

Chaînon manquant et développement touristique : trois cas d'infrastructures en perspective, de 1870 à nos jours

Laurent Bonnaud

« Tous les coins de la terre se valent »
Victor Hugo

Introduction

Parmi les facteurs de développement du tourisme, on peut en citer de nature économique et de nature sociale : la baisse du prix du transport et l'augmentation des revenus (élasticité-prix et élasticité-revenu de la demande) d'une part ; l'augmentation de la durée des congés et du "temps libre" en général (retraite, réduction des temps de travail), le changement de mode de vie, la diversification de l'offre et sa publicité d'autre part. La baisse du prix du transport implique le développement d'infrastructures et d'une offre d'accès adaptées au site desservi. L'accessibilité et son prix sont donc deux clefs de l'économie touristique.

Il existe peu de travaux d'histoire économique consacrés aux interactions entre ces deux grandes industries que sont le transport et le tourisme. Peut-être parce que la première, gisement immense très tôt identifié, a mobilisé plusieurs générations de chercheurs. La seconde, plus hétérogène, est encore en cours de définition. L'ouvrage récent de Laurent Tissot¹ marque une étape dans cette direction. Il explique à partir de quels éléments et selon quels axes le tourisme britannique s'est développé en Suisse jusqu'à la Première Guerre mondiale. Cette étude d'un cas emblématique justifie d'attribuer l'appellation d'industrie à une activité touristique aux contours souvent flous. Le livre du géographe Gabriel Wackermann², l'un des rares auteurs qui aborde explicitement les relations entre transport et tourisme, évoque notamment les thèmes de la diversification de l'offre de transport et de l'accessibilité. L'essentiel du propos porte sur l'aménagement du territoire et l'auteur propose une typologie des espaces.

La question spécifique de l'influence des grands travaux d'infrastructures sur le tourisme reste mal connue, car il est difficile de distinguer ceux-ci d'autres composantes de l'offre, comme la politique commerciale des opérateurs. L'une des pistes de recherche possibles est la mesure des attentes et des réalisations liées à un projet donné, ou à plusieurs projets concernant le même marché : les grands travaux tiennent-ils leurs promesses en matière de développement du tourisme ? Comment évolue la demande en quantité et en qualité après leur mise en service ? Quelle est leur influence sur le volume des échanges, mais aussi sur la fréquence, la durée des séjours, la longueur moyenne des trajets, les prix des produits, etc. ? Dans le cadre de cet article, notre objectif n'est pas de conduire une étude quantitative exhaustive, mais de suggérer quelques directions à la lumière d'études de cas.

Il est indispensable à cette fin de préciser quelques notions. Le tourisme est lié au loisir, à la libre disposition de son temps par l'individu. La demande sociale en matière de tourisme a concerné d'abord l'exotisme, c'est-à-dire ce qui se situe en dehors de l'univers familial. Cet exil volontaire et désiré implique un déplacement physique, donc un moyen de transport, fût-il aussi rudimentaire que l'âne qui promène Stevenson à travers les Cévennes. Routes, chemins de fer, lignes maritimes puis aériennes, tout interagit avec les flux touristiques : les infrastructures façonnent les flux touristiques, mais ces derniers influencent également les décisions d'investissement et les choix techniques.

Enfin, l'industrie du tourisme s'approprie l'innovation technologique. L'affrètement d'un train des Midlands Railways par Thomas Cook pour l'excursion d'un groupe de clients de Leicester à

Loughborough, en 1841, est considéré généralement comme l'acte de naissance du tourisme organisé. Autre exemple : dès l'été de 1919, année qui vit éclore les lignes aériennes européennes, des avions chargés de quelques passagers fortunés atterrissent près des plages à Blackpool, Biarritz ou Travemünde.

En un siècle, l'exil devient exode, et la notion de transports de masse apparaît. Dans le domaine aérien, l'avènement du *Boeing 747 Jumbo Jet* marque un tournant dans les années 1970, qui se reproduit en l'an 2000 avec la décision de lancer l'*Airbus A 380*. Les îles les plus lointaines sont à la portée de villes entières pourvu qu'elles soient dotées d'un ruban de béton de 3000 mètres de long. Le tourisme de masse implique la disponibilité de systèmes de transport et d'accueil à grande capacité et à coûts de revient unitaire bas. Un paquebot de luxe avec 2000 voyageurs à son bord n'est pas un vecteur du tourisme de masse. Un autocar, un train d'excursionnistes ou un avion charter le sont.

Les grands projets s'inscrivent dans cette dimension technologique. Ils concernent un site restreint dans l'espace, contrairement aux grandes infrastructures de transport qui peuvent prendre la forme d'un réseau ou d'un corridor traversant plusieurs pays, mais la même unité de conception et d'usage leur est sous-jacente.

