



MASTER TOURISME

Parcours « Tourisme et Développement »

MÉMOIRE DE PREMIÈRE ANNÉE

Interactions entre transport et tourisme à l'heure du développement territorial

Présenté par :

Adèle Vallée

Année universitaire : **2019 – 2020** Sous la direction de : **Bruno CLAVERIE**

**Interactions entre transport et
tourisme à l'heure du
développement territorial**

« L'ISTHIA de l'Université de Toulouse Le Mirail n'entend donner aucune approbation, ni improbation dans les projets tutorés et mémoires de recherche. Ces opinions doivent être considérées comme propres à l'auteur. »

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je tiens à remercier mon maître de mémoire, Bruno Claverie, pour sa disponibilité, sa patience et ses conseils avisés dans la conception et la rédaction de ce mémoire. Je remercie également l'ensemble de l'équipe pédagogique de l'ISTHIA pour ses cours et son accompagnement.

Je souhaite remercier très chaleureusement Martine et Anne, bibliothécaires au centre de ressources du centre universitaire de l'Ariège, pour leur accueil, leur soutien et leurs conseils durant cet exercice de recherche, ainsi que l'équipe du centre universitaire de l'Ariège grâce à qui j'ai pu étudier dans des conditions idéales.

Je remercie Simon Chiu, professeur à Napier University et responsable du cours « Transport for tourism », qui m'a transmis avec enthousiasme cet intérêt pour les relations qu'entretiennent transport et tourisme et dont le cours m'a été très utile dans la rédaction de ce mémoire.

Je tiens à remercier l'experte Véronique Mondou ainsi que la personne que j'ai interrogé dans le cadre d'un entretien exploratoire, pour le temps précieux qu'elles m'ont accordé. Leurs retours ont été capitaux dans l'élaboration de ma réflexion.

Je remercie ma famille pour sa bonne humeur durant cette période de rédaction confinée, et particulièrement ma Maman pour ses conseils.

Enfin, je remercie affectueusement mes camarades de promotion, pour la joie qu'ils m'ont apporté durant cette année universitaire, et leurs encouragements durant la rédaction de ce mémoire.

SOMMAIRE

Introduction	7
Partie 1 : Une approche systémique et conceptuelle des articulations entre tourisme et transport	9
Chapitre 1 : Transport et tourisme : définitions, relations et interactions	11
Chapitre 2 : Historique du transport dans les pays à économie libérale depuis 1945	17
Chapitre 3 : Importance du transport dans l'organisation touristique des territoires	21
Chapitre 4 : Evolution du rapport au transport des touristes.....	27
Partie 2 : Le transport un enjeux stratégique du développement et de la pérennité touristique	33
Chapitre 1 : Le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme	35
Chapitre 2 : Le transport, en facilitant l'accessibilité, peut compromettre la pérennité des lieux touristiques	41
Partie 3 : L'aéroport de Carcassonne et la cité médiévale de Carcassonne	52
Chapitre 1 : Présentation de l'étude de cas : la cité de Carcassonne et l'aéroport	54
Chapitre 2 : Présentation d'un cadre méthodologique	64
Chapitre 3 : Présentations des outils développés suite au cadre méthodologique.....	68
Conclusion générale	76
Bibliographie	78
Table des annexes	81
Table des figures	96

INTRODUCTION

Dans une période où le transport est à la fois décrié comme destructeur environnemental et présenté comme un moyen de désenclavement des territoires, où le tourisme est critiqué pour ses abus mais souhaité pour le développement économique qu'il apporte, étudier les articulations entre tourisme et transport se révèle particulièrement intéressant pour comprendre les dynamiques de ces deux secteurs.

En effet, Pierre Torrente explique que pour que le tourisme soit facteur de développement, il s'impose que le touriste se déplace d'un point A à un point B, situé hors de son environnement habituel¹. Jean Viard souligne également le marqueur spatial lié au tourisme. Ces réflexions montrent que le déplacement et l'utilisation d'un mode de transport sont au cœur du processus touristique. Au-delà d'une simple étape avant et après le séjour, le transport fait partie intégrante de ce dernier en influençant la perception du visiteur. Les évolutions récentes participent également à remodeler la place du transport dans les séjours, en développant les séjours itinérants, le *slow tourism* ou encore les croisières

À une époque où la transition énergétique et la remise en question du tourisme de masse sont au cœur des préoccupations, m'interroger sur la mesure des impacts des transports touristiques me semblait essentiel. J'avais par ailleurs déjà eu un aperçu de la variété des problématiques liant tourisme et transport durant mon échange Erasmus à Napier University en Ecosse, au deuxième semestre de licence 3 Tourisme et Développement. Durant ce semestre à l'étranger, j'ai étudié le cours « *Transport for Tourism* », que j'ai beaucoup apprécié. Ce cours fut l'occasion de m'intéresser au large panorama d'enjeux liés aux transports vers des lieux de villégiature ou en tant qu'activité touristique.

De nombreuses étapes ont été nécessaires à l'élaboration de ce mémoire. Des premières lectures exploratoires sur le sujet du tourisme et du transport, desquelles a découlé une question de départ : en quoi les politiques favorisant la réduction de l'usage des voitures personnelles influencent-elles le développement touristique

¹ Pierre Torrente. *Fondements du développement durable*, cours de licence 3, ISTHIA, 2018.

d'une part, et les pratiques touristiques d'autre part ? Cette interrogation se limitait dans un premier temps au transport automobile. Je souhaitais mêler développement du tourisme, urbanisme et aménagement du territoire. À la suite de ces lectures et des discussions avec mon maître de mémoire, Monsieur Claverie, d'autres aspects se sont immiscés dans les réflexions : gouvernance, économie du patrimoine naturel, transport ferroviaire, externalités, imaginaire, écologie, capacité de charge... J'ai orienté une partie de mes recherches sur des articles scientifiques en anglais afin d'élargir la documentation disponible. Une fois le sujet élargi à d'autres aspects, puis recadré sur la focale finale, notamment grâce aux deux entretiens exploratoires menés, le travail de problématisation et d'organisation d'un plan a commencé, suivi de la rédaction. Certaines recherches complémentaires ont été effectuées durant la rédaction afin de préciser ou détailler des aspects, et obtenir un résultat complet.

Ce mémoire s'attachera dans un premier temps à présenter un panorama des articulations existantes entre tourisme et transport. Par la suite, il analysera précisément le poids du transport dans le développement et la pérennisation d'un site touristique à travers deux hypothèses, enfin il traitera d'un cas d'étude sur la cité médiévale de Carcassonne et l'aéroport de la ville.

PARTIE 1 :

UNE APPROCHE SYSTÉMIQUE ET CONCEPTUELLE DES

ARTICULATIONS ENTRE TOURISME ET TRANSPORT

Introduction de la Partie 1

A priori, transport et tourisme sont deux concepts peu liés en dehors du rôle que joue le transport comme moyen de déplacement avant et après le séjour. Cependant réduire l'interaction de ces deux domaines à cette simple relation limiterait la compréhension du phénomène touristique. En effet, le tourisme constitue une forme de mobilité, et on ne peut le comprendre sans recourir à l'évolution des transports (Gay, 2006, p. 11). Or ces deux domaines sont en permanente influence mutuelle. La multitude de formes de tourisme et la multitude de modes de transport rend encore plus complexe les interactions.

Pour le touriste, le transport peut à la fois être un vecteur de déplacement et un critère de choix pour une destination, mais il peut également être source d'angoisse. Pour les territoires, le transport demeure une condition *sine qua non* au développement du tourisme, en offrant une accessibilité physique et mentale. Quant à la multitude de modes de transport existant, elle fournit une diversité adaptée à chaque touriste.

Les réseaux de transport sont également au cœur de l'organisation des territoires, favorisant un certain développement dans l'espace, organisant le tourisme sur place, conditionnant le temps de séjour, ou encore influençant la répartition des bénéfices. Le tourisme quant à lui, modifie certaines fonctions du transport, comme c'est parfois le cas dans le transport ferroviaire.

Enfin, le rapport au transport se modifie au cours du temps et des valeurs prédominantes. La médiatisation croissante des problématiques de développement durable et d'écologie influencent actuellement les pratiques touristiques en matière de transport.

Cette première partie s'attache à définir ces deux grands concepts que sont transport et tourisme, puis à exposer la complexité des relations qu'ils entretiennent.

Chapitre 1: Transport et tourisme: définitions, relations et interactions

1.1 Transport et tourisme : le lien du déplacement

Le transport est un domaine principalement étudié en géographie et en aménagement. De manière triviale, on peut définir le transport comme « un déplacement de marchandises ou de personnes d'un point à un autre ». Les transports diffèrent ensuite selon la nature de l'objet transporté, le mode de transport employé et par le cheminement emprunté entre le point de départ et d'arrivée (Georges et Verger, 2013, p.442). Le mode de transport quant à lui correspond au mode de locomotion permettant d'effectuer ce déplacement.

La diversité des modes de transports rend plusieurs classifications possibles.

Figure A : Tableau de classification des modes de transport inspiré par la classification du dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement des Presses Universitaires de France²

Critère de classification	Catégories	Application
Objet du transport	Transport de personnes	Autobus, métro, automobile
	Transport de marchandises	Camion
	Transport de personnes ou de marchandises selon l'aménagement	Train, avion, bateau, téléphérique
	Transport de personnes et de marchandises simultanément	Cargo mixte
Distance	Grande distance	International, intercontinental, intérieur
	Urbains	Intérieur à une ville, une agglomération une région urbaine
Utilisation	Transport collectifs	Train, métro, autocar
	Transport individuel	Automobile, bicyclette
Infrastructure	Site propre	Chemin de fer, métro
	Site banal	Automobile, autobus, bicyclette etc. sur la voie urbaine
	Site réservé	Ligne de tramway dans l'axe d'une voie routière réservée aux autobus sur la voiries urbaine

² Merlin et Choay, 1988, p. 439

Merlin et Choay (1988, p.439) présentent cette classification des modes de transport. En effet, on peut distinguer les modes de transport de personnes, des modes de transport de marchandises, des modes de transport qui peuvent servir à l'un ou à l'autre selon leur aménagement ou à l'un et à l'autre simultanément. On peut également classer les modes de transports selon la distance : grande distance (intérieur, internationale voire intercontinentale) ou transports urbains, bien qu'il se puisse que la même infrastructure assure ces deux types de transport. Parmi les moyens de transport de personnes on distingue, les moyens de transport collectifs, ouvert aux membres d'une collectivité et les moyens de transports individuels, dont la propriété peut se réserver le choix des utilisateurs. On sépare enfin les modes de transport en site propre, qui utilisent des infrastructures spécifiques, les modes de transport en site banal, dont l'infrastructure est partagée avec d'autres moyens de transports et les modes de transports en site réservé, dont une portion de l'infrastructure est réservée à un moyen particulier.

Dans le cadre du transport pour le tourisme, on s'intéresse uniquement au transport de personnes, souvent sur une distance supérieure à l'urbain, en excluant le transport de marchandises. Le transport peut ensuite être collectif ou individuel selon les modes utilisés par les touristes, ce qui conditionne également le type d'infrastructure.

Quant au tourisme, il s'agit d'un terme recouvrant une multiplicité et une grande ambiguïté de sens. L'Académie Internationale du Tourisme, citée par Georges et Verger (2013, p. 462) propose la définition suivante :

« Tourisme : terme s'appliquant aux voyages d'agrément ; ensemble des activités humaines mises en œuvre pour réaliser ce type de voyage ; industrie coopérant à la satisfaction des besoins du touriste. Étymologie : du terme anglais tour : voyage, dérivant lui-même du mot français « tout » : voyage (ou promenade) circulaire. Le tourisme se distingue du voyage, en ce qu'il implique dans le fait du voyageur d'une part, le choix délibéré du but, d'autre part, le souci de satisfaire son agrément ».

Cette définition considère plusieurs éléments pour le tourisme. Il s'agirait d'une pratique sociale et culturelle, d'un appareil technico-économique, d'une transaction

économique et financière mais également d'une symbolique et d'une pédagogie de l'espace avec un système d'image et une perception de l'environnement médiatisé par les médias et les comportements dominants et enfin « un modelage spécifique et complexe du milieu d'accueil des flux touristiques, avec des effets contradictoires et simultanés de valorisation et de dégradation de l'environnement physique et humain » (Georges et Verger, 2013, p. 462).

Dans le Dictionnaire de Géographie, Baud et al (2013, p. 462) s'appuient sur la définition du Conseil supérieur du tourisme français :

« Le tourisme groupe l'ensemble des activités de production et de consommation auxquelles donnent lieu des déplacements assortis d'une nuit au moins passée hors du domicile habituel, le motif du voyage étant l'agrément, les affaires, la santé (thermalisme et thalassothérapie) ou la participation à une réunion professionnelle, sportive ou religieuse, etc. ».

Le tourisme regroupe donc deux activités : une activité de production et une activité de consommation. Pour des raisons de cadrage, l'activité de production sera exclue de la suite des recherches.

Les différentes définitions du tourisme mettent toutes en avant la notion de voyage et de déplacement du touriste. Le touriste se déplace d'un point de départ, correspondant à son environnement habituel, vers un point d'arrivée, situé hors de son environnement habituel. De manière globale, l'analyse spatiale du tourisme rend possible l'observation des zones d'émissions et des zones de réception des touristes. Ces dernières présentent des ressources touristiques, dont Georges et Verger (2013, p. 463) présentent la typologie proposée par Pierre Defert. Cette typologie sépare les ressources touristiques en 5 thèmes : l'eau (hydrôme), les éléments naturels, bruts ou aménagés (phytôme), les constructions humaines, anciennes ou modernes (lithôme), l'activité humaine, ancienne ou actuelle (anthropôme) et enfin le souvenir et les monuments qui y sont liés (mnedôme).

On observe principalement une émission des grands pays industriels vers les zones environnantes, avec une intensité décroissante selon la distance à parcourir (Georges et Verger, 2013, p. 462). Ce déplacement caractéristique du tourisme nécessite l'utilisation d'un mode de transport.

1.2 Le transport comme source d'angoisse du touriste

Une autre caractéristique essentielle du tourisme concerne l'importance de l'imaginaire : le touriste se crée une image de son futur voyage, « un territoire mental ». Le voyage correspond alors à la confrontation pour le touriste entre la réalité et le territoire mental (Baud et al, 2013, p.463). Cette confrontation peut être source d'angoisse pour le touriste et même devenir un frein au départ. Dans un entretien avec le Figaro en 2019, Bertrand Réau évoquait « l'angoisse de rater ses vacances »³.

Le transport peut cristalliser une partie des angoisses. En effet le départ en vacances implique un déplacement, donc l'utilisation d'un mode de transport. Il peut s'agir d'un mode de transport régulièrement utilisé par le touriste, comme par exemple sa voiture, mais il peut également s'agir d'un mode moins utilisé par le touriste dans son quotidien comme l'avion, le bateau ou le train, ou même l'utilisation de la voiture sur une longue distance. La voiture peut également susciter de l'anxiété lors de son usage à l'étranger (Gay et Mondou, 2017, p.88). De plus les grandes infrastructures de transport souffrent souvent de congestion, ce qui peut s'avérer éprouvant pour le touriste (Bigras et Dostaler, 2013, p. 3).

Certains modes de transport impliquent des consignes spécifiques : plusieurs passages de sécurité, identification des bagages, produits interdits... Un touriste qui ne connaîtrait pas ces consignes pourrait être angoissé par ces multiples nouveautés et inconnues. De plus, le dernier quart du XXe siècle le transport combiné, aussi appelé multimodal, se développe, rendant possible des déplacements plus variés mais renforçant par la même la complexité des réseaux. Le transport combiné permet d'avoir recours à différentes modes de transport successifs (Georges et Verger, 2013, p. 478). Cette organisation multimodale renforce les possibles angoisses liées au transport. Bertrand Réau souligne ainsi l'acquisition de savoir-faire et savoir-être de voyageur⁴. Ces compétences s'acquièrent principalement dans l'environnement familial et lors des premiers

³ Sasportas Valérie. Freins au voyage : ces barrières qui nous empêchent de partir. *Le Figaro*, 25/11/2019 [en ligne]. Disponible sur <https://www.lefigaro.fr/voyages/freins-au-voyage-ces-barrieres-qui-nous-empechent-de-partir-20191125> (consulté le 04/04/2020).

⁴ Ibid

voyages, elles offrent ensuite plus de sérénité au voyageur lors de ses départ, et de réduire le frein lié à l'angoisse.

1.3 Quand le transport conditionne le développement touristique

Les chercheurs ont largement travaillé sur l'importance des transports dans le développement du tourisme et des attractions. Prideaux⁵ (2000) explique que la création et le développement de toute nouvelle attraction, ne peut avoir lieu sans les transports. Ils jouent un rôle clé dans la facilitation du développement touristique. Ritchie et Crouch⁶ (2003) soulignent également que les infrastructures et l'accessibilité sont les deux éléments critiques pour faciliter le développement des destinations. Au cours du temps, les différents modes de transport qui sont apparus successivement ont orienté la diffusion du tourisme (Gay, 2006, p.15), et la connexion avec les réseaux de communication à largement influencé le développement des sites touristiques (Duhamel, 2006, p. 24).

Ces idées sont appuyées par Sorupia (2005, p. 1767) dans son article « *Rethinking the role of transportation in tourism* », dans lequel il montre que le tourisme est intrinsèquement lié au voyage. Le transport jouerait un rôle vital dans le fonctionnement du tourisme, car c'est en grande partie grâce à l'amélioration des transports que le tourisme s'est développé : l'avènement de l'aviation a rétréci le monde et les véhicules à moteur ont rendu les voyages possibles dans toutes les zones. Cette évolution, associée à l'évolution des modes de travail et à un marketing innovant, a stimulé le tourisme de masse international au fil des ans. Gay (2003, p. 11) partage ce point de vue. Il souligne qu'un territoire ne devient touristique que s'il devient accessible matériellement, légalement et mentalement. Le transport joue un rôle déterminant dans les critères matériel et mental. Il soutient également l'idée que le développement du chemin de fer et du bateau à vapeur ont rétréci l'espace.

En plus de ce rôle d'accessibilité des destinations touristiques depuis un marché émetteur, le transport assure également la mobilité au sein de la zone de destination et fournit la mobilité au sein de l'attraction touristique. Il peut également faciliter les déplacements le long d'une route récréative qui serait en soit l'expérience

⁵ Chiu Simon. *Transport for tourism*. Cours de licence 3, Business School, Napier University, 2019.

⁶ Ibid

touristique⁷. Le transport est donc nécessaire non pas uniquement avant et après le séjour touristique pour relier le point de séjour habituel au point de séjour mais également durant ce séjour touristique en permettant une mobilité sur site.

Le transport serait donc une condition essentielle pour le développement du tourisme. Une déficience de cette composante réduirait l'accessibilité du site et mettrait en péril son développement. Cependant, la modernisation des transports se traduit souvent par un renouvellement de la population touristique et une bifurcation du lieu : les voyageurs qui appréciaient jusqu'alors la difficulté d'accès du lieu et son élitisme sont remplacés par une clientèle touristique plus importante. La déserte exhaustive d'un lieu touristique peut opérer une bascule vers des activités de loisir plutôt que des activités touristiques et en favorisant le développement des résidences secondaires. (Duhamel, 2006, p.30).

1.4 Vers une dématérialisation du tourisme grâce aux transports de la pensée ?

Georges et Verger (2013, p. 442) soulignent les limites de l'influence du développement des transports sur l'augmentation des déplacements :

« Le déplacement physique des personnes est partiellement limité par la multiplication des moyens de transport de la pensée : radio, téléphone, télécopieur, courrier rapide permettent des échanges d'information de plus en plus importants. » (Georges et Verger, p.442).

Cette réflexion écrite en 2013 ne prenait pas encore pleinement en compte les nouvelles possibilités offertes par les nouvelles technologies aujourd'hui : vidéo-transmission, réalité virtuelle... Ainsi, appliqué au tourisme, on peut s'interroger sur le rôle des transports à l'avenir. En effet, le déplacement des personnes implique l'utilisation d'un mode de transport et donc, de coûts et de pollution. Au vu de l'évolution des technologies et des nouvelles possibilités offertes par la réalité augmentée, il est possible d'envisager un renversement des conceptions touristiques et une réduction des déplacements de personnes au profit du développement du transport de la pensée.

⁷ Ibid

Chapitre 2 : Historique du transport dans les pays à économie libérale depuis 1945

2.1 La révolution des transports

Depuis 1945, on assiste à un bouleversement de la géographie des transports grâce aux progrès techniques mis en service. On observe une révolution de la vitesse et à une contraction de l'espace-temps, c'est-à-dire « la possibilité de parcours des distances supérieures pour une même unité de temps ». Cette contraction concerne tous les modes de transports : l'avion dont la vitesse a doublé dans les années 1960, atteignant les 900km/h, le train avec le développement des lignes à grande vitesse dépassant les 250km/h, l'automobile dont les aménagements ont permis une augmentation des vitesses et les bateaux dont les progrès sont spectaculaires. Suite à ces progrès, nombre d'espaces éloignés des grands axes ont connu un désenclavement (Baud et al, 2013, p.478).

2.2 Le transport routier

Historiquement, la route est le principal mode de transport : le plus présent et celui offrant la plus grande souplesse d'utilisation. Au XIXe siècle, la route connaît la forte concurrence du rail mais après la Seconde Guerre, elle devient de nouveau le principal mode de transport. Dans les pays d'économie libérale, la route est utilisée pour la majorité du transport de personnes et de marchandises sur les petites et moyennes distances (Baud et al, p. 477).

On peut expliquer le récent essor des transports routier par plusieurs facteurs :

- La démocratisation de l'automobile ;
- La multiplication des équipements techniques et des infrastructures procurant un déplacement plus rapide et sécurisé (ponts, tunnels...) ;
- La rénovation des réseaux et le développement des voies rapides (autoroutes, rocadés périurbaines...) (Baud et al, 2013, p.477)

Cependant, le transport routier subit régulièrement des critiques : accusé de pollution, d'embouteillages et de nombreux morts. On notera que le nombre de morts sur la route a été largement réduit durant les 20 dernières années passant de plus de 8 000 morts par an en 2000 à 3 488 morts en 2018 en France⁸ mais certains accidents comme l'incendie meurtrier du tunnel du Mont-Blanc en 1999 sont restés en mémoire à propos des risques du transport routier.

Aujourd'hui certaines stations ne sont plus accessibles aux voitures individuelles, comme Zermatt ou Wengen en Suisse. À Zermatt les déplacements se font à pied, en bus solaires et électriques ou en voiture électrique (Gay et Mondou, 2017, p. 235).

2.3 Le transport ferroviaire

Le rail s'est particulièrement développé durant la révolution industrielle, notamment pour le transport des matières premières. L'organisation du transport ferroviaire, conditionnée par des rails et des gares a joué un rôle important dans la localisation des industries. Ce mode de transport a également été utilisé dans les grandes conquêtes pionnières.

