

**Le transport fait-il partie du voyage ?
Pour une compréhension du déplacement touristique
à partir de l'antagonisme contrainte/agrément.**

Are transport and travel to be combined ?
Understanding tourist mobility on the basis of the conflict between
constraint and pleasure.

Antoine BEYER¹

SPLOTT – IFSTTAR, Université - Paris-Est
antoine.beyer@ifsttar.fr

Résumé

Contrairement aux chercheurs qui les ont précédés, les géographes des transports contemporains ont accordé une place congrue au fait touristique, alors même que les flux engendrés par cette activité sont omniprésents, voire structurels, pour certains modes, certaines régions ou certaines périodes de l'année. Cette attitude reflète en cela l'organisation même d'un secteur où prévalent les approches techniques et socio-économiques reléguant les pratiques et les motivations individuelles au second plan (Brocard et al. 2005), (Bavoux & al., 2005). Pour les géographes du tourisme, le transport est en revanche depuis toujours perçu et analysé comme un élément permissif de la structuration de l'espace touristique (Cazes, 1985 ; Gay, 1993) et largement extérieur à ce qui fait le cœur de l'expérience touristique. Aujourd'hui cependant, les réflexions tendent à souligner l'imbrication croissante du fait touristique et de l'expérience commune de la construction des territoires (Viard, 2000) et de la perception des espaces géographiques, les formes d'habiter (Stock, 2005). Dans les deux cas toutefois, au sein de la mobilité touristique on peut distinguer schématiquement deux moments opposés, mais néanmoins complémentaires, qui sous-tendent l'analyse, soit pour l'appuyer soit pour en contester la stricte opposition, à savoir :

- une mobilité d'agrément, de découverte, enrichie par une expérience intérieure, qualitative et fruit d'un choix personnel, le voyage qui participerait pleinement de la pratique touristique ;
- une mobilité utilitaire, souvent collective qui est à la fois subie et contrainte, le transport, c'est-à-dire l'acheminement qui rend effectif l'accès aux sites et aux expériences proprement touristiques.

Le rapprochement dialectique des deux termes est en fait riche de potentiels que l'article cherche à explorer et à systématiser. Il passe par un travail d'articulation explicite entre les deux dimensions de la mobilité touristique et s'interroge sur les relations qu'entretiennent les deux versants du déplacement touristique. Il en résulte la possibilité de combinaisons qui conduisent à interroger les modalités de construction de spatialités touristiques en situation de mobilité (Stock, 2005).

Mots-clés : mobilité touristique, voyage, transport, expérience touristique, non-lieu, convivialité.

Abstract

Transport geographers tend to pay scant attention to tourism. Transport has become commonplace, and the increasing number of trips means it stimulates the imagination less than in the past, turning it into an external constraint, wasted and empty time between the place of departure and a tourist destination. Travel time is at best experienced as a time of transition or adjustment between two rhythms of life or two spaces and ways of living space. Speed and its consequences have definitely

¹ Maître de Conférences, SPLOTT – IFSTTAR, Université Paris-Est, Cité Descartes 14-20 bd Newton, F-77447 Marne-la-Vallée cedex 2

played a decisive role in this change, reducing the possible contacts between travellers and the areas they pass through and the experiences the latter are able to provide. Tourists thus acquire their new status of “displaced person”, because they are increasingly isolated within the transport chain and foreign to the places they pass passively through. What now counts is the destination. Ideally the journey taken to reach it should be reduced, or even eliminated.

Tourist travel thus, increasingly, involves two dissociated kinds of experience:

- travel for pleasure and discovery, which is enriched by a high quality inner experience and is the outcome of a personal choice guided by discovery, the pleasure of being in places and which is full of meaning;

- travel which is imposed on the individual and constrained, which is seen as a necessary evil, and marked by the predictable ordinariness of the places passed through, which are what the anthropologist Marc Augé (1992) has described as “non places”. This travel is perceived primarily in quantitative terms, measured by a cost, a distance and a time and usually experienced as something external i.e. a loss (time or money).

Starting from this increasingly marked dissociation, we can wonder about the nature of the relationship between the two types of travel and the possibilities of changing from one to the other. More detailed analysis even allows us to see if, in some cases, this dialectical opposition may become less marked and that one of today’s major issues is to combine the two situations with a view to bringing pleasure back into the contemporary transport system, in major stations, hub airports and motorway service areas.

Our “bi-polar” model thus provides us with a valuable interpretation tool and may be used as a more wide-ranging analysis framework. It applies equally well to the relationship between tourist travel and the world of transport in general as to the situation within a given tourist trip considered as a personal experience, or even the strategies implemented by operators when designing vehicles and transport facilities in such a way as to best meet the expectations of users while at the same time promoting their services. Combining the two dimensions of tourist mobility open a new way to analyse how mobility shapes spatial construction in contemporary leisure societies (Stock, 2005).

Keywords: tourist travel, Tourist mobility, Transport, Tourist experience, Transportainment, Non place, Friendliness.

INTRODUCTION

Au-dessus des guichets de la gare de Lyon à Paris, se déroule une longue fresque avec les panoramas urbains tout baignés de lumière des grandes villes qui jalonnent l'itinéraire entre Paris et la Méditerranée. Elle fonctionne comme une invitation au voyage et une promesse de découvertes. Au début du XX^e siècle, associer le transport au voyage allait de soi, autant pour la compagnie du PLM que pour les usagers ; le transport de longue distance restait exceptionnel et la mobilité revêtait de fait un caractère valorisé, synonyme de découverte, d'expériences enrichissantes et variées. Aujourd'hui, les mêmes paysages peints passent presque inaperçus aux yeux du voyageur pressé et sollicité par de multiples commerces. Leur valeur est désormais patrimoniale.