L'histoire des transports est marquée de jalons symboliques que sont le franchissement des grands obstacles naturels. Les tunnels ont transformé les Alpes. Un lien fixe sous-marin traversant la Manche met en contact l'Angleterre et le Continent. Depuis peu, la péninsule scandinave est elle aussi reliée à l'Europe continentale par un système de ponts et de tunnels prenant appui sur les îles danoises. Ces trois cas permettent d'évaluer trois aires géographiques et trois périodes distinctes.

Les traversées alpines (1880-1940) : des infrastructures pionnières

François Crouzet rappelle que « les routes à travers les Alpes par les cols du Cenis et du Simplon, que Napoléon fit construire, furent les premières grandes liaisons internationales »³. Ces passages étaient connus et pratiqués de longue date. Mais la construction des routes - achevée en 1805 dans le cas du Simplon - bouleverse leur signification. Avant 1815, les transports terrestres n'ont guère de caractère transfrontalier. Les échanges à longue distance s'effectuent par bateaux. Cette fois, un projet de génie civil permet de faire franchir un grand obstacle naturel à des flux importants de voyageurs et de marchandises – même s'il s'agit d'abord de corps d'armée. A cette exception près, les Alpes conservent dans la première moitié du XIXème siècle leur caractère de massif, largement infiltré par la circulation des biens et des personnes. Mais c'est encore un monde de transport attelé ou à dos d'animal, voire à dos d'homme, et d'échanges limités.

La vraie révolution, souligne encore François Crouzet, c'est le chemin de fer. La muraille alpine commence à lui poser un problème vers 1850. Les capacités d'emport du chemin de fer et ses caractéristiques techniques exigent des passages directs à la base des montagnes. Les considérations politiques et stratégiques jouent le premier rôle dans les projets de franchissement ferroviaire alpin. L'explosion du trafic au milieu du siècle les rend indispensables. L'enjeu est d'offrir en montagne des capacités comparables à celles des lignes de plaine. Enfin, les techniques de génie civil, les modes d'organisation et de financement évoluent avec les réalisations successives : les perforatrices hydrauliques apparaissent en 1857, des modèles avancés de perforatrices pneumatiques, sept ans plus tard.

La situation de l'ouvrage par rapport aux grands centres économiques est déterminante. Mais le choix des voies d'accès se révèle aussi important que celui du passage lui-même, une combinaison qui conditionne toutes les grands projets ultérieurs : il s'agit de raccorder des réseaux locaux tout en évitant les fortes déclivités. Les percées ferroviaires changent donc non seulement la géographie de la circulation, mais aussi la vie économique au débouché des tunnels. C'est aussi ce dernier aspect qui influence dès la fin du siècle le développement du tourisme, perçu comme une activité de substitution.

Les principaux tunnels alpins

Formatted

Formatted

Les premiers franchissements alpins se font à l'Est, là où le massif est le plus abordable. Le col du Semmering peut-être considéré comme le premier franchissement ferroviaire transalpin mais son échelle reste modeste : en 1854, la ligne joignant Vienne à la Styrie riche en fer et au-delà, à Trieste, passe ce col situé à 980 mètres d'altitude seulement par un court tunnel. Elle a surtout une vocation politique et économique, l'Autriche veillant depuis 1728 à préserver l'accessibilité du col⁴. Une importante station de ski s'y développera.

La ligne du Brenner fait aussi partie des points de passage les plus bas des Alpes orientales. Plus élevée que le Semmering – 1362 mètres – elle réunit la Bavière à la vallée du Pô et est l'une des plus anciennement et massivement utilisées : 25000 attelages la franchissent annuellement⁵ lorsque le train s'y engage à ciel ouvert, en 1867⁶. Avec le tunnel du Brenner, l'Italie est au contact de l'Europe centrale et orientale.

Il en va autrement pour l'Europe du Nord et du Nord-Ouest. Dans les Alpes occidentales, les cols les plus bas sont à 1 800 mètres, et séparent des Etats. A 1850 mètres, le col du Mont Genève en est le point de passage traditionnel. Le Petit Saint-Bernard et le Cenis constituent une alternative sur la route de Turin à Lyon. Pour les relations avec le Nord, le Grand Saint-Bernard est préféré au Simplon, plus bas, mais plus difficile d'accès.

Le choix du tunnel et du Mont-Cenis pour établir la première ligne ferroviaire est arrêté en 1857. La France est alors alliée au Piémont. Cet ouvrage long de 13,6 kilomètres est inauguré en 1871, ouvrant une liaison directe entre Paris et Turin. La nouvelle voie abandonne l'ancienne bien avant le col, à Modane qui prospère et développe ses industries. En contrepartie, les bourgs de la route du col, comme Bessans, dépérirent. Bessans ne connaît un réveil tardif qu'avec la création après 1945 de la station de ski de Bessans-Val d'Arc.

