement des territoires suscitant alors des enjeux et des conflits entre acteurs aux intérêts divergents.

Souhaitant prolonger cette réflexion sur ce rapport entre tourisme, transports, la revue Géotransports a lancé un appel à articles, lesquels pouvaient s'appuyer sur les quatre axes de réflexion suivants.

Transports et essor des mobilités touristiques dans les pays en voie de développement dans le cadre de l'étude de la mondialisation du tourisme

L'essor actuel des mobilités touristiques dans les pays en développement et notamment celle des touristes domestiques, amène à s'interroger sur le rôle des transports dans la diffusion de ces flux. On peut l'aborder par les relations entre le tourisme et le développement des réseaux de transports intérieurs, souvent en pleine mutation comme en Chine, qui est à mettre en relation avec l'analyse de l'évolution de la part modale pour ce type de mobilités (train, bateau et plus récemment essor de l'automobile et de l'avion). L'étude de l'accessibilité des lieux touristiques de ces pays est un autre angle d'approche de ce rapport entre réseaux et territoires d'autant plus spécifique que ces lieux peuvent être différents suivant l'origine des touristes (national ou international). Le cas spécifique des lignes de transport touristiques amène à aborder l'intégration de ces dernières dans les réseaux et leur rôle dans le développement ou non des territoires.

Ces analyses menées à l'échelle nationale peuvent être prolongées par l'étude des mobilités touristiques internationales de ces pays vers le reste du monde à travers les stratégies des

¹ UMR ThéMA 6049, UFR Lettres et Science Humaines et sociales, 32 rue Mégevand, 25030 Besançon cedex, michel.vrac@orange.fr

² D'après la définition de l'Equipe MIT (2005), *Tourismes 2, Moments de lieu*, Paris, Belin.

compagnies aériennes, notamment asiatiques ou des pays du Golfe, soulignant l'évolution actuelle de l'origine des flux touristiques internationaux.

Villes, transports, et tourisme

L'importance croissante des travaux sur le lien entre villes et tourisme (Duhamel, Knafou 2007, Narath, Stock, 2012, Gravari-Barbas, Fagnoni, 2012)³ est un axe de réflexion pour aborder le rôle des mobilités touristiques dans les politiques de transport urbain. Il peut s'interroger d'abord sur les relations entre réseaux de transports en ville et spécificité des mobilités touristiques : desserte des aéroports, organisation et développement de transports spécifiques ou non aux touristes. L'interaction entre mobilités touristiques et mobilités quotidiennes dans l'aménagement des lieux du transport est un second thème autour de la question de la coprésence (gares, aéroports avec des temporalités différentes).

Le rôle des transports dans l'aménagement d'autres lieux urbains ou périurbains qui associent ces mobilités ne manque pas d'intérêt : parcs d'attraction, lieux culturels, water front, équipements sportifs, centres commerciaux. Le cas de l'impact d'événements à forte retombée touristique dans les villes (Gravari-Barbas, 2013)⁴ complète cette approche par l'étude des relations entre temporalités, transports et aménagements. En effet, l'organisation de ces événements (comme, par exemple, les Jeux Olympiques, les Championnats du monde, les Expositions Universelles) amène à accorder une place majeure aux équipements de transports qui sont à la fois développés pour cet événement ponctuel mais qui sont aussi intégrés dans d'importantes opérations d'aménagements urbains à long terme. Ces opérations permettent de s'interroger sur le rôle des transports dans l'évolution des lieux touristiques événementiels. Ce type de projet suscite alors souvent des conflits comme en témoignent les vives réactions face aux retards ou aux insuffisances des projets de transports urbains menés à Rio de Janeiro à l'occasion de l'organisation de la Coup du monde de football en 2014 et des Jeux Olympiques de 2016.

Transport et évolution des stations touristiques

La question de l'interaction entre différents types de mobilités renvoie aussi aux travaux récents sur l'évolution des stations touristiques (Equipe MIT, 2010)⁵. L'une des interrogations principales de cette équipe porte sur la question de la progression du degré d'urbanité des lieux touristiques. De nombreuses stations balnéaires sont devenues des villes, voire des périphéries urbaines. Le développement d'un réseau de transport urbain dans des stations est ainsi un marqueur de cette urbanité croissante. L'étude du développement de réseaux urbains de transport sur les littoraux fortement touristifiés sert d'exemples (littoraux méditerranéens de l'Europe du sud, façade atlantique ou de la mer du Nord).

Tourisme, transport et développement durable

De nombreux acteurs du tourisme insistent sur l'importance du développement durable comme politique d'action pour repenser la question de la desserte et de l'usage des modes de transports dans les lieux touristiques face à la croissance des trafics automobiles. Ceci amène à analyser les politiques menées par les différents acteurs et la façon dont elles amènent à ouvrir ou à fermer certains territoires, notamment à forte dimension patrimoniale ou environnementale.

