

Mobilités et tourisme : dynamique d'un couple nécessaire et fécond

Mathieu Flonneau

Historien, maître de conférences à l'Université de Paris I
Panthéon-Sorbonne, P2M

*« Le libéralisme (du low cost aérien)
redessina la géographie du monde en
fonction des attentes de la clientèle...
A la surface plane, isométrique de
la carte du monde se substituait une
topographie anormale ».*
Michel Houellebecq, *La carte et le
territoire*, Flammarion 2010.



©MEDDE

Ce texte, centré sur la question du tourisme, cherche à hybrider les recherches universitaires récentes en matière d'histoire de la mobilité¹. Ce champ, plutôt neuf, vise à « démodaliser » la recherche sur les transports, en s'intéressant par exemple à ce que le tourisme peut recouvrir comme horizons problématiques, et avec des éléments sur la massification qui ont déjà été décrits ou suggérés par d'autres orateurs. Ces éléments sont nationaux mais également internationaux puisque le tourisme - ou plutôt les tourisms - relève d'une industrie dont la mondialisation, actuellement partielle, laisse entrevoir encore de grandes potentialités de développement.

Dans cette approche, il s'agit d'offrir un regard décalé par rapport à une généalogie administrative et de voir comment la société, les mœurs et les usages ont été profondément transformés par cette massification du tourisme.

Assurément, une certaine forme de tourisme est morte mais cette mort a des persistances rétinienne encore très suggestives. Je vais proposer un cadavre exquis de ce tourisme qui vit encore bien, -heureusement ! -, et chercher à voir ce que Marc Boyer a appelé « le piment disparu » des premiers touristes au travers de cette évolution mondiale biséculaire. Pour ce faire, il convient de remonter dans la langue française au début du XIX^e siècle. Je serai appuyé, étayé en quelque sorte dans mon propos par les recherches pionnières de Marc Boyer, Catherine Bertho-Lavenir, Laurent Tissot, André Rauch, Jean Viard, Jean-Didier Urbain, Franck Michel, Yves Michaud ou encore Rachid Amirou.

Ces auteurs ont chacun à leur manière inconsciemment - ou consciemment d'ailleurs - alimenté la perspective finale qui est la mienne, à savoir l'annexion par le champ des transports et de la mobilité du champ du tourisme.

Sans plus tarder, posons LA question : le tourisme ne serait-il pas qu'un rejeton de la logique de mise en mouvement et de mise en mobilité globale de la planète ? Je crois qu'une réponse seulement technique est partielle et lacunaire. Les transports ne suffisent pas à expliquer le développement du tourisme, cela a été dit et sera redit par d'autres, mais ils sont des vecteurs nécessaires de cette mondialisation du tourisme. Du reste, les institutions internationales du tourisme, créées à l'ONU, ensuite comme l'OMT, à Madrid en 1976, ont bien pointé, dès leurs premières études dans les années 1950, cette liaison nécessaire et indispensable.

Dans cette superposition des problématiques, je propose de passer d'une histoire des transports à une histoire des mobilités et j'avancerai des références liées à une étude de cas personnel, celle de l'automobilisme. Selon la technique du cadavre exquis, je propose de raisonner la mort d'un certain tourisme et vous serez naturellement invités à suggérer d'autres réponses possibles à chacune des lettres du mot **M.O.B.I.L.I.T.E.S.** Je suggère de voir cela depuis ce qu'André Siegfried avait appelé dès 1955, parmi les Aspects du XX^e siècle qu'il retenait, pour « l'âge du tourisme » dans son chapitre 5 « le tourisme était fils de la vitesse et de la démocratie ». Ces deux éléments, vitesse et démocratie, sont

aussi omniprésents dans une approche basique des problématiques de mobilité. De surcroît, André Siegfried dans son ouvrage de synthèse avait d'autres angles d'approche qui tendaient à voir le XX^e siècle comme le fils de l'âge administratif, de l'âge du secrétariat et de l'âge de la publicité. Remarquons-le, tous les chapitres de son livre sont rigoureusement applicables au monde du tourisme !