Barré par les gorges de Schöllenen, le Saint-Gothard, voie la plus directe vers le bassin rhéan, connaît des fortunes cycliques⁷ avant qu'un projet de tunnel n'y offre une réponse commerciale et politique au Mont-Cenis, dans le prolongement des ententes séculaires sur les voies d'accès entre les bourgeoisies de Lucerne et de Milan. L'Allemagne et l'Italie en financent les trois quarts. Entamé en 1872, achevé en 1882, il mesure presque 15 kilomètres et relie Andermatt et Airolo. La ligne comporte une double voie ; de nombreux ouvrages d'art complètent le tunnel principal et font du Saint-Gothard un système de transport d'une complexité inégalée. Lorsque la ligne est électrifiée entre 1917 et 1922, le poids des nouvelles locomotives oblige à renforcer les ponts. Avec le Saint-Gothard, l'Italie du Nord et l'Allemagne disposent d'une relation directe via Lucerne, dont le développement reçoit un coup de fouet. En 1925, cette ville compte 40000 habitants et loge 200000 voyageurs par an.

Le tunnel autrichien de l'Arlberg, inauguré en 1884 entre Langen et Saint-Anton, stimule le rôle de berceau du ski alpin de ce dernier site. Comme le Semmering, il a également un rôle stratégique.

Réponse au Gothard comme ce dernier l'était au Mont-Cenis, le tunnel du Simplon marque une transition. Il est percé de 1898 à 1905 sur une longueur de près de 20 kilomètres, entre Brigue et Domodossola. C'est d'abord un tunnel à simple voie, mais l'augmentation du trafic conduit à élargir une galerie parallèle à la principale. Les deux galeries sont reliées par des rameaux espacés de 200 mètres l'un de l'autre, une conception avancée qui présente l'avantage d'une meilleure ventilation par effet de piston au passage des trains et d'un refuge en cas de danger. L'*Orient-Express* dessert Calais, Paris, Lausanne et Milan via le Simplon à partir de 1905.

Le tunnel à double voie du Lötschberg, commencé fin 1906 et inauguré en 1913, fait sauter un verrou intérieur en mettant en communication par une galerie de 14,5 kilomètres les vallées de l'Aar, dans l'Oberland bernois, et du Rhône dans le Valais. Berne se trouve désormais à 2 heures 15 de Brigue par train direct, mais c'est aussi la mise en contact, par le prolongement du Simplon, de l'Italie du Nord avec le nord de la France et la Belgique. L'express Calais-Paris-Milan-Brindisi emprunte la ligne des Alpes bernoises, dite du Lötschberg.

Tous ces ouvrages résultent de compromis : avec la géographie d'abord, avec la politique ensuite, entre des intérêts économiques enfin, où ceux d'une industrie touristique encore dans les limbes pèsent bien peu.

Formatted

Un impact contrasté sur le développement touristique

L'essor donné à la circulation transalpine par les nouveaux tunnels dépasse toutes les prévisions. Dans celui du Saint-Gothard, le nombre des voyageurs passe de 45 à 166 millions entre 1885 et 1905. La ligne de l'Orient-Express est l'expression la plus évidente des possibilités offertes au tourisme par les nouvelles percées – bien distincte du tourisme de masse évoqué précédemment.

L'impact touristique régional est plus contrasté. En Suisse, « les exigences du tourisme ouvrent rapidement des vallées inaccessibles »⁸. Parallèlement aux voies d'accès, les hôtels s'y multiplient à la fin du XIX^{ème} siècle : 1400 établissements offrent 80000 lits dans l'ensemble des cantons alpins et emploient 35000 personnes. Selon Emmanuel de Martonne, l'industrie hôtelière aurait engagé un milliard de francs français de capitaux avant la guerre et engrangé 200 millions de recettes⁹. Les équipements sont financés en partie par les taxes de séjour. En 1912, la Suisse reçoit 3,2 millions de visiteurs¹⁰ dont un tiers d'Allemands. « Cette industrie intéresse non seulement le logement et la nourriture, mais le transport. Elle fait vivre d'une vie intense et artificielle pendant deux mois des vallées bloquées par la neige en hiver, et qui passaient pour les coins les plus misérables des Alpes. Elle anime d'une véritable fièvre certains croisements de routes, comme Interlaken », observe encore le géographe.

A cause de la concentration opérée par les grandes percées, les anciens passages délaissés déperissent d'abord¹¹, puis se convertissent au tourisme. En effet, aux débouchés des tunnels, en Italie comme en Suisse, les possibilités de visites et d'excursions se concentrent dans un arc de cercle accessible. Vallées sauvages et anciens passages trouvent là un salut commun, fédéré au sein de compagnies qui mènent le voyageur d'hôtel en hôtel jusqu'au pied du glacier ou aux sommets panoramiques, en passant par une excursion en autocar dès l'entre-deux-guerres.

En Autriche, certaines percées dopent le développement des régions desservies : c'est le cas de l'Arlberg pour le Tyrol autrichien, du Brenner pour Innsbruck, languissante puis ranimée. Le Tyrol compte plus de touristes que d'habitants en 1910. Leur nombre double encore entre 1910 et 1925. Mais, d'une manière générale, la situation de l'Autriche est moins avancée que celle de sa voisine. Bien que pionnière pour les grandes percées transalpines, les voies ferrées de pénétration à gabarit étroit, traction électrique et crémaillère y font défaut¹². Cette situation ne commence à changer qu'entre les deux guerres, avec l'extension des services d'autobus.

