

Les nouveaux processus de territorialisation à travers les pratiques touristiques

Le cas des itinéraires touristiques

AUTEUR-E-S

Carina AMORIM DUTRA, EIREST (France)
Montserrat CRIVILLERS SIMON, EIREST (France)
Lisa REBOLLEDO, EIREST (France)

RÉSUMÉ

À travers trois exemples d'itinéraires touristiques, l'itinéraire du Patrimoine Juif (France et Espagne), le Canal du Midi (France) et l'Estrada Real (Brésil), présentant des échelles d'intervention différentes, nous souhaitons interroger les processus de territorialisation qu'ils génèrent ainsi que les demandes sociales qui émergent. À l'origine de ces trois itinéraires, nous retrouvons à la fois des initiatives publiques et privées cherchant à constituer des territoires-réseau. Pour les acteurs du territoire, il s'agit aussi de permettre un développement socio-économique, souvent par le biais de la coopération, collaboration et participation sociale comme forme de gouvernance. Toutefois, de tels itinéraires se trouvent toujours en quête de territorialisation en fonction du décalage entre la conception intellectuelle et la concrétisation des projets, qui peut susciter des conflits en raison des enjeux contradictoires qui peuvent exister entre les acteurs du territoire.

MOTS CLÉS

Itinéraires touristiques, territoire-réseau, territorialité, demandes territoriales

ABSTRACT

With three examples of tourist routes, the European Route of Jewish Heritage (France and Spain), the Canal du Midi (France) and the Estrada Real (Brazil) at different levels of intervention, we want to question the territorialisation process, as well as emerging social demands. These three routes have been created both through public and private initiatives for the establishment of network-territories. For the stakeholders of these territories, the aim is also to impulse socio-economic development, often through cooperation, collaboration and social participation as a form of governance. However, the gap between an intellectual conception and the concrete implementation of projects may create serious conflicts because of contradictory issues among the actors of the territory. As a consequence, such tourist routes are still in search of territorialisation.

KEYWORDS

Tourist routes, Network-territory, Territoriality, Territorial demands

INTRODUCTION

Durant ces dernières décennies, caractérisées par l'unicité du monde globalisé, la pertinence de la catégorisation de l'espace en tant que territoire a fait l'objet de vigoureuses discussions (Lévy, 1993 ; Castells, 1996). Un glissement s'est opéré, d'une conception ratzélienne vers une reconnaissance des multiples demandes sociales qui produisent elles-mêmes du territoire. Le regard des scientifiques sur les pratiques touristiques a également évolué, le touriste devenant « une métaphore de l'individu mobile et

mondialisé » (Cousin et Réau, 2009 : 92). Nous assistons donc à la construction et à l'affirmation de nouvelles territorialités issues d'une concurrence des destinations dans le marché touristique global. Les caractéristiques spatiales différenciées deviennent des atouts territoriaux en faisant appel à des singularités territoriales. À cet égard, le patrimoine est devenu un facteur de différenciation grâce à son caractère non exportable.

L'évolution de l'organisation spatiale en réseaux est marquée par la multiplication des itinéraires touristiques dans le monde (Briedenhann et Wickens, 2004). Un itinéraire touristique est ici compris comme « un trajet à suivre pour aller d'un point à un autre, en passant par un certain nombre de pôles touristiques ouverts à la visite et suivant un chemin pittoresque » (d'après le *Guide de la signalisation touristique*, in Fagnoni, 2003). Une telle définition peut encore être élargie, comme le démontre la création des itinéraires culturels européens qui ne suivent pas forcément un chemin pittoresque, mais plutôt une thématique.

Ayant repéré des questionnements similaires au sein de nos recherches respectives, nous proposons, pour cette communication, une discussion à trois voix autour des itinéraires touristiques, notre réflexion reconsidérant le processus de déterritorialisation/reterritorialisation (ou du moins les tentatives) tout en nous interrogeant sur le contexte socio-économique qui le produit. Selon cet objectif, nous nous poserons quelques questions essentielles : à quelle(s) construction(s) territoriale(s) faisons-nous face ? Quelles sont les demandes sociales qui les produisent ? Configurent-elles de nouvelles territorialités ou affirmeraient-elles les « tessitures territoriales » existantes au préalable par le croisement des demandes des acteurs des territoires-réseaux, aires et réticulaires ?

1. PRÉSENTATIONS DES TROIS ITINÉRAIRES TOURISTIQUES ÉTUDIÉS

Le programme des itinéraires culturels du Conseil de l'Europe, lancé en 1987, vise la promotion de l'identité européenne par le biais du voyage et d'une politique touristique et culturelle. Le défi principal de ces itinéraires est la mise en réseau des différents pays membres pour créer un produit touristique. Intégré au programme en 2004, l'itinéraire européen du patrimoine juif a pour objectif la protection et la diffusion de cette culture. Au sein de cet itinéraire, que l'on retrouve à travers 29 pays, nous exposerons les cas de l'Espagne où la synergie entre les secteurs publics et privés a créé un produit touristique commercialisé, et de la France qui, jusqu'à présent, n'est pas parvenu à instaurer une collaboration entre ces deux secteurs. La complexité de la gestion d'un itinéraire où participent trois pays minimum peut entraîner un niveau de développement différent. L'itinéraire n'apparaît donc pas comme une destination touristique dans son ensemble.