La banalisation et la multiplication des déplacements conduit à appauvrir l'imaginaire des transports qui est alors réduit à une contrainte extérieure, un temps mort, un temps vide entre le lieu de départ et la destination touristique. La durée du transport est au mieux vécue comme un moment de transition, un temps neutre, un temps d'ajustement entre deux rythmes, deux espaces. Les historiens ont largement abordé cette acculturation aux nouvelles conditions du déplacement et l'invention des représentations sociales qui l'ont accompagnée (Studeny, 1995 ; Schivelbusch, 1990 ; Flonneau & Guigueno, 2009). Aux divers moments de l'évolution des techniques, la vitesse et ses conséquences ont assurément été perçus comme affaiblissant les interfaces possibles entre le voyageur et les territoires traversés, tout en suscitant d'autres codes et d'autres constructions paysagères (Desportes, 2005 ; Nageleisen, 2011). Comment perçoit-on le paysage depuis le siège d'un TGV et *a fortiori* d'un avion ? L'accélération crée une distance et de fait un nouvel espace plus autonome qui propose une nouvelle mise en décor de l'étendue (Gay, 1993). De même, les occasions de rencontres et les situations d'échange se font plus rares et souvent moins intenses dans des contextes marqués par l'efficacité. Le voyageur gagne ainsi bien son nouveau statut « d'individu déplacé » (équipe MIT, 2005), puisqu'il est de plus en plus isolé dans la chaîne de transport. Les longues traversées autoroutières du pays n'offrent là aussi plus que l'uniformité d'un ruban d'asphalte où l'attention exigée par la route laisse peu de place aux échappées. Tout lien avec le territoire n'est cependant pas rompu ; la relation au territoire est en fait réinterprétée à partir des points de vue offerts depuis l'infrastructure et des espaces paysagés des aires d'autoroutes. Ces lieux privilégiés, point d'entrée et de sortie du réseau de transport, servent alors à condenser l'étendue franchie dans une *mise en décor* et une *concentration* du territoire (Gay, 1993). Sur l'autoroute, les panneaux indiquent le plus souvent la proximité d'un monument historique ou d'un site remarquable que l'on n'aperçoit pas, et que l'on n'ira d'ailleurs pas visiter. Le même auteur montre par ailleurs que les formes modernes de déplacement conduisent à une *kinesthésopénie*, c'est-à-dire l'affaiblissement des sensations du mouvement (Gay, 1993). Affaiblissant les sens du contact (odorat, toucher, ouïe), elle a pu longtemps privilégier la vue faisant porter le regard du voyageur sur des paysages de plus en plus lointains et qui finissent par s'effacer. Quelle est la vue sur le territoire depuis un TGV ou d'un avion ? Les fenêtres sont devenues plus petites et le regard peine à reconnaître et à déchiffrer l'environnement traversé ou survolé. En d'autres termes, les premières expériences de la vitesse collectivement vécues comme grisantes et souvent anxiogènes se sont banalisées jusqu'à l'insignifiance. Le parcours est celui des sociétés modernes comme des individus. Qui n'a pas en mémoire l'appréhension du premier décollage aérien ? De même, l'espace mobile et ses points d'accès se sont progressivement autonomisés. Cet espace est alors généralement présenté comme strictement fonctionnel et neutre jusqu'à l'effacement comme l'envisage Marc Augé (1992) à travers la notion très critiquée de *non-lieux*. Selon lui, l'accroissement de la vitesse engendrerait des espaces fondamentalement inappropriables pour le voyageur. Parmi les exemples retenus, les lieux de transport, les espaces circulatoires, au premier rang desquels les aéroports et les gares, les stations-services le long des autoroutes en sont les archétypes à côté des supermarchés ou des chaînes hôtelières. La circulation ininterrompue qui les caractérise les rend peu propices aux relations sociales et à la découverte. L'analyse est certainement excessive, car les espaces de la mobilité sont de fait appropriés et peuvent

être interprétés selon un processus de socialisation qui fait bien des espaces mobiles des espaces effectivement habités (Frétiigny, 2011 et 2013). Il n'en demeure pas moins que l'empreinte des flux et de leur gestion technique, de la massification et de l'accélération croissante introduit un paramètre décisif dans l'expérience touristique.

On aurait ainsi deux perceptions dissociées et largement antagonistes dans le **déplacement touristique** contemporain qui opposent schématiquement deux catégories et deux modes de projection de l'individu dans une situation de mobilité touristique :

- le **voyage**, renvoyant à une mobilité d'agrément, de découverte, enrichie par une expérience intérieure, qualitative et fruit d'un choix personnel guidé par la découverte, le plaisir des lieux et saturé de sens ;
- le **transport**, défini comme une mobilité subie et contrainte, perçue comme un mal nécessaire et marqué par la banalité rationnelle des espaces traversés. Cette mobilité ramenée à une fonction d'acheminement est appréhendée de manière d'abord quantitative, mesurée par un coût, une distance-temps dont l'expérience est le plus souvent vécue sous le signe de l'extériorité, de la perte et de l'appauvrissement (temps – argent).

Partant de l'hypothèse de cette disjonction conceptuelle, on peut alors s'interroger sur la nature effective des liens qu'entretiennent les deux termes et la possibilité d'une transition de l'un à l'autre. On peut d'ailleurs commencer par penser que le contraste, la coupure voyage/transport n'est peut être pas aussi tranchée qu'il y paraît. Car en renforçant les caractéristiques des deux pôles pris isolément, elle souligne la singularité de chaque moment tout en ménageant par le transport un temps neutre, un temps de transition entre l'ici et l'ailleurs. Une analyse plus fine permet même de voir que, dans certains cas, cette opposition frontale s'atténue et se fond en un continuum, une mixité des usages que des opérateurs commerciaux peuvent alors s'attacher à promouvoir. D'autres acteurs touristiques ou de transport vont en revanche tenter de réintroduire le voyage, c'est-à-dire l'agrément et la découverte au cœur même du système de transport contemporain, en cherchant à ré-enchanter les grandes gares, les hub aéroportuaires ou les aires autoroutières. Ainsi définie, l'opposition voyage/transport ne recoupe pas les catégories que retient J.-D. Urbain dans *L'idiot du voyage* (1993), où il distingue le *voyageur* en quête d'authenticité et d'élitisme, du *touriste* caractérisé par une pratique dévalorisée sous l'effet de massification et de marchandisation. Le cadre retenu s'intéresse, quant à lui, à l'ambivalence de l'individu quant à sa projection dans l'espace touristique et à ses modes de transition. En revanche, les deux analyses partagent une même méthodologie qui consiste à mobiliser par construction l'opposition terme à terme de catégories abstraites dans une perspective de modélisation. Le contraste ainsi suscité cherche alors à éclairer utilement une réalité de fait bien plus nuancée et complexe.

I - DES APPROCHES THEORIQUES TRAVERSEES PAR LA POLARITE TRANSPORT / TOURISME

Dans la géographie francophone, la bipolarité de l'étude des mobilités touristiques reste bien marquée, comme en témoigne l'existence de deux sous-disciplines : la géographie du tourisme et des loisirs et la géographie des transports. Elle n'a pas cependant toujours été aussi profonde comme en témoigne un passé encore proche où les études en géographie étaient thématiquement moins cloisonnées. Les travaux de M. Wolkowitsch (1973), M. Dacharry (1981) ou encore de G. Wackermann (1993) en témoignent parmi d'autres. Plus récemment, on peut citer les études de J. Charlier (2006) sur les croisières. Le développement du phénomène des compagnies aériennes low-cost a aussi été l'occasion de rapprocher les deux champs de la recherche. Si des passerelles existent notamment à travers des colloques (Bernier, 2006), l'approche culturelle et humaniste est accueillie beaucoup plus favorablement chez les géographes du tourisme. Elle explique certaines divergences entre l'analyse des systèmes de valeur que développent les auteurs attachés aux thèmes du tourisme et les études à dominante technico-économique chez les géographes des transports qui relèguent parfois les pratiques et les motivations personnelles

au second plan, envisagées au mieux par l'approche hédoniste empruntée aux économistes. De fait, les géographes des transports accordent une place assez secondaire au fait touristique comme tel, alors même que les flux engendrés par cette activité sont pourtant omniprésents, voire structurels pour certains modes, certaines régions ou certaines périodes de l'année.

La réciproque est moins vraie. Pour les géographes du tourisme, les systèmes de transport sont depuis toujours perçus et analysés comme des éléments essentiels de la structuration collective et personnelle de l'espace touristique. Plusieurs types d'approches ont été développés. Une première analyse d'approche technico-économique s'appuie sur la connaissance fine du marché, des acteurs commerciaux du secteur qui, par la palette de leurs offres, contribue à définir les destinations touristiques. Le transport est envisagé comme un élément de l'offre touristique. La seconde approche, souvent inscrite dans une perspective historique, envisage le transport comme moteur d'ouverture aux loisirs vers des territoires toujours plus lointains et plus variés (Cazes, 1985 ; Dewailly, 1990). Les révolutions techniques successives ont alors rendu possible l'invention des lieux, des paysages et des pratiques touristiques. Modes de transport et modes touristiques sont intimement liés ; le rôle actif des gestionnaires de transport dans la mise en tourisme du monde est souvent rappelé (Bertho-Lavenir, 1999 ; Coëffé *et al.*, 2007 ; Antonescu & Stock, 2011). Un troisième courant (Viard, 2000 ; MIT, 2005 ; Stock 2005) envisage le tourisme comme un élément intégré dans les sociétés contemporaines mobiles et participant à la structuration des espaces et des pratiques qui sont de fait décroisées et interdépendantes. La mobilité touristique s'insère dans un mouvement d'appropriation de l'espace globalisé et apparaît souvent comme un moment d'apprentissage, particulièrement pour les transports, dont la pratique, vécue d'abord sur un mode ludique, prépare l'acquisition de nouvelles compétences. Ces différentes analyses laissent toutefois penser que, bien que moteur, le transport demeure fondamentalement un facteur matériel permissif, mais largement extérieur à ce qui fait le cœur de l'expérience touristique. Bref, un moyen et non un motif.