Retard aussi dans les Alpes françaises et italiennes, dont la valeur touristique n'est vraiment perçue qu'après 1918, souvent sous la direction d'entreprises suisses. Les stations de sports d'hiver ne dépassent généralement pas le niveau d'agglomérations saisonnières. Pour les Alpes françaises, Emmanuel de Martonne écrit en 1926 que l'industrie hôtelière « a transformé de pauvres villages comme Chamonix en petites villes prospères »¹³. Jugement à nuancer : Chamonix, au pied du Mont Blanc, est un cas à part. Sa croissance commence avec la découverte de l'alpinisme, dès la fin du XVIII^{ème} siècle. C'est déjà une bourgade cent ans plus tard¹⁴. Grenoble est également précoce : les excursions automobiles basées là transportent 100000 voyageurs en 1923. En 1933, les recettes touristiques s'élèvent à 150 millions de francs en Savoie et en Haute-Savoie. Elles représentent presque la moitié des recettes des Alpes françaises¹⁵. Il semble donc que la grande percée du Cenis ne soit qu'un facteur de croissance parmi d'autres. Les Alpes italiennes profitent plus clairement de l'essor de Milan, riche, active, véritable focale des grandes liaisons transalpines. Accessible en deux heures vingt au sortir du tunnel du Simplon, sa population double entre l'inauguration du Saint-Gothard et 1900.

C'est donc au lendemain de la Première Guerre mondiale que la densité des liaisons transalpines, le changement des mentalités européennes, l'avènement de l'automobile et le niveau de maturité de la profession permettent l'essor du tourisme de masse. C'est également en 1925 que l'industrie acquiert sa légitimité avec la création de l'Organisation mondiale du Tourisme.

Formatted

Les navettes ferroviaires : un système novateur (1924)

L'une des interactions les plus fascinantes du tourisme et des transports en milieu alpin est la mise au point d'un système original destiné à faciliter la circulation automobile.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le trafic automobile augmente en flèche entre la Suisse et l'Italie. Dès janvier 1924, des navettes chargent les véhicules à Andermatt et Airolo, débouchés du Saint-Gothard, évitant des détours coûteux ou le franchissement du col enneigé de novembre à juin¹⁶. Il s'agit de simples wagons plats communicant entre eux, sur lesquels les automobilistes embarquent leurs véhicules. Ils sont rapidement dotés d'un toit de tôle pour protéger les autos des suintements et des chutes de pierre, mais restent ouverts. On les nomme « navettes », car leur parcours se limite à un aller-retour perpétuel.

Le succès de la formule conduit à son adoption sur la ligne du Simplon, entre Brigue et Iselle. Pas moins de 10000 véhicules ont recours à cette ligne en 1938. La ligne du Lötschberg suit de peu, entre Kandersteg et Goppenstein. Les automobilistes qui l'empruntent peuvent, s'ils le souhaitent, rester dans leur voiture jusqu'à Brigue, voire au-delà du Simplon.

La formule connaît un succès durable : ces trois lignes accueillent 465000 véhicules en 1963. Près de Saint-Moritz, deux tunnels entre Bergun et Samedan d'une part, puis entre Pontesina et Poschiavo d'autre part, offrent une liaison de presque 40 kilomètres, indépendante des intempéries. Les tunnels autrichiens de l'Arlberg et du Tauern ont adopté des formules similaires et leur niveau de sécurité reste remarquable.

Pour le tourisme, une intégration forte des infrastructures alpines

La complexité de l'ensemble alpin appelait nécessairement des solutions hétérogènes. Le grand nombre d'ouvrages réalisés dans les trente ans qui précèdent le premier conflit mondial, la diversité de leurs effets sur l'économie des régions desservies, rendent délicate toute conclusion concernant l'essor du tourisme. Un constat s'impose cependant : les grandes infrastructures de transport y sont une condition nécessaire, mais non suffisante du tourisme, industrie composite par excellence puisqu'elle requiert la coordination de structures d'accueil (hébergement, services) et de transport (longue distance, desserte locale). L'avance de la Suisse dans ce domaine peut être attribuée à l'excellence de son organisation industrielle. Le retard de l'Autriche, qui offre pourtant une situation et un potentiel comparables, est explicable par la faiblesse des voies de pénétration. En France et en Italie, pour lesquelles le massif alpin est géographiquement marginal, le développement touristique se concentre davantage autour de grands centres. Milan constitue cependant un cas à part.

Le Tunnel sous la Manche entre utopie et réalité (1958 à nos jours).

Un appareil prévisionnel exceptionnel

L'idée de construire une liaison permanente entre l'Angleterre et le Continent remonte au début du XIX^{ème} siècle. Deux tentatives, à près d'un siècle d'intervalle, ont échoué avant que l'actuel projet ne soit mené à bien. Mais objet de controverses durables et abondantes, le projet de liaison fixe trans-Manche a massivement inspiré les prévisionnistes.