Le deuxième itinéraire présenté est l'Estrada Real au Brésil, un ancien chemin colonial utilisé aux XVII^e et XVIII^e siècles pour le transport de l'or de l'État du Minas Gerais jusqu'au port de Rio de Janeiro d'où il était acheminé jusqu'au Portugal. La conception du produit touristique s'est plutôt orientée vers un fonctionnement en territoire-réseau. Toutefois, il existe un décalage entre la conception du projet et sa matérialisation spatiale. Il semblerait que le fonctionnement en réseau ne se soit pas concrétisé dans cet espace. La gestion de l'Estrada comme destination touristique a été confiée à l'Institut Estrada Real (IER), entité créée en 1999 par la Fédération des industries de l'État du Minas Gerais (FIEMG). Actuellement, le secteur privé est le seul gestionnaire de l'itinéraire qui compte 199 villes situés dans les états du Minas Gerais, Rio de Janeiro et São Paulo.

Enfin, le canal du Midi, perçu comme une destination touristique dans son ensemble, pose la question du basculement d'une conception comme territoire-aire vers un territoire réticulaire. Construit à partir de 1666 dans le but de relier la Garonne à la Méditerranée, cet ouvrage a vu son activité économique principale décliner à partir de la seconde moitié du XX^e siècle. Parallèlement à la disparition du transport de marchandises, la navigation de plaisance s'est développée dès les années 1960. Propriété de l'État, sa gestion a été confiée aux Voies navigables de France (VNF) en 1991. Inscrit sur la liste du patrimoine mondial en 1996, il traverse deux régions (Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon), quatre départements (Haute-Garonne, Aude, Hérault et Tarn) et 88 communes dont les limites administratives constituent la zone tampon du bien UNESCO.

2. LA MISE EN RÉSEAU DES TERRITOIRES TOURISTIQUES : À QUEL PROCESSUS DE TERRITORIALISATION FAISONS-NOUS FACE ?

L'évolution de la notion ratzelienne de territoire vers un territoire ancré sur le réseau, qui ne se limite plus aux « clôtures » de villes (canal du Midi), des départements (Estrada Real) et des pays (Itinéraire du patrimoine juif), montre de nouveaux usages territoriaux par le tourisme. En dépassant un certain confort conceptuel, les itinéraires nous incitent à penser le statut du territoire en vertu de processus de fragmentation et discontinuités spatiales très prononcés de nos jours. Bien que la discontinuité des territoires modernes amène certains auteurs à parler d'un processus de déterritorialisation (Appadurai 1996 ; Badie, 2005), nous pensons plutôt assister à la mise en œuvre de nouveaux projets territoriaux, avec des frontières plus fluides, mais toujours cernées par des fortes relations de pouvoir avec l'espace. Ainsi, par l'exemple des itinéraires nous pouvons considérer la « déterritorialisation comme un grand mythe » (Haesbaert, 2007), étant donné qu'elle se produit en association avec sa paire dialectique, la reterritorialisation.

Dans un contexte mondial où les dichotomies entre le local et le global semblent s'effacer face aux nouvelles technologies de communication et transport, nous nous confrontons à des nouvelles formes d'organisation territoriales conçues dans des échelles beaucoup plus larges (Giraut, 2008). À travers les itinéraires, il est possible de comprendre les nouvelles stratégies de planification spatiale face à une demande touristique qui évolue vers une spécialisation des thématiques, et une offre globale très compétitive.

Plutôt que d'effectuer une comparaison sur les manières de territorialiser un itinéraire, nous comptons discuter de leur construction territoriale jusqu'alors peu abordée et qui, dans leur essence, regroupent plusieurs types d'espaces géographiques. Il s'agit donc de confronter les trois itinéraires, afin de mieux mettre en évidence les divers temps possibles pour des projets de territoires qui transcendent certaines frontières.

3. LA PRODUCTION TERRITORIALE DES ITINÉRAIRES TOURISTIQUES : QUELLES ATTENTES ?

Socialement et politiquement, cette configuration territoriale, en promouvant un aménagement touristique en blocs d'espaces par le biais du réseau, devient transversale et englobe le *new regionalism* (Giraut, 2008) basé sur la coopération, la collaboration et la participation de la société civile comme moyen de gouvernance territoriale. En quête des potentialités locales comme forme de garantie de l'autonomie socio-économique des acteurs impliqués, les biens patrimoniaux sont perçus comme de véritables ressources territoriales. Ces idéaux promettent notamment la justice socio-spatiale et génèrent de

nombreuses attentes sociales parmi les acteurs du territoire : le secteur public et privé, les populations locales, les touristes, les acteurs collectifs, etc.