En France, le plan Freychinet est lancé en 1879. Il permet au pays de se doter d'un des réseaux les plus denses d'Europe, avec 12,6 km de voie ferrée pour 10 000 habitants lors de son apogée en 1920 (Fererol, 2006, p. 212). Un grand nombre de lieux touristiques émergent alors grâce au développement ferroviaire : des stations balnéaires comme Arcachon ou Deauville ainsi que des stations thermales ou de montagne... bien que les lignes de chemin de fer soient, en majorité, en premier lieu créées pour une raison économique (Duhamel, 2006, p. 27). Dans les régions difficiles d'accès comme le massif central, on crée des ouvrages d'art, ponts, viaducs, qui deviennent ensuite des curiosités touristiques pour les automobilistes (Fererol, 2006, p. 213).

À la suite de la Seconde Guerre mondiale, le rail connaît cependant un déclin en raison de son coût, son manque de souplesse et la limitation des interconnexions.

⁸ Sécurité routière. *Bilan définitif de l'accidentalité routière 2018 [en ligne]*. Disponible sur <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/bilan-definitif-de-laccidentalite-routiere-2018>. Consulté le 07/03/2020.

Il affronte la concurrence de l'automobile. Cependant on constate récemment un certain renouveau du rail, notamment dans les mouvements pendulaires urbains mais surtout grâce à l'arrivée des trains à grandes vitesse dépassant les 250km/h sur des voies spéciales (Baud et al, 2013, p.477).

La politique de transport au Royaume-Unis

Button et Gillingwater (1983)⁹ identifient 4 phases distinctes dans les politiques de transports au Royaume-Unis. Tout d'abord, l'âge du chemin de fer, avec d'importants investissements étatiques dans la création d'infrastructures. Cela a permis l'accessibilité des stations touristiques pour les classes ouvrières après les années 1870. Ils identifient ensuite une phase de protection de 1920 à 1930, avec l'émergence des transports routiers grâce à la démocratisation de la voiture individuelle. Cela a réduit l'organisation des séjours. La quatrième phase correspond à une période de planification administrative, après la seconde guerre mondiale. La voiture personnelle devient un facteur important et les voyages récréatifs se développent. Enfin, l'âge de la contestabilité depuis les années 70 aux Etats-Unis et les années 80 au Royaume Unis. La dérégulation a modifié les pratiques des prestataires et des voyageurs. Le projet vise désormais de développer des projets de transports efficaces et de réduire les subventions publiques.

2.4 Le transport aérien

Depuis les années 70 et le *Airline Deregulation Act* signé en 1978 par les Etats-Unis, on observe un tournant conséquent dans l'aviation. Le *Deregulation Act* apporte l'élimination des restrictions concernant les routes sur lesquels les compagnies aériennes peuvent voler et les prix pratiqués. La dérégulation est définie par Holloway (2006)¹⁰ comme « la politique délibérée de réduire le contrôle de l'État sur les opérations aériennes et de permettre aux forces du marché de conditionner l'industrie de l'aviation ».

⁹ Chiu Simon. *Transport for tourism*. Cours de licence 3, Business School, Napier University, 2019.

¹⁰ Ibid.

Cette dérégulation a eu pour conséquence une importante croissance du transport aérien, la concentration du trafic dans des hubs majeurs et la création graduelle d'extrêmement grandes compagnies aérienne avec un monopole. La dérégulation dans l'aviation des Etats-Unis s'est répandue en Europe dans les années 1980 et 1990 et a poussé l'industrie aérienne à aller vers des accords internationaux de « ciel ouvert ». ¹¹

Les débats concernant la régulation ou la dérégulation des transports sont aujourd'hui encore forts présents. Button (1993) ¹² souligne qu'il existe de nombreux arguments en faveur de la régulation des transports : le marché est imparfait et peut conduire à une tarification élevée et à des pratiques dangereuses, le risque d'opération de monopole, le risque de dégradation de la qualité du service, la possibilité de considéré les transports comme un bien commun, la nécessité de l'implication de l'État en raison de l'importance des coûts des infrastructures, les externalités qui ne sont pas considérées par le secteur privé en raison de l'objectif économique. Button nuance cependant son propos en explique que la dérégulation tend à rendre les destinations plus compétitives et peut favoriser le développement des transports pour les destinations touristiques.

¹¹ Ibid

¹² Ibid

Chapitre 3 : Importance du transport dans l'organisation touristique des territoires

3.1 Réseaux de transports, anisotropie et isotropie,

Les transports dessinent l'organisation de l'espace touristique. Ils sont organisés en réseau, c'est-à-dire un ensemble d'axes de circulation par lequel des hommes, de l'information, des capitaux et des biens desservent une même unité géographique. Cela provoque un maillage de l'espace, avec des nœuds et des axes de communication, et crée ainsi un pouvoir de polarisation et d'organisation des territoires environnants. Les principaux nœuds de communication du transport touristique sont les villes, grâce aux gare, ports et aéroports. En région montagneuse, les nœuds se situent dans les vallées. (Baud et al, 2013, p.485).

Baud et al (2013, p. 486) caractérisent les réseaux grâce à plusieurs critères :

- Leur densité ;
- Leur connexité, « la capacité, à partir de n'importe quel nœud, de rejoindre les autres nœuds » ;
- Leur connectivité, « les possibilités d'alternatives qu'ils proposent pour atteindre divers nœuds » ;
- Leur homogénéité, « soit la cohérence en termes de distance ou de vitesse des différentes liaisons entre les nœuds », qui découle sur les notions d'isotropie et anisotropie. Ces notions issues de la physique s'utilisent pour définir les systèmes. On considère un système comme isotrope si aucune de ses propriétés ne possède de dépendance directionnelle, où toutes les directions sont équivalentes et le réseau homogène, à contrario un système dont l'une des propriétés est directionnelle est un système anisotropie (Sergiesco, 2017) Le degré d'isotropie ou d'anisotropie d'un réseau peut s'évaluer par comparaison des différentes liaisons entre les nœuds. Cependant, en pratique, il existe peu de réseau isotrope sur les espaces continentaux en raison des obstacles présents (montagne, grands fleuves, villes à contourner), qui créent des difficultés ou des ralentissements des liaisons ;
- Leur fiabilité ;

- Leur forme, en effet un réseau maillé (ou réticulaire) tend vers l'homogénéité et présente une meilleure connectivité, alors qu'un réseau polaire favorise la multiplication des flux centripètes et centrifuges, enfin un réseaux arbres diffuse à partir d'une source unique.

3.2 Le conditionnement du développement des territoires par les modes de transport

Les modes de transports développés conditionnent l'organisation des territoires en raison du type de réseau qu'ils favorisent. Ainsi le bateau, l'avion et le chemin de fer favorisent l'anisotropie, quand la voiture, l'isotropie (Gay et Mondou, 2017, p.84). Le chemin de fer génère une organisation linéaire des territoires suivant la ligne de chemin de fer. De nouveaux lieux touristiques apparaissent avec l'arrivée du chemin de fer. L'avion encourage une organisation touristique réticulaire, quant au bateau il favorise le modèle archipélagique (Gay et Mondou, 2017, p.90). Contrairement à l'automobile qui génère une organisation aréolaire et interstitielle.

Par ailleurs l'augmentation de la vitesse réduit les points d'accès et renforce la polarisation (Gay et Mondou, 2017, p.84). C'est le cas des trains à grande vitesse ou des autoroutes, le nombre de gare et d'entrées est réduit afin d'augmenter la vitesse, mais augmente ainsi la polarisation. Les différents modes de transports sont donc complémentaires dans le développement des territoires.

3.3 Mode de transport et répartition des bénéfices

Quand le transport ferroviaire favorise un développement concentré dans le cœur des villes, dans les zones de tourisme diffus, la voiture personnelle représente quasiment la seule option. Les touristes qui viennent avec leur voiture ont tendance à pratiquer des activités de rayonnement d'une journée autour de leur lieu de villégiature et donc permettent une forme de redistribution des flux touristiques, contrairement aux touristes qui viennent en transports en commun, sauf si ces derniers optent pour la location d'une voiture, mais il s'agit d'un service coûteux (Gay et Mondou, 2017, p.102). L'utilisation de la voiture favorise le nomadisme touristique (Gay et Mondou, 2017, p.94).

Certains territoires essaient de dépasser les limites liées aux transports en commun en proposant des initiatives comme la Bretagne avec son projet « En Bretagne sans ma voiture ». Lors d'un entretien avec Véronique Mondou (Annexe A)¹³, elle présentait cette initiative qui vise à proposer des produits touristiques (incluant transport, hébergement, restauration, activités) en favorisant le déplacement ferroviaire dans un premier temps et en attirant ensuite les touristes en proposant des solutions pour « les derniers kilomètres ». Il s'agit d'une catégorie de produit qui se développe, mais le succès reste, dans le cas de la Bretagne, très limité. Selon l'experte, « on parle plus là de produit d'appel, c'est-à-dire que ça permet finalement aux personnes de voir qu'il existe ce type de produits même si, une fois qu'il faut faire le choix modal, ces personnes sont peut-être restées quand même vers la voiture ».

3.4 Les opérateurs de transport comme investisseurs dans le tourisme

Historiquement, les opérateurs de transport ont joué un rôle considérable dans le développement des infrastructures de tourisme. Les groupes de transports sont devenus des producteurs de voyage (Bigras et Dostaler, 2013, p. 3).

Dans le domaine ferroviaire tout d'abord : avant les années 1840, il n'existait pas d'infrastructure d'accueil à proximité des gares. C'est une compagnie ferroviaire qui créa la première auberge en 1839 à la Gare d'Euston à Londres (Gay et Mondou, 2017, p. 58).

Par la suite les opérateurs des transports ont beaucoup investi dans le tourisme, et ce, de diverses manières : hébergement, guide de voyage, personnel formé à l'anglais... De nombreuses chaînes hôtelières furent créées par des compagnies aériennes, comme Intercontinental Hotel Corporation, Rezidor, JAL Hotels ou encore Méridien. En Italie l'Automobile Club d'Italia construit des motels dès 1954. (Gay et Mondou, 2017, p. 69). Fait surprenant, le développement du transport touristique amène également le développement des établissements de restauration rapide à proximité des axes de déplacement (Gay et Mondou, 2017, p.

¹³ Véronique Mondou, experte, Maître de conférences en Géographie à l'ESTHUA et Auteure de « Transport et tourisme : deux siècles d'interactions », entretien le 13/02/2020.

86), offrant la possibilité aux touristes de manger durant leur trajet de départ ou de retour.

3.5 Les acteurs du transport comme prescripteurs du tourisme

Les acteurs du transport deviennent peu à peu prescripteurs. Les premiers à se saisir de ce rôle sont les acteurs de l'automobile. Dès 1900, Michelin édite son guide, tiré à 35 000 exemplaires la première année, puis jusqu'à 86 000 exemplaires en 1912. Ce guide revêt un aspect participatif, en demandant par exemple aux automobilistes de vérifier les distances, et témoigne d'une recherche de qualité. Michelin fonde ensuite son office de tourisme en 1908 et édite ses premières cartes deux ans plus tard. Enfin l'entreprise offre l'installation gratuite de panneau indiquant le nom de la commune à l'entrée et à la sortie de celle-ci. Durant la même période, le Touring Club de France, une association dont le but était de développer le tourisme sous toutes ses formes, publie des guides de voyage et installe des tables d'orientation dans toute la France (Gay et Mondou, 2017, p. 82). Au Canada aussi, le Club Automobile de Québec participe à la formation en 1923 de l'Association Touristique de la province de Québec (Faugier, 2013, p. 10).

3.5 Quand le transport détermine le temps de séjour

Historiquement le voyage était source de danger. En effet, jusqu'au XXème siècle, se déplacer était lent, risqué et pénible. Les voyages prenaient plusieurs jours, voire plusieurs semaines et le risque de croiser des brigands rendait le périple dangereux. Les séjours duraient alors plusieurs semaines.

L'amélioration de la sécurité des transports et l'augmentation de la vitesse de déplacement ont modifié la pratique touristique. En effet, il existe un lien entre le coût, la longueur et la pénibilité du voyage et la durée du séjour. Plus ces indicateurs sont importants plus le séjour dure, et inversement. Ainsi, le développement de lignes de trains à grande vitesse et de lignes d'aviation directes favorise l'augmentation du nombre d'arrivée et une réduction du temps de séjour. À titre d'exemple, aux Seychelles, l'arrivée de ligne d'aviation directes depuis Londres et l'Europe et donc une réduction du coût, de la longueur et de la pénibilité du voyage, a accru le nombre d'arrivée internationales, passant de 3 000 touristes en 1971 à

37 000 touristes en 1975. Ce changement a également largement réduit le temps de séjour (Gay et Mondou, 2017, p. 94).

3.6 Imaginaire touristique

Le développement du tourisme a influencé l'imaginaire lié à certaines routes, qui deviennent alors culturelles ou historiques. Par exemple, la nationale 7 reliant Paris à Menton, est devenue synonyme de route des vacances dès les années 50. Son interprétation en chanson par Charles Trenet montre son importance dans l'imaginaire français¹⁴. L'autoroute créée par la suite suivant un tracé similaire est d'ailleurs communément appelée « Autoroute du Soleil » : cette infrastructure revêt d'une fonction touristique affichée. Aux Etats-Unis, on peut citer la route 66, devenue mythique dont certains souhaiteraient qu'elle devienne une « National Historic Trail » (Gay et Mondou, 2017, p. 87).

D'autre part, il existe également des itinéraires dédiés au tourisme, on parle alors de route touristique. Selon Véronique Mondou (Annexe A)¹⁵, une route touristique, se définit comme un produit touristique qui associe visite et itinérance, souvent en voiture. Il existe une multitude de routes touristiques, autour de thèmes spécifiques : gastronomie, œnologie, histoire, patrimoine, paysages... La Route des Vins d'Alsace, par exemple, relie Marlenheim à Thann sur 170 km, en passant par de nombreux villages classés. Inaugurée dès 1953, elle permet d'aller de vignoble en vignoble et de découvrir le patrimoine viticole d'Alsace. Durant la période estivale elle accueille de nombreuses manifestations à destination des locaux et des touristes, comme des fêtes des vins et de vendanges¹⁶.

3.7 Le transport comme attraction touristique

En plus de routes touristiques, il existe également des modes de transport touristiques. Il s'agit de modes de transport dédiés principalement au déplacement des touristes, bien qu'ils puissent accueillir des locaux. La majorité de ces modes

¹⁴ Bourquin Jimmy. La Nationale 7, traversée historique. *France Inter*, 25/07/2019 [en ligne]. Disponible sur <https://www.franceinter.fr/histoire/la-nationale-7-traversee-historique> (consulté le 04/04/2020).

¹⁵ Véronique Mondou, experte, Maître de conférences en Géographie à l'ESTHUA et Auteure de « Transport et tourisme : deux siècles d'interactions », entretien le 13/02/2020.

¹⁶ Agence Régionale du Tourisme Grand-Est. *Route des vins d'Alsace* [en ligne]. Disponible sur <https://www.route-des-vins-alsace.com/fr/> (consulté le 04/04/2020).

de transport touristiques sont couverts par le train, en effet, « les machines à vapeurs ont longtemps fasciné et fascinent toujours encore » (Andreeva-Jourdain, 2013, p.27).

On catégorise trois types de trains touristiques : les trains classiques, qui amènent des personnes vers des régions touristiques, de chemins de fer interne aux stations (funiculaires et tramways) et des trains touristiques qui sont souvent la conséquence de réhabilitation d'anciennes lignes commerciales (Fererol, 2006, p. 210).

De nombreuses stations de montagne ont développé leur propre tramway facilitant l'accès à des sites d'intérêt. Par exemple, le Puy de Dôme construit dès 1891 son tramway à vapeur par traction à galet. Ce tramway fut par la suite connecté au réseau ferroviaire de Clermont-Ferrand. Mais le déficit budgétaire et la désaffection par les touristes après la première guerre mondiale entraîna sa fermeture en 1925 (Fererol, 2006, p. 212).

Aujourd'hui de nombreuses villes proposent aux touristes de les découvrir à travers une visite en petit train. Par ailleurs, les trains en dehors des villes, en offrant l'accès à des points d'intérêts, sont très prisés. La ligne de Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol, également appelée « le train jaune », s'étend sur 62,5 km et bien qu'elle fasse partie du réseau TER Occitanie, s'est adaptée pour accueillir des touristes : présentation détaillée sur le site touristique institutionnel « Pyrénées Cerdagne », vitesse moyenne de 30 km/h ce qui laisse le temps d'admirer les paysages traversés, possibilité d'acheter son billet à bord du train, wagon panoramique en été... Ce mode de transport s'utilise essentiellement pour les déplacements touristiques.

En France on dénombre une centaine de train touristiques, dont 31 trains touristiques TER exploités par la SNCF, les autres étant gérés par des associations ou des sociétés. Le profil des clients se sépare en une catégorie d'amateurs et une catégorie de touriste, qui représente la majorité. La clientèle exclue globalement les moins de 35 ans. (Fererol, 2006, p. 215).

Chapitre 4 : Évolution du rapport au transport des touristes

4.1 Prise de conscience écologique : quel impact sur l'utilisation des transports par les touristes ?

Les touristes et les opérateurs touristiques seraient de plus en plus sensibles à la cause écologique, et les déclarations ne manquent pas : en 2017 l'Organisation Mondiale du Tourisme annonçait l'année du tourisme durable¹⁷, en 2019 une étude du voyageur Lastminute.com montrait que 61% des Français déclarent prendre en compte l'impact environnemental dans leur façon de voyager¹⁸. Même son de cloche lors de l'enquête du cabinet Protourisme en 2019, dans laquelle 37 % des interrogés déclarent avoir modifié leurs habitudes de voyages pour des raisons environnementales, soit 10% de plus que l'année précédente¹⁹. Les français seraient donc susceptibles d'adopter un comportement plus écologique lors de leurs séjours, notamment à travers des changements dans l'utilisation des transports. L'interrogée M (annexe B), responsable du service des activités de pleine nature dans une communauté de commune confirme, bien qu'elle ne soit pas en contact direct avec les touristes, observer de manière générale une prise en conscience en matière d'écologie, se témoignant par une modification des habitudes.

Concernant l'évolution à l'avenir pratiques touristiques dans le domaine du transport, avec notamment l'utilisation de transport plus écologique que la voiture lors des déplacements, Véronique Mondou nuance :

« Aujourd'hui on peut noter un double mouvement c'est-à-dire que le mode automobile reste très clairement le mode principal pour l'ensemble des déplacements touristiques et encore plus quand ce sont des déplacements qui restent dans le territoire, dans le pays. Il y a un autre mouvement, qui est celui aujourd'hui notamment poussé par l'écologie, où la voiture va être considérée comme un mode de transport qui est

¹⁷ Vignon Emilie. Dossier de l'été 2019 : environnement, un tournant dans le tourisme ?. *L'Echo touristique*, 31/07/2019 [en ligne]. Disponible sur <https://www.lechotouristique.com/article/dossier-de-lete-2019-environnement-un-tournant-dans-le-tourisme> (consulté le 05/04/04).

¹⁸ Fabi Serge. Tourisme : 61% des Français sont soucieux de l'environnement lorsqu'ils voyagent. *Air Journal*, 08/12/2019 [en ligne]. Disponible sur <https://www.air-journal.fr/2019-12-08-tourisme-61-des-francais-sont-soucieux-de-lenvironnement-lorsquils-voyagent-5216780.html> (consulté le 05/04/04).

¹⁹ Vignon Emilie. Les Français sont prêts à voyager plus vert... mais pas trop cher, *L'Echo touristique*, 14/02/2020 [en ligne]. Disponible sur <https://www.lechotouristique.com/article/les-francais-sont-prets-a-voyager-plus-vert-mais-pas-trop-cher> (consulté le 05/04/04).

polluant, qui ne doit plus trouver de place notamment dans les villes ou peut-être dans certains milieux plus spécifiques donc on a ces deux mouvements qui sont contradictoires on peut dire avec d'un côté l'utilisation de l'automobile qui reste quand même un bien individuel qui correspond à cette logique individuelle et puis la dimension environnementale qui est plutôt la dynamique de société. Donc là je ne sais pas si on a une balance, de quel côté la balance va pencher. C'est très difficile à dire, entre le discours que l'on peut avoir sur les intentions d'utilisation de modes alternatifs etc. aujourd'hui on se rend compte que l'automobile reste toujours privilégiée, on parle d'automobile propre, pour l'instant ce n'est pas encore le cas, c'est quelque chose qui paraît difficile à atteindre donc je ne pense qu'il y aura des changements radicaux dans les années à venir. »

Difficile alors d'établir des certitudes sur les modifications des habitudes touristiques en matière de transport pour des raisons écologiques.

4.2 Remise en question de la course contre la montre : le développement du tourisme d'itinérance et du *slow tourism*

Le *slow tourism*, également appelé tourisme lent, correspond à une pratique touristique qui se développe depuis le début des années 2000. Elle découle d'un sentiment d'accélération démesurée de la vie quotidienne et s'est développé par opposition au tourisme de masse, vu comme un enchaînement de visites sans réelle expérience. Tomić, Leković et Marić (2018, p. 172) définissent le *slow tourism* à travers six motivations principales : la relaxation, la réflexion personnelle, le dépaysement, la recherche de nouveautés, l'engagement et la découverte. Ces motivations traduisent deux buts : la revitalisation du corps et de l'esprit et l'enrichissement personnel, autre que monétaire.

Le touriste qui pratique le *slow tourism* souhaite prendre le temps, vivre des expériences plutôt que consommer. Pour cela il minimise les distances, et accorde une grande importance à la rencontre avec les habitants, leur culture et leur patrimoine. Il s'attache à manger et acheter local, à apprendre de nouvelles compétences et à limiter la mécanisation et les technologies dans son voyage, tout en minimisant son empreinte carbone.

Le *slow tourism* modifie alors les pratiques des touristes en matière de transport. L'avion et la voiture sont boudés, en faveur de modes de transport à plus faible

impact carbone et moins rapides, considérés comme favorisant l'expérience et la rencontre. Le vélo, le cheval ou encore la marche à pied remplissent parfaitement ces conditions.

Le paradigme change alors : pendant de nombreuses années les principaux critères de choix étaient la disponibilité du mode de transport, son coût, sa vitesse, son confort, son ambiance, sa praticité et le contact avec le personnel²⁰. Dans le *slow tourism*, les critères se transforment, avec comme principaux objectifs de vivre une expérience authentique, source de sens, avec un faible impact carbone.

On observe un renouveau des croisières ferroviaires, s'appuyant d'une part sur une volonté d'écologie et d'autre part sur un imaginaire collectif avec une volonté de « vivre comme avant » (Gay et Mondou, 2017, p.178).

4.3 Problématique des externalités liées au transport touristique

Le terme externalité provient du domaine économique. Il désigne :

« Le fait que l'activité de production ou de consommation d'un agent affecte le bien-être d'un autre sans qu'aucun des deux reçoive ou paye une compensation pour cet effet. Une externalité présente ainsi deux traits caractéristiques. D'une part, elle concerne un effet secondaire, une retombée extérieure d'une activité principale de production ou de consommation. D'autre part, l'interaction entre l'émetteur et le récepteur de cet effet ne s'accompagne d'aucune contrepartie marchande. » (Henriet, 2017).