Après l'abandon du projet de 1975 par le gouvernement britannique, la Commission européenne nomme les cabinets Coopers & Lybrand et SETEC pour effectuer une étude des diverses solutions techniques pour la liaison transmanche¹⁷. Les consultants concluent en faveur d'un double tunnel foré partant des environs de Calais pour aboutir entre Folkestone et Douvres. Ce rapport sert de plate-forme à une série de décisions politiques. Au sommet franco-britannique de 1981, le Premier ministre britannique, Margaret Thatcher, et le président de la République française, François Mitterrand, nomment deux représentants du ministère des Transports, Sir Andrew Lyall et Guy Braibant¹⁸, à la tête d'un groupe de travail. Ils prennent en compte les études accumulées par les

promoteurs successifs de liaisons transmanche et concluent à la faisabilité d'un tunnel foré ou immergé.

Le volet économique du rapport se fonde sur les études réalisées en 1972-1975 et présente l'intérêt de comparer les prévisions d'alors à la réalité. Malgré le second choc pétrolier, le trafic réel est très supérieur aux prévisions. Dans le cas des voyageurs accompagnés, c'est-à-dire circulant en voiture particulière ou en autocar, le rapport est de 1,3. Entre 1975 et 1980, le trafic d'autocars augmente en moyenne de 17% par an.

Le rapport Lyall-Braibant évalue également la concurrence d'un lien fixe avec les autres systèmes de transport. Pour le transport aérien, seules les lignes Londres-Paris et Londres-Bruxelles sont concernées. Elles abandonneraient une part de 30% du marché à un lien ferroviaire. Les experts s'attendent également à une baisse des tarifs allant jusqu'à 30% dans un contexte de déréglementation du transport aérien en Europe. Pour le transport par ferries, toute évaluation dépend de l'évolution des coûts variables de ces derniers au premier rang desquels figurent les salaires, le coût du carburant et les taxes portuaires. Un scénario de guerre des prix contre la liaison fixe est jugé probable. Enfin, le rapport se limite aux prévisions à court terme, sans évaluer spécifiquement les activités liées à l'industrie hôtelière et au tourisme. Les conclusions publiées en 1982 sont favorables à un double tunnel ferroviaire foré, avec un service de navettes pour le trafic auto.

Pour répondre à l'appel d'offres lancé en 1985 par les gouvernements, le groupement France-Manche / Channel Tunnel Group charge les consultants SETEC, Wilbur Smith & Associates¹⁹ et SERETE CODRA²⁰ d'établir des prévisions de trafic et d'impact socio-économique à l'ouverture du tunnel – alors prévue en 1993 – et dix ans plus tard. France-Manche / Channel Tunnel Group remporte l'appel d'offres en janvier 1986 et devient la société concessionnaire du tunnel sous la Manche, Eurotunnel plc / Eurotunnel S.A.

En 1983, année de référence de cette enquête, le nombre de traversées dans la zone de captation du tunnel s'élève à 46 millions, dont 24 millions effectuées par avion. Le Pas-de-Calais représente plus de 50% du trafic de surface, soit un peu moins de 12 millions de traversées. Pour les seuls passagers accompagnés de leur véhicule, la répartition est la suivante :

- 52% sur le Pas-de-Calais (traversée courte)
- 22% sur la Manche (Dieppe-Newhaven et Roscoff-Plymouth)
- 15% depuis la Belgique.
- 11% depuis les autres routes.

L'étude considère, pour plusieurs zones d'influence, deux scénarios de réalisation et non-réalisation de l'ouvrage, puis elle constate les écarts entre les deux, en partant d'une hypothèse de croissance annuelle au Royaume-Uni de 2,8% de 1983 à 1993 et de 3,5% pour les dix années suivantes. L'hypothèse basse est de 1,5% et 2% respectivement²¹. Pour les déplacements liés au tourisme, l'Allemagne et la France sont les pays d'origine et de destination principaux. L'Espagne enregistre la croissance la plus forte sur la période, pour les voyages organisés comme pour les voyages individuels. L'enquête prévoit également une forte croissance du trafic avec les pays les plus éloignés du tunnel : ceux situés à la périphérie de la Communauté européenne (Danemark, Grèce) ainsi que ceux d'Europe de l'Est - bien que les prévisions aient été réalisées avant la chute du Mur de Berlin. Elle ne prend pas en compte l'effet d'intégration dans les réseaux de transport européens.

A la même époque, le Conseil régional du Nord Pas-de-Calais confie à la société Bechtel la mission d'évaluer l'impact régional du projet²². L'originalité de cette étude est qu'elle propose plusieurs stratégies régionales d'accompagnement pour maximiser les bénéfices du projet. La promotion du tourisme local, l'augmentation des capacités d'accueil, l'aménagement urbain, la mise en valeur des monuments historiques en font partie. L'année de référence est 1984 et les jalons des prévisions sont 1990, 2000 et 2005. Le but est d'évaluer les infrastructures d'accompagnement nécessaires. En matière de trafic, Bechtel prévoit le maintien du trafic d'excursion depuis Boulogne. La plupart des

recommandations sont reprises dans les propositions du conseil régional au gouvernement²³, qui débouchent sur un contrat de plan Etat-Région.

