



## **Transports, accessibilité et recompositions touristiques : entre croissance des mobilités, vulnérabilité et soutenabilité des destinations**

**Frédéric Dobruszkes**, Université Libre de Bruxelles, DGES-IGEAT  
[frederic.dobruszkes@ulb.be](mailto:frederic.dobruszkes@ulb.be)

**Véronique Mondou**, Université d'Angers, UMR CNRS Espaces et Sociétés  
[veronique.mondou@univ-angers.fr](mailto:veronique.mondou@univ-angers.fr)

**Hélène Pébarthe-Désiré**, Université d'Angers, UMR CNRS Espaces et Sociétés  
[helene.pebarthe@univ-angers.fr](mailto:helene.pebarthe@univ-angers.fr)

Les transports occupent une place centrale dans la construction, l'affirmation et la recomposition des destinations touristiques. Loin d'être de simples supports de mobilité, ils constituent des instruments de structuration territoriale, d'intégration économique et de différenciation concurrentielle. Depuis les premiers réseaux ferroviaires du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'aux politiques contemporaines de libéralisation aérienne, les transformations du système de transport accompagnent et orientent l'évolution du tourisme mondial.

L'accessibilité d'une destination, comprise comme la capacité d'un territoire à être rejoint et relié aux marchés émetteurs, reste un facteur déterminant du développement touristique. Toutefois, la relation entre transport et mobilités touristiques n'est ni automatique, ni univoque : l'amélioration des dessertes ne garantit pas nécessairement la croissance de la fréquentation touristique, tandis que certaines destinations tirent profit d'un relatif isolement pour valoriser une image d'authenticité ou de préservation. Dans les espaces insulaires ou périphériques, la dépendance au transport aérien renforce la vulnérabilité économique et environnementale. Les stratégies de diversification des connexions, de coopération régionale ou d'ouverture à la concurrence traduisent les tentatives d'adaptation de territoires dont le modèle repose sur une extraversion touristique et une forte sensibilité aux chocs économiques et énergétiques. Les îles, devenues états indépendants ou encore territoires ultra-marins de l'Union Européenne, montrent combien l'accessibilité aérienne est à la fois un levier et une contrainte pour un développement soutenable.

À l'inverse, dans d'autres espaces, les projets d'infrastructures lourdes – tels que les lignes à grande vitesse – produisent des effets différenciés selon les contextes. Si certaines métropoles renforcent leur position de destinations touristiques et/ou d'affaires, d'autres territoires peinent à transformer le gain de temps en réelle fréquentation. L'analyse de ces situations interroge le rôle des acteurs publics et privés dans la gouvernance de l'accessibilité et la coordination des politiques de transport et de tourisme.

Enfin, la libéralisation des marchés aériens et la montée en puissance des compagnies low cost ont profondément recomposé les pratiques de mobilités. La réduction des tarifs, la



multiplication des dessertes et la segmentation des clientèles ont diversifié les usages du transport aérien mais aussi peut-être des trains à grande vitesse : tourisme, voyages affinitaires, déplacements professionnels, hypermobilité, ou formes hybrides telles que le *bleisure*. Ces évolutions posent de nouveaux défis en matière de régulation, de gouvernance territoriale et de soutenabilité environnementale. Cette session propose d'interroger les articulations entre transports, accessibilité des destinations et recompositions mobilitaires, en croisant approches géographiques, économiques, sociologiques et politiques. Les communications pourront s'appuyer sur des études de cas ou des analyses comparatives, à différentes échelles, pour éclairer les tensions entre ouverture et régulation, et entre croissance et soutenabilité des mobilités touristiques.

### Mots clés :

Mobilités, tourisme, accessibilité, destinations touristiques, opérateurs de transport, jeu d'acteurs

### Références bibliographiques

- Albalade Daniel, Fageda Xavier, 2016, « High speed rail and tourism: Empirical evidence from Spain », *Transportation Research, Part A*, n° 85, pp. 174-185
- Bazin-Benoit Sylvie, Delaplace Marie, 2015, « Mise en service des dessertes TGV et gouvernance dans le domaine du tourisme : le cas des villes françaises », *Revue géographique de l'Est*, vol. 55, 15 p.
- Dobruszkes R. Mondou V., 2013, « Aviation liberalization as a means to promote international tourism: The EU-Morocco case », *Journal of Air Transport Management*, n°29, pp. 23-34
- Gay J.-C., Mondou V., 2017, *Tourisme et transports : deux siècles d'interactions*, Paris, Bréal, 255 p.
- Mondou V., Pébarthe-Désiré H., 2016, « L'accessibilité aérienne comme clé de compréhension de la dépendance économique au tourisme des espaces insulaires. Exemple des Maldives, des Seychelles, de l'île Maurice et de l'île de la Réunion », in Hoarau J.-F. (ss la dir. de) *Spécialisation touristique et vulnérabilité. Réalités et enjeux pour le développement soutenable des petits territoires insulaires*, Paris, L'Harmattan, pp. 351-364.
- Mondou V., 2017, « Déplacer les touristes : transport, accessibilité et "destination" », in Coëffe V., *Le tourisme un mode d'habiter*, Paris, Ellipses, pp. 334-347
- Mondou V., Pébarthe-Désiré H., 2018, « LGV et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne – Pays de la Loire », *Noréis*, n° 248, pp. 53-66
- Offner Jean-Marc, 1993, « Les effets "structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, n° 3, pp. 233-242
- Pébarthe-Désiré H., 2025, « The complex and unequal tourism triangle of the Mascarene Islands: Mauritius, Réunion, Rodrigues », in Baldacchino Godfrey. *Archipelago Tourism Revisited. Core-Periphery Dynamics after the Pandemic*, Routledge, pp.202-219