Pour le **M**, je vais aller assez vite en usant d'une rafale de mots clés pour qu'il n'en manque pas au moment des questions. Le tourisme est devenu à la mode (les Anglais ont beaucoup apporté de ce point de vue à la planète) et toute réflexion sur le tourisme impose la multimodalité que les opérateurs ont bien intégrée dans leur industrie et leur économie.

Le M est aussi celui de la motilité qui vise à croiser le capital et la mobilité. La motilité d'un touriste français n'est pas celle d'un touriste chinois ou asiatique même si ces contrées s'ouvrent et s'éveillent au tourisme de nos jours. Cela suggère qu'il y a une multiplicité des mondes du tourisme et une multiplicité des mondes tout court. Tout le monde n'a pas encore accès au tourisme pour des raisons de développement économique, naturellement.

Il y a aussi des modèles de touristes. J'emprunte à Marc Boyer des éléments fondamentaux sur le modèle de Fogg,

¹ Le texte de la communication orale du 12 mai 2011 n'a été ici que simplement relu. Des travaux ultérieurs apporteront sur ce sujet images et références abondamment évoquées.

le modèle de Crusoé, le modèle de Thomas Cook and Son. Il y a également la dimension importante dans ce M, que je voudrais que vous reteniez et ayez en tête jusqu'à la conclusion, c'est celle d'une morale du tourisme qui se retrouve peut-être aussi dans la mauvaise conscience contemporaine du tourisme dit « durable ».

Il y a des métamorphoses : vis-à-vis des modes de déplacement, le tourisme n'a cessé d'évoluer. Certains modes ont été déclassés, voire reclassés par la suite, selon justement les modes, au sens de fashion chez les Britanniques. Il y a enfin des miracles comme l'automobile – le mot est de Lucien Massenat-Deroche dans *L'automobile aux États-Unis et en Angleterre* (thèse de Droit, Paris, Sirey, 1910) : « L'auto comme (bon) génie du tourisme »).

Pour le **O**, je citerai des objets, les vecteurs, mais ils ne sont pas premiers, je crois, dans la construction du tourisme. A l'origine, il y a aussi l'apparition des opérateurs.

Le **B** comporte l'injonction contemporaine qui est un des défis fondamentaux de cette industrie à l'avenir, celle du bilan. La mauvaise conscience des touristes est liée à certains égards au rapport entre le bilan carbone et le bilan individuel. Il y a aussi un bilan des métamorphoses que je qualifie de qualitatives et de quantitatives et qui portent justement sur les modes de transport.

Le **I**, c'est celui des itinérances, des itinéraires. Il est intéressant de voir que le lien entre transport et tourisme

concerne des routes pionnières, aventurières et aventureuses au départ qui, finalement, deviennent des petites routines et peuvent devenir des « autoroutes » trop fréquentées.

C'est aussi le **I** des inégalités et des initiations. Les gens ne sont pas égaux devant le tourisme. C'est enfin le **I** des individus, car il y a là une tension fondamentale entre la masse et les individus.

Le **I** des inventions et des innovations vient des Anglais pour le tourisme luxueux et le tourisme de masse. On voit ici les concomitances entre une civilisation industrielle qui s'invente et une civilisation du tourisme qui se construit parallèlement, avec comme épicerie au départ les îles britanniques. Il y a enfin les imaginaires ainsi que les institutions, que je laisse à des personnes plus compétentes, des industries, des investissements qui sont lourds, des notions liées aux immobilités et aux infrastructures. Le tourisme a beau être fondé sur des déplacements, il est architecturé par des infrastructures (au sens marxiste du terme) et des idéologies où on recroise les questions de morale déjà évoquées.