La Commission Européenne a également chargé deux consultants et une université d'évaluer l'impact du projet dans différentes régions²⁴. L'étude menée en 1990 et 1991 utilise le modèle MEPLAN, dont la particularité est de considérer l'infrastructure comme la seule variable. Le modèle ne produit donc pas de prévisions, mais des estimations, toutes choses étant égales par ailleurs. Il conclut que le tunnel aura peu d'influence sur les régions desservies, sauf à ses débouchés immédiats. De plus, les effets de l'ouverture concomitante des frontières européennes seront difficiles à apprécier. D'après les experts du programme européen de recherche COST, le modèle pêche par sa méthode, qui ne prend pas en compte les phénomènes d'économie d'échelle, d'innovation, l'horizon de changement ou les stratégies des exploitants hors l'ajustement des prix ou la réduction des temps de parcours. Les données ne sont pas homogènes d'un pays à l'autre et la distinction entre données régionales et nationales n'est pas toujours claire. En résumé, le modèle MEPLAN est valable pour des changements marginaux et réversibles, ce qui n'est pas le cas du tunnel sous la Manche.

Non seulement les projets de tunnel, mais aussi les infrastructures d'accompagnement ont été évalués à la fin des années 1980, à une échelle jusque-là inédite. C'est le cas de l'autoroute A 16, construite entre 1992 et 1997. Tronçon principal du plan d'accompagnement du tunnel sous la Manche, l'A 16 relie la frontière belge et la région parisienne par les côtes du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme. Elle offre une alternative à l'autoroute du nord (A1), seul axe autoroutier entre la Belgique et la Hollande d'une part, la France et l'Europe du Sud *via* l'agglomération parisienne d'autre part. Une évaluation de ses effets socio-économiques a été menée par CETE Nord Picardie et SETRA, et financée par la Société concessionnaire des autoroutes du nord et de l'est de la France. Les méthodes d'évaluation marquent une avancée. L'impact sur le tourisme est mesuré par le nombre de permis de construire déposés dans les zones desservies pour la construction de résidences secondaires, par les statistiques des capacités d'accueil hôtelières et gastronomiques et par les statistiques fournies par les offices de tourisme locaux. Pour affiner qu'elles soient, ces méthodes ne produisent cependant que des résultats à court terme²⁵.

Une constatation s'impose dans le cas du tunnel sous la Manche, c'est le grand nombre des acteurs impliqués dans la prévision à un niveau de réflexion avancé. Outre les organismes et les sociétés cités, la direction responsable de l'aménagement du territoire en France, la DATAR, l'Observatoire économique et social des transports, l'OEST, les corps d'ingénieurs civils y ont été impliqués à un moment ou à un autre. Les explications de ce fait résident dans la taille du projet, dans son financement privé, dans la durée de sa gestation. L'implication résolue des gouvernements français successifs, les enjeux électoraux dans le Nord - Pas-de-Calais et la relation personnelle forte entre le président François Mitterrand et le maire de Lille, Pierre Mauroy, en sont une autre. Du côté britannique, les parlementaires conservateurs du Kent s'opposent le plus souvent farouchement au projet, mais sans obtenir de leur gouvernement d'autre *credo* que le célèbre : « Not a Public Penny » du Premier ministre Margaret Thatcher.

Une conquête rapide du marché, privilégiant le trafic d'excursion

Les statistiques sur le trafic transmanche publiées par le Department of the Environment Transport and the Regions (DETR) britannique cernent précisément l'évolution du trafic transmanche avant et après l'ouverture du tunnel²⁶, mais ne distinguent pas toujours les déplacements à but touristique.

Le périmètre étudié – qui peut être différent de celui pris en compte par les études prospectives – consiste dans les pays de l'Union européenne, hormis la Grèce, mais en incluant la Suisse, l'Autriche, la Suède, la Norvège et la Finlande. La France est la première destination pour les résidents britanniques. Les Français représentent la moitié des visiteurs pour la Grande-Bretagne, suivis des Allemands (18%), des Belges et Luxembourgeois, enfin des Hollandais.

Sur cette zone, le trafic tous modes confondus augmente de 47% entre 1987 et 1997 : 53% pour le mode aérien, 37% pour la voie maritime, sachant que le trafic des ferries sur les routes courtes a diminué fortement depuis 1995.

