

APPELS A ARTICLES POUR LA REVUE « GEOTRANSPORTS »

Numéro Varia (n°4 – 2014)

La revue *Géotransports* intercalera régulièrement un numéro « Varia » (un numéro sur trois ou quatre) destiné à permettre la publication d'articles sans lien particulier avec une thématique retenue par le comité scientifique.

Les chercheurs sont donc invités à soumettre au comité leurs propositions d'articles, « au fil de l'eau », en respectant les consignes aux auteurs précisées ci-après.

Les propositions d'articles sont à adresser au rédacteur en chef (pierre.zembri@enpc.fr) et au directeur de la publication (jean.varlet@univ-savoie.fr) de la revue *Géotransports*.

*Date limite de réception des articles
susceptibles d'être publiés dans le numéro 4 :*
31 mai 2014

Numéro thématique (n°5 – 2015)

« Transport et tourisme : quels rapports entre mobilités et territoires ? »

(Responsable éditorial : Michel Vrac)

Ce thème 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 recreation par le déplacement de l'habiter temporaire de lieux autres* » (Equipe Mit, 2005)¹ 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.

¹ D'après la définition de l'Equipe MIT (2005), *Tourismes 2, Moments de lieu*, Paris, Belin.

La revue Géotransports souhaite prolonger cette réflexion sur ce rapport entre tourisme, transports par l'envoi de proposition d'articles qui peuvent s'appuyer sur ces quatre axes de réflexion :

1. 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. Cette étude peut être abordée 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 compagnies aériennes, notamment asiatiques ou des pays du Golfe, soulignant l'évolution actuelle de l'origine des flux touristiques internationaux.

2. Villes, transports, et tourisme

L'importance croissante des travaux sur le lien entre villes et tourisme (P. Duhamel, R. Knafou 2007, EA-EIREST, 2010)² peut être un deuxième axe de réflexion pour aborder le rôle des mobilités touristiques dans les politiques de transport urbain. Cette étude peut être menée en s'interrogeant 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 peut être un second thème autour de la question de la coprésence (gares, aéroports avec des temporalités différentes).

Cette réflexion peut être étendue au rôle des transports dans l'aménagement d'autres lieux urbains ou périurbains qui associent ces mobilités : 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 (J.O., Championnat du monde, Exposition universelle par exemple) complète cette approche par l'étude des relations entre temporalités, transports et aménagements. En effet, ces « projets événementiels » accordent une place majeure aux équipements de transports qui sont à la fois développés pour un événement ponctuel et intégrés dans d'importantes opérations d'aménagements urbains qui permettent de s'interroger sur le rôle des transports dans l'évolution des lieux touristiques événementiels.

3. 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 (équipe Mit, 2010)³. 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 peut être ainsi un marqueur de cette urbanité

² Duhamel Ph. et Knafou R. (2007), Les mondes urbains du tourisme, Paris, Belin.

Colloque « Paris tourisme et métropolisation » organisé par l'EA-EIREST (équipe interdisciplinaire de recherche sur le tourisme) qui s'est tenu à l'Université Paris I en juin 2010.

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

croissante. L'étude du développement de réseaux urbains de transport sur les littoraux fortement touristifiés peut servir d'exemples (littoraux méditerranéens de l'Europe du sud, façade atlantique ou de la mer du Nord). Cette question de l'évolution des stations peut être élargie à d'autres espaces (rural, montagne, etc.).

4. 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.

Les propositions d'articles sont à adresser à Michel Vrac, responsable éditorial du numéro (michel.vrac@orange.fr) et au rédacteur en chef de la revue *Géotransports* (pierre.zembri@enpc.fr).

*Date limite de réception des articles
susceptibles d'être publiés dans le numéro 5 :
4 septembre 2014*

Numéro thématique (n°6 – 2015)

« **Transport et coût de l'énergie** »

(Responsable éditorial : Pierre Thorez)

La revue *Géotransports* lance un appel à communications pour un numéro consacré aux conséquences de l'augmentation des coûts de l'énergie sur les transports et sur les flux de personnes et de marchandises.

La globalisation et le développement du taux de motorisation ont fortement influencé la mobilité des biens et des marchandises à toutes les échelles.

Au niveau mondial, la baisse des taux de fret maritime, liée entre autres à l'augmentation du tonnage des navires et à l'amélioration des appareils propulsifs, a été facilitée par le coût relativement modeste des combustibles. Pendant la deuxième moitié du XX^e siècle, le transport maritime sur grande distance et à des prix avantageux, de grandes quantités de pondéreux, de produits agricoles et de produits manufacturés a renforcé la dissociation entre les lieux de production et les lieux de consommation. Limitée à l'échelle nationale ou continentale, grâce au chemin de fer, et aux produits « exotiques » ou inexistant dans les pays consommateurs, la dissociation entre les lieux de production et de consommation atteint désormais toutes les marchandises. La mobilité des personnes a augmenté parallèlement grâce à la diminution du prix du transport aérien. Les flux d'ordre privé, notamment touristiques, ont rapidement augmenté depuis les pays « riches » notamment en direction des pays tropicaux ainsi qu'entre les grands foyers culturels. Une

nouvelle géographie mondialisée des flux s'est rapidement mise en place, le temps et le coût jouant un rôle plus important que la distance.

Au niveau régional, la croissance du taux de motorisation des ménages a favorisé, tout en étant aussi la conséquence, l'étalement urbain et la diffusion de l'habitat dans les espaces jusqu'alors ruraux. Le faible prix du transport entre le lieu de résidence dans les espaces suburbains et les emplois plutôt localisés dans le centre, permettait de tirer avantage du moindre coût du foncier, hors des espaces urbanisés. Les activités de commerce et de loisirs ont été regroupées dans des complexes généralement situés en périphérie des agglomérations, pour une clientèle se déplaçant en voiture. A cette échelle aussi, le transport était considéré comme une variable peu contraignante en termes de coût.

Dès la fin du XX^e siècle, le renchérissement du coût des hydrocarbures, et plus généralement de l'énergie, eut pour effet une hausse des coûts du transport. A défaut de remettre radicalement en question les tendances antérieures, cette situation oblige à tenir compte du coût des déplacements et à envisager les risques liés aux enjeux énergétiques. L'énergie devient une question importante dans tous les champs des activités humaines, en raison de la hausse de son prix, de l'épuisement progressif des ressources fossiles, de la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques générés par les centrales nucléaires. Le modèle de développement productiviste se voit contesté. Des opérateurs cherchent à privilégier les circuits courts. La place du transport aérien sur les courtes et moyennes distances est remise en question au profit du développement de la grande vitesse ferroviaire. Des entreprises de la grande distribution s'implantent dans les centres-villes. L'étalement urbain est remis en question et des familles à revenus moyens, voire modestes, essaient de se rapprocher de la ville ou du lieu de travail car elles ne peuvent plus faire face à la forte croissance de leur budget transport.

Géotransports souhaite donc recevoir des propositions d'articles pour faire le point sur l'impact de l'augmentation du coût de l'énergie sur les coûts du transport et par voie de conséquence sur l'évolution des flux et de la localisation de l'habitat et des activités. Des travaux aux diverses échelles, du local au global, sont attendus.

Les propositions d'articles sont à adresser à Pierre Thorez, responsable éditorial du numéro (pierre.thorez@wanadoo.fr) et au rédacteur en chef de la revue *Géotransports* (pierre.zembri@enpc.fr).

*Date limite de réception des articles
susceptibles d'être publiés dans le numéro 6 :*
4 septembre 2014