A partir du cas roumain, une intéressante perspective de décroisement a été suggérée lors du colloque de Chambéry (Axente-Budileanu, 2006), laquelle mérite d'être reprise et systématisée. Elle s'appuie sur une même polarité agrément/contrainte pour intégrer cette fois la mobilité touristique dans le système de transport général. Cette analyse est intéressante dans la mesure où elle s'attache là aussi à confronter les deux modalités et à en envisager les interactions. La réflexion passe par un travail de recherche des articulations systématiques entre les réalités et les pratiques du transport et du tourisme dans une perspective typologique. Ces relations peuvent alors procéder d'une action spontanée des acteurs concernés, notamment des touristes qui s'approprient des moyens de transport déjà existants, ou de manière plus volontariste, dans la mesure où un coordonnateur va organiser et structurer sous son impulsion ces interfaces.

Les recherches anglo-saxonnes sur le thème de la relation entre transport et tourisme a fait aussi l'objet d'une récente synthèse des bilans des travaux menés ainsi que les perspectives de recherche offertes dans cette thématique. Les coordonnateurs de l'ouvrage, ne sont autres que deux universitaires britanniques : Lumsdon et Stephen J. Page (Lumsdon 2004) qui sont engagés de longue date dans cette réflexion à l'interface de deux logiques. Ils regrettent l'absence d'avancées notables sur ce thème « *Despite overlapping worlds of tourism and transport, there has only been limited progress evidenced in the literature* » et constatent la faible production d'articles alors même que le transport à des fins touristiques a pris une ampleur inégalée jusqu'ici. Parmi les nombreux thèmes soulevés au croisement des deux notions (définition statistique, quantification, questions de santé, d'environnement etc.), nous mettons ici surtout en avant la distinction qu'ils introduisent entre la mobilité et le transport comme activité, voire attraction touristique, à part entière (*transport as tourism*) et le transport comme auxiliaire, support utilitaire à cette même activité (*transport for tourism*). Cette catégorisation apporte un éclairage utile qui s'inscrit plus dans un projet de délimitation de sous-champs de recherche qui va permettre de limiter le questionnement de notre propos

en cherchant à préciser l'analyse de l'interrelation transport/tourisme. Elle conforte néanmoins le double versant de la réalité des transports dans une perspective touristique.

II - TRANSPORT VS VOYAGE, UNE PREMIERE LECTURE PHENOMENOLOGIQUE

Au-delà du cadre des positions théoriques et spéculatives qui ont été esquissées, la polarité transport/tourisme se loge dans l'expérience même de la mobilité telle qu'elle est vécue par le touriste. Aussi, on peut penser que la réflexion de l'articulation possible entre les deux pôles doit passer par une meilleure compréhension et par un éclairage complémentaire des deux moments constitutifs de la mobilité touristique, tout en déplaçant la question des logiques technico-économiques à une approche plus centrée sur l'individu, trop souvent l'oublié du système.

Un lien étroit lie le tourisme au déplacement, dans la mesure où le tourisme est défini par le fait de « *parcourir pour son plaisir un lieu autre que celui où l'on vit habituellement* »². C'est dans cette perspective plus limitée par rapport aux définitions des statistiques internationales fondées sur le seul critère de nuitées passées hors de son domicile habituel que nous inscrivons notre analyse. Il ne sera donc pas question ici des voyages d'affaires ou de pèlerinages, communément classés sous le terme de tourisme, car ne répondant pas au critère de motivation premier de plaisir retenu ici. Le déplacement touristique ainsi appréhendé demeure fondamentalement problématique, car il renvoie à deux perceptions contrastées, celle de la mobilité contrainte (le transport) et celle de la mobilité d'agrément (le voyage). Il s'agit alors de mieux cerner les termes de la polarité fondatrice de la mobilité touristique, telle qu'elle est vécue dans l'expérience commune.

- *Le voyage* est alors défini comme l'accomplissement de l'activité touristique et rejoint sur ce point l'analyse proposée par J-D. Urbain (1993). Le déplacement est orienté et adapté aux attentes touristiques. De quelle nature est alors cet agrément ? Il peut-être lié à une expérience inédite d'un mode de transport original, au confort offert, au plaisir esthétique des points de vue offerts aux passagers, aux animations accessibles à bord des véhicules utilisés. A tel point que la mobilité devient une fin en soi et permet aussi bien l'expression des désirs individuels que l'expression d'une sociabilité nouvelle. Le succès des croisières avec les services et les multiples activités de loisir proposées, le rythme des dîners de gala en sont sans doute l'exemple le plus abouti.
- *Le transport*, par opposition, est associé aux phases de pré- et post-acheminement du déplacement touristique. Bien que se plaçant conceptuellement en marge du fait touristique, il joue un rôle déterminant dans la structuration de l'offre. Sa fonction est avant tout d'assurer l'accès aux lieux de villégiature ou au déplacement d'agrément qui lui succède. Si le vécu de ce déplacement n'est pas toujours bien cerné par les analyses qui en retiennent la dimension fonctionnelle, il est intimement perçu par les voyageurs. Imposé dans sa forme et souvent dans le choix du mode, le transport est le plus souvent mal vécu : sur le plan physique avec le mal des transports (mer - air - voiture), les micro-troubles psychiques (phobie - appréhension lié au risque d'accident - crainte de retard, de la perte de correspondance, de bagages volés ou égarés). La rationalisation économique des véhicules induit souvent une promiscuité qui pousse à un repli de protection pour se protéger d'une proximité non souhaitée. L'altérité imposée et souvent intrusive est l'antinomie même du voyage, où la recherche de l'inconnu, de la découverte est promue comme une valeur cardinale. De même pour l'usage, les deux termes peuvent facilement être opposés terme à terme entre les deux formes de mobilité. Dans les transports, la massification des déplacements, la vitesse, la sécurité et de plus en plus la sûreté, favorisent l'émergence d'environnements techniques, contraignants et dépersonnalisants, toutes choses que les tours opérateurs vont s'efforcer d'atténuer. D'ailleurs, les techniques modernes de transport, si elles sont utilisées à des fins touristiques (cf. explosion des trafics aériens qui sont aux 4/5 des

² Selon la définition du Petit Robert

déplacements de loisirs), ne sont pas d'abord conçues pour les attentes et les besoins du touriste. De rares exceptions existent où l'on peut citer les services adaptés au touriste comme la prise en charge des bagages du domicile à destination, ou l'existence d'autocars ou de trains à vision panoramique. La fonction transport représente aussi une offre qui peut être qualifiée de banale, dans le sens où elle renvoie à un usage non spécifique voire ordinaire et quotidien.