Cette évolution est mieux lisible en termes de part de marché, où l'efficacité de la liaison fixe transmanche est incontestable. Eurotunnel s'octroie 30% du marché dès 1997. La part de l'aérien sur les liaisons avec la France et la Belgique décline dès la même année. Celle de P&O, principal opérateur de ferries entre la France et la Grande-Bretagne, passe de 46% en 1993 à 27% sur les dix premiers mois de 1996²⁷ (avant l'incendie dans l'Eurotunnel en décembre de la même année). En termes de part de marché toujours, l'analyse des statistiques du DETR tend à démontrer que les déplacements pour motifs touristiques sont perdants : les voyages organisés représentent 27,6% du total des déplacements trans-Manche en 1987 et 20% en 1997 – tout en ayant augmenté de 37% en valeur absolue. Les voyages individuels passent de 28,6% à 25% – une croissance de 59% en valeur absolue.

Ce n'est pas la modeste augmentation (+ 1,3 point) des déplacements professionnels qui vient contrebalancer cette évolution. Les grands gagnants sont les excursionnistes d'un jour – *day-trippers*, jadis limités aux habitants des côtes qui faisaient un saut de l'autre côté et revenaient le soir même. Leur cercle atteint désormais Londres et Paris grâce au train *Eurostar*, et naturellement, grâce aux tarifs spéciaux. Ils constituent 16% des voyageurs trans-Manche en 1987 et 27% en 1997, dont un tiers seulement concentrés sur les côtes et dans les ports d'accueil. Ce type de développement, comme le raccourcissement de la durée des séjours, n'est pas forcément positif pour l'industrie touristique régionale.

A contrario, les agents immobiliers des deux côtés de la Manche témoignent de la hausse des investissements étrangers depuis l'ouverture du tunnel, même si l'écart de prix rend le phénomène plus sensible dans le Pas-de-Calais et sur la côte normande que dans le Sud-Est anglais, où le marché avait atteint des niveaux élevés – voire spéculatifs – depuis le milieu des années 1980. La liaison transmanche a contribué à un rééquilibrage dans ce domaine, qui concerne principalement les résidences secondaires. La portée de l'ouvrage dépasse les régions riveraines : l'achat de résidences dans le Midi de la France par des citoyens britanniques a fortement augmenté dans les années 1990.

Ici aussi, le facteur « infrastructure » doit être apprécié par rapport à la croissance économique globale, à la qualité de l'offre, à des événements non-récurrents susceptibles d'affecter la demande. Si 1,6 million de Britanniques constituent le deuxième groupe de touristes à Paris en l'an 2000²⁸, c'est aussi grâce au taux de change favorable de la livre contre l'Euro. Et si peu de Français se rendent au Royaume-Uni en 2001, c'est en raison de la contre-publicité dévastatrice faite par l'épizootie des animaux d'élevage.

Les liaisons fixes scandinaves : l'âge mûr des grandes infrastructures ? (1980 à nos jours)

Un contexte différent : desserte plus que transit

L'Europe du Nord bénéficie également de zones touristiques à vocation internationale : le sud de la Suède et notamment la province de Scanie (Malmö, troisième ville suédoise, et Lund), les côtes danoises, tout particulièrement la façade sud de la Mer du Nord, les côtes allemandes sur la Baltique enfin, quoique dans une moindre mesure, dans les *Länder* de Schleswig-Holstein et du Mecklenburg-Poméranie antérieure.

La tradition balnéaire de ces dernières est la plus ancienne en Allemagne, et elles sont exploitées pour le tourisme de masse depuis l'entre-deux-guerres. Le gouvernement nazi conçoit le complexe de l'île de Rügen²⁹ pour accueillir 20000 personnes. Sous le régime de la République Démocratique Allemande, les côtes du Mecklenburg-Poméranie antérieure restent une destination de loisir privilégiée. Dans les deux cas, dans un contexte de circulation internationale restreinte, les touristes sont exclusivement nationaux.

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted

Les projets de liaison fixe avec la Suède se développent dans les années 1890, accompagnant l'essor industriel d'un pays déjà maître de l'agriculture coopérative. Mais ils pâtissent de la situation excentrée de la Scandinavie et de la faible densité de la population et, après 1945, de la partition du continent. En 1950, les liaisons maritimes entre l'Allemagne de l'Est et la Scandinavie se limitent à Sassnitz-Trelleborg (Suède) et Rostock-Falster (Danemark). L'intégration européenne croissante du Danemark (1973), puis de la Suède et de la Finlande, créent des goulets d'étranglement. L'ouverture de l'Europe de l'Est à partir de 1990, puis l'entrée de la Suède et de la Finlande dans l'Union européenne encouragent les échanges trans-baltiques.

Actuellement, le tourisme offre une balance créditrice au Danemark. Il devient substantiel en Suède. La notion d'Euro-région appliquée aux zones riveraines fait son chemin sous l'égide de la Conférence baltique. Les concentrations de visiteurs allemands dans le sud du Danemark et de la Suède, ou de touristes Suédois sur la façade allemande de la Baltique, ne doivent pas faire illusion : bien que la Scandinavie soit le troisième marché touristique expéditif en Europe, et l'Allemagne le deuxième, les échanges entre les deux zones restent relativement modestes (cf. annexe 2.). A cela une raison simple : les ressortissants des latitudes élevées recherchent avant tout le soleil pour leurs vacances. L'industrie touristique la plus concentrée d'Europe leur offre des séjours organisés autour de la Méditerranée pour un excellent rapport qualité-prix. Notons également jusqu'en 1999 une spécificité scandinave établie depuis une quarantaine d'années : le tourisme d'excursion sur la Baltique, qui permet d'acheter l'alcool sans taxes.