Le **T**, c'est celui des tensions, des territoires, des temps. Le rapport au temps était fondamental dans la société industrielle du XIX^e siècle lorsque le temps de vie dédiée au travail représentait 90% d'une existence humaine, ce qui a peu à voir avec les 7 à 8% (selon Jean Viard) consacrés aujourd'hui au temps de travail et qui laissent du temps pour d'autres types d'activités et de déplacements.

Alors les taxes sont un point commun entre tourisme et transports. Les vulnérabilités liées aux terrorismes constituent le motif de la grande crise touristique qui a suivi les attentats aériens de 2001. Il y a des points communs évidents entre tourisme et transports, tourisme et économie, avec les exclusions dont on parle peu alors que 70% des Français ne prendront pas l'avion cette année...

E à nouveau... il y a des questions importantes d'écologie qui rencontrent celles d'énergie. Il y a aussi des échelles et des questions d'expertise.

Enfin, le **S** final, ce sont les quatre S suggérés tout à l'heure : Sea, Sex, Sun et Sand. C'est une approche systémique et une approche sociale.

J'en ai terminé avec ce long préalable méthodologique et je propose de revenir aux débuts.

En 1838, avec *les Mémoires d'un touriste*, Stendhal fait entrer le mot dans le français courant. Dès 1828, lorsqu'il visitait l'Italie, la meilleure façon de se rendre à Rome lui imposait de prendre de multiples moyens de transport et il parle du vélocifère, de la *sediola*, de la diligence, des *voiturins*, des *veturini*... On voit bien que l'on était là dans un tourisme qui concernait quelques milliers de personnes au lieu de 70 millions en 1960, 567 millions en 1995, 935 millions de personnes et presque un milliard en 2010 ! Les prévisions de l'OMT voient en 2020 le milliard être largement dépassé. D'évidence, ni le touriste Stendhal, ni le touriste Proust

n'étaient naturellement comparables aux touristes contemporains.

Le dynamisme originel a dû beaucoup à la famille Cook, avec Thomas, James et Mason Cook qui, en 1841, ont inventé le premier voyage de groupe, créant le premier « tour operator ». Cook était baptiste d'où une entreprise fondamentalement liée à la morale, et prônait un apostolat de la tempérance. Par la même occasion, il a inventé un tourisme éducatif visant à favoriser une amélioration de la personne humaine. La rencontre de l'autre était déjà présente chez Cook mais aussi le pendant de la massification de ce tourisme.

Thomas Cook produisit en 1841 le premier voyage assuré par la Midland Railway entre Leicester et Loughborough. Il proposa alors un voyage à un schilling pour 570 passagers avec un orchestre, une distraction qui visait à exalter les populations, aucune boisson alcoolisée bien évidemment et neuf voitures ouvertes. Il y avait là toute une logistique du tourisme qui est fondamentale au regard de la logique de massification ultérieure du tourisme. Il faisait emprunter le train mais était aussi un affréteur de croisières : malheureusement pour les passagers du Titanic, c'est lui qui avait organisé une bonne partie du voyage de la Cunard sur la traversée fatidique transatlantique d'avril 1912... « Thomas Cook » est depuis devenu un label et une agence bien connue, aujourd'hui détenue par des capitaux allemands (Thomas Cook.fr ou .com).

On peut ajouter l'importation en France du modèle des stations balnéaires comme Arcachon, Dinard ou Deauville. Il y aurait une exégèse spécifique à faire

de ces affiches de Broders aux couleurs tantôt acidulées, tantôt chatoyantes, qui présentent les infrastructures qui ont aidé au développement organisé du tourisme, et particulièrement le chemin de fer.

Une date fondamentale est l'année 1875, lorsque le bureau du tourisme et le bureau des excursions furent créés à Gérardmer dans les Vosges. Une autre date très importante est l'année 1905 quand le premier code de la route informel fut proposé par le Touring-Club vosgien. C'était une anticipation de la création de l'administration créée en 1910 que nous honorons aujourd'hui.