Une externalité peut être positive ou négative. James Mead en a proposé un exemple resté connu : l'apiculteur et l'arboriculteur situés à proximité. L'apiculteur profite de la proximité de l'arboriculteur pour ses abeilles. Cela lui permet de produire du miel et de le vendre, sans avoir à rémunérer l'arboriculteur pour ce service rendu. L'arboriculteur profite aussi gratuitement de la pollinisation de ses arbres par les abeilles. Nous sommes ici dans le cas d'externalités positives dans les deux sens.

Les externalités liées au transport sont nombreuses et variées. Coffin (2007, p. 396 – 398) analyse les externalités principalement environnementales dans le cadre de

²⁰Chiu Simon. *Transport for tourism*. Cours de licence 3, Business School, Napier University, 2019.

la création d'une route, ou de son élargissement dans un but économique et touristique. Elle relève que le développement du réseau de transport favorise l'expansion économique et l'augmentation du flux touristique. Cependant le développement du réseau de transport produit également une pollution atmosphérique et hydraulique, a des effets sur les mécaniques de sédimentation, peut modifier les microclimats existants, crée une augmentation du niveau sonore et de la pollution lumineuse, une artificialisation des sols et augmente la pression pour les animaux (collisions, stress...) ce qui favorise le développement des espèces invasives. Cet aménagement accroît la pression humaine en augmentant le nombre de voyageurs, en nécessitant la construction de bassins de rétention et de facilités liées à la route (toilettes, station essence...). Enfin, ce projet provoque une augmentation de l'utilisation des ressources notamment en eau potable et en électricité et de la production de déchets.

Une autre externalité fréquente dans les transports se nomme l'effet-tunnel. Lors du développement d'infrastructures à grande vitesse comme l'autoroute ou les lignes de train à grande vitesse, le nombre de points d'entrée et de sortie (gares, bretelles) est réduit. Certains territoires sont alors traversés et donc sujets aux externalités négatives du transport (bruit, pollution...) sans bénéficier d'une amélioration de leur accessibilité. Les transports aériens produisent par nature, un effet-tunnel²¹.

Depuis une quinzaine d'années, le transport aérien est régulièrement épinglé pour sa participation aux émissions de gaz à effet de serre. Ce secteur représente 40% des émissions du secteur touristique, qui lui-même représente 5% des émissions globales²². Le secteur du transport aérien de tourisme est en constante augmentation. D'après l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), plus

²¹Geoconfluences. *Effet tunnel [en ligne]*. Disponible sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/effet-tunnel> (consulté le 05/04/2020).

²² Comité 21. *Agir ensemble pour un tourisme durable*, 2008, 64p [en ligne]. Disponible sur <http://www.comite21.org/docs/publications-du-comite-21/2008/guide-agir-ensemble-pour-un-tourisme-durable.pdf> (consulté le 01/04/2020).

de 750 millions de touristes ont franchi les frontières internationales par voie aérienne en 2018²³.

La problématique des externalités négatives liées au transport reste donc entière et tend à augmenter à force de développement touristique.

²³ OACI. *Forte croissance du trafic passagers et demande de fret aérien modérée en 2018 [en ligne]*. Disponible sur <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/Solid-passenger-traffic-growth-and-moderate-air-cargo-demand-in-2018.aspx> (consulté le 01/04/2020).

Conclusion de la Partie 1

Cette première partie conceptuelle a permis de présenter un panorama des articulations entre transport et tourisme et de la multitude d'enjeux auxquels sont confrontés ces deux secteurs. Uni par le lien du déplacement, le tourisme est fortement influencé par les politiques de transport.

Dans le séjour du touriste, le transport peut être une source de satisfaction ou d'angoisse pour le touriste. Souvent considéré comme une simple étape avant et après le séjour, il peut se transformer en une attraction touristique à part entière, comme le monde le développement des petits trains touristiques et du *slow tourism*. Le succès des différents modes de transport s'étale dans le temps avec dès le XIXème siècle le développement du transport ferroviaire, ensuite détrôné par le transport routier au XXème siècle, puis l'apparition de l'aviation civile dans la deuxième moitié du XXème siècle et son développement rapide grâce aux compagnies à bas coût depuis les années 2000. Aujourd'hui le choix du mode de transport s'effectue selon la destination, la distance et l'activité, mais la voiture reste le mode de transport privilégié en dehors de grandes agglomérations.

Le transport oriente l'organisation touristique des territoires à travers les dynamiques de réseaux, la répartition des flux et des bénéfices, les investissements et les prescriptions de la part des acteurs du transport. Cependant les nouvelles problématiques auxquelles sont sensibles les touristes comme l'écologie, la notion de temps et les externalités, viennent modifier leurs comportements en matière de transport.

Ces multiples enjeux amènent à s'interroger sur la problématique suivante :

Dans quelle mesure le transport détermine-t-il le développement et la pérennité d'un site touristique ?

**PARTIE 2 : LE TRANSPORT UN ENJEUX STRATÉGIQUE DU
DÉVELOPPEMENT ET DE LA PÉRENNITÉ TOURISTIQUE**

Introduction de la Partie 2

La première partie de ce mémoire a permis de souligner les nombreuses dépendances du tourisme au transport. En découle alors cette problématique, dans quelle mesure le transport détermine-t-il le développement et la pérennité d'un site touristique ?

En effet, il s'avère que le transport joue un rôle conséquent dans le développement du tourisme, mais quels sont les mécanismes en action ? Comment fonctionnent-ils ? Quelles sont leurs limites ? D'autre part, si le transport agit sur le développement, il influence également la pérennité des sites touristiques. Quels sont les facteurs en jeu ? Comment l'accessibilité d'un site peut-elle être à la source de son succès ou de son déclin ? Les hypothèses étudiées dans cette partie tenteront d'apporter des réponses à ces questions.

Dans un premier temps, nous aborderons les problématiques liées au développement du tourisme et de la condition des transports. Au cœur de cette problématique nous étudierons la question de l'accessibilité, sous ses axes mentaux, légaux et physiques et l'importance des infrastructures de transport. Cependant, une accessibilité limitée peut se révéler être un argument pour certaines clientèles de touristes et modifier ce critère amène à un changement de population touristique et de pratiques.

Dans un deuxième temps nous traiterons du rôle du transport dans la pérennité d'un site touristique, notamment naturel. En effet, contrairement aux agglomérations, les transports des sites touristiques naturels ont souvent été conçus pour cette activités et ont des impacts importants sur le site. En augmentant l'accessibilité du site naturel et en facilitant sa mise en tourisme, on participe à son déclin. Se pose également la question de l'expérience utilisateur. La gestion de ce type de problématique se révèle extrêmement complexe, avec une difficulté à mesurer et anticiper ce phénomène. Nous étudierons l'indicateur de la capacité de charge, son utilité et ses limites d'application.

Chapitre 1 : Le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme

1.1 L'accessibilité au cœur du phénomène touristique

L'accessibilité désigne « l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement ou pour accéder à un service. Elle représente une composante essentielle de la mobilité : elle représente l'offre de mobilité »²⁴. On définit les composantes de l'accessibilité : la performance technique exprimée en temps, le coût, l'effort, la nature de la ressource à atteindre, les contraintes temporelles liées au fonctionnement social, les caractéristiques physiques et mentales des individus qui se déplacent.

La mondialisation du tourisme et le développement du tourisme de masse depuis le début du XIX^{ème} siècle font suite à l'évolution de la technologie des transports. Grâce à des réseaux de plus en plus intégrés, les transports offrent une connectivité globale au niveau planétaire (Bigras et Dostaler, 2013, p. 3).

L'accessibilité est importante pour le développement d'un site touristique, en effet :

« Pour une destination touristique, les possibilités d'y accéder conditionnent son existence, celle-ci s'avèrerait d'autant plus attractive qu'elle serait, à priori, facile d'accès. Facilité d'accès au sens juridique (liberté d'aller à la destination), économique (prix), physique (confort, rapidité) » (Breton, 2005, p. 372).

Breton souligne cependant que les moyens d'accès ne sont pas les seuls critères, ni même les plus importants. Bien qu'il faille nuancer le rôle du transport dans le développement d'un site touristique, les observations ont établi qu'une destination touristique perd de l'importance quand une autre destination plus accessible ouvre ailleurs (Rajette, 1972, cité par Sorupia, 2005, p. 1770).

En effet, les stations touristiques sont soumises à une forte concurrence et nécessitent une bonne accessibilité. Dans les Alpes, où de nombreuses stations de sport d'hiver cohabitent, d'importants travaux ont été menés pour conduire les

²⁴ Geoconfluences. *Accessibilité* [en ligne]. Disponible sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/accessibilite> (consulté le 04/04/2020).

visiteurs sur les sites. Afin de faciliter l'accès des touristes aux points remarquables, des infrastructures comme des chemins de fer à crémaillère ou des téléphériques ont été construites. Dans le domaine du luxe, les touristes ne regardent pas les dépenses, cela explique la présence d'altiports et d'héliports dans certaines stations de ski. Le tourisme autour des parcs à thèmes subit lui aussi une forte concurrence entre les différents sites. L'accessibilité joue alors un rôle prépondérant (Gay et Mondou, 2017, p. 224).

1.2 Le transport participe à l'expérience touristique

Le transport, au-delà d'être un simple passage obligé avant et après l'expérience touristique, fait partie intégrante du tourisme, il représente même un élément clé de l'expérience touristique. En agissant sur le choix des touristes il est déterminant pour soutenir le développement de l'activité touristique. (Bigras et Dostaler, 2013, p. 3).

Ainsi, si l'un des critères de transport (prix, temps, confort, sécurité...) déçoit les touristes, cela risque d'affecter la perception globale de leur voyage (Bigras et Dostaler, 2013, p. 3). Desaignes et Point (1993, p. 47) soulignent ce phénomène et remarquent que plus le coût de déplacement vers un site touristique est élevé, plus le taux de visite baisse.

Un des points de rugosité important dans l'expérience vécue lors de l'utilisation d'un mode de transport, concerne la signalétique et la langue. En effet, les opérateurs de transport doivent parvenir à une signalétique compréhensible par tous, tout en gardant une lisibilité et une clarté de l'information. Certaines organisations mènent un travail innovant sur cette thématique. Dans le métro de Mexico, les utilisateurs peuvent se repérer grâce à des pictogrammes conçus par le graphiste Lance Wyman et les artistes mexicains Arturo Quiñónez et Francisco Gallardo. Ces pictogrammes, représentant à chaque fois un élément inspiré de la culture maya, sont utilisés par les personnes ne maîtrisant pas l'espagnol. Chaque ligne du métro est associée à une couleur.

Figure B: Exemples de pictogrammes de stations du métro de la ligne 1 Pantitlán conçus par Lance Wyman.



Le travail de signalétique du métro de Mexico et a inspiré de nombreux autres projets dans les transports en communs, comme la création d'un système de pictogrammes à destination des personnes en situation de handicap cognitif dans le métro de Toulouse en 2017²⁵.

D'autres initiatives ont vu le jour en France afin de faciliter le déplacement et l'orientation des touristes : à Montpellier les lignes de tramway arborent une décoration colorée spécifique à chaque ligne, à Paris, les noms de certaines stations de métro et de RER ont été complété avec les noms des lieux touristiques à proximité et enfin Berlin a adopté une signalisation piétonne adaptée aux touristes en indiquant les principales attractions en anglais (Atout France, 2012, p. 100).

²⁵ Okeena. *Une signalétique pensée pour l'autonomie des personnes en situation de handicap cognitif ! Une 1ère en France [en ligne]*. Disponible sur <https://webzine.okeenea.com/signaletique-pour-autonomie-handicap-cognitif/> (consulté le 02/04/2020).

1.3 Les limites de l'influence des transports

L'influence des transports sur le développement d'un site touristique peut être modérée par plusieurs facteurs.

1.3.1 Spécificité de la destination

Bien que le prix du déplacement soit l'une des principales composantes des attentes des touristes, de nombreuses zones touristiques se sont considérablement développées malgré leur éloignement relatif de la concurrence. L'influence de l'accessibilité dans le choix du lieu touristique est alors corrélée à la substituabilité des destinations. Les localités possédant des avantages spécifiques peuvent attirer des touristes malgré leur distance relative (Celata, 2007, p. 37).

La valorisation des ressources endogènes des territoires et la communication sur l'expérience touristique proposée, sont alors les deux axes principaux pour réduire le poids de l'accessibilité dans les choix de destination des touristes (Celata, 2007, p. 45).

1.3.2 Le manque d'accessibilité comme élément d'attraction

Le tourisme, apparu vers dans les XVIIIème et XIXème siècles a d'abord concerné une minorité de la population, une élite. Les jeunes étaient envoyés découvrir « le grand tour » en Europe, une forme de rite de passage pour les aristocrates de l'époque.

Au début du XXème siècle, le tourisme se développe grâce à l'apparition des premiers congés payés. Le phénomène d'imitation sociale se répand dans la société, partir en vacances devient une forme de démonstration sociale.

Depuis les années 1950 on a vu se développer considérablement le tourisme et les aménagements de transport offrant l'accès aux lieux touristiques. Le tourisme, devient accessible à tous et se transforme alors en « tourisme de masse », c'est-à-dire, concernant une grande partie de la société (Deprest, 1997, p. 6).

Dans les années 1970-1980 apparait la crise du tourisme de masse avec une saturation de espaces et une prise de conscience de la part des citoyens,

notamment écologique. Le tourisme de masse est accusé d'être « un puissant facteur de destruction des lieux » (Deprest, 1997, p. 27).

Depuis les années 1990, on observe une transition touristique, avec le développement de tourisms alternatifs et une diversification de l'offre. Le touriste souhaite passer d'un statut de « passif » à un statut « actif », avec notamment le besoin d'espace et la recherche de qualité²⁶.

Ainsi, dans le cadre de cette évolution du tourisme, on observe comment l'accessibilité au plus grand nombre et le développement d'infrastructure spécifiquement dédiées au tourisme ont changé de statut pour les touristes. Aujourd'hui, pour une partie des touristes, le manque d'accessibilité d'un lieu est synonyme de préservation et d'authenticité. Il provoque une sélection dans les visiteurs : marcher plusieurs heures pour accéder à un lieu ne demande pas le même effort que venir en voiture ou en funiculaire et parcourir les derniers mètres à pied.

Le tourisme est historiquement lié au développement du système de transport mais il existe aujourd'hui de nombreuses destinations dans des zones périphériques. Ce développement de stations difficiles d'accès montre à quel point la marginalité peut même représenter une attraction (Celata, 2007, p. 37). Le manque d'accessibilité devient un facteur d'attractivité pour les sites touristiques, en leur permettant de développer leur image d'authenticité.

1.4 Le transport seul est insuffisant pour le développement touristique

D'autres éléments sont indispensables à l'émergence d'un site touristique. De nombreux autres facteurs entrent en considération, comme la présence d'un ensemble d'équipements de services (hébergement, restauration...) (Andreeva-Jourdain, 2013, p. 34). Par la suite une desserte très rapide, bon marché et pratique peut mettre en péril l'économie touristique des lieux desservis. En effet, les moyens de transport comme les lignes à grande vitesse (LGV) favorisent le court séjour et

²⁶ Bessière Jacinthe. *Sociologie du tourisme*. Cours de niveau Master 1 Tourisme et Développement, Université Toulouse Jean Jaurès, 2019.

la fragmentation du temps de vacances. Le nombre de touristes peut alors accroître mais la durée de séjour décroître dans le même temps, car le LGV rend possible de réaliser un aller-retour en une journée plutôt que d'effectuer une nuitée sur place (Bazin-Benoit et Delaplace, 2013, p. 41). Il s'agit alors pour les territoires d'anticiper ce phénomène et de prendre les mesures nécessaires pour le limiter.

Par ailleurs, les LGV donnent une image de modernité aux villes desservies, favorisant le développement d'un argumentaire touristique en conséquence. Mais les LGV favorisent par le même temps l'apparition des comportements de birésidentialité. Plutôt que de fréquenter le lieu apprécié en tant que touriste, grâce à la rapidité et facilité de déplacement, l'individu réside désormais sur ce lieu une partie de son temps (Bazin-Benoit et Delaplace, 2013, p. 44). Ce phénomène peut cependant être envisagé de manière différente selon les objectifs du territoire.

Enfin, l'amélioration de l'accessibilité des territoires ne permet pas de résoudre automatiquement leur problème d'attractivité. Lors d'une nouvelle desserte par une LGV, l'augmentation touristique se produit dans des villes déjà dotées d'atouts touristiques (Bazin-Benoit et Delaplace, 2013, p. 39) et très peu dans les villes hors complètement en dehors de l'économie touristique.

Le transport est donc au cœur de l'accessibilité des sites touristique, et permet, lorsqu'il est corrélé à d'autres facteurs comme des ressources endogènes et patrimoniales, le développement du tourisme. L'influence du transport sur le développement d'un site touristique augmente conjointement à sa substituabilité. Cependant certains sites parviennent à se démarquer grâce à leurs ressources spécifiques ou en valorisant leur inaccessibilité comme une preuve d'authenticité. Néanmoins, en favorisant l'accessibilité d'un lieu touristique, le transport peut également compromettre sa pérennité.

Chapitre 2 : Le transport, en facilitant l'accessibilité, peut compromettre la pérennité des lieux touristiques

Une forte accessibilité favorise l'accès à un large nombre de personnes, et donc augmente les impacts de leur visite. Il existe une idée de déclin inéluctable des lieux touristiques sous la pression de la masse (Deprest, 1997, p. 32), qu'en est-il réellement ?

2.1 L'augmentation du nombre de touristes réduit l'attractivité du site

2.1.1 Destruction des ressources attractives

La problématique écologique de l'accessibilité des sites est ancienne. En effet, les gestionnaires des premiers parcs nationaux s'interrogeaient déjà autour de cette question complexe, d'augmenter l'accessibilité tout en maintenant une attention particulière sur les conséquences environnementales : comment fournir un accès tout en préservant la nature et le patrimoine ? En effet il existe un antagonisme entre l'idéal de préservation des ressources et le développement du tourisme (Mullick, 1993, p. 26). Les impacts du tourisme sur les ressources mêmes qui fondent l'attractivité d'un lieu sont très importants : pollution, érosion des sols, détérioration du patrimoine, déchets sauvages....

2.1.2 Destruction de la vie locale

Les infrastructures de transport en développant le tourisme, ont un impact sur les sociétés en mutation, participent à la destruction des milieux, et ont des effets directs et indirects sur les diverses composantes de l'environnement et sur les paramètres de la dynamique environnementale (Breton, 2004, p. 15). En modifiant l'environnement et en augmentant les échanges avec l'extérieur, le transport peut occasionner de profondes mutations de la vie locale, en apportant des éléments extérieurs. Le ressenti des touristes concernant l'authenticité d'un site et d'une communauté peut alors s'altérer. Les nombreuses démarches de tourisme durable, tourisme solidaire ou encore *slow tourism*, mettent au cœur de leurs projets l'importance de l'authenticité et la réduction des impacts du tourisme sur les populations locales et leur environnement, parfois même avec une volonté de voir

« une société préservée de la modernité » (Chabloz, 2007, p. 46). Le développement du transport, irait alors à l'encontre de ces typologies de tourisme

De plus, la meilleure desserte d'un site touristique permet certes à des touristes de se rendre sur le lieu et ainsi de développer une économie touristique, mais lorsqu'il s'agit d'une zone rurale à proximité d'une grande ville, ce développement des transports peut avoir un « effet pompe » : les habitants vont dans la grande ville, et non plus dans les petites villes proches. Cela crée un effet de polarisation et nuit à la vie locale (Cohen de Lara et Dron, 2000, p. 127).

Par ailleurs, il existe une forte spéculation liée au tourisme (Breton, 2004, p. 15). Concernant les impacts des infrastructures de transports sur les populations, Véronique Mondou (annexe A) détaille :

« Il y a des grosses infrastructures lourdes qui vont avoir un impact évidemment qui va être fort, après si on est dans le cas de routes de montagne, ce sont des infrastructures qui existent depuis des décennies donc là je pense que l'impact va être moins fort quand même. Ensuite voilà tout dépend des modes de transport sur lesquels on travaille, quand c'est une infrastructure lourde type LGV, qui est mise en place, évidemment là il y a une prise en considération des impacts négatifs pour la population. Notamment sur le foncier, sur ces questions-là. Aujourd'hui pour la route ce n'est plus une question qui se pose, pour les autoroutes oui, mais pas pour les routes départementales ou nationales. Mis à part de grosses infrastructures type tunnel, autoroute, bon qui ne correspondent pas à des routes touristiques en général. »

Le développement des infrastructures de transport peut représenter une source de pollution visuelle pour les habitants (Cohen de Lara et Dron, 2000, p. 28). On observe également une problématique autour du ratio visiteur et population locale. Si le site accueille trop de touristes par rapport à la population locale, de nombreux problèmes apparaissent comme une difficulté à gérer l'eau et l'évacuation ou encore l'accès aux plages (Sorupia, 2005, p.1769). En transport cela se traduit principalement par une congestion saisonnière des infrastructures (routes, gare...)

2.1.3 Destruction de l'authenticité de l'expérience touristique

En favorisant l'accessibilité d'un site, on permet à un nombre plus important de touristes d'y accéder. Par conséquent, le nombre de personnes présentes au même moment sur le site augmente, parfois même jusqu'à nuire à l'expérience touristique. En effet, le manque d'espace et l'augmentation de la densité de visiteurs peut occasionner des désagréments pour le touriste : congestion, ralentissement des services, personnalisation réduite, impression de gestion « commerciale » et non « authentique » ... or « la notion d'authenticité est au centre des jugements, des quêtes et des analyses du phénomène touristique » (Cousin, 2011, p.60). Le fait que le touriste ne se sente pas dans un environnement et une rencontre authentique peut lui laisser une impression négative, ou tout du moins, moins positive, une déception, à propos de la prestation. Ce sentiment de déception représente un danger important pour les sites touristiques. En effet, un touriste déçu de son expérience aura tendance à aller dans un autre site, proposant la même prestation mais qu'il considèrera plus « authentique ».

2.2. Parvenir à l'équilibre entre transport pour les touristes et transport pour les locaux

Deux problématiques principales découlent du transport pour les touristes.

Les besoins pour un développement du tourisme ne sont pas toujours identiques aux besoins pour les populations locales. Or le développement du tourisme favorise un développement économique important pour de nombreux territoire, il s'avère alors parfois difficile d'allier les deux volontés. Cette problématique se trouve renforcée lors d'évènement mondiaux, qui nécessitent l'adaptation des voies de transport aux besoins touristiques. Lors de l'organisation de Jeux Olympiques de Rio de Janeiro en 2016, de nombreuses voix se sont élevées pour dénoncer les investissements dans des infrastructure démesurées et inutiles pour les populations locales. En effet, il existe des contradictions potentielles entre objectifs courts termes répondant aux besoins logistiques des évènements, comme les jeux olympiques, et aux objectifs long terme répondant aux besoins des populations locales. Or accueillir des évènements sportifs soutient la promotion du territoire, l'augmentation de la consommation locale, le développement du tourisme et une facilitation des recherches de financement (Broudechoux et Legroux, 2013, p. 16). L'arbitrage entre les différentes volontés se révèle alors compliqué.