Les mécanismes d'opposition sont en partie dictés par les logiques d'acteurs extérieurs au système, pour des raisons de gestion de capacité, d'impératifs sécuritaires et bien sûr économiques. Mais ils relèvent aussi du choix des touristes eux-mêmes, qui cherchent dans la rationalité de l'*homo economicus*, à maximiser leurs gains, en accélérant les vitesses de déplacement pour gagner du temps, en rognant sur le confort. Le succès des compagnies aériennes à bas coûts (low-cost) relève après tout d'une multiplication de choix d'individus qui privilégient un déplacement bon marché et spartiate aux confortables « chichis » (*no frills airlines*) des compagnies classiques. Les services qui faisaient le charme des trains d'antan, comme les compartiments ou les wagons-restaurants par exemple, ont largement disparu, autant par le choix des exploitants que par l'arbitrage d'une majorité d'usagers. Le touriste a ainsi sciemment repoussé le voyage pour mieux en profiter ultérieurement, segmentant sa mobilité en deux moments apparemment irréconciliables. En avançant une image forte, on peut dire qu'avant les délices du voyage, le transport est ainsi devenu le purgatoire, sinon l'enfer de la mobilité touristique.

Le temps de transport, une fois les contraintes les plus fortes passées, est aussi vécu comme un temps intermédiaire, temps de transition entre l'ici que l'on quitte et l'ailleurs recherché, dès lors qu'un certain confort est assuré. Un temps pour soi, selon un thème que développent les publicités de certaines compagnies de transports, sur un mode paradoxal comme pour en souligner l'incongruité : « *faire du ciel le plus bel endroit de la terre* » d'Air France, « *prendre le temps d'aller vite* » pour le TGV. Le transport peut ainsi être le temps de l'adaptation, de l'ajustement. Il apparaît comme une mise à distance nécessaire des rythmes et des lieux que l'on quitte et pour entrer dans ceux que l'on rejoint.

III - A LA RECHERCHE DES ARTICULATIONS POSSIBLES ENTRE LES DIMENSIONS DU TOURISME ET TRANSPORT

L'opposition terme à terme esquissée précédemment entre le voyage à la mobilité valorisée/valorisante et le transport utilitaire/contraint, n'est pas indépassable. D'ailleurs, l'opposition n'est pas toujours aussi tranchée et facile à distinguer. Elle doit souvent être interprétée en fonction des circonstances. Souvent, le même véhicule assure la continuité entre les deux moments ; on est bien dans la même voiture qui assure la fonction de transport sur l'A6 au trafic chargé que sur la route touristique des Alpes où domine assurément la fonction de voyage. La perspective et les attentes des passagers ont pourtant radicalement changé. C'est ici la sortie d'autoroute qui fonctionne comme élément de rupture entre les deux modes de mobilité. Selon quelle modalité s'opère le basculement ? Comment se résout la mise en tension entre le système de transport général et la mobilité touristique ?

Pour construire l'analyse de manière systématique, nous avons tenté de regrouper les relations possibles entre les deux pôles dans les deux catégories de la représentation, l'espace et dans le temps, d'abord à partir des dispositifs matériels, notamment des infrastructures de transport avant d'envisager dans la partie suivante les ressorts possibles de la transition du point de vue de l'individu, dans une conception à la fois constructiviste et centrée sur l'espace vécu et l'intention. Le schéma ci-dessous tente de rendre graphiquement l'analyse proposée (Fig.1).

Dans cette première approche de la relation transport/voyage, nous avons envisagé diverses relations dans le temps et dans l'espace ainsi :

- sur le mode de la coexistence, où les deux fonctions sont simultanément présentes en un même lieu, elles peuvent alors entretenir des relations positives/négatives/neutres, soit ainsi des relations de complémentarité, d'opposition, d'indifférence ;
- sur le mode de la succession dans un espace, où les deux fonctions se suivent dans un rapport d'antériorité/postériorité.

		Déplacement touristique	
Types de spatialité		Voyage	Transport
Approche par les dispositifs matériels <i>Espace euclidien</i>		Espace Complémentarité / Indifférence / Opposition	
5		Temps Héritage / Substitution / Détournement / Permissivité	
Approche anthropocentrée <i>Espace relationnel</i>		Intensité expérientielle du déplacement	
		Forte	Faible

Nb : les numéros correspondent au développement des différentes parties de l'article

Fig.1 - Grille systématique d'analyse de l'articulation Voyage/Transport

1- Coexistence transport/tourisme

Indifférence/Distinction

Ce cas repose sur l'existence de fonctions mixtes où le moyen de mobilité reste neutre et peut connaître un double emploi (transport/tourisme), cas le plus courant des infrastructures publiques accueillant indifféremment divers types d'usagers. On peut considérer ici l'usage des bus à impériale ou les taxis londoniens qui participent pleinement de l'image touristique de la capitale britannique malgré un usage public comparable à tous les autres réseaux de transport publics dans leur fonctionnalité. La fréquentation touristique plus intense peut aussi conduire à introduire des pratiques distinctives selon la finalité de l'usage et conduire à la mise en œuvre de circuits autonomes pouvant aller jusqu'à des infrastructures dédiées. C'est notamment le cas pour la desserte de sites qui ont une existence exclusivement touristique ou pour assurer une offre plus adaptée aux attentes des touristes, selon par exemple des itinéraires qui relient les sites d'intérêt, l'usage de véhicules adaptés (large ouverture, information et commentaires en plusieurs langues etc.). On peut bien sûr évoquer ici les petits trains touristiques des centres urbains ou encore, de manière plus élaborée, les circuits *Open Tours* de Paris qui assurent un service public autonome dans les quartiers centraux de la capitale française. Dans de nombreux cas, les infrastructures sont partagées et conduisent de fait à des situations d'interaction, ainsi les charrettes hippomobiles utilitaires que l'on trouve encore sur de nombreuses routes roumaines peuvent constituer une attraction pour le touriste, à moins que leur fréquence ne devienne une gêne pour la circulation (Axente-Budileanu, 2006).

Opposition (externalité négative)

Une situation d'opposition, voire de conflictualité, entre les deux grands types de mobilité résulte généralement d'un conflit d'usage, soit dans la gestion des flux, soit dans la gestion de l'image. Pour les circulations, la saturation des axes autoroutiers en direction de la

Méditerranée en période estivale en est une belle illustration. Elles conduisent souvent à des systèmes de régulation très divers (information, incitation tarifaire, interdiction). Les stations-membres de l'association *Perles des Alpes* misent sur l'accès restreint des voitures particulières au centre des stations de montagne pour préserver leur image et la qualité d'accueil de leurs espaces urbains. Conflit d'usage et conflit d'image. Canaliser les infrastructures et les flux peut aussi avoir pour objectif de débanaliser le site en lui restituant un environnement qui relance son attrait touristique. Ainsi les collectivités locales ont démantelé au Mont-St-Michel la digue-parking, pour redonner au site naturel de retrouver son ampleur, non sans mécontenter les commerçants, usagers habituels des lieux. Cette opposition est donc modulable, sélective ou absolue et peut alors conduire à des arbitrages qui vont différencier les flux : limitation partielle ou totale de l'accès, notamment dans les zones sensibles, choix de modes de transport privilégiés.