Ce qui frappe pour ces débuts, c'est que toutes ces images sont sociales, elles montrent l'avènement du temps libre, expression qu'Alain Corbin a popularisée et explorée scientifiquement, l'avènement des loisirs, l'invention de territoires vus différemment comme pour les bords de mer ou la montagne. On y voit aussi le tourisme qui conduit en chemin de fer jusqu'à la haute montagne, avec les compagnies du PLM. A la montagne, on a inventé encore des moyens de transport qui ne sont plus résiduels comme les téléphériques et les excursions automobiles. Là, nous sommes véritablement dans une logique de bons voyages.

D'autres images de cette Belle Époque pionnière, expriment un art de voyager intense et une culture associant l'élément féminin, « éternel » et érotique, aux nécessités du déplacement. Ceci rappelle que le tourisme est fondamentalement lié aussi à ces séductions de

l'existence, vues à sa manière par Michel Houellebecq dans *Plateforme* 2001.

L'internationalisation est présente dès les débuts avec des chemins de fer européens, des chemins de fer internationaux et un personnage qui a tenté une carrière africaine dans des auto-circuits africains, Bibendum. Je rappelle aussi la pétition sur le numérotage des routes en 1912, le développement en 1900 du guide rouge du chauffeur qui est devenu un guide touristique, le balisage des routes, le mappage de la planète et, en bout de chaîne, le GPS. Dans cette taylorisation du territoire, fondamentale, on retrouve la concomitance entre les deux problématiques de la mobilité et du tourisme. C'est la « touristification » de la planète - néologisme que vous me pardonneriez - qui est à l'exacte mesure du développement des capacités de

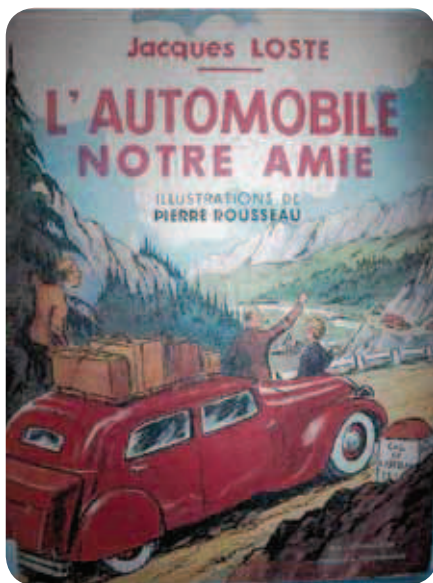
Source : B. Villemot



projection, de maîtrise et d'emprise des moyens de locomotion maritimes, terrestres, fluviaux, et peut-être célestes qui ont été également évoqués.

Enfin, plus précisément, les miracles de l'automobilisme, les voici. Catherine Bertho-Lavenir y accorde beaucoup d'importance et j'en suis aussi un grand « défenseur ». On trouve à ce chapitre le balisage essentiel des routes par automobile, et l'individualisation du paysage. Le premier congrès de tourisme sur route date de 1905 et s'est tenu à Paris.

De nombreuses images illustrent le développement d'une forme d'auto-camping, avec l'horizon américain qui est le motel, mais le tourisme aristocratique (comme celui du marquis périgourdin de Fayolle en 1906 au Mans pendant le premier Grand Prix de l'histoire ou ceux de Goodwood avec coupe de champagne au cul de



la Bentley outre-Manche) n'a que peu à voir avec le camping de Frank Dubosc, vous me pardonnerez cette comparaison triviale... On réfléchissait au début de l'auto-camping comme à un sport, et à un moyen de généraliser de l'automobile. Dans la première page d'un ouvrage paru en 1924, on évoquait l'objectif de familiariser les Français à cette pratique.

L'automobile allait être « *notre amie* » (pour reprendre le titre de l'ouvrage de Jacques Loste paru en 1939) et pénétrer les sphères intimes du divertissement. On envisageait sa généralisation qui a eu lieu avec la démocratisation, l'urbanisation, la dilution du marqueur social. Ce n'est pas faire injure au ministère ou aux associations de reprendre une citation de Marc Boyer : « l'automobile de masse a fait plus que toutes les institutions et toutes les associations pour le développement du tourisme ».