Il importe également d'aborder la question du paiement des infrastructures. En effet, les touristes utilisent les voies et moyens de transports locaux. Bien qu'ils paient parfois un ticket d'entrée, la communauté locale paie en général une partie des investissements. Cela peut provoquer un rejet des touristes de la part des habitants, et ce phénomène n'est pas nouveau : déjà en 1925, au Québec, des députés reprochaient aux touristes étrangers d'endommager le réseau routier qu'ils ne payaient pas (Faugier, 2013, p. 10). Pour que les investissements dans les infrastructures de transport utilisées par les touristes soient bien perçus, il convient qu'elles apportent un sentiment de rentabilité économique aux habitants :

« La question qu'on peut se poser c'est, si les investissements qui vont être fait par les collectivités vont trouver une forme de rentabilité avec les dépenses, les retombées économiques liées aux activités pratiquées par les touristes et donc effectivement la question du territoire desservi c'est quelque chose qui est important puisque c'est là où les retombées positives vont se trouver, tout à fait. C'est pour cela qu'on a parfois effectivement qui sont polémiques, là je reprends l'exemple de notre région où on a eu une nouvelle ligne à grand vitesse ferroviaire qui va du Mans jusqu'en Bretagne, qui traverse les Pays de la Loire, sauf qu'elle ne fait que traverser les Pays de la Loire, c'est-à-dire que on a cette rupture liée à la ligne à grande vitesse, mais on n'a pas les gares qui vont accompagner le développement économique, c'est la Bretagne qui va davantage en profiter. Et c'est la même question qu'on a aussi pour les aéroports par exemple, on va avoir des collectivités territoriales qui peuvent investir dans des aéroports, accompagner l'arrivée de compagnies aériennes par exemple, si les touristes ne restent pas sur ce territoire, avec ce qu'on appelle un taux de perte qui va être important, auquel cas effectivement on peut se questionner sur l'intérêt d'investir dans ce type d'infrastructures. » Véronique Mondou, 2020 (annexe A)

L'équilibre entre besoins des populations locales et besoins pour le développement du tourisme s'avère difficile à trouver.

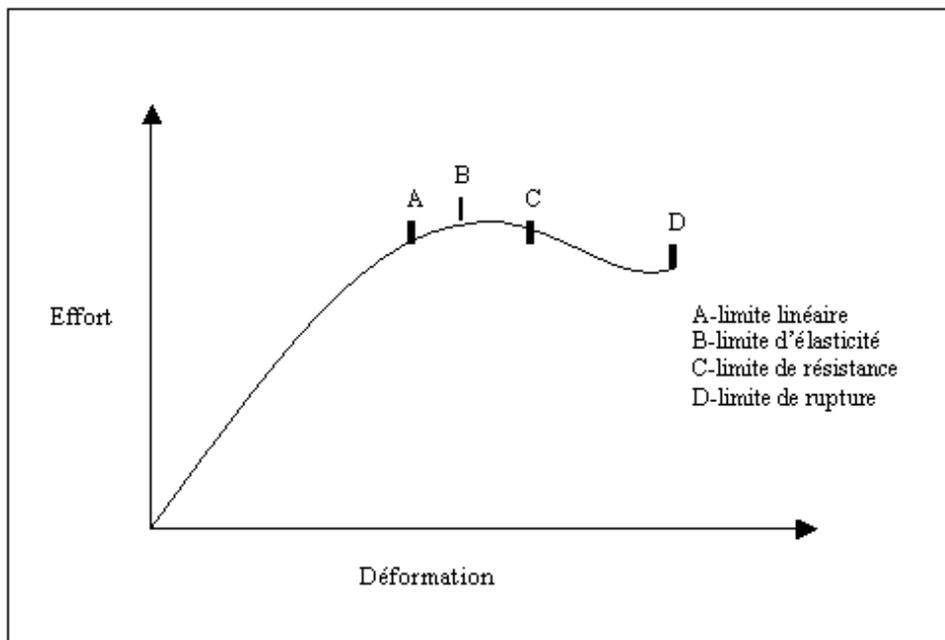
2.3 La capacité de charge : un indicateur permettant d'améliorer la pérennité des sites ?

2.3.1 Un concept prometteur

La capacité de charge est un concept qui trouve son origine en science exacte, en chimie et en physique des matériaux. Il provient d'une idée de saturation, de dénaturation et de déformation des matériaux (Deprest, 1997, p. 39)

En physique tout objet subit une déformation lorsqu'il est soumis à des forces. Il a été démontré, qu'à partir d'un certain point, la déformation de l'objet n'est plus proportionnelle à la force à laquelle il est soumis. Ce point de basculement est appelé limite linéaire (point A sur la figure), elle marque la fin du rapport de proportionnalité entre l'effort et la déformation. On observe ensuite une limite d'élasticité (point B sur la figure), au-delà de laquelle le matériau ne reprend plus sa forme initiale lorsque la contrainte cesse. Puis une limite de résistance (point C sur la figure) au-delà de laquelle une déformation supplémentaire apparaît même si la l'effort est réduit. Enfin, la limite de rupture (point D sur la figure) marque le moment où le matériau se brise (Kibicho, 2005, p. 179).

Figure C : Relations entre l'effort de traction et la déformation de traction d'un matériau ductile.²⁷



La capacité de charge s'appuie sur cette conception. Par analogie, la contrainte est représentée par les touristes, qui créent une déformation de par leur présence et leurs pratiques, sur l'objet, soit le lieu touristique.

²⁷ Parisi, 2000, cité par Kibicho, 2005, p.179.

Les premiers travaux sur la capacité de charge furent menés dans les années 1960 par J.A Wagar, qui proposa une méthode expérimentale avec une conception écologique. Dans un premier temps il définit la capacité de charge comme « le niveau d'usage récréatif qu'un lieu peut supporter en assurant le maintien de la qualité de récréation » (Wagar, 1964, p.3, cité par Deprest, 1997, p.46). La définition du développement soutenable du rapport *Notre avenir à tous*, aussi appelé rapport Bruntland, rédigé en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations Unis, se rapproche de cette vision. Ce rapport définissait le développement durable comme un mode de développement répondant aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Les premiers travaux menés sur la capacité de charge ne prenaient en compte que l'aspect écologique.

Par la suite d'autres organismes proposeront leur propre définition de la capacité de charge, des formules pour la calculer et pour calculer le total des individus quotidiens que peuvent support les sites touristiques. L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement proposent les formules suivantes :

$$\text{Capacité de charge} = \frac{\text{superficie utilisée par les touristes (en m}^2\text{)}}{\text{Moyenne type par individu (m}^2\text{/personne)}}$$

$$\text{Coefficient de rotation} = \frac{\text{Nombre d'heures ouvertes à la visite}}{\text{Temps de visite moyen}}$$

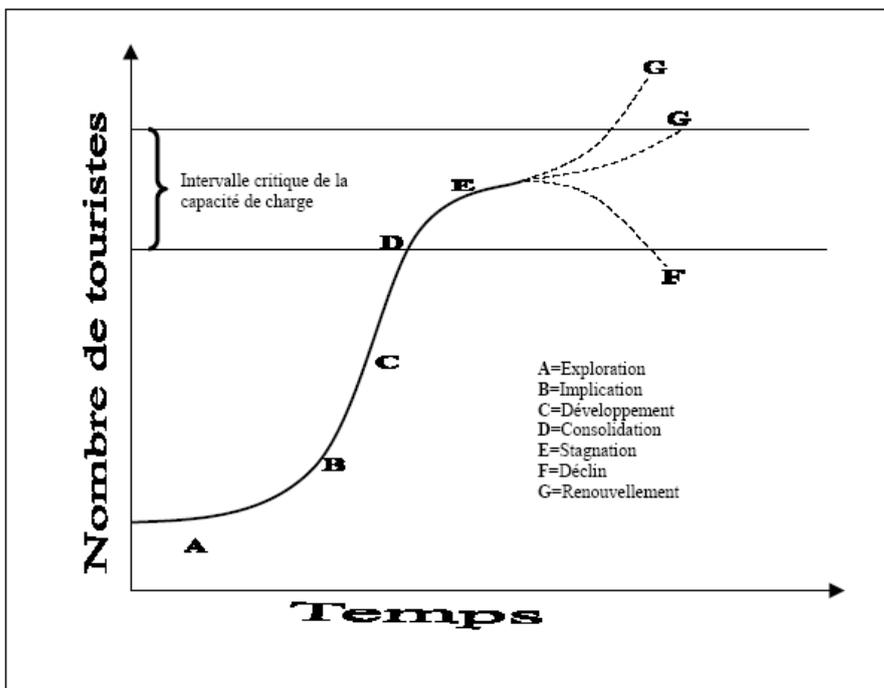
$$\text{Total des individus quotidiens} = \text{Capacité de charge} \times \text{Coefficient de rotation}$$

La capacité de charge correspond à la superficie utilisée par les touristes en mètre carré, divisée par la moyenne type par individu, en mètre carré par personne. Le coefficient de rotation est égal au nombre d'heures ouvertes à la visite divisé par le temps de visite moyen. Le total des individus quotidiens possible serait le produit de la capacité de charge par le coefficient de rotation.

Cependant ces formules ne précisent pas comment calculer la moyenne type par individu. Celle-ci peut dépendre de plusieurs facteurs : matériels, psychologiques, écologiques... (Deprest, 1997, p. 49) et varie beaucoup selon le domaine dans lequel on se place.

De son côté, Butler propose une idée similaire de la capacité de charge : elle correspondrait au nombre de touristes au-delà duquel les problèmes apparaissent. Dans son modèle, en poursuivant cette trajectoire il existerait deux possibilités : un déclin de la destination et baisse une de fréquentation ou une crise grave, ou un renouvellement. Ce modèle inclus par ailleurs une possibilité de destruction de la destination dans le cas où la limite serait dépassée.

Figure D: Cycle de vie de la destination touristique²⁸



Ces modèles de réflexion sont très intéressants au niveau théorique. Ils permettent une conceptualisation de la capacité de charge. Cependant, aucun ne se réfère à des données chiffrées ou à une formule permettant d'obtenir un résultat à partir de données chiffrées. Alors, comment déterminer la force nécessaire pour arriver à la limite linéaire d'un site touristique ? comment mesurer cette force ? s'agit-il du nombre de touristes ? de leur durée de visite ? la limite varie-t-elle d'un site à

²⁸ Butler, 2005, cité par Kibicho, 2005, p. 180.

l'autre ? selon quels facteurs ? comment appliquer le concept de capacité de charge dans une situation réelle ?

2.3.2 Une application impossible

Le problème de l'application de la capacité de charge réside dans la difficulté à choisir les indicateurs.

J. Krippendorf souligne dans ses travaux que la capacité de charge n'est pas une valeur absolue. Cet indicateur s'avère très difficile à calculer de manière objective voire absolue. Elle est aussi influencée par des facteurs comme l'activité socioprofessionnelle de la population et sa dépendance plus ou moins forte au tourisme. La capacité de charge s'appuie sur une idée de seuil de tolérance sociale, de seuil « acceptable » (Deprest, 1997, p. 50).

Dans le cadre où l'on inclurait des indicateurs économiques dans la capacité de charge, le calcul des bénéfices ou de pertes s'avère sujet à discussion. En effet les méthodes d'estimation et les calculs font appel à des hypothèses qui, « pour une part au moins, relèvent de décisions éthiques, et qui pour le reste font appel à des considérations dépassant largement le cas d'espèce » :

- La période d'évaluation du dommage : il convient de choisir une date, dans ce cadre, considère-t-on les dommages passés ? ou seuls les résiduels pour l'avenir ?
- La question des substituts : comment les calculer ? Dans le cadre d'une rivière devenue impropre à la pêche, faut-il calculer la perte sur la base du nombre de jour de pêche perdu, ou bien sur la base du coût supplémentaire pour se rendre sur d'autres sites non pollués ?
- L'extension de marché : comment déterminer le nombre d'individus concernés par le ou les dommages, et quelle extension géographique prendre en compte ?

Ainsi, l'analyse économique apporte des éléments de réflexion, mais ne permet pas de prendre des choix, car les résultats obtenus dépendent des considérations éthiques valorisées (Desaigues et Point, 1993, p. 286).

2.3.3 Les mesures prises par les sites touristiques en matière de transport

Dans l'ensemble, les territoires choisissent dans un premier temps de limiter l'utilisation de la voiture personnelle. En effet ce moyen de transport est de moins en moins apprécié en raison de la pollution et du bruit qu'il génère.

Aujourd'hui certaines stations choisissent de ne plus accueillir de voitures individuelles, comme Zermatt ou Wengen en Suisse. À Zermatt les déplacements se font à pied, en bus solaires et électriques ou en voiture électrique (Gay et Mondou, 2017, p. 235).

Pour réduire l'impact de la voiture et le nombre de visiteurs, de nombreuses solutions existent. Par exemple, concernant le stationnement, certaines stations optent pour la suppression des parkings. Lors des opérations Grand Site, les parkings sont éloignés et/ou rendus payants. On observe que l'interdiction des autocars et des voitures à proximité des sites réduit la fréquentation et favorise le développement d'autres modes de mobilité comme la marche à pied, le vélo ou l'utilisation des transports en commun (Gay et Mondou, 2017, p. 226). Dans les villes, la possibilité de créer des péages urbains dont le prix se base sur un forfait, une zone ou au nombre de kilomètres, fait également ses preuves (Le Boennec, 2014, p. 5). Cependant en utilisant ces dernières initiatives, la sélection s'effectue alors également sur des critères économiques et non plus simplement de motivation.

Dileep (2019)²⁹ a identifié les caractéristiques des services de transport qui permettent de déterminer l'accessibilité touristique d'une destination : la fréquence, la commodité, le confort et les modes de transport disponibles. En détériorant volontairement l'un de ces critères, on réduit alors son accessibilité.

Pour préserver un site touristique en réduisant leur accessibilité, les territoires peuvent adopter différentes stratégies. La première consiste à rendre plus difficile l'accès au lieu, en installant des pavages, en clôturant ou en imposant des restrictions de trafic. Cette stratégie permet de réduire naturellement le nombre de touriste et d'effectuer une sélection par motivation (Deprest, 1997, p. 55). Une autre

²⁹ Chiu Simon. *Transport for tourism*. Cours de licence 3, Business School, Napier University, 2019.

stratégie consiste à réguler l'utilisation des sols, avec des lois de prohibition ou de limitation (Sorupia, 2005, p. 1770).

Il est également possible d'imposer des quotas de visiteurs, applicables temporairement ou à la journée et d'organiser la répartition des flux à la fois géographiquement et dans le temps. Certaines zones ont ainsi mis en place des règles spécifiques. Le protocole de Madrid, signé en 1991, interdit de laisser descendre plus de 100 passagers à la fois en Antarctiques et impose d'utiliser un combustible léger afin de limiter les conséquences d'une marée noire en cas d'échouage. Ces restrictions ont eu pour effet de calibrer les navires à 200 passagers environ (Gay et Mondou, 2017, p. 91).

Conclusion de la Partie 2

Les nombreuses articulations entre transport et tourisme ont mené à une réflexion autour de la problématique s'interrogeant dans quelle mesure le transport détermine-t-il le développement et la pérennité d'un site touristique. De cette problématique ont découlé deux hypothèses principales.

La première, selon laquelle le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme. Effectivement, l'accessibilité est au cœur du phénomène touristique et le transport fait partie de l'expérience touristique. Cependant, il ne représente pas le seul facteur dans le développement d'un site touristique, et son importance doit être pondérée. En effet, le manque d'accessibilité peut devenir une source d'attraction pour les touristes.

La seconde hypothèse supposait que le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristiques. Effectivement, le transport joue un rôle dans la destruction des ressources attractives, de la vie locale et peut modifier la perception d'un site comme « authentique » par le touriste. Il importe également de parvenir à un équilibre entre le développement des transports pour les touristes et le développement des transports pour les populations locales. Un indicateur, la capacité de charge, a été développé pour limiter l'impact du développement touristique sur les sites. Cependant il s'agit encore aujourd'hui d'un concept très théorique qui peine à s'imposer. À défaut de s'appuyer sur la capacité de charge, les organismes en charge de l'aménagement et de la préservation des sites ont déjà opté pour plusieurs mesures en matière de transport afin de pérenniser le site.

La troisième partie s'attachera à étudier ces hypothèses en s'appuyant sur l'aéroport de Carcassonne et la cité médiévale de Carcassonne.

**PARTIE 3 : L'AÉROPORT DE CARCASSONNE ET LA CITÉ
MÉDIÉVALE DE CARCASSONNE**

Introduction de la Partie 3

Les deux hypothèses, à savoir : le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme et le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristiques, ont été explicitées et étudiées dans la seconde partie. Cette dernière partie s'attachera à les confirmer ou les annihiler en s'appuyant sur un terrain d'étude.

Le terrain d'étude a été choisi pour répondre aux critères suivants : un site touristique dont la fréquentation est observée, situé à proximité d'une infrastructure de transport dont les services ont évolué de manière conséquente durant la dernière décennie. L'aéroport Sud de France et la cité médiévale de Carcassonne répondent à ces critères et composeront donc le terrain d'étude.

Dans un premier temps, le terrain d'étude sera présenté : situation géographique, caractéristique économiques, sociales et touristique, intégration dans les réseaux de transport. L'aéroport sera ensuite présenté en détail avec ses différentes lignes, son fonctionnement, sa fréquentation, ses financements et les critiques adressées à son mode de gestion. Par la suite, la cité de Carcassonne et son environnement feront l'objet d'une présentation incluant les données chiffrées de sa fréquentation, les projets et les problématiques de la cité.

Dans un second temps, l'approche méthodologique sera exposée avec les outils et méthodes possibles et envisagés. Les résultats recherchés seront également explicités.

Enfin, la dernière partie présentera les outils conçus grâce à la méthodologie choisie. Ces outils seront détaillés, tout comme leur conception.

Chapitre 1 : Présentation de l'étude de cas : la cité de Carcassonne et l'aéroport

1.1 Carcassonne et son agglomération

1.1.1 Géographie

Carcassonne est une ville française, située dans le département de l'Aude (région Occitanie), dont elle est la préfecture.

Figure E: Préfectures de la région Occitanie ³⁰

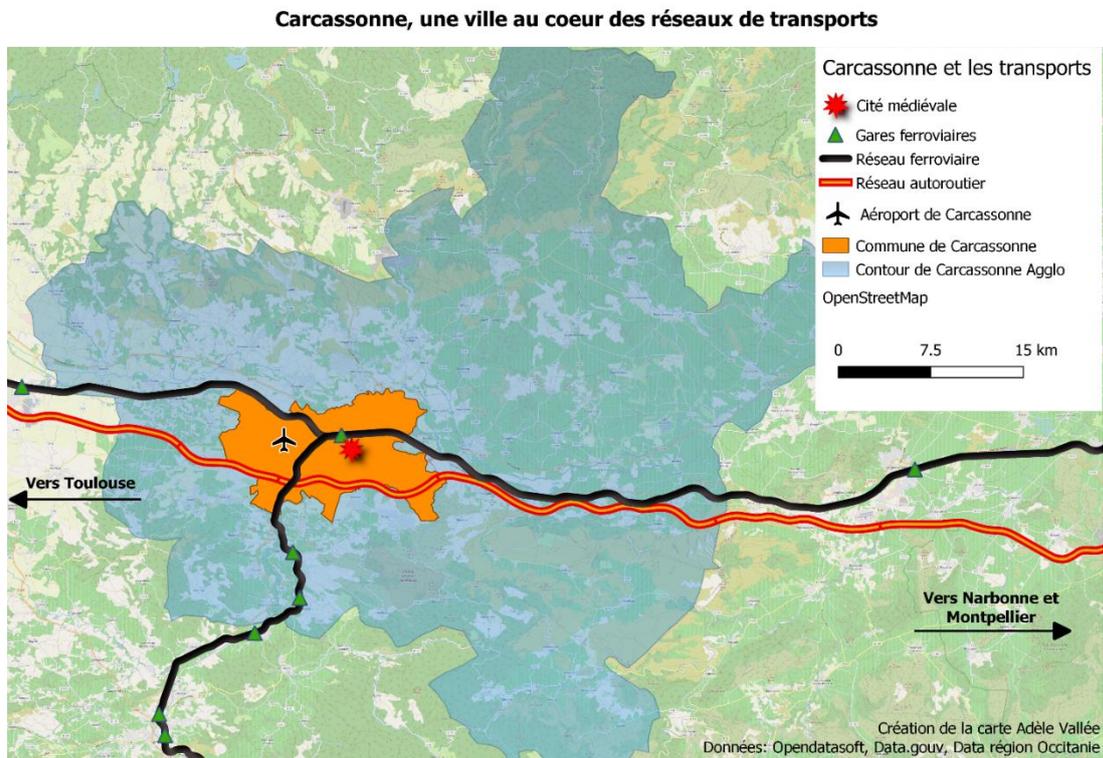


La ville s'intègre dans une agglomération nommée Carcassonne Agglo, créée en 2001, qui regroupe aujourd'hui 82 communes et 111 452 habitants. Elle se situe entre la Montagne Noire et le Massif des Corbières, elle bénéficie d'une intégration idéale dans les réseaux de communication, particulièrement grâce aux voies reliant Toulouse à la Méditerranée : l'autoroute A61, le canal du Midi et la voie ferrée Toulouse-Montpellier qui dessert une gare en centre-ville. Carcassonne est

³⁰ Source : Tourisme Occitanie

également accessible grâce à l'aéroport Carcassonne-Salvaza, aussi appelé Aéroport Sud de France (figure F).

Figure F: Carcassonne, une ville au cœur des réseaux de transport



1.1.2 Démographie

Selon les données de 2017, la ville de Carcassonne accueille 47 365 personnes, avec une baisse de 3,7 % entre 2007 et 2017³¹, ce qui contraste avec la moyenne nationale qui connaît une augmentation de 4,9% sur la même période³² et avec la démographie de son agglomération. En effet, cette intercommunalité bénéficie de l'attractivité de l'ancienne région Languedoc-Roussillon, avec de nombreux nouveaux habitants provenant d'autres régions. Cette attractivité démographique

³¹ INSEE. *Populations légales en 2017 – Commune de Carcassonne (11069) [en ligne]*. Disponible sur <https://insee.fr/fr/statistiques/4269674?geo=COM-11069> (consulté le 10/04/2020).

³² INSEE. *Bilan démographique 2019 [en ligne]*. Disponible sur <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1892117?sommaire=1912926> (consulté le 10/04/2020).

s'accompagne d'un dynamisme de l'emploi³³. La ville de Carcassonne accueille également chaque année 1700 étudiants du cycle universitaire³⁴.