Complémentarité (externalité positive)

On peut, de la sorte, construire toute une grille de l'intensité de l'exploitation touristique de la mixité des usages des moyens de transport, ainsi dans un gradient croissant : un usage mixte spontané parfois marginal, usage reconnu par les acteurs du tourisme ou du transport à travers la mise en place de dispositifs adaptés (signalétique, aménagement, accueil spécialisé), voire promu (comme le tramway hors d'âge de Lisbonne ou celui de Rio, le fameux « Bonde » de Santa Teresa qui sont des attractions touristiques à part entière). Que dire des cabs new-yorkais ? Les deux imaginaires peuvent se renforcer, celui du véhicule et du territoire visité. Les promoteurs qui proposent de faire découvrir Paris en 2CV ou l'Italie en Fiat Cinquecento redoublent l'iconicité de leur offre. Tous relèvent de la couleur locale et qu'un touriste *doit* emprunter qui peut aller jusqu'à un usage organisé, voire dominant à des fins de voyage. Dans certains cas, le même support peut voir cohabiter les deux fonctions, de transport et de voyage, tel le transsibérien qui conserve son rôle d'importante ligne intérieure russe, ou de l'Express côtier norvégien (Hurtigruten) qui accueille à son bord deux types de publics bien distincts : les habitants dans le cadre d'une relation quotidienne de cabotage et les touristes en quête d'une expérience originale de croisière. Dans le même sens, les ferries qui desservent les îles grecques ont cette double vocation qui leur assure au demeurant l'équilibre financier. Cette complémentarité est ainsi un atout qui permet de maintenir des services publics de transport hors saison. Il est plus rare que le tourisme ait été à l'origine d'une offre de transport ouverte ensuite à un public plus large. On peut toutefois citer ici la desserte de certaines stations en Suisse pour lesquelles l'usage touristique du chemin de fer a ouvert le transport public aux habitants.

La complémentarité s'exprime aussi dans l'industrie. Certains fabricants automobiles, surtout en Allemagne, ont cherché à faire de leurs sites de montage des lieux d'accueil et d'animation touristique qui mettent en scène les chaînes de montage. Il s'agit de promouvoir leur production en la dévoilant au grand public, mais aussi d'accueillir les clients, car l'acquisition d'une voiture particulière (cela est vrai aussi des poids lourds) peut déterminer un déplacement spécifique qui est l'occasion d'une formation. Il faut dès lors pouvoir être hébergé sur place. L'exemple le plus achevé de l'ouverture au tourisme d'un site industriel en activité est assurément l'*Autostadt*, une sorte de Volkswagenland inaugurée en 2000 à Wolfsburg qui accueille sur 25 ha plus de 2,5 M de visiteurs, clients ou touristes de passage, avec essai des modèles et circuits commentés à bord de navettes fluviales. Le transport se fait alors objet de destination touristique ...

2- Succession transport/tourisme

Héritage

Certains dispositifs de transport qui, ont été initialement mis en œuvre à des fins utilitaires, peuvent connaître une seconde vie touristique pour les voyages d'aujourd'hui. On peut bien sûr citer la reconversion des paquebots de ligne, notamment les transatlantiques en navires de croisière. Le succès de l'offre a conduit ses promoteurs et leurs émules à passer des commandes de navires plus aptes à des fonctions de loisir et à une exploitation

touristique et destinés à des lieux célèbres toute l'année (suppression des ponts – ajout de piscines de plein air). Certains trains mythiques, tels *l'Orient express*, ont perdu toute vocation utilitaire pour ouvrir un imaginaire qui leur est encore attaché, de même que les innombrables chemins de fer touristiques, notamment de montagne qui associent les prouesses techniques des véhicules anciens aux audacieux ouvrages d'art, ne font plus que mentionner le motif de leur réalisation.

Détournements touristiques

La mise en tourisme a aussi touché d'anciens véhicules parfois hors d'usage et condamnés à l'immobilité. Sans parler des divers musées dédiés aux transports, avions, trains, bateaux et jusqu'aux porte-avions militaires sont devenus de manière croissante l'objet d'hôtel à thèmes qui attirent les visiteurs pour la nuit. Les engins dédiés aux transports sont aussi concernés comme cette chambre aménagée dans une ancienne grue avec une vue imprenable sur le port de Rotterdam. Les friches d'infrastructures de transport sont aussi concernées par cette reconversion touristique. Les emprises ferroviaires déposées qui ont été remplacées par des pistes cyclables et par des draisennes si les rails ont été conservés (à Etréat, sur les lignes ferroviaires de la Warndt dans la Lorraine houillère). Il y a bien sûr des réinterprétations plus originales comme dans le Brandebourg où l'ancien hangar qui a servi un temps à la construction des zeppelins modernes dans les années 1990 a été transformé en parc à thème tropical (Tropical Island à 70 km de Berlin) grâce aux volumes généreux du hangar de construction.

Équipement touristique/Effet de levier (effet permissif)

A l'inverse, la fonction touristique a pu être première et sinon assurer l'offre de transport, du moins diversifier la palette des destinations offertes. C'est par exemple le cas des grands aéroports méditerranéens qui ont d'abord eu une vocation d'accueil touristique et où continue à prédominer largement ce type de clientèle. Dans ce cas de figure, on peut citer nombre d'aéroports desservis presque exclusivement par les compagnies low-cost : Bergerac, Nîmes ou Carcassonne.

IV - L'INTENSITE DE L'EXPERIENCE TOURISTIQUE DANS LE TRANSPORT COMME VECTEUR DU VOYAGE

L'investissement touristique sollicite de manière très différenciée les divers modes de transport à la construction du voyage. Cela mérite qu'on s'y attarde un instant pour mieux comprendre ce qui est en jeu et à partir de quels ressorts se construit l'intérêt touristique de mobilité, mais en l'envisageant cette fois d'un point de vue de l'individu et de son expérience vécue.

Le transport participe alors pleinement à la construction du voyage en tant qu'expérience vécue, facteur de dépaysement et d'intérêt suscité par une situation nouvelle. Il y a d'abord le caractère banal ou plus exceptionnel des techniques retenues, la nouveauté étant assurément un facteur d'attrait de découverte connoté positivement. Mais, l'importance de l'innovation ne semble pas être l'élément déterminant du processus. Une composante de la différenciation est le degré d'implication de son usager qu'exige la technique de transport retenue, sur le plan tant cognitif que physique. Dans son analyse, Jean-Christophe Gay (1993) a rappelé les effets de la passivité de l'individu transporté dans la construction moderne des transports et qu'exprime la « kinesthésopénie » (affaiblissement des sensations du mouvement). A l'inverse, l'investissement touristique du déplacement passe par l'investissement de l'individu. A ce stade, dans la quête touristique du voyage, les modes de transport n'ont pas tous le même statut et le même potentiel de valeur ajoutée selon qu'ils imposent une attitude passive ou sollicitent une participation active. D'ailleurs, l'activité offerte au voyageur n'est pas forcément liée au déplacement lui-même. On peut citer ici les repas offerts à bord des avions et dont la réputation peut orienter de manière décisive le choix de la compagnie. L'expérience est alors gastronomique. Si l'on s'en tient toutefois de manière plus étroite au déplacement, on peut classer les types de transport selon une

échelle de valeur exprimant l'intensité touristique du mode retenu sur un axe qui va du transport comme moyen de déplacement au transport compris comme véritable valeur ajoutée de l'expérience touristique (Schukert M. & Müller S. 2006 p.156 et suiv.).