Associer transport et développement durable est aussi un vecteur potentiel d'attraction par la proposition de modes de transports innovants qui rappellent que les lieux touristiques sont souvent parmi les premiers lieux à bénéficier d'équipements novateurs. Ces nouvelles solutions renvoient aussi aux interrogations sur ce qu'est l'« écomobilité » touristique et au tourisme qualifié de durable. Ces évolutions sont ainsi l'objet de conflits importants face aux intérêts divergents des acteurs qui convoitent, rejettent ou défendent ces projets d'aménagements et d'équipements de transport. Politiques des transports et politiques touristiques peuvent être alors interrogées pour analyser ce rapport entre tourisme et gestion durable des transports.

³ Duhamel Ph. et Knafou R. (2007), *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, 366 p. ; Narath S. & Stock M. (dir.) (2012), *Urbanités et tourisme, Espaces et sociétés*, n°151, 224 p. ; Gravari-Barbas M. & Fagnoni E. (dir.), 2012, *Métropolisation et tourisme*, Paris, Belin.

⁴ Gravari-Barbas M., 2013, *Aménager la ville par la culture et le tourisme*, Le Moniteur, 160 p.

⁵ Equipe MIT (2011), *Tourisme 3 La révolution durable*, Paris, Belin.

En réponse à cet appel, six articles appropriés ont été sélectionnés et, même si tous les thèmes ne sont pas abordés, des réponses sont apportées constituant autant d'avancées significatives dans la mise en relation entre transport (en tant que service ouvert subi mais aussi en tant qu'opportunité d'accès), tourisme (en tant que pratique et expérience) et mise en tourisme (opportunités de développement).

Le transport fait-il partie du voyage ? Telle est la question que pose *Antoine Beyer*. Distinguant la mobilité d'agrément et de découverte qu'est le voyage (pratique touristique) de la mobilité utilitaire qu'est le transport en rendant effectif l'accès aux lieux touristiques, il s'interroge sur l'articulation entre ces deux dimensions des mobilités, pour ensuite mettre en avant la notion d'intensité touristique qui varie suivant les modes de transports en fonction notamment de la dimension de l'expérience personnelle. L'auteur suggère ainsi que le fait de redonner de l'attrait au transport contribue à favoriser l'expérience touristique.

La thématique de la congruence réseau de transport – pratiques touristiques dans la période contemporaine récente rassemble le plus grand nombre d'articles.

Isabelle Sacareau et *Etienne Jacquemet* traitent des interactions transport-pratiques touristiques dans l'Himalaya du Népal, où le système de transport est encore peu développé. Les auteurs montrent comment les modifications récentes de l'accessibilité par la route et par l'avion engendrent une recomposition du système touristique initial, lequel était partiellement initiateur de l'ouverture du territoire. Si l'isolement a pu être un atout au début du trekking, l'amélioration de l'accessibilité dans les massifs les plus touristiques suscite des réactions opposées sur le rôle des transports entre les différents acteurs, notamment entre une partie des trekkers occidentaux qui perçoivent le transport comme une menace pour leurs pratiques et des populations locales qui soutiennent généralement leur développement. Cependant, au-delà de cette opposition, ce cas témoigne des recompositions qu'engendrent de manière croisée évolution des pratiques touristiques et développement des transports. Plus généralement le trekking et plus largement le tourisme voit ses formes et ses clientèles se transformer et se diversifier.

En matière de tourisme de masse et du rôle de l'avion, *Mohamed Souissi* développe le cas tunisien, avec tout d'abord l'essor combiné du forfait touristique et du transport aérien nolisé dès les années 1970 puis, plus récemment, un essoufflement de ce modèle dont l'auteur s'attache à analyser les causes, dont une partie seulement relève d'un contexte de crise conjoncturelle.

Mettant en perspective les relations entre transport public local et tourisme au sein des stations balnéaires du littoral atlantique français, *Michel Vrac* souligne combien le début du troisième millénaire correspond à une nouvelle phase de développement des transports urbains, pour répondre à la fois aux besoins de mobilités touristiques et aux nécessités urbaines d'agglomérations désormais étendues. Il aborde les facteurs de cette urbanité nouvelle des lieux touristiques et en recherche les indicateurs.

Un produit touristique, la croisière maritime, et son évolution récente dans le sens d'une forte croissance et même d'une industrialisation, ont retenu l'attention de deux auteurs qui en analysent particulièrement les recompositions consécutives.

Dans le cas de la Mer Baltique où cette activité est en plein essor, *Arnaud Serry* analyse les recompositions d'itinéraires, les ports de croisière, les acteurs de ces mobilités, les stratégies des villes portuaires concernées et les adaptations au contexte spécifique de ce domaine maritime européen du nord et de cette région au grand potentiel.

Tandis que *Gwennaëlle Furlanetto*, observant la rangée nord-européenne, apporte sa contribution en abordant les retombées économiques sur les compagnies et sur les villes portuaires en intégrant leur hinterland, et en élaborant un modèle d'organisation fonctionnelle de la ville portuaire de croisière.