Dans l'agglomération de Carcassonne, 54% des foyers fiscaux sont non imposés, ce qui représente 6% de plus que dans l'ancienne région Languedoc-Roussillon. L'Aude connaît en 2014 un taux de pauvreté de 19%, contre 13% au niveau national.³⁵

1.1.3 Économie

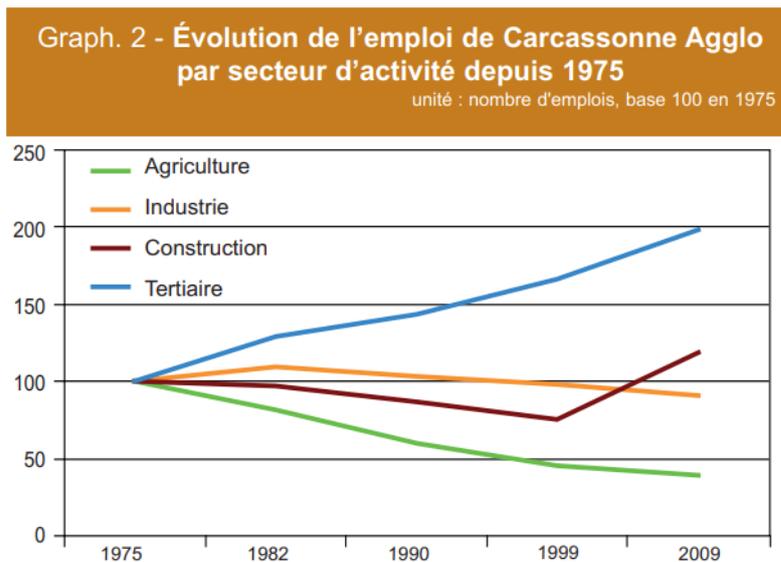
Les données depuis 1975 montrent que l'emploi total dans Carcassonne Agglo a progressé de 50%, tandis que la population a progressé de 27% seulement. Le secteur tertiaire se révèle le plus dynamique, avec le doublement de son nombre d'emploi entre 1975 et 2009 (figure E).

³³ INSEE. *Carcassonne Agglo, entre équilibres et difficultés [en ligne]*. Disponible sur <https://insee.fr/fr/statistiques/1286071> (consulté le 10/04/2020).

³⁴ Bien vivre à Carcassonne. *Plus de 1700 étudiants font leur rentrée à Carcassonne [en ligne]*. Disponible sur <https://www.carcassonne.org/article-page/plus-de-1-700-etudiants-font-leur-rentree-carcassonne> (consulté le 10/04/2020).

³⁵ INSEE. *Carcassonne Agglo, entre équilibres et difficultés [en ligne]*. Disponible sur <https://insee.fr/fr/statistiques/1286071> (consulté le 10/04/2020).

Figure G: Évolution de l'emploi de Carcassonne Agglo par secteur d'activité depuis 1975 (base 100 en 1975) - INSEE³⁶



Note : Par suite du changement de nomenclature d'activités entre 1990 et 1999, les effectifs par secteur ne sont pas rigoureusement comparables. Les données du recensement de 1990 ont été recodifiées dans la nomenclature NAF. Depuis 2007, les données du recensement sont en NAF rév. 2. Les données du recensement 1999 ont été recodifiées en NAF rév. 2.
Sources : Insee, Recensements de la population 1975 à 1990 - exploitations lourdes lieu de travail, Recensements de la population 1999 et 2009 - exploitations complémentaires lieu de travail.

Cependant l'intérim et la construction ont été fortement touchés par la crise de 2008 et dans le secteur agricole, la réduction du nombre d'emploi persiste depuis 1975. Plus de la moitié des emplois ont été perdus en trente ans en raison de la mécanisation et la concentration des exploitation agricoles. Néanmoins le nombre d'emploi agricole reste conséquent, notamment dans la viticulture, qui représente 4,7% des emplois totaux.

L'économie de l'agglomération s'oriente aujourd'hui vers le secteur tertiaire, et particulièrement le tourisme. L'agglomération possède un patrimoine particulièrement reconnu et attractif : ce qui lui permet de réaliser 7% des nuitées régionales des hôtels et même 14% des nuitées étrangères, alors que son parc hôtelier représente 4% du parc de l'ancienne région Languedoc-Roussillon. Près de quatre nuitées sur dix passées dans Carcassonne Agglo sont le fait de touristes étrangers contre deux nuitées sur dix en région. Les activités touristiques connaissent de grandes variations saisonnières : la moitié des emplois salariés y sont saisonniers.

³⁶ Ibid

Il convient également de souligner que la ville centre de Carcassonne regroupe près des trois quarts des emplois de l'agglomération : 30 000 emplois sur 40 700, alors qu'elle représente seulement la moitié des habitants. La majorité des déplacements pendulaires liés au travail a lieu entre la périphérie immédiate et Carcassonne.

Dans son rapport, l'INSEE souligne que la fragilité économique de l'agglomération, son taux de chômage élevé, les nombreux bas revenus et les emplois précaires, pourraient peser sur son attractivité à l'avenir. Le dynamisme démographique favoriserait, quant à lui, la consolidation et le développement des emplois. Enfin, « l'agglomération bénéficie d'un atout d'accessibilité géographique et d'une attractivité touristique. La proximité des grandes aires urbaines, notamment celle de Toulouse, pourrait lui permettre de bénéficier du développement économique de ses grandes voisines ».³⁷

1.2 La cité médiévale de Carcassonne

La cité de Carcassonne se situe au cœur de la ville. Il s'agit d'un ensemble architectural médiéval fortifié, dont les origines remontent à la période gallo-romaine (figure H). Des ajouts d'éléments ont ensuite été construits au XI^{ème} et XII^{ème} siècle. Elle se compose d'un double mur d'enceinte d'environ 3 km de longueur, comportant 52 tours, d'un château comtal et d'une basilique.

Figure H: Vue aérienne de la Cité de Carcassonne et de sa cité – tourisme-carcassonne.fr



³⁷ Ibid

La cité a historiquement eu un rôle majeur, en étant le centre du pouvoir des comtes de Carcassonne, puis de la famille Trencavel. Elle devient ensuite une place forte royale gouvernée par un Sénéchal. Elle garantit la frontière entre la France et Aragon jusqu'en 1659.

La cité a été plusieurs fois rénovée, notamment au XIX^{ème} siècle par Viollet-le-Duc, qui en a modifié certains aspects.

Depuis 1997, la cité relève du patrimoine mondial de l'UNESCO. Elle fait aussi partie des monuments historiques depuis 1862 pour les fortifications, protection élargie ensuite à d'autres éléments de la cité jusqu'en 1942³⁸.

Elle a accueilli 2 millions de visiteurs en 2018, elle est le site le plus visité de la région Occitanie³⁹.

L'évolution du nombre de visiteurs de la cité a peu évolué entre 2012 et 2017, avec cependant une légère baisse de fréquentation entre 2012 et 2015, passant de 2 057 625 visiteurs en 2012 à 1 743 791 visiteurs en 2015⁴⁰, puis une augmentation atteignant 2 152 331 visiteurs en 2017⁴¹. Il existe cependant une approximation due aux méthodes de comptabilisation et de redressement.

L'étude du profil des visiteurs de Carcassonne montre que les touristes sont majoritaires avec 37% des visiteurs, suivit des excursionnistes (31%) et des habitants (32%) (figure I). On notera également que 41% des visiteurs sont étrangers, pourcentage qui augmente en période estivale. Ce chiffre se maintient

³⁸ Monumentum. *Cité de Carcassonne [en ligne]*. Disponible sur <https://monumentum.fr/cite-carcassonne-pa00102588.html> (consulté le 10/04/2020).

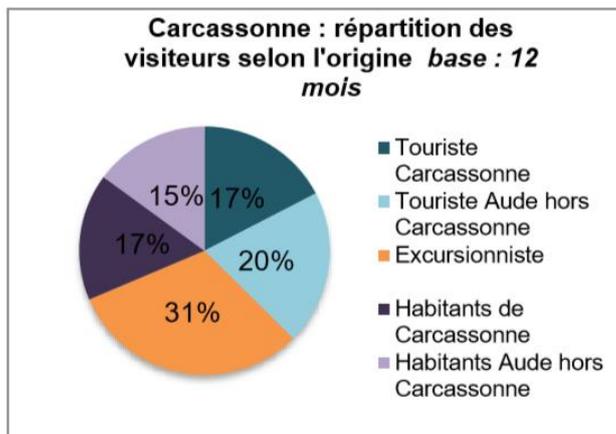
³⁹ Grand Sud Insolite. *La Cité de Carcassonne, site le plus visité d'Occitanie avec 2 millions de visiteurs par an [en ligne]*. Disponible sur <https://www.grandsudinsolite.fr/2420-11-aude-la-cite-de-carcassonne--site-le-plus-visite-d'occitanie-avec-2-millions-de-visiteurs-par-an.html> (consulté le 10/04/2020).

⁴⁰ Pro Aude Tourisme (ADT 11). *Dispositif d'observation des clientèles touristiques des sites patrimoniaux et culturels majeurs du département de l'Aude [en ligne]*. Disponible sur <https://pro.audetourisme.com/fr/observatoire/documents/frequentation-sites-carcassonne-narbonne.pdf> (consulté le 10/04/2020).

⁴¹ Pro Aude Tourisme (Agence de développement du tourisme de l'Aude). *Fréquentation de la Cité Médiévale de Carcassonne Synthèse sur la période 2015 – 2017 [en ligne]*. Disponible sur <https://pro.audetourisme.com/fr/observatoire/documents/frequentation-carcassonne-2015-2017.pdf> (consulté le 10/04/2020).

depuis 2012. De manière générale, on peut retenir que deux visiteurs sur cinq résident hors de France⁴².

Figure 1 Répartition des visiteurs selon l'origine ⁴³



1.3 L'aéroport de Carcassonne-Salvaza

L'aéroport de Carcassonne-Salvaza se localise sur la commune de Carcassonne. Il fut la propriété de l'État jusqu'en 2007, avant d'appartenir à la région et d'être exploité par la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Carcassonne. Depuis 2011, la concession appartient à Transdev (auparavant Véolia Transport)⁴⁴. Cet aéroport a pour mission principale « d'alimenter le tourisme »⁴⁵.

1.3.1 Trafic

L'aéroport se classe 3^e de la région Occitanie concernant le trafic de passagers. Il accueille environ 20 000 mouvements d'avions par an et 351 982 passagers en 2019, avec une légère baisse de 2,5% entre 2015 et 2019⁴⁶.

⁴² Ibid

⁴³ Ibid

⁴⁴ Aéroport : l'Europe enquête sur les subventions à Salvaza. *Midi Libre*, 05/04/2012 [en ligne]. Disponible sur <https://www.midilibre.fr/2012/04/05/l-europe-enquete-sur-les-subventions-a-salvaza,482008.php> (consulté le 10/04/2020).

⁴⁵ Bardy Serge. Un conseil de développement aéroportuaire régional installé en septembre 2017. *La Dépêche*, 10/07/2017 [en ligne]. Disponible sur <https://www.ladepeche.fr/article/2017/07/10/2610009-un-conseil-de-developpement-aeroportuaire-regional-installe-en-septembre-2017-2017.html> (consulté le 10/04/2020).

⁴⁶ UAF & FA. Statistiques annuelles – Aéroport de Carcassonne Sud de France [en ligne]. Disponible sur <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/carcassonne-sud-de-france> (consulté le 10/04/2020).

La compagnie Ryanair effectue la totalité des vols commerciaux. L'aéroport accueille également des avions privés, des vols militaires, des vols de la sécurité civile et des avions de l'École Nationale d'Aviation Civile⁴⁷.

1.3.2 Liaisons

La première ligne de l'aéroport reliait Carcassonne à Orly, elle ouvre le 28 mai 1970 mais son exploitation cesse en 2001 suite à la liquidation judiciaire d'Air Liberté. Depuis 1998, la compagnie Ryanair a ouvert de nombreuses liaisons, principalement vers le nord : Londres, Charleroi, Dublin... jusqu'à obtenir un quasi monopole à partir de 2013 en transportant pratiquement tous les passagers. En 2016 Air Nostrum, puis en 2017 Atlas Atlantique Airlines cessent leurs vols, Ryanair devient alors la seule compagnie à proposer des vols réguliers à l'aéroport de Carcassonne.

Plusieurs lignes ont été ouvertes puis supprimées entre 2008 et 2017, comme Eindhoven, Billind, Bournemouth, Francfort, Leeds, Beauvais, Shannon...

Actuellement l'aéroport dessert 4 pays : la Belgique, la Grande Bretagne, l'Irlande et le Portugal, et 9 destinations : Bruxelles-Charleroi, Glasgow, Édimbourg, Londres Stansted, Manchester, Nottingham, Cork, Dublin et Porto. La fréquence des vols varie selon la destination : d'une fois par jour vers Bruxelles-Charleroi ou Londres Stansted à une à deux fois par semaine pour Porto ou Cork, avec des variations selon les saisons⁴⁸.

1.3.3 Impact socio-économique de l'aéroport

Plusieurs études ont été menées afin de calculer l'impact socio-économique de l'aéroport sur la région, notamment concernant les dépenses des visiteurs, c'est-à-dire des passagers provenant d'une autre destination et non les passagers au départ de Carcassonne. En 2013, une étude commandée par la région Languedoc-

⁴⁷ Aéroport sur de France Carcassonne. *Compte rendu de réunion – Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport de Carcassonne du 12 octobre 2018*, 2018, 7p [en ligne]. Disponible sur https://www.aeroport-carcassonne.com/sites/default/files/compte_rendu_2018.pdf (consulté le 10/04/2020).

⁴⁸ Aéroports voyage. *Destinations, vols et services de l'aéroport Carcassonne sud de France (CCF) [en ligne]*. Disponible sur <https://www.aeroports-voyages.fr/fr/aeroport/carcassonne-sud-de-france/CCF?type=dest#destinations> (consulté le 10/04/2020).

Roussillon établissait les dépenses des passagers de l'aéroport de Carcassonne à 111 millions d'euros en Languedoc-Roussillon, sur un total de 116 millions d'euros, soit une perte de 5 millions d'euros. L'Aude recevait 60% des dépenses et la ville de Carcassonne de plus de la moitié des retombées de l'Aude soit 34 millions d'euros. Le total des dépenses des passagers aériens visiteurs avoisinait les 520 millions d'euros sur la région, l'aéroport de Carcassonne représentait 21% de ce total. Par ailleurs, l'aéroport hébergeait une vingtaine d'entreprises pour un total d'environ 150 emplois, et apportait au département de l'Aude 400 emplois directs et indirects⁴⁹.

Par la suite, en 2017, une étude concernant les retombées socio-économiques du transport aérien région Occitanie a été commandée à BIPE. Elle a déterminé que chaque euros public investi rapport 29 euros de PIB dans l'ex-Languedoc-Roussillon. L'Occitanie a accueilli 2,9 millions de visiteurs aériens en 2016, ayant dépensé 1,6 milliard d'euros, dont 1,3 milliard en Occitanie⁵⁰.

Cette étude établit également la liste des monuments les plus visités pendant les séjours en Occitanie suite à une arrivée par voie aérienne : le premier site visité est la cité de Carcassonne⁵¹.

1.3.4 Problématique des subventions publiques

En novembre 2011, Air France a porté une plainte auprès de la Commission Européenne concernant les subventions et mesures d'aides mises en œuvre par l'aéroport envers Ryanair. Dès avril 2012, l'organe européen a annoncé l'ouverture d'une enquête approfondie à propos des subventions reçues par l'aéroport de Carcassonne⁵². En effet, l'aéroport a bénéficié entre 2000 et 2010, avant sa concession à Transdev, de 11 millions d'euros de subventions versés par la région, le département, la ville et l'agglomération. La commission a vérifié que ces mesures

⁴⁹ BIPE/BVA. *Etude des retombées socio-économiques du transport aérien en Région Languedoc Roussillon*, 2013, 58p.

⁵⁰ BIPE/BVA. *Etude des retombées socio-économiques du transport aérien en Région Occitanie*, 2017, 37p [en ligne]. Disponible sur <http://tarbes-infos.com/IMG/pdf/resti.pdf> (consulté le 10/04/2020).

⁵¹ Ibid.

⁵² La Commission Européenne enquête sur l'aéroport de Carcassonne. *Midi Libre*, 04/04/2012 [en ligne]. Disponible sur <https://www.midilibre.fr/2012/04/04/la-commission-europeenne-enquete-sur-l-aeroport-de-carcassonne.481504.php> (consulté le 10/04/2020).

étaient conformes aux directives relatives aux aides d'État au secteur de l'aviation. Les aides accordées à la Chambre de Commerce et de l'Industrie pour l'exploitation de l'aéroport ont également été examinées : la CCI a touché 8 millions d'euros de subventions entre 2001 et 2011. Enfin, le Midi Libre ajoute que :

« Sont également pointées des subventions perçues par Véolia Transport, depuis mai 2011, liées au nombre de liaisons exploitées par Ryanair au départ de Salvaza, ainsi que les accords de commercialisation et remises sur les redevances aéroportuaires passées par Véolia Transport et Ryanair, seul utilisateur commercial du site et susceptible, ainsi, de bénéficier d'"un avantage économique indu", estime Bruxelles. » (Midi Libre, 2012)⁵³

À l'issue de son enquête, la Commission Européenne a demandé aux autorités françaises de lui communiquer des informations complémentaires afin de prouver la capacité de l'aéroport estimée à 500 000 passagers par an.

Par la suite, en 2017, Carole Delga, présidente de la région Occitanie, a annoncé la création d'un conseil de développement aéroportuaire régional. Il s'agit d'une instance qui réunit tous les acteurs du secteur et qui a été chargée de mettre en place une stratégie de région pour assurer le développement et la compétitivité des aéroports dès 2018⁵⁴.

⁵³ Aéroport : l'Europe enquête sur les subventions à Salvaza. *Midi Libre*, 05/04/2012 [en ligne]. Disponible sur <https://www.midilibre.fr/2012/04/05/l-europe-enquete-sur-les-subventions-a-salvaza,482008.php> (consulté le 10/04/2020).

⁵⁴ Bardy Serge. Un conseil de développement aéroportuaire régional installé en septembre 2017. *La Dépêche*, 10/07/2017 [en ligne]. Disponible sur <https://www.ladepeche.fr/article/2017/07/10/2610009-un-conseil-de-developpement-aeroportuaire-regional-installe-en-septembre-2017-2017.html> (consulté le 10/04/2020).

Chapitre 2 : Présentation d'un cadre méthodologique

Pour rappel, les deux hypothèses présentées précédemment étaient :

- Le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme ;
- Le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristiques.

Ce chapitre s'attache à présenter un cadre méthodologique et un ensemble d'outils, qui rendront possible la validation ou l'infirmité des hypothèses précédentes, en s'appuyant sur le terrain d'étude de la cité de Carcassonne et de l'aéroport Sud de France.

2.1 Étude documentaire

Dans un premier temps, il convient de mener une étude documentaire, durant laquelle nous recueillerons un ensemble de données pertinentes pour la suite de notre enquête. Cette étape a déjà été commencée dans le chapitre précédent. Pour compléter ce travail, il conviendra d'obtenir d'avantage d'informations concernant la fréquentation, d'obtenir les autorisations pour utiliser certaines figures protégées et d'accéder aux documents administratifs et politiques. Il sera également pertinent d'analyser les retours et commentaires rencontrés sur les réseaux sociaux et les plateformes de notation comme TripAdvisor, de mener une veille, et d'étudier les médias à travers une revue de presse. Cette étude documentaire permettra d'affiner la connaissance du contexte et des données disponibles afin de rendre possible une prise de décision pertinente dans le cadre des études quantitatives et qualitatives.

2.2 Étude quantitative

Après avoir effectué une étude documentaire exhaustive, il sera nécessaire d'effectuer une étude quantitative. Ce type d'enquête s'intéresse aux comportements et aux pratiques d'un groupe d'individus, d'une population. L'enquête quantitative vise à identifier des facteurs explicatifs en partant d'un postulat : les acteurs sociaux ne connaissent pas les raisons objectives de leur

conduite. Elle se différencie du sondage car elle ne se base pas sur ce qui est dit, qui caractérise l'opinion, mais sur ce qui est fait, les pratiques. Ainsi durant cette étude quantitative, on s'attachera à identifier les phénomènes, trouver les facteurs explicatifs en observant les corrélations et caractériser des sous-populations⁵⁵.

L'étude quantitative sera utilisée pour vérifier la première hypothèse, à savoir : le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme. Pour cela, il convient dans un premier temps d'établir un échantillonnage. L'étude quantitative sera constituée d'un questionnaire à destination des passagers de l'aéroports. Étant donnée l'importance de cette population mère, environ 350 000 personnes, il ne sera pas possible de l'interroger en totalité. Il sera nécessaire d'effectuer un échantillonnage, c'est-à-dire de sélectionner une cohorte de personne, répondant aux principales caractéristiques de la population entière. Il existe cependant plusieurs méthodes d'échantillonnage :

- L'échantillonnage statistique, également appelé aléatoire ou probabiliste, s'obtient par tirage au sort au sein de la population mère. Pour ce type d'échantillonnage il est nécessaire de disposer d'une liste exhaustive de la population de référence ;
- L'échantillonnage par quotas, on connaît la structure de la population mère sur ses dimensions principales, les critères sélectionnés pour l'échantillon doivent correspondre à la population mère. Il s'agit d'un modèle réduit de la population mère ;
- L'échantillonnage stratifié, utilisé pour comparer des sous-populations qui correspondent à des groupes de taille inégale, le taux dépend alors des catégories.

Une fois la méthode d'échantillonnage sélectionnée et l'échantillonnage calculé, il sera nécessaire de créer un questionnaire, puis de l'administrer, de manière directe ou indirecte. Quand un nombre suffisant de répondant aura été atteint, il sera possible de procéder à une analyse des données détaillée.

⁵⁵ Dupont Olivier. *Sociologie*. Cours de DUT Information et Communication, Institut Universitaire Technologique, Université Jean Moulin Lyon 3, 2015.

À la suite de cette analyse, il sera nécessaire de définir un intervalle de confiance pour chaque résultat. Il s'agit d'une marge d'erreur à prendre en compte, qui pourrait exister entre les résultats et la réalité. Elle dépend de la taille de l'échantillon. Cette marge d'erreur se calcule par la formule suivante :

$$\text{Marge d'erreur } E = \sqrt{\frac{p \times (1 - p)}{n}}$$

Avec n représentant la taille de l'échantillon mère, et p représentant la proportion estimée des éléments de la population mère qui représentent une propriété donnée. Lorsque p est inconnue, on utilise $p = 0,5$.

L'intervalle de confiance est alors le suivant :

$$\text{Intervalle de confiance} = [p - (1,96 \times E) ; p + (1,96 \times E)]$$

Avec E correspondant à la marge d'erreur calculée précédemment⁵⁶.

À la suite de ces analyses, il sera possible de conclure ou non, à la validité de l'hypothèse selon laquelle, le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme.