Les mêmes auteurs désignent par « *transportainment* » le néologisme fondé sur la contraction de transport et d'*entertainment* (divertissement) qui vise à la valorisation d'expériences riches en sensations/émotions. Un tel produit trouve désormais toute sa place dans un marché touristique en voie de saturation de produits banals et trouve sa justification théorique dans les travaux de « *l'expérience economy* » (Pine - Gilmore, 1999) qui postule un nouveau stade de développement marchand, après l'économie industrielle, qui pousse l'économie des services à une autre intensité. L'*expérience economy* est une offre orientée par la valeur ajoutée, guidée par la capacité à créer la richesse des expériences suscitées par le service ; l'offre la plus riche et la plus intense combine ainsi les quatre champs de l'expérience touristique vécue pour la rendre mémorable en suscitant à la fois l'intellect et les sens (Fig.2).

1	Taxi – Bus urbain – Tram – Métro - RER
2	Train – Ferry – Avion
3	Visites guidées (Bus, vélo, etc.) – Circuit en bus – Croisières
4	Marche – Bateau - Conduite de voiture ancienne – Train historique
5	Kayak – Ski – Deltaplane – Sortie en montgolfière – Avion de tourisme

Fig. 2 - Valeur intrinsèque des transports dans le sens d'une perspective touristique selon un classement de faible à forte (sur une échelle de 1 à 5)
(Source : d'après Schukert M, Müller S. 2006 p.156).

Il est intéressant de retrouver ici toute l'importance de la construction personnelle de l'émotion qui se constitue à partir d'une expérience corporelle de l'espace délivrée par le mouvement. Le transport pris dans une perspective « *d'aventure territoriale* » est ainsi le vecteur d'une expérience plus facilement incorporable et mémorisable, dans la mesure même où il interpelle et met en scène le sujet dans la découverte d'une nouvelle spatialité. Les différents types de transport se hiérarchisent alors selon l'intensité sollicitée et déclinent divers potentiels d'intérêt touristique.

La recherche de la finalité avant tout ludique de certains modes de transport apparaît clairement à travers le terme de « *transportainment* », néologisme fondé sur la contraction de transport et d'*entertainment* (divertissement). Cette prestation est le plus souvent offerte localement dans les destinations touristiques. On peut citer ici les trains touristiques, les rallyes ou tout autre mode de transport créant un effet de surprise par la technique employée ou le cadre dans lequel il se déroule. Cette lecture permet alors de débanaliser le déplacement pour en faire une expérience mémorable, associée à l'expérience touristique du voyage.

Cette lecture vise clairement à la valorisation d'expériences riches en sensations / émotions par une mobilité choisie ou conçue à cet effet. Un tel produit trouve désormais toute sa place dans un marché touristique en voie de saturation de produits banals et trouve sa justification théorique dans les travaux de « *l'expérience economy* » (Pine – Gilmore, 1999) que l'on pourrait rendre par le terme d'économie expérientielle, qui postule que la valeur ajoutée dépend de la capacité à susciter l'adhésion du client. Celle-ci passe par l'accompagnement et la gestion efficace de ses impressions et de leur canalisation pour en faire un moment mémorable. Après l'économie de la production des biens et de l'économie de services, l'*expérience economy* inaugurerait un nouveau stade de développement de l'économie marchande fondée sur la capacité à créer la richesse fondée sur la capacité à répondre aux satisfactions des clients à partir de la qualité des expériences vécues et rendues mémorables. Dans cette perspective, le contexte singulier et la mise en scène jouent un rôle essentiel dans le caractère marquant. Pour ce faire, elles doivent à la fois solliciter l'intellect et les sens. Dans une économie saturée de biens relativement

accessibles, cette démarche volontaire est une manière de se distinguer tout en accroissant la valeur ajoutée. Elle renvoie à une consommation dont la valeur réside au-delà du bien marchand ou du seul service ; elle repose sur la cohérence et la globalité qualitative ainsi que sur la personnalisation d'une offre que visent désormais les sites et les opérateurs touristiques d'excellence. Une des voies pour ré-enchanter les transports serait ainsi de transformer et d'enrichir leur usage par une différenciation vécue ; en d'autres termes, il faudrait parvenir à définir un « transport expérientiel », qui serait alors susceptible de lui conférer une dimension de voyage.

Il est intéressant de retrouver ici toute l'importance de la construction du tourisme autour d'une émotion construite ou spontanée qui se constitue à partir d'une expérience personnelle. Le transport pris dans une perspective « d'aventure territoriale » peut ainsi être le vecteur privilégié d'une expérience plus facilement incorporable et mémorisable, dans la mesure même où il interpelle et met en scène le sujet et sa capacité d'initiative. Les différents types de transport se hiérarchisent alors selon l'intensité sollicitée et déclinent logiquement divers potentiels d'intérêt touristique selon le schéma évoqué précédemment. La faible contribution touristique attachée au transport ressortirait alors de sa faible capacité de mobilisation personnelle. Il offre néanmoins un important gisement de valeur aussi bien pour l'usager que pour l'opérateur. Reste alors à analyser comment mobiliser les transports pour leur conférer cette valeur expérientielle. Pour ce faire, la question de la dépersonnalisation et de la sollicitation personnelle prend tout son sens.

V - COMMENT RE-ENCHANTER LES TRANSPORTS ET LES LIEUX DE TRANSIT ?

Il reste maintenant à articuler les dimensions objectives et subjectives de l'expérience de transport envisagées dans les deux parties précédentes. Tel est en partie l'enjeu des opérateurs de transport et des gestionnaires des nœuds de réseau, à la fois pour maintenir leur attractivité et pour accroître leurs revenus comme l'envisage l'économie expérientielle. Le clivage signifiant entre voyage et transport passe donc à la fois par l'agrément et par le caractère expérientiel, c'est-à-dire actif, engagé et localisé, de l'activité réalisée lors du transport. En d'autres termes, (re)mettre du voyage dans le transport conduit en fait à une critique de l'utilitarisme et de l'approche monofonctionnelle qui structure la production de l'offre de transport et les espaces, produits aux seuls fins d'assurer le déplacement de foules de plus en plus nombreuses dans des conditions de coûts et de sécurité appropriées. C'est au fond revenir sur les conditions de production industrielles et impersonnelles du déplacement.

Introduire du voyage dans les espaces du transit reviendrait alors à y introduire de l'agrément et de la découverte, de la singularité et de l'inédit. Cela ne peut se faire qu'en desserrant l'étau des contraintes spatiales de gestion économe et optimale des flux, c'est-à-dire laisser une place à l'expérience touristique. Il s'agirait rien moins que de tenter de recréer des expériences singulières, par ce biais une découverte du monde et d'être au monde. C'est là une qualité de rencontres qu'offre l'expérience touristique dans son acception pleine, rencontre avec des lieux, des sociétés ou de l'individu avec lui-même, *a priori* aux antipodes même des lieux de transit, espaces du mouvement conçus et gérés justement pour qu'ils ne soient pas appropriables par leurs usagers. Par rapport à cette approche du transport et à ses espaces circulatoires au sens large, le tourisme peut esquisser des réponses autour de plusieurs grandes entrées qu'offre le voyage au sens plein du terme, telles que nous les avons esquissées précédemment, à savoir le dépaysement, la rencontre et le loisir qui doivent être mobilisés pour assurer l'enrichissement du temps et des lieux du transport et que nous nous proposons d'esquisser :

- *Le confort* porte sur la recherche de l'accroissement de l'agrément individuel ou collectif. Il peut toutefois s'exprimer par l'atténuation ou l'effacement même des caractéristiques du lieu qui accueille ces activités. A travers des offres de plus en plus performantes, notamment dans le transport aérien, ainsi lors des vols la projection de films, l'accès à de la musique, sinon à des programmes de relaxation. A cela on ajoute bien sûr les

programmes permettant la localisation de l'avion en temps réel et d'éventuelles informations sur les régions survolées. La croissance de la taille des avions conduira non seulement à transporter plus de passagers, mais également à assurer des transports plus confortables. Les nouvelles technologies permettront d'offrir au passager un choix toujours plus important de supports de distraction (films, jeux, musique, *mood lighting*, ambiances lumineuses etc.), « *inflight entertainment* » (Schukert 2006). Si cette tendance peut conduire à une hypertechnicisation et à une évasion virtuelle en renforçant l'isolement individuel et la privatisation de l'espace de transport, elle peut aussi offrir des possibilités accrues de découvertes et de sociabilité (*Inflight bar, inflight lounge ou Consoles Wii*) comme passe-temps plus communs ouvrant à divers apprentissages. On peut donc appuyer soit le rôle de transition du transport entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée, ou renforcer une vocation de rencontre et de découverte propre au voyage.