Un clin d'œil vers le grand tourisme automobile passe par l'exposition des

autos d'exception de Ralph Lauren qui sont présentées en ce moment au Musée des Arts décoratifs : la perspective de conduire une Ferrari, une Bugatti, une Porsche ou un roadster anglais, sur une route déserte et sinueuse, participe des agréments de la vie, vous le reconnaîtrez ! Des sensations identiques peuvent au demeurant être ressenties au volant d'autos plus modestes et Julien Gracq ne disait pas autre chose en 1974 (Lettrines II) : « Le vide soudain des petites routes, dès qu'on a déboîté des chaussées à grande circulation, me surprend toujours et m'enchanté : rien de plus aisé, on dirait, au moins pour quelques années encore, que de donner le change au troupeau. Le Massif central est vide partout où j'ai le désir de le voir ».

A l'opposé de ce tourisme motorisé relativement élitiste, quoiqu'accessible - c'est là son paradoxe fécond -, les premières manifestations de la congestion routière ont imposé en France en 1976 la création de « Bison futé ». Vous en

connaissez les avantages et les inconvénients, les exigences quant aux respects des périodes et de la maîtrise du temps, couplées à l'ambivalence du développement autoroutier.

Au regard de cette massification, j'ai mis en tout petit cette photo d'une femme nue qui exprime la perspective du film des Bronzés, d'un tourisme de colonies de vacances, plus familial, du tourisme du Club Méditerranée, dont l'esprit des débuts avait à voir avec la philosophie morale de Thomas Cook. D'autres données sont liées à ces inflexions touristiques massifiantes depuis le début des années 1970. L'invention du long courrier aérien avec le Jumbo Jet (le Boeing 747 en 1969 et sa mise en service sur des lignes régulières à partir de 1970) a changé la face de certaines destinations touristiques. On est entré dans une logique qui, depuis la fondation de Ryan Air en 1995 et celle d'Easy Jet.com, comme l'indiquent les publicités inscrites sur les avions eux-mêmes, témoigne de cette mise en résonance de tous les moyens de mobilités, y compris des mobilités les plus désincarnées que peuvent être celles de l'information. Avec le fait que les opérateurs traditionnels, comme les chemins de fer, courent après ce système de marketing nouveau avec la flexibilité du « yield management ».

Cela dit, ce modèle a connu sa crise, la crise de la société de consommation occidentale dans les années 1970. Il y a eu des héritiers de Sur la route de Kerouac, une volonté de réfléchir à un autre type de tourisme comme la recherche, dans le Routard qui apparaît alors, d'un nouveau rapport plus moral, j'ose le mot, entre l'environnement et

le tourisme. A l'exemple des pèlerinages, les grandes randonnées se sont généralisées comme le montre cette coquille Saint-Jacques sur le chemin de « GR 65 ». Ceci a été une tendance autrefois nouvelle du tourisme, dorénavant très datée.

Mais ce tourisme éthique est-il véritablement durable ? L'époque témoigne d'une indiscutable attente de patrimonialisation, comme dans les réflexions autour de la Nationale 7, des allées plantées d'arbres, dans la continuité de ce qui se fait aux États-Unis autour de la route 66,

avec des exemples étonnants de sacralisation d'un certain type de patrimoine immatériel – comme pour la mode assez bobo des rétro-campings ou des embouteillages artificiels sur la Nationale 7. Il subsiste donc jusque dans la subversion apparente de multiples ressources au développement touristique.

Pour conclure, je ferai appel au cadavre exquis que j'ai jusqu'ici volontairement oublié : les libertés et les libérations que l'époque de la logistique low-cost remet en question. Y a-t-il véritablement une durabilité de ce tourisme,



La Nationale 7...