2.3 Étude qualitative

L'analyse qualitative vise à recueillir de l'information en portant son attention sur quelques individus, et en essayant d'identifier pour chaque individu, ses représentations, ses logiques et d'analyser s'ils se reproduisent chez d'autres. Durant l'analyse qualitative on s'attachera à identifier des trajectoires, analyser le sens donné aux pratiques et identifier des modèles actifs dans la communauté. Il existe différentes techniques permettant une analyse qualitative : l'introspection, le recueil de cas, le commentaire provoqué, l'observation, les méthodes projectives ou encore l'entretien qualitatif. La démonstration de la deuxième hypothèse - le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristiques - s'appuiera sur cette dernière technique.

⁵⁶ Ibid.

Dans un premier temps, il sera nécessaire de définir les personnes que l'on souhaite interroger. Dans le cadre de la vérification de cette hypothèse, on interrogera des touristes. Il sera alors nécessaire de concevoir un guide d'entretien qui peut être :

- Directif, l'enquêteur pose chaque question dans un ordre préétabli ;
- Semi-directif, le guide d'entretien se présente sous forme de thèmes et questions larges, dont l'ordre est défini mais qui offrent une plus grande liberté ;
- Non directif, durant ce type d'entretien, l'enquêteur lance un thème ou une idée, puis l'entretien se déroule sous la forme d'une conversation naturelle.

Dans le cadre de la validation de cette hypothèse, la méthode d'entretien semi-directif sera privilégiée. Une fois l'élection du type d'entretien effectué, on pourra alors concevoir le guide, en s'appuyant sur les objets d'études, les objets apparentés, les déterminants et les hypothèses. Le nombre de personnes interrogées dépend du sujet et doit être adapté en fonction de l'avancement des entretiens, cependant, on peut prendre pour valeur de référence 35 entretiens.

Une fois que l'ensemble des entretiens aura été réalisé, il sera nécessaire d'effectuer une analyse approfondie, en étudiant les concepts récurrents, les processus singuliers, les thématiques (en cherchant des termes et des isotopies) et en étudiant le lexique et la syntaxe (occurrences, mots outils, champs lexicaux, tropes, oppositions, exemples...) ⁵⁷. Ces analyses pourront être réalisées sur chaque entretien mais devront par la suite être croisées entre tous les entretiens menés pour l'enquête.

⁵⁷ Ibid.

Chapitre 3 : Présentations des outils développés suite au cadre méthodologique

3.1 Étude quantitative

Dans un premier temps il convient de définir la population mère de l'étude quantitative : il s'agit des passagers qui arrivent d'un autre aéroport à l'aéroport de Carcassonne. Cette population est nombreuse, il ne sera pas possible d'interroger l'ensemble des individus, il importe donc de procéder à un échantillonnage.

Les variables choisies sont au nombre de deux :

- L'aéroport d'origine du passager : en 2020 lignes actives sont Bruxelles-Charleroi, Édimbourg, Londres Stansted, Manchester, Nottingham, Cork, Glasgow, Dublin et Porto. Elles seront regroupées en 4 régions : la Belgique, le Portugal, le Royaume-Unis et l'Irlande. Cette variable permettra de comparer les réponses et résultats du questionnaire selon l'aéroport d'origine,
- L'âge des passagers : on divisera les passagers en trois catégories 18-29 ans, 30-65 ans et 66 ans et plus. On délimite la première catégorie à 28 ans car il s'agit de l'âge moyen du premier enfant en Europe (Eurostat, 2018) puis à 65 ans car il s'agit de l'âge moyen de départ à la retraite en Europe⁵⁸ et d'une période durant laquelle les enfants sont en général sortis sur foyer familial.

L'échantillonnage sera stratifié afin de favoriser la comparaison les sous-population malgré leur taille inégale. L'échantillon sera le suivant (figure J).

⁵⁸ Daniellou Eric. Retraites. A quel âge part-on en Europe ? *Le Télégram*, 19/07/2019 [en ligne]. Disponible sur <https://www.letelegramme.fr/monde/retraites-a-quel-age-part-on-en-europe-19-07-2019-12342346.php> (consulté le 10/04/2020).

Figure J: Échantillonnage de l'enquête quantitative

Echantillonnage				
	18-29 ans	30-65 ans	66 et +	Total
Belgique	30	30	30	90
Royaume-Unis	30	30	30	90
Irlande	30	30	30	90
Portugal	30	30	30	90
Total	120	120	120	360

Le questionnaire sera administré de manière directe, à l'aéroport lors de l'arrivée de vols auprès des passagers venus pour un motif touristique. Étant donné la population internationale visée, il sera nécessaire de traduire le questionnaire en anglais et en portugais.

Voici quelques questions en français qui pourraient constituer le questionnaire :

1. Quel est votre genre ?

- Homme Femme Autre

2. Quelle est votre âge ?

- 18-29 ans, 30-65 ans 66 ans et +

3. De quel aéroport arrivez-vous ?

- Bruxelles-Charleroi,
 Édimbourg,
 Londres Stansted,
 Manchester,
 Nottingham,
 Cork,
 Glasgow,

- Dublin,

- Porto

4. Résidez-vous dans le pays d'où vous arrivez ?

- Oui Non

5. Pour quels lieux et sites touristiques vous rendez-vous à Carcassonne ?

6. Vous êtes venus :

- Seul
 En famille avec au moins un enfant de moins de 12 ans
 En famille sans enfant de moins de 12 ans

Entre amis/ collègues

7. Où allez-vous séjourner ?

Carcassonne

Aude

Occitanie

Itinérance

Autre: ...

8. Quelle est la durée de votre séjour en Aude ?

Moins de 2 jours

Entre 2 et 4 jours

Plus de 4 jours

9. Connaissez-vous la cité de Carcassonne ?

Oui

Non

10. Envisagez-vous de visiter la cité de Carcassonne durant votre séjour ?

Oui

Non, je l'ai déjà visité

Non

10 bis. Si non : pourquoi ?

Ne m'intéresse pas

Trop coûteux

Trop difficile d'accès

Autre :....

11. Si vous deviez évaluer l'accessibilité de la cité de Carcassonne en termes de transport vous diriez que le site est :

très accessible

assez accessible

peu accessible

pas du tout accessible

Je ne sais pas

12. Quel moyen de transport allez-vous utiliser pour vous déplacer de l'aéroport à votre lieu de séjour/ prochaine étape ? (Plusieurs réponses possibles)

Marche à pied

Vélo

Voiture de location

Covoiturage

Bus

Train

Avion

Taxi

Autre :....

13. Concernant votre vol, recommanderiez-vous à un ami ou un collègue d'utiliser ce mode de transport pour venir à Carcassonne ?

Oui

Non

14. Pour quelle raison ? ...

15. Quelle importance accordez-vous à l'accessibilité d'un site en termes de transport ?

très important

important

peu important

pas du tout important

16. Avez-vous déjà renoncé à visiter un site touristique en raison de sa difficile accessibilité en termes de transport ?

Oui

Non

À la suite de l'administration de ces questionnaires, il sera possible d'effectuer des traitements et de conclure à une validation ou une infirmation de l'hypothèse selon laquelle le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme.

3.2 Étude qualitative

L'étude qualitative portera sur les visiteurs de la cité de Carcassonne. La population mère est représentée par l'ensemble des visiteurs de la cité de Carcassonne, soit environ 2 millions de personnes. Concernant la population des visiteurs de la cité médiévale de Carcassonne, peu de données à propos de leurs caractéristiques et profils sont disponibles publiquement. Par exemple, ni dans le rapport *Enquête clientèle 2012 sites patrimoniaux et culturels majeurs La Cité de Carcassonne*

*L'Ensemble Monumental de Narbonne*⁵⁹, ni dans le rapport *Fréquentation de la Cité Médiévale de Carcassonne Synthèse sur la période 2015 – 2017*⁶⁰ édités par l'Agence de Développement du Tourisme de l'Aude, il n'est détaillé l'âge des visiteurs de la cité de Carcassonne. La seule information concernant l'âge des visiteurs de la cité de Carcassonne indique une moyenne de 46 ans.

On s'appuiera sur trois variables pour effectuer l'échantillonnage de la population mère pour notre questionnaire :

- La période de visite : avec la haute saison (juillet et août), les ailes de saison (mai, juin, septembre et octobre) et la basse saison (novembre, décembre, janvier, février, mars). Ce découpage suit le découpage déjà existant des données récupérées. Ces données proviennent du rapport *Fréquentation de la Cité Médiévale de Carcassonne Synthèse sur la période 2015 – 2017*. Cette variable permettra d'observer l'évolution des ressentis en fonction de la fréquentation du site ;
- L'origine des visiteurs : les visiteurs français et les visiteurs étrangers. Ces données proviennent du rapport *Enquête clientèle 2012 sites patrimoniaux et culturels majeurs La Cité de Carcassonne L'Ensemble Monumental de Narbonne*. Cette variable permettra d'observer une éventuelle différenciation du ressenti selon les pays d'origine ;
- L'âge des visiteurs, reprenant le même découpage que dans l'enquête quantitative, à savoir 18-29 ans, 30-65 ans, 66 ans et +. Cette variable permettra de mettre en valeur une éventuelle différenciation des ressentis selon les âges.

L'échantillonnage sera effectué par stratification car la méthode des quotas offre des résultats quasi similaires à la stratification, en raison du faible nombre d'interrogés lors d'enquêtes qualitatives et de l'arrondi à l'unité et de différences

⁵⁹ Comité départemental du tourisme. *Enquête clientèle 2012 sites patrimoniaux et culturels majeurs La Cité de Carcassonne L'Ensemble Monumental de Narbonne*, 2012, 44p [en ligne]. Disponible sur <https://pro.audetourisme.com/fr/observatoire/documents/enquete-sites-majeurs-2012-synthese.pdf> (consulté le 10/04/2020).

⁶⁰ Pro Aude Tourisme (Agence de développement du tourisme de l'Aude). *Fréquentation de la Cité Médiévale de Carcassonne Synthèse sur la période 2015 – 2017*, 2018, 13p [en ligne]. Disponible sur <https://pro.audetourisme.com/fr/observatoire/documents/frequentation-carcassonne-2015-2017.pdf> (consulté le 10/04/2020).

parfois peu significatives de valeurs sur certaines périodes. Le résultat de l'échantillonnage, avec une base de 36 personnes interrogées se présente comme suit :

Figure K: Échantillonnage de l'enquête qualitative

Echantillonnage				
	Haute saison	Ailes de saison	Basse saison	Total
Visiteur français - 18-29ans	2	2	2	6
Visiteur étranger - 18-29ans	2	2	2	6
Visiteur français - 30-65ans	2	2	2	6
Visiteur étranger - 30-65ans	2	2	2	6
Visiteur français - 66ans et +	2	2	2	6
Visiteur étranger - 66ans et +	2	2	2	6
Total	12	12	12	36

Cet échantillonnage provisoire pourra être revu à la hausse ou à la baisse durant l'enquête quantitative, si l'on observe que les sujets ont été traités dans leur ensemble et que les entretiens n'apportent plus d'éléments nouveaux ou si au contraire on estime qu'il est nécessaire de mener un nombre plus important d'entretiens.

Les entretiens seront semi-directifs, d'une durée d'au moins une quarantaine de minute. L'enquêteur prendra soin de ne pas orienter la parole de l'enquêté et de prendre une posture d'observateur, sans apporter de jugement positif ou négatif à ses propos⁶¹. Ci-dessous, un exemple de guide d'entretien :

Thème 1 : Rapport au tourisme

Comment décririez-vous votre pratique touristique ?

➔ *Fréquence des départs en vacances, typologie de lieux de séjour et de visite, budget, sensations recherchées...*

Selon vous, quels sont les facteurs donnant de la valeur à un site touristique ?

➔ *Accessibilité, préservation, authenticité, patrimoine exceptionnel, expérience unique...*

⁶¹ Rayssac Sébastien. *Etudes qualitatives*, cours de Master 1 Tourisme et Développement, ISTHIA, Université Toulouse Jean Jaurès, 2020.

Thème 2 : L'expérience de la visite de la cité de Carcassonne

Comment décririez-vous votre visite de la cité de Carcassonne ?

→ *Activités, ressentis, sensation, surprises ou déception éventuelle, rapport au nombre de personnes, envie de revenir...*

Comment caractériseriez-vous l'accessibilité de la cité de Carcassonne en termes de transports ?

→ *Ressenti, moyen de transport utilisé pour venir, sentiment de difficulté ou facilité éventuelle, coût, suggestions d'amélioration...*

Thème 3 : Le rapport au transport

Pourriez-vous décrire votre trajet pour vous rendre à la cité de Carcassonne ?

→ *Moyen de transport emprunté, coût, sensation, difficultés rencontrées, facilités...*

Quel est votre rapport au transport dans la vie quotidienne ?

→ *Utilisation, fréquence, coût, ressenti, mode de transport utilisés...*

Ce questionnaire vise particulièrement à comprendre le ressenti des visiteurs, et éventuellement leur rejet vis-à-vis de la trop grande accessibilité de Carcassonne et la détérioration de l'expérience que cela peut engendrer. Il devra être traduit en anglais.

L'étude des réponses des interrogés rendra possible la validation ou la réfutation l'hypothèse selon laquelle le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristique.

Conclusion de la Partie 3

Cette dernière partie a présenté une méthodologie de travail et de recherche adaptée afin de vérifier les deux hypothèses choisies qui sont : le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme et le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristiques.

Pour mener à bien cette recherche, le terrain d'étude a été présenté, avec ses principales caractéristiques ainsi qu'avec une mise en exergue des problématiques qui y sont liées, telles que les questions de l'investissement public dans une infrastructure de transport comme l'aéroport de Carcassonne et les retombées socio-économique d'un tel aéroport.

La présentation du cadre méthodologique de la recherche documentaire, de l'étude quantitative et de l'étude qualitative, a permis de poser les bases pour la création d'outils adaptés à la situation.

Enfin, la présentation des outils développés suite à cette étude du cadre méthodologique, fut l'opportunité de souligner l'importance d'une réflexion autour du choix des variables et de l'échantillonnage dans le cadre d'études sociologique. Le guide d'entretien qualitatif et le questionnaire quantitatifs, accompagnés de leurs échantillonnages respectifs, permettent d'effectuer les études nécessaires afin de valider ou réfuter les hypothèses de ce mémoire.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Les liens entre tourisme et transports sont multiples, divers et se recomposent au fil de l'évolution de ces deux domaines. La première partie de ce mémoire a permis de présenter une approche systémique et conceptuelle des articulations entre tourisme et transport. Le lien le plus évident se rapporte au déplacement, mais en s'intéressant aux définitions propres à chacun de ces domaines et aux relations qu'elles entretiennent, on observe une multitude d'autres liens. Le transport influence le tourisme sous plusieurs aspects que nous avons développé par la suite.

Pour saisir l'ensemble des enjeux liés à ces problématiques il était nécessaire d'adopter une posture historique du transport et du tourisme, et notamment de mettre en exergue les évolutions conjointes. Par la suite, la présentation panoramique des effets du transport sur l'organisation touristique des territoires a souligné le rôle anisotrope et isotrope des moyens de transport, le conditionnement du développement des territoires et de la répartition des bénéfices par les modes de transport, l'importance des opérateurs de transport comme prescripteurs touristiques mais aussi comme investisseurs, et le rôle du transport comme attraction touristique. Par la suite, l'étude de l'évolution du rapport des touristes vis-à-vis du transport a permis de marquer les changements de pratiques et de déclarations de ceux-ci, autour des thématiques de l'écologie, de l'exigence de rapidité et des externalités.

L'analyse des enjeux stratégiques liés au transport dans le développement et la pérennisation d'un site touristique fait émerger deux hypothèses, qui ont guidé la poursuite de notre réflexion. La première hypothèse supposait que le transport, en facilitant les déplacements, permettait le développement du tourisme. En effet l'accessibilité est au cœur du phénomène touristique et le transport relève de l'expérience touristique. Cependant, on observe également de nombreuses limites à l'influence des transports, comme la spécificité de la destination ou le manque d'accessibilité comme élément d'attraction.

La seconde hypothèse supposait que le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristiques. De fait, l'augmentation du nombre de

touristes peut réduire l'attractivité d'un site en détruisant les ressources attractives, la vie locale et en nuisant à l'authenticité de l'expérience touristique. Il importe alors de parvenir à un équilibre entre transport pour les touristes et transport pour les locaux. La capacité de charge demeure un indicateur pertinent pour ce type d'enjeu, cependant son application se révèle compliquée voire impossible sur le terrain, en raison de la difficulté à estimer les indicateurs.

Enfin, la dernière partie présente le terrain d'étude pour la vérification des hypothèses. Il s'agit de la cité médiévale de Carcassonne et de l'aéroport Sud de France, situé sur la même commune. Après une présentation des caractéristiques géographiques, démographiques et économiques de Carcassonne et de son agglomération, ainsi que l'étude du trafic de l'aéroport, de ses liaisons et de son impact socio-économique, les enjeux tel que la problématique des subventions publiques ont été soulevés.

La présentation du cadre méthodologique autour de l'étude documentaire, de l'étude quantitative et de l'étude qualitative a permis la conception d'outils, sous la forme d'une étude quantitative et d'une étude qualitative, accompagnée de leurs variables et échantillonnages respectifs. L'utilisation de ces outils permettrait de vérifier les deux hypothèses de ce mémoire.

Ce mémoire souligne la multiplicité et l'importance des enjeux entre tourisme et transport. Ces recherches nécessiteraient d'être poursuivies en deuxième année de master, afin d'approfondir certaines thématiques et de pouvoir appliquer et confronter la méthodologie de recherche à un terrain d'application.

BIBLIOGRAPHIE

- Andreeva-Jourdain Ekaterina.** Le Transsibérien, vecteur de la mise en tourisme des destinations enclavées – Le cas de la Russie. *Teoros*, 2013, volume 32 n°2, p. 26-36.
- Atout France.** *Faciliter les mobilités pour enrichir l'expérience touristique*. Paris : Atout France, 2012, 167p.
- Baud Pascal, Bourgeat Serge, Bras Catherine.** *Dictionnaire de géographie*. Paris : Hatier, (Initial), 2013, 607p.
- Bazin-Benoit Sylvie et Delaplace Marie.** Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme – Entre accessibilité, image et outil de coordination. *Teoros*, 2013, volume 32 n°2, p. 37-46.
- Bigras Yvon et Dostaler Isabelle.** Tourisme et transport : vers une vision intégrée. *Teoros*, 2013, volume 32 n°2, p. 3-6.
- Breton Jean-Marie.** *Tourisme environnement et aires protégées (Antilles, Guyane, Haïti, Québec)*. Paris : Karthala et Point-à-Pitre : Crejeta, 2004, 524p.
- Broudechoux Anne-Marie et Legroux Jean.** L'option téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro – Conflits d'intérêts entre méga-événements, tourisme et besoins locaux. *Teoros*, 2013, volume 32 n°2, p. 16-25.
- Celata Filippo.** *Geographic Marginality, Transport Accessibility and Tourism Development*, Celant Attilio, *Global Tourism and Regional Competitiveness*. Bologna: Patron, 2007, p. 37–46.
- Centre d'études sur les réseaux les transports l'urbanisme et les constructions publiques.** *Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ?* Paris : ETD, 2009, 223p.
- Chabloz Nadège.** Le malentendu. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2007, n°170, p. 32-47.
- Charlton Clive.** *Public transport and sustainable tourism: the case of the Devon and Cornwall Rail Partnership*, in Collin Michael Hall and Alan A. Lew, *Sustainable Tourism: a geographical perspective*. Boston: Addison Wesley, 1998, p.132-145.
- Cohen de Lara, Dron Dominique.** *Pour une politique soutenable des transports – Rapport au ministre de l'environnement*. Paris: La Documentation française, 2000, 415p.
- Coffin Alisa W.** From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads. *Journal of Transport Geography*, 2007, n°15, p.396–406.

- Cousin Saskia.** Authenticité et tourisme. Les Cahiers du Musée des Confluences, 2011, n°8, p. 59-66.
- Deprest Florence.** *Enquête sur le tourisme de masse : l'écologie face au territoire.* Thèse de doctorat en géographie, Paris : Paris Diderot, 1997, 207p.
- Desaigues Brigitte et Point Patrick.** *Économie Du Patrimoine Naturel : La Valorisation Des Bénéfices De Protection De L'environnement.* Paris : Economica, 1993, 317p.
- Duhamel Philippe.** De la relation entre transport et lieux touristiques. *Cahiers de Géographie*, 2006, n°4, p. 23-32.
- EDT.** *Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain,* Paris : EDT, 2009, 223p.
- Eurostat.** *Births and fertility in 2016 - Women in EU have first child on average at 29,* 2018, 5p [en ligne]. Disponible sur: <https://cutt.ly/9t55yGK> (consulté le 10/04/2020).
- Faugier Etienne.** De la codépendance l'indépendance – Automobilisme et tourisme dans la province de Québec, 1906 – 1936. *Teoros*, 2013, volume 32 n°2, p. 7-15.
- Ferrol Marie-Ève.** Le rôle du chemin de fer dans la mise en valeur touristique – Le cas d'une moyenne montagne française, le massif central. *Cahiers de Géographie*, 2006, n°4, p. 209-220.
- Gay Jean-Christophe.** Transport et mise en tourisme du monde. *Cahiers de Géographie*, 2006, n°4, p. 11-22.
- Gay Jean-Christophe, Mondou Véronique.** *Tourisme et Transport – Deux siècles d'interactions.* Paris : Editions Breal, 2017, 257p.
- George Pierre, Verger Fernand.** *Dictionnaire de la géographie.* Paris : Presses universitaires de France, (Quadrige), 2013, 478p.
- Henriet Dominique.** Externalité, économie. *Encyclopaedia Universalis*, 2017 [en ligne]. Disponible sur <https://cutt.ly/nt55uFE> (consulté le 06/04/2020).
- Hooper James.** A destination too far? Modelling destination accessibility and distance decay in tourism. *GeoJournal*, 2015, n°80, p. 33-46.
- Kibicho Waniohi.** *Tourisme et parcs nationaux au Kenya : la ville contre la société rurale locale ?* Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, Lyon : Université Lumière Lyon 2, 2005, 244p.
- Lamy Eric, Lefort Jérôme, Zago Alexandre.** *La loi montagne éclairée par sa jurisprudence.* Voiron : Territorial Edition, 2006, 114p.

- Le Boennec Remy.** Externalité de pollution versus économie d'agglomération : le péage urbain, un instrument environnemental adapté ?. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2014, juin (1), p. 3-31.
- Mérenne Emile,** *Géographie des transports*. Paris : Nathan, (Géographie d'aujourd'hui), 1995, 192p.
- Merlin Pierre, Choay Françoise.** *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses universitaires de France, (Grands dictionnaires des Presses universitaires de France), 1988, 723p.
- Mullick Abir.** Accessibility issues in park design: The National Parks. *Landscape and Urban Planning*, 1993, n°26, p. 25-33.
- Sergiesco Viorel.** Isotropie & Anisotropie. *Encyclopædia Universalis, 2017 [en ligne]*. Disponible sur <https://cutt.ly/xt55o54> (consulté le 04/04/2020).
- Sorupia Eden.** Rethinking the role of transportation in tourism. *Proceedings of the Eastern Asia Society for transportation studies*, 2005, Vol 5, pp 1767-1777.
- Tomić Slavica, Leković Ksenija et Marić Dražen.** Goals of consumers in the context of slow tourism. *Marketing*, 2018,49 (3), pp. 172-180.
- Wight Pam.** Tools for sustainability analysis in planning and managing tourism and recreation in the destination. *In Sustainable Tourism: a geographical perspective*. Boston: Addison Wesley, 1998, p.75-91.
- World Commission on Environment and Development.** *Our Common Future*, 1987, 318 p [en ligne]. Disponible sur <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm> (consulté le 09/04/2020).