- *L'animation*. La fonctionnalité première du transport qu'est la mobilité est associée ici à des services et à des activités complémentaires. L'intérêt est double, puisqu'elle offre des retombées économiques supplémentaires aux gestionnaires et une distraction potentielle aux voyageurs. Telle est bien la fonction des zones commerciales dans les aéroports qui prennent une part croissante dans l'animation. On peut aussi y imaginer des activités spécifiques renforçant la particularité de certaines plates-formes ou de certains modes de transport. C'est sur cette option ouverte que s'est engagée la SNCF avec son offre idTGV où l'on peut choisir son atmosphère et ses compagnons de voyage, selon qu'on se sent plutôt « zen », dans le train, certains veulent « le calme et la volupté » et la possibilité de dormir, travailler ou lire tranquille. Et d'autres veulent s'amuser, faire du bruit et jouer avec les autres voyageurs et opteront pour la formule « zap ». Enfin, plutôt que de voyager seul, la possibilité est offerte de se mettre en contact avec d'autres voyageurs du même trajet qui ont les mêmes goûts à partir d'une application facilement téléchargeable. On peut en outre louer au bar des jeux ou activités liées à ses envies (source IdTGV). Il y a enfin l'Id Night, où le train au départ de Paris se transforme pendant 12h en night-club, à petite vitesse, car il s'agit à la fois de ne pas arriver trop tôt à destination, ni de payer les péages de la grande vitesse pour offrir des prix attractifs pour un public jeune. Cette fonction peut associer le développement d'un nœud de transport à un territoire plus large comme l'illustre l'émirat de Dubaï, où le hub intercontinental vient alimenter à moindre coût les flux de voyageurs assurant le développement d'une offre touristique tapageuse sur le modèle de *resorts* américains hypertrophiés.
- *La convivialité* ou l'hospitalité des lieux (Viard, 2000) qui ré-humanise en socialisant et historicisant l'espace fonctionnel. Le couple de termes d'espace et de lieu prennent bien sûr toute leur signification dans leur référence théorique anglo-saxonne à l'abstraction et ouvert, par rapport au caractère familier et clos du lieu (Tuan, 1977), les premiers quantifiables sont remplacés par des espaces humains, avec leur histoire. Le bon dimensionnement des aménagements doit par ailleurs favoriser la sociabilité, la rencontre et l'appropriation des espaces qui permettent les projections individuelles. Alastair Gordon (2004) ouvre son ouvrage sur l'histoire des aéroports américains par un souvenir d'enfance ébloui à la vue de la modernité des terminaux de l'aéroport JFK à New-York qui, en 1964, venaient tout juste d'être inaugurés. Il évoque un sentiment de fluidité et de transparence, de lisibilité traduite dans la qualité architecturale. Même s'il s'agit d'une première expérience sans doute embellie dans un souvenir d'enfance, il faut pourtant reconnaître la dégradation subie depuis cette période d'équilibre entre la technique et l'expérience humaine³. Depuis, l'image idéale de fluidité, de vitesse et de sécurité du transport aérien a fini par se retourner contre lui-même. Comment ne pas évoquer dans cette perspective la critique de l'ordre industriel initiée par Ivan Illich qui offre une intéressante clé de lecture. Selon cet auteur, au-delà de certains seuils critiques, les dispositifs techniques et les institutions qui les portent se retournent contre les fins qu'ils

³ « The essential modern moment – when technology seemed perfectly in tune with human aspiration, before hijackings and air rage, before jumbo jets, before deregulation, dysfunctional baggage carousel, and electromagnetic scanners. » (Gordon 2004, p.3).

visaient initialement et s'érigent alors sans le savoir en obstacles à leur propre fonctionnement : la médecine nuit à la santé (tuant la maladie parfois au détriment de la santé du patient) : « *le transport et la vitesse font perdre du temps, l'école abêtit, les communications deviennent si denses et si envahissantes que plus personne n'écoute ou ne se fait entendre, etc.* ». Qu'est-ce qui caractérise aujourd'hui le mieux le fonctionnement des aéroports, sinon une série de propositions paradoxales qui tous stigmatisent le fonctionnement de nos espaces hypermodernes : l'accélération sans la vitesse, le contrôle sans la sécurité, la personnalisation sans la convivialité, le commerce sans la rencontre.

- *La singularisation des lieux.* Il y a peut-être d'abord la valorisation du cadre architectural qui est parfois très présent, notamment dans les gares où l'ancienneté et la qualité du bâti commencent à être valorisés, mais de manière encore trop implicite. C'est aussi sur cette voie que pourraient s'engager les aéroports, même si les réalisations sont plus récentes, elles ne sont pas moins audacieuses et souvent esthétiques. Quel voyageur prête pourtant attention aux lieux qu'il traverse ? Sont-ils au demeurant suffisamment mis en valeur ? L'autre dimension repose sur l'offre en écho avec le territoire dans lequel il se situe. De fait, ADP (Aéroport de Paris) fait entrer l'offre touristique parisienne dans ses boutiques et envisage de recréer dans ses aérogares de Roissy une aile dédiée au luxe parisien. En partenariat avec le Rijksmuseum, le gestionnaire aéroportuaire de Schiphol a installé en 2002 une annexe du musée dans un des terminaux de l'aéroport. Cette initiative encore rare a été réalisée pour permettre aux passagers en transit d'admirer les grands maîtres hollandais à travers des expositions temporaires. C'est ce que commencent à comprendre les gestionnaires d'aéroports et plus généralement de transport, en cherchant à transformer progressivement les « *technic oriented spaces* » en lieux d'accueil, « *tourist friendly places* ». Il est vrai que l'indifférenciation des lieux se retourne aussi contre les aéroports où les passagers sont pour une part croissante en correspondance. Moins captifs que par le passé, il s'agit donc de les faire venir sinon de les retenir. Pourquoi ne pas envisager à ce titre un tourisme de visites guidées dans les gares ou les aéroports permettant une appropriation de l'espace par la compréhension de son fonctionnement et de ses enjeux. On retrouverait, mais appliqué aux entreprises de transport, le principe introduit par Volkswagen dans son *Autostadt*, celui d'une ouverture et d'une découverte des principes de production, non d'un véhicule dans ce cas, mais d'un service et d'un dispositif fonctionnel avec ses contraintes et ses prouesses technologiques et organisationnelles. Plutôt que de masquer le fonctionnement de ces sites, pourquoi ne pas le dévoiler, au moins partiellement ? Cette approche sur un mode didactique ou ludique permettrait de créer un lien et une identité entre le passager en transit et le lieu fréquenté. Le port de Rotterdam a ouvert de longue date ses darses aux vedettes de tourisme pour expliquer les fonctionnements des installations industrielles et le fonctionnement du port, le tout à bord d'un autocar amphibie qui est partie intégrante de la découverte proposée.