Le 20 octobre, à Lapolisse dans l'Allier, 250 équipages ont reconstitué un embouteillage sur la 7 comme dans les années 60. Une incroyable initiative de monsieur le Maire ! P. 4





à partir du moment où la logique du moindre-coût dépasse très largement le simple fait d'avoir un billet pas cher, avec les conditions sociales qui se trouvent derrière ?

Eh bien, cette logique a probablement des limites, y compris des limites morales, j'y insiste pour stimuler la réflexion. Mais qui peut en juger ?... Peut-être le tourisme du XIX^e siècle était-il à la fois « *plus difficile et plus facile qu'aujourd'hui. Les trajets étaient plus lents, il n'y avait pas d'itinéraires fulgurants... On n'avait pas à retenir sa place ni à se préoccuper de visas sur les passeports, d'autorisations de change ou de vaccinations* » notait André

Siegfried. Évidemment cette tendance à l'hyper-encadrement et à la planification n'a fait que s'accroître jusqu'à aujourd'hui, avec les formalités particulièrement visibles et pesantes dans les aéroports de nos jours.

Enfin, le même auteur remarquait qu'« *il n'y avait plus de vie de repos et de loisirs au sens de l'«otium» nobiliaire, mais qu'il y avait désormais des vies pleines de distractions fatigantes* » ! C'est un trait significatif des mœurs modernes relevait-il : « *On est venu chercher moins la fameuse relaxation que la diversion, par rapport au train de vie quotidien d'une vie de travail, et à proprement parler l'évasion. On se reposera au retour dans le calme du bureau retrouvé !* ». Je vous laisse avec

cette méditation sur cette civilisation du voyage qui, un temps a peut-être existé, mais dont la pratique réelle n'a jamais dépassé quelques cercles privilégiés très restreints.

Échanges avec la salle

Participant

Vous avez sans doute oublié une chose extrêmement importante pour le E que sont les événements. Il ne suffit pas d'expliquer le tourisme par les transports mais l'évolution des grands événements a concouru à un développement fantastique du tourisme. De plus, il ne faut pas oublier que si on a beaucoup pensé au « tout voiture », en euros constants, le coût de la voiture a diminué alors qu'il en est pas de même pour le coût de la SNCF. L'aspect économique est extrêmement important.

Henri Jaffoux

En cette période où l'on se pose des questions sur l'avenir, il est de bon goût de faire de la prospective, et notamment à l'horizon de 2050. Avez-vous une idée de la suite ? En 2050, y aura-t-il encore un tourisme de masse mondialisé ?

Mathieu Flonneau

Je suis historien, cela ne vous aura pas échappé... -et par ce fait, loin de moi la volonté de nier les événements !-. Cela dit, la mondialisation en cours du tourisme vise très naturellement à faire entrer dans le jeu des tourisms internationaux les aires en émergence et en développement. C'est une réponse que les statistiques économiques peuvent donner. Il y a une dimension de

prospérité individuelle qui permet aux sociétés qui étaient jusqu'ici décalées de rattraper les écarts de revenus et de faire du tourisme. Ce que l'OMT, dans ses statistiques met en évidence, c'est l'avènement du tourisme pour des aires géographiques et surtout humaines qui concernent à peu près trois milliards d'hommes. On a là véritablement et mathématiquement des perspectives de croissance considérables.

Françoise Bourcy

Au sein du Conseil de l'Europe, il y a eu un travail sur les perspectives des transports à l'horizon 2050, avec tout un volet sur le tourisme. On en a conclu

qu'il fallait un peu gratter la chose parce qu'on n'y avait pas assez pensé. Par rapport à l'OMT, je pense que, de toute façon, les territoires des loisirs et du tourisme sont, comme pour toutes les mobilités, des territoires de la proximité avant tout. Les Chinois iront d'abord en Chine et aux alentours et non en Europe. Je pense qu'en 2050 on n'en sera pas encore là.

Mathieu Flonneau

C'est toutefois contredit, du fait de la capacité croissante de projection de pays asiatiques, par les queues qui sont au moment où je vous parle devant le Louvre ! ★

Source : R. Doisneau