TABLE DES ANNEXES

Annexe A : Retranscription partielle de l'entretien exploratoire mené auprès de l'experte Véronique MONDOU à la suite de la lecture de son livre « Tourisme et Transport – Deux siècles d'interactions ».....	8
Annexe B : Retranscription de l'entretien exploratoire mené auprès de M : Chef de service Activités de Pleine Nature dans une communauté de commune - Direction du développement économique et touristique.	8

Annexe A : Retranscription partielle de l'entretien exploratoire mené auprès de l'experte Véronique MONDOU à la suite de la lecture de son livre « Tourisme et Transport – Deux siècles d'interactions »

Véronique Mondou est Maître de conférences en géographie à l'université d'Angers et auteure de « Tourisme et Transport – Deux siècles d'interactions » avec Jean Christophe Gay, Éditions Breal, 2017.

Retranscription partielle de l'entretien exploratoire mené le 13/02/2020	
Véronique Mondou : VM	
Enquêteur : E	
Parole	Discours
Thème 1 : La réorganisation de l'espace touristique par les transports	
E	Comment envisagez-vous l'évolution des transports touristiques dans les 20 prochaines années ? Et plus spécifiquement dans les territoires situés en zone de montagne qui sont actuellement principalement desservis par la route ?
VM	Il est très difficile de faire de la prospective. Aujourd'hui on peut noter un double mouvement c'est-à-dire que là vous vous intéressez notamment au mode routier, au mode automobile mais ça reste très clairement le mode principal pour l'ensemble des déplacements touristiques et encore plus quand ce sont des déplacements qui restent dans l'espace, dans le territoire, dans le pays. Il y a un autre mouvement, qui est celui aujourd'hui notamment poussé par l'écologie, où la voiture va être considérée comme un mode de transport qui est polluant, qui ne doit plus trouver de place notamment dans les villes ou peut-être dans certains milieux plus spécifiques donc on a ces deux mouvements qui sont contradictoires on peut dire avec d'un côté l'utilisation de l'automobile qui reste quand même un bien individuel qui correspond à cette logique individuelle et puis la dimension environnementale qui est plutôt la dynamique de société. Donc là je ne sais pas si on a une balance, de quel côté la balance va pencher. C'est très difficile à dire, entre le discours que l'on peut avoir sur les intentions d'utilisation de modes alternatifs etc. aujourd'hui on se rend compte que l'automobile reste toujours privilégiée, on parle d'automobile propre, pour l'instant ce n'est pas encore le cas, c'est quelque chose qui paraît difficile à atteindre donc je ne pense qu'il y aura des changements radicaux dans les années à venir.
Thème 2 : L'influence du transport sur les pratiques touristiques	

E	<p>Dans votre ouvrage, vous expliquez que les touristes se déplaçant avec leur voiture personnelle dans des zones de tourisme diffus ont tendance à effectuer des activités de rayonnement d'une journée autour de leur lieu de villégiature et donc de permettre une forme de redistribution des flux touristiques, contrairement aux touristes venant en transports en commun. Quelles sont les autres pratiques permettant une redistribution des flux touristiques ? Comment les politiques d'aménagement peuvent-elles favoriser ce processus ?</p>
VM	<p>L'automobile permet une autonomie et effectivement dans certaines zones, c'est difficile de la remplacer par d'autres modes de transports, ce qui peut être peut-être intéressant pour vous... parce qu'il y a quand même un exemple qui peut être intéressant, je ne sais pas si vous le connaissez tout ce qui est fait en Suisse. C'est un pays de montagne bien évidemment et il y a un réseau de transport ferroviaire qui est particulièrement développé avec un réseau de transport ferroviaire qui est dédié au transport touristique et donc il y a la possibilité de faire différentes lignes à l'intérieur de la Suisse avec un pass et vraiment une valorisation qui va être faite du chemin de fer dans le cadre de visites et notamment de déplacements en montagne. Il y a un guide qui est fait, il y a une carte qui existe, et on pourrait dire, là il y a vraiment un produit touristique en lien avec le transport ferroviaire. Et c'est à destination me semble-t-il principalement de la clientèle étrangère. Donc là on peut dire qu'on a une alternative à l'automobile d'autant plus que ce sont des lieux qui de toute façon pour certains sont inaccessibles par la voiture.</p>
VM	<p>Pour l'instant c'est lié à la voiture effectivement, on voit qu'il y a quand même des modes d'organisations d'espace qui sont en lien avec les modes de transport et effectivement les transports ferroviaires, notamment quand on a de la grande vitesse en ferroviaire ça va plutôt favoriser un développement qui va rester concentré et qui va rester dans le cœur des villes. Alors après il y a des initiatives qui existent aussi, par exemple, on n'est plus du tout en milieu de montagne mais en Bretagne il y a une initiative qui s'appelle quelque chose comme « La Bretagne sans voiture » qui vise justement à proposer là aussi des produits touristiques aux touristes donc à la fois des solutions de transport, de l'hébergement, des activités touristiques, où il s'agit de pouvoir favoriser des déplacements ferroviaires et ensuite attirer par différents moyens ce que l'on appelle « les derniers kilomètres ». Donc ça c'est le type de produit qui aujourd'hui se développe tout en sachant que le succès, dans le cas de la Bretagne reste très limité, c'est-à-dire qu'on parle plus là de produit d'appel, c'est-à-dire que ça permet finalement aux personnes de voir qu'il existe ce type de produits même si une fois qu'il faut faire le choix modal, ces personnes peut-être restent quand même vers la voiture, notamment quand on a un tourisme diffus, un tourisme familial par exemple, où là l'automobile très clairement va avoir des avantages sur les autres modes de transport.</p> <p>Après il y a d'autres types d'itinérances, notamment tout ce qui est lié à l'itinérance vélo, mais là c'est encore autre chose, notamment, la</p>

VM	Loire à vélo par exemple. Là aussi on peut parler de la construction d'un produit touristique avec à la fois les itinéraires, les hébergements, les visites... et là il s'agit de favoriser vraiment le déplacement complet qui va utiliser le vélo. C'est peut-être un peu plus difficile aussi à mettre en place dans les zones de montagne.
Thème 3 : La gestion des externalités des transports touristiques	
E	Le déplacement touristique produit des externalités sur les territoires traversés et les territoires desservis. Dans ce cadre, la majorité des externalités positives retombe sur le territoire desservi, alors que la majorité des externalités négatives retombe sur les territoires traversés. Cette affirmation vous semble-t-elle correcte ?
VM	Il faut sûrement le nuancer mais oui on sait que. La question qu'on peut se poser c'est, si les investissements qui vont être fait par les collectivités vont trouver une forme de rentabilité avec les dépenses, les retombées économiques liées aux activités pratiquées par les touristes et donc effectivement la question du territoire desservi c'est quelque chose qui est important puisque c'est là où les retombées positives vont se trouver, tout à fait. C'est pour cela qu'on a parfois effectivement qui sont polémiques, là je reprends l'exemple de notre région où on a eu une nouvelle ligne à grand vitesse ferroviaire qui va du Mans jusqu'en Bretagne, qui traverse les Pays de la Loire, sauf qu'elle ne fait que traverser les Pays de la Loire, c'est-à-dire que on a cette rupture liée à la ligne à grande vitesse, mais on n'a pas les gares qui vont accompagner le développement économique, c'est la Bretagne qui va davantage en profiter. Et c'est la même question qu'on a aussi pour les aéroports par exemple, on va avoir des collectivités territoriales qui peuvent investir dans des aéroports, accompagner l'arrivée de compagnies aériennes par exemple, si les touristes ne restent pas sur ce territoire, avec ce qu'on appelle un taux de perte qui va être important, auquel cas effectivement on peut se questionner sur l'intérêt d'investir dans ce type d'infrastructures.
E	Pensez-vous qu'une redistribution financière des bénéfices du tourisme entre territoire desservis et territoires traversés soit pertinente ? Si oui, sous quel format pourrait-elle être mise en place ? Envisagez-vous d'autres solutions afin de rééquilibrer les effets des externalités du transport touristique entre les territoires ?
VM	Alors ça me paraît extrêmement compliqué, ceci dit aujourd'hui on a quand même des intercommunalités par exemple qui sont créées, où il y a souvent cette compétence tourisme, au niveau régional aussi donc, la redistribution elle existe par ces biais-là. Quand une région

	investit dans quelque chose, c'est sur l'ensemble du territoire, c'est le but des politiques d'aménagement du territoire.
Thème 4 : Les question de gouvernance	
E	Comment est actuellement pratiquée la gouvernance dans le cadre de l'aménagement de voies de transport touristique ? Les problématiques de gouvernance partagée sont de plus en plus abordées, en entreprise comme en politique, voyez-vous cette évolution dans les projets d'aménagement des voies de transport ? Quelle place est réservée aux habitants impactés par la création de nouvelles voies touristiques ?
VM	<p>Quand vous parlez de « mode de transport touristique » il me semble que ça correspond à quelque chose de très précis, c'est-à-dire que l'on a un mode de transport qui effectivement va être dédié uniquement à l'activité touristique et là moi j'ai en tête les trains touristiques par exemple qui peuvent exister, ce genre de chose. Ou éventuellement quand on a les bateaux qui aujourd'hui sont utilisés à des fins de tourisme, pour des croisières, fluviales, maritimes ect pour moi c'est un mode de transport touristique.</p>
VM	<p>Un mode de transport touristique c'est si on a une, ce qui n'existe pas à ma connaissance, mais une offre en location de véhicule pour parcourir cette route en particulier. Mais ce n'est pas quelque chose qui existe. Ou comme on peut avoir parfois des trains touristiques, on a effectivement le train du Monte en Vert, ou le Train jaune dans les Pyrénées qui serviront majoritairement aux touristes, mais pas pour faire de l'itinérance.</p>
VM	<p>Ça dépend de quel mode de transport en fait, parce que selon les modes de transport ce n'est pas les mêmes logiques qui sont à l'œuvre, entre transport aérien, ferroviaire qui sont des modes collectifs, ce ne sont pas les mêmes modes de gouvernance déjà que l'on va avoir, on peut dire qu'on a quand même un emboîtement d'échelles ; C'est à dire qu'on a un règlement qui vient de l'union européenne et qui va donner les grandes lignes du développement de ces modes de transport. Mais encore une fois ça ne concerne que ces modes de transports collectifs, le train et l'avion. C'est-à-dire que si aujourd'hui on a la dérèglementation du transport aérien et encore plus récemment là dans le transport ferroviaire, c'est une injonction qui vient de l'union européenne. Ensuite on a l'échelon national qui intervient, avec là plutôt un désengagement aujourd'hui des Etats, notamment la France dans le ferroviaire aujourd'hui, ce n'est plus l'Etat français qui paye les lignes à grand vitesse ferroviaire par exemple, ni les lignes régionales d'ailleurs. Et on a d'autres territoires qui aujourd'hui montent en puissance qui sont les collectivités territoriales où là on va avoir, à la fois les intercommunalités, les conseils départementaux, les conseils régionaux, qui vont travailler ensemble, et ça c'est sûrement quelque chose d'important, alors après sur la question des routes touristiques c'est encore différent mais on a vraiment une montée en puissance aujourd'hui qui est liée à la loi de décentralisation, avec cette montée</p>

VM	<p>en puissance des acteurs locaux et qui remet en perspective l'idée d'investissement, c'est-à-dire que lorsqu'une collectivité territoriale locale va investir dans un mode de transport, il faut qu'elle puisse justifier des externalités ou des effets qui vont être positifs, sur le développement de l'économie principalement. Et ça on le voit, plutôt pour les modes collectifs mais on le voit effectivement quand on a un aéroport, quand on a une ligne ferroviaire par exemple qui est mise en place, comme ça a été le cas avec les LGV, ça doit être justifié par le fait que derrière on a un impact qui va être positif pour le développement économique. Et je pense que pour les routes touristiques, mais je n'ai pas spécifiquement travaillé sur ces routes touristiques, là on va effectivement les échelons locaux qui vont être les plus importants.</p> <p>Là encore ça dépend des modes de transport bien évidemment, qui vont être plus ou moins des... plus ou moins importantes pour les habitants, voilà des grosses infrastructures lourdes qui vont avoir un impact évidemment qui va être fort, après si on est dans le cas de routes de montagne, ce sont des infrastructures qui existent depuis des décennies donc là je pense que l'impact va être moins fort quand même. Ensuite voilà tout dépend des modes de transport sur lesquels on travaille, quand c'est une infrastructure lourde type LGV, qui est mise en place, évidemment là il y a une prise en considération des impacts négatifs pour la population. Notamment sur le foncier, sur ces questions-là. Aujourd'hui pour la route ce n'est plus une question qui se pose, pour les autoroutes oui, mais pas pour les routes départementales ou nationales. Mis à part de grosses infrastructures type tunnel, autoroute, bon qui ne correspondent pas à des routes touristiques en général.</p>
Conclusion	
E VM	<p>Souhaitez-vous ajouter des éléments ?</p> <p>Une route touristique, c'est un produit touristique qui associe visite, itinérance donc plutôt en voiture et qui est conçu comme tel. Pour moi la traversée de l'Ariège pour aller en Andorre ce n'est pas une route touristique. C'est plutôt la notion de territoire traversé dans ce cas-là, parce que là le mot de tourisme, ne correspond pas du tout, puisqu'il n'y a pas d'activité touristique pratiquée. C'est vraiment dans ce cas-là cette notion de corridor, de territoire que l'on va traverser pour aller vers une destination et le but n'est absolument pas d'avoir des points d'arrêt et peut-être qu'effectivement il y aurait peut-être un travail de valorisation touristique à faire, je ne sais pas pour inciter les personnes qui traversent le territoire à s'arrêter. Ce sont des sujets très différents à mon avis</p>

**Annexe B : Retranscription de l'entretien exploratoire mené auprès de M :
Chef de service Activités de Pleine Nature dans une communauté de
commune - Direction du développement économique et touristique.**

Retranscription de l'entretien avec M mené le 28 Février 2020	
Interrogé : M	
Enquêteur : E	
Parole	Discours
E	Le premier thème que je souhaitais aborder avec vous, concerne la politique de développement du tourisme de la CCHA, est-ce que vous pourriez me décrire les grandes lignes de la politique que vous essayez de mener ?
M	Donc, alors nous on a un territoire qui a très peu d'habitants par rapport à une surface très vaste, donc sur la HA on démarre un petit peu après Tarascon au niveau de Bouan Sinsat, grosso modo la double voie que vous avez en arrivant. Sachant que juste avant au niveau de Tarascon vous avez la vallée du Vicdessos donc nous on a la Haute Vallée du Vicdessos, après ça rejoins les anciennes vallées d'Ax sur toute la vallée de l'Ariège donc massif de Tabes, massif de l'Aston avec la frontière Andorrane et après la frontière avec les Pyrénées Orientales, et on va jusqu'au Haut de la Vallée d'Axat. Donc c'est très très étendu, très peu de population, des petits villages, une population qui est un peu en baisse, qu'on essaye de maintenir voire de dynamiser. Le gros de la politique c'est de maintenir la population sachant que pour ça il faut des services et du travail, pour que la population reste. Sachant qu'il y a quand même pas mal de personnes âgées donc on essaye de garder un maximum d'actifs. Donc ça c'est le maitre mot et ensuite on sait très bien qu'on a une activité principalement liée au tourisme donc les actions qui sont menées globalement par la CC sont de proposer des activités intéressantes et variées pour les touristes.
E	Est-ce que vous avez choisi une orientation sur l'image que vous souhaitez renvoyer : tourisme de nature, sportif...
M	Alors nous avons, tourisme nature donc ça c'est mon poste sur le développement des activités de pleine nature. Donc là ce sont des actions sur lesquelles nous n'avons pas de rémunération ou presque puisqu'on met à disposition des gens des chemins de qualité, des falaises d'escalade, des itinéraires de pratiques et des sites de pratiques entretenus mais du coup il n'y a pas de tarif d'entrée. Donc c'est à destination des touristes qui vont du coup avoir envie de rester sur le territoire et qui vont consommer sur le territoire. Soit des achats pour leur pratiques, soit de l'hébergement

	<p>de la restauration, on reste à ce niveau-là. Après on a également le tourisme sportif, activité de pleine nature mais aussi par les stations de ski... donc ça qui est très important étant donné qu'on en a 6 sur le territoire. Donc là, la CCHA fait de gros investissements là-dessus. Après je vous invite à aller voir aussi sur le site internet car vous avez toutes les actualités, les montants des investissements et des projets qui sont menés. Et après on a aussi le tourisme industriel donc qui est un projet qui est en train d'être mis en place qui s'appelle « les vallées ingénieuses » sur la découverte des activités industrielles qui font la dynamique aussi de notre territoire, donc par le fil conducteur de l'eau, avec les centrales hydroélectriques, les usines à neige pour les stations de ski, le thermalisme qui est aussi assez important sur Ax, et ensuite également l'usine des talcs.</p>
E	<p>D'accord, au niveau des actions, cela se traduit uniquement par de l'investissement financier ou ça se traduit également par un accompagnement des socioprofessionnels qui souhaitent développer le tourisme ?</p>
M	<p>Alors il y a des accompagnements au niveau des socio pro, des accompagnements des porteurs de projet avec éventuellement des aides financières, qui ne sont pas forcément uniquement faites par la communauté de commune, c'est-à-dire qu'il y a tout un réseau avec lequel travaillent plus mes collègues avec tous les organismes susceptibles de participer à l'installation de différents projets, ça peut être des hébergements, des artisans, des industriels, tout un tas de choses... donc aide à l'immobilier d'entreprise, aide au montage de projets, et après il y a une concertation qui est faite avec la chambre de commerce la chambre des métiers, la chambre d'agriculture, le département, la région, enfin tous les financeurs possibles. Et en fonction des sujets et des cas, des problématiques qu'il y a à résoudre, le dossier est suivi par l'un ou l'autre mais c'est étudié de façon collégiale de façon à ce qu'il n'y ait aucun dossier qui passe par maille. Que ce soit des agriculteurs, des artisans, ils essaient de trouver quelle est le meilleur moyen de les aider pour qu'ils arrivent à mettre en place leur projet. Et le cas échéant si besoin il peut y avoir des choses prises en charge par la communauté de commune au niveau d'un accompagnement global ou d'aménagements à réaliser parce que ça concerne une portion importante de personnes. Et à ce moment-là nous on va intervenir, faire des actions qui vont aider après à l'installation de certaines catégories de socioprofessionnels.</p>
E	<p>Est-ce que vous développez des projets de mobilité sur le territoire, liés au tourisme ?</p>
M	<p>Alors concernant la mobilité, nous on a toujours la ligne ferroviaire, Latour-de-Carol Toulouse, qui a encore un train de nuit vers Paris et qu'on essaye de maintenir à tout prix. Sachant qu'il y a eu des</p>

E M	<p>modifications les deux dernières années avec des trains supprimés, donc on fait vraiment le maximum pour essayer de la maintenir. On participe à des projets régionaux pour dynamiser les gares, et pour valoriser les pôles d'échange multimodaux sur toutes les activités qui peuvent être impliquées par les gares et les retours pour la population. Donc mettre des services qui correspondent à la population locale. Donc on a le train, la Nationale 20, voilà qui est vue par beaucoup de monde comme la route des stations ou la route du Pas de la Case, et donc là il y a un projet qui est en voie de finalisation, qui est un projet de « voie à mobilité active » donc c'est parce que on ne respecte pas les normes d'une voie verte, et comme notre voie ferrée on veut la garder, on a dû trouver des itinéraires autres pour passer. Donc c'est un projet qui utilise des routes goudronnées, des pistes ou des sentiers, avec quelques raccords, pour raccorder les éléments existants, et qui sera traité de façon la plus homogène possible mais avec des sections de difficultés différentes, parce qu'il y a de la pente, des endroits où c'est plus étroit que d'autres. Donc c'est un projet sur lequel on travaille depuis au moins 2012 pour les études, mais qui avait déjà été réfléchi avant, et là on a fait une enquête d'utilité publique auprès de la population des villages concernés, il y a 16 villages traversés, 36 km de long, donc qui part de Sinsat pour l'instant qui arrive jusqu'au forges d'Orlu, donc un pôle d'activité touristique : départ de montagne, plus différents artisans et activités touristiques. Et juste pour la petite histoire on avait travaillé déjà pour la connexion avec le tarasconnais mais qui n'avait pas pu se faire pour différentes raisons sur lesquelles on continue à travailler parce que l'objectif à terme est de raccorder le tarasconnais, et bien évidemment être en connexion aussi avec la basse vallée de l'Ariège, avec Foix et Pamiers. Donc là on est en procédure normale de constitution du dossier avec l'Etat et on espère commencer les travaux en fin d'année.</p> <p>D'accord et donc ça c'est une voie qui sera utilisable...</p> <p>Ça c'est une voie qui sera donc mobilité active donc pas de véhicule à moteur, après pour un maximum d'usagers possibles, c'est étudié pour ça. Donc des marcheurs, des cyclistes, sachant qu'on est très conscient que sur certaines portions ça ne sera possible qu'en VTT car il y a énormément de pentes, et les cavaliers. Certaines portions où ce sera un peu plus plat on pourra envisager soit que ce soit des fauteuils roulants, des rollers, un peu plus roulant, mais ce sera plutôt la portion d'Ax Savignac...et interdit aux véhicules à moteurs. L'objectif c'est de sortir les gens de la N20 aussi bien les résidents que les touristes, parce qu'à l'heure actuelle prendre le vélo sur la nationale c'est assez dangereux et d'inciter la population locale à s'en servir au quotidien pour ses déplacements. Ça fait aussi des coûts moindres en coût d'essence et de voiture. Et après inciter aussi les touristes à sortir de cette nationale pour prendre le temps de traverser le territoire</p>
--------	--