CONCLUSION

Notre propos a été l'occasion d'envisager les relations entre le transport et le voyage d'un point de vue théorique. Intimement associés, ils n'en constituent pas moins les deux pôles du déplacement touristique, l'un vécu sur le plan de l'enrichissement et de l'expérience personnelle (*le voyage*), l'autre d'un point de vue de la contrainte et de la perte de temps et d'argent (*le transport*). Partant d'une opposition structurante, le schéma bipolaire initial a servi de grille d'analyse plus large, de portée théorique entre la géographie des transports et la géographie du tourisme et une réflexion approfondie est en passe de se structurer (Gay 1993 ; Stock, 2005 ; Frétiigny, 2013). Elle cherche à rendre compte de l'opposition largement vécue entre l'expérience individuelle du voyage et celui du transport, ou les stratégies des opérateurs dans l'aménagement des véhicules et des lieux de transport pour développer et d'une offre de service. S'opposent une dimension subjective et qualitative et une dimension

objective et quantitative qui souvent se succèdent dans le temps touristique, le transport précède le voyage proprement dit.

Mais transport et voyage que l'on peut envisager comme des termes opposés, entretiennent en fait une relation dialectique assez complexe qu'il nous a semblé intéressant de détailler dans sa genèse, sa dynamique et ses potentialités. D'abord confondus, les termes ont tendu à se distinguer de manière de plus en plus radicale dans l'expression du tourisme contemporain sous l'effet de la vitesse, de la massification et de la recherche des meilleurs coûts. Les deux moments de la mobilité touristique résultent des choix pris par chacun, les consommateurs sont en effet prêts à rogner sur leur confort dans l'arbitrage économique qui leur est offert, ce que les transporteurs ont bien compris. Il n'y a pas ici de fatalité technique mais des choix et des stratégies des acteurs du tourisme, voyageurs comme entreprises. Aujourd'hui, émergent toutefois çà et là des tentatives pour réintroduire l'attrait des transports, redonner avec le confort, la convivialité le sens du voyage et de la découverte, là où prévalait la seule efficacité économique et technique. Parler d'une réintroduction humaniste dans cette perspective serait sans doute exagérée, dans la mesure où l'imaginaire est surtout convoqué à des fins marchandes et s'insère largement dans des logiques de différenciation des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructure. Reste alors à savoir s'ils seront effectivement suivis par les usagers dans l'arbitrage entre transport et voyage.

Mais ces caractéristiques qui constituent le transport ne sont-elles pas aussi celles qui menacent l'expérience touristique elle-même à la quête d'authenticité ?

Bibliographie

- Antonescu A. & Stock M., 2011, *Reconstruire la mondialisation du tourisme. Une approche géo-historique. Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales : une approche comparative (19^e-20^e siècles)*, Lausanne, Switzerland.
- Augé M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XXI^e siècle, Seuil, 149 p.
- Axente-Budileanu M., 2006, Le transport entre nécessité et plaisir. Les perspectives d'ouverture des espaces touristiques de la Roumanie, in Bernier X. & Gauchon C., *Transport et tourisme*, Edytem, actes du colloque de Chambéry, pp. 47-56.
- Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L. & Zembri P., 2005, *Géographie des transports*, Armand Colin, Collection U, Paris, 232 p.
- Bernier X. & Gauchon C. (dir.), 2006, *Transports et tourisme*, EDYTEM, Chambéry, *Cahiers de Géographie* n° 4, 2006, 291 p.
- Bertho-Lavenir V., 1999, *La Roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, O. Jacob, Paris, 444 p.
- Brocard M. (dir.), 2009, *Transports et territoires. Enjeux et débats*. Ellipses, 188 p.
- Cazes G., 1985, Transport aérien et développement touristique : des relations vitales et dialectiques. L'exemple de la Réunion. – *Travaux de l'Institut de géographie de Reims*, pp 45 -59.
- Charlier J. & McCalla R., 2006, A geographical overview of the world cruise market and its seasonal complementarities. Dowling R. (ed), *Cruise ship tourism*, CABI, Walingford (UK), pp. 18-30.
- Coëffé V., Pébarthe H. & Violier P., 2007, Mondialisations et mondes touristiques. *L'Information Géographique*, Vol 71 (2/2007), pp. 83 à 96.
- Dachary M., 1982, *Géographie du transport aérien*, Paris, Litec, 370 p.
- Desportes M., 2005, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 416 p.
- Dewailly J.-M., 1990, *Tourisme et aménagement en Europe*, Masson, Paris, 1990, 256 p.
- Equipe MIT (2005), *Tourismes 2, Moments de lieux*, Paris, Belin, 348 p.
- Flonneau M. & Guigueno V., *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* PUR, Rennes, 1995, 334 p.
- Fretigny J.-B., 2011, Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion. *L'information géographique*, Armand Colin, 75 (4), pp.110-124.

- Frétigny J.-B., 2013, *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International*, Thèse de géographie, Paris 1, 658 p.
- Gay J.-C., 1993, Vitesse et regard. Le nouveau rapport de l'homme à l'étendue. *Géographie et cultures*, n° 8, pp. 33-50.
- Gordon A., 2004, *Naked Airport. A cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, The University of Chicago Press, 305 p.
- Hall D-R., 1999, Concetualising tourism transport : inequality and externality issues, *Journal of Transport Geography*, 7 (1999), pp. 181 - 188.
- Illich I., 1973, *La convivialité*, Seuil, 157 p.
- Lumsdon L. & Page S.-J., *Tourism and transport. Issues and agenda for the new millenium*, Elsevier, 2004, notamment chapitre 1, Progress in Transport and Tourism research : Reformultaing the Transport - Tourism Interface and Future Agendas, pp. 1- 27.
- Nageleisen S., 2011, *Paysages et déplacements : Eléments pour une géographie paysagiste*, Presses Universitaires de Franche-Comté, 301 p.
- Pine, J. & Gilmore, J., 1999, *The Experience Economy*, Harvard Business School Press.
- Preston J., 2001, Integrating transport with socio-economic activity – a research agenda for the millenium, *Journal of Transport Geography*, 9 (2001), pp. 13-24.
- Schivelbusch W., 1990, *Histoire des voyages en train*, Paris, Gallimard, 264 p.
- Schukert M. & Müller S., Erlebnisorientierung im touristischen Transport am Beispiel des Personenluftverkehrs, in Weiermair K., Brunner-Sperdin A., *Erlebnisinszenierung im Tourismus*, Erich Schmidt Verlag, 2006, pp. 153-166.
- Stock M., 2005, Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ?, *EspacesTemps.net*, www.espacestems.net/articles/societes-individus-mobiles/
- Studény C., 1995, *L'invention de la vitesse. France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 408 p.
- Tuan Yi-Fu, 1977, *Space and Place. The perspective of experience*, University of Minnesota Press.
- Urbain J.-D., *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Plon, Paris, 1991, 271 p.
- Viard J., 2000, *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, Ed. de l'Aube, 168 p.
- Wackermann G., 1988, *Le tourisme international*, A. Colin, 280 p.
- Wackermann G., 1995, *Transport et tourisme*, SEDES, 280 p.
- Wolkowitsch M., 1973, *Géographie des Transports*, Armand Colin, Paris, 380 p.