Cependant, la légitimité territoriale, dont dépend la réussite d'un produit touristique, ne semble pas se matérialiser pour l'Estrada Real et l'itinéraire du patrimoine juif. Cela est dû en grande partie aux confluences territoriales de projets touristiques individuels et autonomes le long des trajets et qui peuvent constituer des concurrents pour de tels itinéraires. Plutôt que de nous confronter à de nouvelles territorialités, nous faisons peut-être face à l'affirmation des acteurs territoriaux présents sur ces itinéraires. L'Estrada Real bénéficie des attraits préexistants dans les villes en majorité touristiques qui ne nécessitent pas de nouveaux produits. Le miroir de ce processus de non territorialisation est la superposition des acteurs d'une nouvelle territorialité, en forme de réseau, sur des « territoires aéroliers » (Sack, 1986), provoquant des conflits d'usage du territoire par le tourisme.

Pour le canal du Midi, les différentes priorités et les niveaux d'implication des acteurs dans la valorisation du canal démontrent qu'il existe aussi une concurrence entre les acteurs du territoire. Actuellement, la question du maintien de la territorialité touristique du canal, qui pourrait être affectée par la disparition des platanes atteints par une maladie incurable, met en lumière le manque d'infrastructures et d'incapacité de son gestionnaire pour développer le tourisme seul. Plusieurs acteurs ont aussi différentes manières de s'approprier cet espace : pour les élus et ses habitants, le canal doit redevenir un espace du quotidien, tandis que pour les garants de sa protection (services déconcentrés de l'État), il s'agit de revenir aux valeurs fondamentales de l'ouvrage du XVII^e siècle. Nous pouvons donc considérer qu'il s'agit d'un conflit autour de l'usage territorial du canal.

Concernant l'itinéraire du patrimoine juif, malgré la thématique commune, l'identité locale et européenne attribuée au patrimoine ne semble pas être appropriée par les citoyens européens. Il convient de souligner un manque d'expérience dans la gestion des réseaux afin que les différents acteurs européens, régionaux et locaux puissent travailler sur des objectifs communs. De plus, les gestionnaires n'ont pas d'outils de récolte des données adéquats qui permettraient d'avoir des réponses fiables concernant la préservation du patrimoine le long de l'itinéraire. L'analyse de ces données viserait à connaître leur capacité à générer un développement social et économique dans le territoire et ainsi parvenir à créer de nouvelles territorialités.

(IN) CONCLUSIONS...

À travers l'étude de ces trois itinéraires, nous comprenons donc que le processus de patrimonialisation et mise en tourisme d'un espace met en marche une tentative de territorialiser. Toutefois, il faut réfléchir sur le fait que simplement attribuer un statut de patrimoine à des biens et les regrouper en réseau, n'est peut-être pas suffisant pour la territorialisation d'un produit touristique.

Les contradictions signalées soulèvent des doutes sur la construction effective de nouvelles territorialités émanant de la fabrique des itinéraires. Nous faisons peut-être face à l'affirmation des tessitures territoriales préexistantes en réaction à un nouveau projet qui ne leur semble pas légitime. Si ce phénomène de création d'itinéraires touristiques ne produit pas de nouveaux territoires, il est donc intéressant de réfléchir sur la situation spatiale qu'il déclenche.

RÉFÉRENCES

- Appadurai A., 2003, "Sovereignty without Territoriality: Notes for a Postnational Geography", in Yaeger P. (dir.), *The Geography of Identity*, Chicago, University of Michigan Press.
- Badie B., 1995, *La fin du territoire*, Paris, Fayard.
- Briedenhann J., Wickens E., 2004, "Tourism Routes as a Tool for the Economic Development of Rural Areas. Vibrant Hope or Impossible Dream?", *Tourism Management*, n° 25, pp. 71-79.
- Castells M., 1996, *The Rise of Network Society*, Oxford, Blackwell.
- Cousin S., Réau B., 2009, *Sociologie du tourisme*, Paris, La Découverte.
- Fagnoni E., 2003, « La mise en itinéraires touristiques des sites ferrifères du vieux bassin industriel », *Théoros*, n° 22-2, pp. 22-27.
- Giraut F., 2008, « Conceptualiser le territoire », Dossier « Construire les territoires », *Historiens et géographes*, 403, pp. 57-68
- Haesbaert R., 2007, *O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Lévy J., 1993, « A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire ? », *Les Cahiers EspacesTemps*, numéro thématique « Les apories du territoire, Espaces, couper/coller », n° 51-52, pp. 102-142.
- Sack R., 1986, *Human Territoriality, its theory and history*, Cambridge, Cambridge University Press.

LES AUTEUR-E-S

Carina Amorim Dutra

EIREST
ED de Géographie de Paris
Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne
amorimdutra@hotmail.com

Montserrat Crivillers Simon

EIREST
ED de Géographie de Paris
Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne
mcrivi@gmail.com

Lisa Rebolledo

EIREST
ED de Géographie de Paris
Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne
lyssa.rebolledo@gmail.com