E	<p>et de découvrir toutes les richesses, que ce soit patrimoniales, environnementales et de découvrir les villages et d'utiliser les services existants donc ça c'est en projet.</p> <p>Comment travaillez-vous avec les autres territoires notamment, est-ce que vous avez un partenariat avec le CDT, l'ADT, au niveau Occitanie... et vous me parlez du Tarasconnais, c'est quel type de relation ? Plutôt concurrentiel ou est-ce que vous travaillez en partenariat à chaque fois ?</p>
M	<p>Alors au niveau des collectivités, nous on travaille avec bien sûr le tarasconnais parce que on passe chez eux pour aller chez nous, parce que on est aussi sur le même territoire que l'office de tourisme, il prend la Communauté de Communes Haute Ariège et la Communauté de Commune Pays de Tarascon. Moi sur les activités de nature, nous avons des sentiers qui ne sont même pas limitrophes qui se continuent d'un secteur sur l'autre, donc on travaille en partenariat étroit pour assurer un entretien cohérent, pour se mettre d'accord sur nos politiques respectives, avancer dans le même sens, pour avoir des services qui correspondent aussi au territoire de l'OT. On travaille avec eux sur ça, avec l'OT pour la valorisation de tout ce qu'on met en place, de toutes nos actions. Sachant que tout ce qui est touristique, nous on est aménageur et développeur et eux ils font la valorisation auprès du grand public et auprès des touristes. Voilà donc sur l'OT. Bien évidemment après on travaille avec l'ADT, le conseil départemental, la région donc au niveau financier par rapport aux demandes de subventions pour nos projets, par rapport à la cohérence. Chacun à ses compétences de toute façon donc à la répartition par rapport au projet, qui s'occupe de quoi. Sur tous les projets on va avoir une intervention des uns, des autres, sur une partie. Par exemple sur les sentiers de randonnée, la personne compétente est le département avec le plan départemental des itinéraires de promenade et randonnée. Et en principe avec les GDESI et PDSI sur tout ce qui est activité de nature donc en fait ils donnent un petit peu les marches à suivre et les orientations à prendre et nous on fait en sorte de prendre la compétence sur ces domaines-là, d'avoir la compétence donc sur l'entretien des sentiers de randonnée par exemple. Là on travaille sur l'escalade donc pareil avec le tarasconnais, la Communauté de Communes des Pays d'Olmes, les communes limitrophes, pour essayer d'avoir les mêmes actions et d'être cohérent. Sur les sentiers de randonnée c'est pareil je travaille avec les collègues de la CC Pays d'Olmes parce qu'ils sont de l'autre côté, juste là, la crête si vous voulez eux ils ont des itinéraires qui passent chez moi, moi j'ai des bouts d'itinéraires qui passent chez eux, donc on sait à peu près ce que font les uns et les autres. Après on travaille aussi bien sûr avec les fédérations sportives puisque ce sont elles qui sont délégataires et qui sur les sentiers de randonnée définissent les chartes de balisage à mettre en place au niveau national. Après</p>

	<p>nous on se les approprie pour les mettre en place sur notre territoire, ce n'est pas simple mais on travaille dans ce sens-là. On travaille aussi avec l'Andorre, l'Espagne, sur des projets transfrontaliers parce qu'on a des sentiers qui passent les frontières.</p>
E	<p>Donc c'est surtout au niveau des sentiers la coopération.</p>
M	<p>Alors pour ce qui me concerne oui parce que c'est mon travail mais après ça va être un peu sur toutes les thématiques, sachant que sur la vallée du Vicdessos ils font partie du PNR, donc nous on est commune associée puisque toute notre collectivité n'est pas dans le PNR, seulement une partie, donc il y a des choses qui sont reproduites sur le reste du territoire mais de la volonté de la communauté de commune, et après donc sur les actions menées sur le Vicdessos, il y a aussi la prise en compte de l'existence du PNR, qui va se faire au niveau artisanat, agricole, il va y avoir des choses à prendre en compte.</p>
E	<p>D'accord. Ensuite, concernant les pratiques des touristes. Est-ce qu'il existe un profil type du touriste de Haute-Ariège ?</p>
M	<p>C'est difficile de définir un profil type, il y a de tout. Il y a de tout... parce qu'en fait vous allez avoir des grimpeurs qui vont être sur les intersaisons après voilà nous on est vraiment un gros spot d'escalade entre le tarasconnais et la haute Ariège. On a plus de 900 voies chacun, de niveau national voir international reconnues. Donc il y a beaucoup de catalans qui viennent mais il y a aussi des étrangers, des hollandais, anglais qui viennent grimper. Il y a une grosse fréquentation sur ça, et on a suffisamment de sites pour que la pratique puisse être effective tout le long de l'année. A Sinsat quand c'est ensoleillé on peut même grimper en hiver, donc on a des sites ombragés pour l'été, on a vraiment des gros spots comme ça. Ce sont des gens qui sont autonomes, qui se gèrent tout seuls, qui sont sportifs avertis. Après on va avoir l'équivalent sur la randonnée, sur la randonnée hivernale, ski de rando, voilà des sportifs, des montagnards, affirmés. Et à côté de ça on va avoir le touriste de base qui n'a jamais mis les pieds en montagne. Donc on a les deux extrêmes. On va avoir une partie des touristes qui vont faire la démarche d'aller en OT donc ça c'est des gens qui souhaitent quand même s'informer, qui se soucient un peu... c'est une infime part des touristes. D'autres qui font par eux même, par internet, par leurs connaissances, par leurs habitudes. Après on va avoir une partie des touristes qui viennent pour le sport santé ou pour le bien être, être la montagne le bon air, les centres thermaux, le thermoludisme... et on va avoir les touristes hivernaux. Et dans chacune des catégories, on va avoir les deux extrêmes, des gens compétents, responsables, et des gens...qui ne savent pas et qui vont forcément à un moment déchanter parce qu'ils n'ont pas pris les bonnes décisions, le bon matériel, ils ne se sont pas renseignés, et la montagne ça vous gagne mais il faut aussi</p>

E	<p>apprendre à voilà... Comme disait mon voisin « la montagne ça se gagne ». Voilà, la neige elle n'est pas que sur les bords, elle est aussi sur la route, il faut prendre ses responsabilités, avoir les équipements et autres. Et ça il y a beaucoup de choses que les gens ne connaissent pas. Et sur le fait qu'on engage toujours sa responsabilité sur un chemin de randonnée, sur une falaise d'escalade... qu'il faut savoir faire demi-tour, estimer ses forces. Donc comme profil type euh... à part qu'ils cherchent la montagne et la tranquillité, mais sinon on peut avoir de tout. Mais il y a beaucoup de gens qui ne s'imaginent pas ce que c'est que la montagne : que le soir il fait froid, qu'il faut toujours de la nourriture et de l'eau, qu'on ne part pas à 14h quand il fait un cagnard pas possible, que les enfants ça avance moins vite que les adultes...</p> <p>Une problématique au niveau de la conscience du risque, d'accord. Est-ce que vous avez perçu une évolution au niveau des pratiques touristiques récemment, notamment par rapport une prise de conscience écologique, ou une envie de nouvelles découvertes, de voyager seul...</p>
M	<p>Alors ça nous on n'est pas forcément en lien direct avec les touristes. C'est peut-être des questions qu'il faudrait aller poser au niveau de l'OT voire à l'Observatoire de la Montagne à Orlu puisqu'eux ils font de l'accompagnement aussi et de l'éducation à l'environnement, de l'accueil de classes et ce genre de choses, donc je pense qu'eux... voire même le Bureau des guides. Après de manière générale en France il y a quand même une prise de conscience qui se fait, bon...qui des fois est plus sur se donner bonne conscience que de la vraie prise en conscience à mon avis mais il y a une modification en tout cas dans les habitudes, mais nous on n'est pas forcément en contact direct avec les gens.</p>
E	<p>Est-ce qu'il existe du <i>slow tourism</i> en Ariège ? Avec des mobilités douces...</p>
M	<p>Alors, on a, a minima, un ou deux accompagnateurs qui font des circuits « rando-yoga », des choses comme ça, prendre le temps connaître, de se relaxer, de reconnecter avec la nature donc ça il y en a...</p>
E	<p>D'accord, c'est quelque chose que vous essayez de développer ou ce n'est pas forcément une de vos priorités actuellement ?</p>
M	<p>Ça n'est pas une priorité pour nous, mais s'il y a des personnes qui veulent s'installer pour faire ça, ils sont accompagnés de la même façon que n'importe quel autre porteur de projet. Ça va être des gens qui vont avoir un projet au niveau hébergement, d'avoir un hébergement avec je n'en sais rien, des jacuzzis, des machins de détente et de profiter, ça peut être des accompagnateurs qui souhaitent mettre en place du yoga et des choses comme ça... après nous globalement le rechercher, rechercher des gens qui</p>

E M	<p>s'installent, non, mais si quelqu'un veut s'installer, on va l'épauler de la même façon que n'importe quel autre porteur de projet.</p> <p>D'accord, ensuite concernant les transports, donc on a parlé du train, de la nationale... comment les touristes se rendent-ils en Ariège ? Est-ce que le train est utilisé par les touristes ?</p> <p>Ça dépend des horaires de la SNCF et des grèves de la SNCF... C'est utilisé pour le Skirail, il fonctionne bien. On l'a sur la station d'Ascou, la station de Beille et Ax les Thermes, je crois que c'est tout. Donc ça, ça fonctionne bien, après pour les autres je ne sais pas, il faudrait peut-être voir avec l'OT s'ils ont des retours là-dessus... Euh... il y a une étude qui avait été faite par le CEREMA pour la Commune d'Ax les Thermes qui a un projet de réaménagement du centre bourg puisque maintenant elle n'est plus traversée par la nationale 20. Du coup ils souhaitent redonner le centre-ville aux piétons et aux cyclistes. Donc il y a tout un travail qui est fait à l'heure actuelle. Et il y avait eu une étude justement sur l'accessibilité entre la route et le train. Donc bien sûr par le train c'est plus long que par la route lorsque toutes les conditions sont bonnes, par contre quand on est en pleines vacances, qu'il y a de la neige ou autre, le train est plus pratique et moins dangereux. Après le train peut être pris avec le vélo, il y a des gens qui le font. Nous l'un des objectifs de notre voie mobilité active c'est de raccorder les trois gares du parcours, de sorte que les usagers, qu'ils soient locaux ou touristes puissent accéder à la gare en vélo et puissent accéder à la VMA à partir de la gare. Avec des services adéquats au niveaux de la gare et la possibilité de prendre le train pour aller travailler, pour venir faire la voie... sinon après sur la route on est entre et 15 et 20 000 voitures par jour, un truc comme ça je crois. Après le gros problème avec le train c'est les horaires qui ne sont pas forcément voire pas du tout conformes à ce qu'il faudrait. Là si vous voulez, ils ont supprimé le train de 5h15 et c'était le train qui permettait d'être à 8h à Toulouse. Là il y un train qui part à 6h qui arrive à 8h pile à Toulouse, donc on ne peut pas être à un rendez-vous à 8h à Toulouse, parce que le temps de prendre le métro, le ci, le ça, voilà, il arrive à 8h20 à Toulouse. Donc du coup quelqu'un qui a un rendez-vous à 8h ce n'est pas possible.</p> <p>Et là-dessus vous n'avez pas de compétences pour choisir les horaires ?</p>
E M	<p>Nous on a interpellé la région, donc à plusieurs reprises avec les communes, les parents aussi qui ont fait des lettres. Parce que par exemple pour le lundi, le lundi matin on a quand même as mal d'étudiants ou d'internes sur Toulouse, et ceux qui commencent à 8h et bien ils y vont en voiture. Il n'y a pas de train. Il n'y a pas une grosse population, il y a quand même quelques étudiants qui vont à Toulouse. Ou éventuellement des gens qui pour leur activité professionnelle peuvent y aller un ou deux jours pour un rendez-</p>

	<p>vous ou autre, et bien ce n'est pas possible, même pas le lundi pour la semaine. Ce qui est dommage. Donc ça après, quand on a des problématiques comme ça, il y a eu différentes choses, suite à la suppression de ce train, il y a pleins de parents qui ont réagi, donc des communes qui ont pris le relais. Ça a été centralisé ici pour faire des démarches auprès de la région pour dire « il ne faut pas nous oublier, on est un secteur rural mais si on nous enlève les moyens de communication après, on arrive à une perte de population aussi si on n'est pas connectés » ...</p>
E M	<p>Et concernant les moyens de transports utilisés par les touristes une fois sur place ?</p> <p>Alors la voiture, après il y a un transport à la demande qui existe sur certains villages pour notamment les jours de marchés ou ce genre de choses, donc c'est jour fixe et horaire fixes. Il y a eu des essais sur le secteur d'Ax-les-Thermes pour proposer d'accéder à des sites touristiques, le lundi les Forges d'Orlu, le mardi les carrières de Talc, des choses comme ça mais en fait ça n'a pas été utilisé... Après sur les vallées isolées, parce que ça c'est juste la traversée des fonds de vallées hein mais après sur les vallées isolées sinon il y a les ramassages de bus pour les gamins et sinon il y a une ligne de transport interurbain, et c'est tout. On est en train de voir aussi dans le cadre de la mobilité par rapport à la création justement de la VMA ce genre de chose de voir la mise en place de réseaux de... style réseau pouce ou de covoiturage.</p>
	<p>Réseau pouce c'est les panneaux d'autostop ?</p>
E	<p>Oui, et de covoiturage, voilà, voir ce qui peut être mise en place au niveau de la population pour limiter le trafic sur la route aussi.</p>
M	<p>D'accord. Écoutez c'est toutes les questions que j'avais à vous poser, est-ce que vous souhaitez ajouter des éléments ?</p>
E	
M	<p>Je ne sais pas comme ça là... euh... non voilà après ce n'est pas forcément évident de respecter les normes en tout genre, qu'elles soient d'état, environnementales. On récupère beaucoup de compétences de la part de l'État mais on n'a pas les financements qui vont avec, et ce n'est pas évident d'arriver à mener à bien les projets quand on a beaucoup d'obligations, beaucoup de contraintes et pas beaucoup de moyens. Donc heureusement qu'on a la volonté de travailler pour le territoire, mais c'est vrai que ce n'est pas toujours simple...</p> <p>Au niveau des financements...</p>
E	<p>Au niveau des financements, au niveau des compétences où on récupère des compétences sur le PLUI qui a un volet mobilité, au niveau de ce qui nous est demandé par le département, par la région, il faut répondre à tout un tas de choses, tout un tas</p>

M	<p>d'obligations. Niveau environnemental c'est...aberrant parfois et c'est vrai que c'est beaucoup de contraintes pour arriver à monter des projets et ça prend beaucoup de temps et d'énergie parfois. Si on monte un projet un peu industriel, on est des pollueurs, si on fait passer un chemin de randonnée, on perturbe les isards... Puis alors la réglementation... pour arriver à développer il faut vraiment prendre tout en compte.</p> <p>Je vous remercie d'avoir pris le temps de répondre à mes questions, est-ce que si jamais j'ai d'autres questions sur la suite du mémoire je peux vous recontacter ?</p>
E	<p>Oui bien sûr il n'y a pas de soucis, après tout ce qui est touristique il faut voir avec l'ADT, et l'OT de toute façon il n'y a pas... Si vous êtes plus focalisée sur le secteur Ariège, c'est vrai que la montagne c'est un gros secteur pour nous. Vous avez quand même des hébergements de montagne qui sont assez spécifiques donc qui accueillent et qui voient beaucoup de changement dans le profil des personnes qui viennent et beaucoup de demandes. Autant avant les gens venaient découvrir, autant maintenant c'est vrai que c'est plus du « dû » : on doit pouvoir recharger son téléphone, mais on ne s'inquiète pas de savoir comment l'électricité arrive, ou n'arrive pas, sur les refuges. Ce sont des problématiques spécifiques. Ensuite tout ce qui est professions liées à la montagne : accompagnateur, brevet d'état escalade, guide de haute montagne ou autre, ça c'est spécifique à la montagne. C'est à vous de voir après selon la tournure de votre rapport. Parce que en fait il y a énormément de strates et de partenaires et en fait nous tout le jeu c'est d'arriver à avoir un réseau efficace et qui fonctionne, aussi bien de transmission d'information que de concertation dynamique. Quand on a envie de faire un projet, on se met tous d'accord ensemble mais on ne travaille pas de façon isolée, on est obligé de travailler avec tous les acteurs si on veut que ça arrive. Et tous les acteurs quels qu'ils soient, des collectivités, des privés, l'OT...c'est vraiment tout un réseau dont on fait partie.</p>
M	

TABLE DES FIGURES

Figure A : Tableau de classification des modes de transport inspiré par la classification du dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement des Presses Universitaires de France.....	11
Figure B: Exemples de pictogrammes de stations du métro de la ligne 1 Pantitlán - Observatorio, faits par Lance Wyman.	37
Figure C : Relations entre l'effort de traction et la déformation de traction d'un matériau ductile.	45
Figure D: Cycle de vie de la destination touristique.....	47
Figure E: Préfectures de la région Occitanie	54
Figure F: Carcassonne, une ville au cœur des réseaux de transport.....	55
Figure G: Evolution de l'emploi de Carcassonne Agglo par secteur d'activité depuis 1975 (base 100 en 1975) - INSEE	57
Figure H: Vue aérienne de la Cité de Carcassonne et de sa cité - tourisme-carcassonne.fr	58
Figure I Répartition des visiteurs selon l'origine	60
Figure J: Echantillonnage de l'enquête quantitative	69
Figure K: Echantillonnage de l'enquête qualitative.....	73

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : UNE APPROCHE SYSTÉMIQUE ET CONCEPTUELLE DES ARTICULATIONS ENTRE TOURISME ET TRANSPORT	9
Introduction de Partie 1.....	10
Chapitre 1 : Transport et tourisme : définition, relations et interactions	11
1.1 Transport et tourisme : le lien du déplacement	11
1.2 Le transport comme source d'angoisse du touriste.....	14
1.3 Quand le transport conditionne le développement touristique	15
1.4 Vers une dématérialisation du tourisme grâce aux transports de la pensée ? 16	
Chapitre 2 : Historique du transport touristique dans les pays à économie libérale depuis 1945	17
2.1 La révolution des transports.....	17
2.2 Le transport routier.....	17
2.3 Le transport ferroviaire.....	18
2.4 Le transport aérien.....	19
Chapitre 3 : Importance du transport dans l'organisation touristique des territoires.....	21
3.1 Réseaux de transport, anisotropie et isotropie,.....	21
3.2 Le conditionnement du développement des territoires par les modes de transport.....	22
3.3 Mode de transport et répartition des bénéfices	22
3.4 Les opérateurs de transport comme investisseurs dans le tourisme	23
3.5 Les acteurs du transport comme prescripteurs du tourisme	24
3.5 Quand le transport détermine le temps de séjour	24
3.6 Imaginaire	25

3.7 Le transport comme attraction touristique.....	25
Chapitre 4 : Evolution du rapport au transport des touristes	27
4.1 Prise de conscience écologique : quel impact sur l'utilisation des transports par les touristes ?	27
4.2 Remise en question de la course contre la montre : le développement du tourisme d'itinérance et du slow tourism.....	28
4.3 Problématique des externalités liées au transport touristique.....	29
Conclusion de la Partie 1	32
PARTIE 2 : LE TRANSPORT UN ENJEUX STRATÉGIQUE DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA PÉRENNITÉ TOURISTIQUE	33
Introduction de la Partie 2	34
Chapitre 1: Le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme	35
1.1 L'accessibilité au cœur du phénomène touristique	35
1.2 Le transport fait partie de l'expérience touristique.....	36
1.3 Les limites de l'influence des transports.....	38
1.3.1 <i>Spécificité de la destination</i>	<i>38</i>
1.3.2 <i>Le manque d'accessibilité comme élément d'attraction</i>	<i>38</i>
1.4 Le transport ne suffit pas pour le développement touristique	39
Chapitre 2 : Le transport, en facilitant l'accessibilité, compromet la pérennité des lieux touristiques	41
2.1 L'augmentation du nombre de touriste réduit l'attractivité du site	41
2.1.1 <i>Destruction des ressources attractives</i>	<i>41</i>
2.1.2 <i>Destruction de la vie locale</i>	<i>41</i>
2.1.3 <i>Destruction de l'authenticité de l'expérience touristique</i>	<i>42</i>
2.2. Parvenir à l'équilibre entre transport pour les touristes et transport pour les locaux	43

2.3 La capacité de charge : un indicateur permettant d'améliorer la pérennité des sites ?	44
2.3.1 Un concept prometteur	44
2.3.2 Une application impossible	48
2.3.3 Les mesures prises par les sites touristique en matière de transport	49
Conclusion de la Partie 2	51
PARTIE 3 : L'AÉROPORT DE CARCASSONNE ET LA CITÉ MÉDIÉVALE DE CARCASSONNE	52
Introduction de la Partie 3	53
Chapitre 1 : Présentation de l'étude de cas : la cité de Carcassonne et l'aéroport	54
1.1 Carcassonne et son agglomération.....	54
1.1.1 Géographie	54
1.1.2 Démographie	55
1.1.3 Economie.....	56
1.2 La cité médiévale	58
1.3 L'aéroport.....	60
1.3.1 Trafic.....	60
1.3.2 Liaisons.....	61
1.3.3 Impact socio-économique de l'aéroport	61
1.3.4 Problématique des subventions publiques.....	62
Chapitre 2 : Présentation d'un cadre méthodologique	64
2.1 Etude documentaire.....	64
2.2 Etude quantitative	64
2.3 Etude qualitative.....	66
Chapitre 3 : Présentations des outils développés suite au cadre méthodologique	68
3.1 Etude quantitative	68

3.2 Etude qualitative	71
Conclusion de la Partie 3	75
CONCLUSION GÉNÉRALE	76
BIBLIOGRAPHIE	78
TABLE DES ANNEXES	81
TABLE DES FIGURES	96

Interactions entre transport et tourisme à l'heure du développement territorial

Résumé

Depuis le XIX^{ème} siècle les évolutions dans le domaine du transport modifient le domaine touristique et ses pratiques. En effet le transport est au cœur du processus touristique comme moyen de déplacement avant et après le séjour, parfois même comme attraction touristique. Les réseaux de transport sont également influents pour l'organisation des territoires et le développement du tourisme, favorisant un certain développement dans l'espace, organisant le tourisme sur place, conditionnant le temps de séjour, ou encore pesant dans la répartition des bénéfices. Le tourisme quant à lui, modifie certaines fonctions du transport. Alors dans quelle mesure le transport détermine-t-il le développement et la pérennité d'un site touristique ? Au premier abord, on peut que le transport, en facilitant les déplacements, permet le développement du tourisme, tout en mettant en péril la pérennité de certains lieux touristiques. L'aéroport de Carcassonne, situé à proximité de la fameuse cité médiévale permettra d'apporter des réponses à ces questionnements.

Mots clés : tourisme – transport – développement territorial – mobilité – déplacement – transport aérien – accessibilité – Carcassonne

Interactions between transport and tourism at the time of territorial development

Resume

Since the XIXth century the evolutions in the field of transportation modify the tourism domain and its practices. Indeed, transport is at the heart of the tourist process as a means of travel before and after the stay, sometimes even as a tourist attraction. The transport networks are also influential for the organization of territories and the development of tourism, favoring a certain development in space, organizing tourism on the spot, conditioning the time of stay, or even weighing in the distribution of the benefits. Tourism, for its part, modifies certain functions of transport. So to what extent does transportation determine the development and sustainability of a tourist site? At first glance, it may be that transport, by facilitating travel, allows the development of tourism, while jeopardizing the sustainability of certain tourist places. Carcassonne Airport, located near the famous medieval city, will provide answers to these questions.

Keywords : tourism - transport - territorial development - mobility - movement - air transport - accessibility - Carcassonne