Le Danemark compte 5 millions d'habitants et... 483 îles. Copenhague, située sur l'île de Seeland, compte 1,7 million d'habitants. Seeland est séparée du reste du pays par un détroit de 18 kilomètres, le Grand Belt, et de la Suède par l'Öresund, qui se resserre sur 16 kilomètres en sa partie la plus étroite. Le réseau ferroviaire danois doit donc recourir à de nombreuses liaisons maritimes, dont la première date de 1883. Le trafic de Norvège à l'Allemagne passe par le ferry, puis par le Jutland. Le trafic de Suède et de Finlande vers le sud de l'Allemagne passe par le ferry et le port de Rostock. Vers l'ouest de l'Allemagne, par le Fehmarn. La construction de liaisons fixes permet d'offrir une alternative à toutes ces ruptures de charge.

Fin 1988, le Parlement danois approuve la construction d'une liaison fixe entre les îles de Seeland et de Fionie, cette dernière étant déjà reliée par deux ponts à la péninsule du Jutland. Le chantier du Grand Belt est entamé en 1988, achevé neuf ans plus tard³⁰.

En 1991, la Suède et le Danemark signent un accord pour la réalisation d'une liaison fixe entre leurs deux pays sur l'Öresund, conditionnée à celle sur le Grand Belt. Les travaux commencent en 1993. Le pont-tunnel de l'Öresund est ouvert à la circulation en juillet 2000³¹. Il offre quatre voies routières et deux voies ferroviaires et représente à ce titre, avec le tunnel sous la Manche, l'un des principaux chaînons des réseaux trans-européens. Des deux côtés, les accès autoroutiers et ferroviaires ont été améliorés. Mais plus encore que dans le cas du tunnel sous la Manche, la traversée de l'Öresund répond aussi à des préoccupations socio-économiques régionales. Le lien fixe trans-manche est d'abord conçu comme une voie de communication pour le fret et la grande vitesse ferroviaire sur de longues distances, tandis que la nouvelle liaison entre le Danemark et la Suède relie avant tout deux villes toutes proches à vol d'oiseau : Copenhague et Malmö. La partie concernée de la Scanie et le Grand Copenhague, qui comprend la capitale danoise et Roskilde, comptent 150000 chômeurs pour 3,4 millions d'habitants, soit près de 11% de la population active. Le développement du tourisme est l'un des objectifs d'un pacte trans-frontalier pour l'emploi mis en place à cette occasion.

Une liaison en trois points

Jusqu'en 1985, les études d'impact sont fondées sur des projections de trafic selon 3 critères :

- Augmentation générale des échanges liée à celle du PIB.
- Trafic de diversion en provenance d'autres modes et itinéraires.
- Trafic supplémentaire induit par la nouvelle infrastructure.

A partir de 1985, les méthodes d'évaluation ne se limitent plus aux projections de trafic, mais intègrent des variables économiques régionales et les phénomènes d'interdépendance. Les effets à court terme sont générés par le chantier. A moyen terme, par les changements dans la distribution des échanges. A long terme, la nouvelle liaison influence les investissements, l'organisation industrielle, etc.

L'étude menée par l'institut danois AKF et l'Université d'Aarhus en 1990-1991 n'est pas concluante en ce qui concerne le trafic voyageur. On peut cependant supposer que les habitants de Seeland, au premier rang desquels ceux de Copenhague, profiteront d'un accès plus facile aux plages réputées de la Mer du Nord sur la façade ouest du Jutland, remarquablement équipée. L'effet de frontière avec la Suède lance d'autres défis. Pour ceux qui cherchent à gagner l'Europe du Sud, le ferry Puttgarten-Rödby permet d'éviter un détour de deux heures par la route. La problématique est comparable pour les Suédois.

Une évaluation globale pour les 3 infrastructures (Great Belt, Öresund, Fehmarn³²) a été également menée par l'AKF. Selon celle-ci, la région de Malmö est la plus grande bénéficiaire de ce système, dont les répercussions se font sentir jusqu'au centre de la Suède. Sont également avantagées les îles danoises de Lolland et de Falster, au contact de Fehmarn, et en Allemagne, le Schleswig-Holstein et le littoral de Stralsund à Rostock. Mais les villes de Copenhague et de Hambourg ne retirent que des bénéfices marginaux, peut-être parce que déjà dotées toutes deux d'un aéroport international.

Une autre étude, commandée par les gouvernements allemand et danois sur le projet Fehmarn, a été critiquée par les opérateurs de ferries et les autorités portuaires. Les prévisions portent sur l'année 2010 et partent d'une hypothèse de trafic en 1994 surévaluée de 24%³³.

Pour le gouvernement du Land riverain de Schleswig-Holstein, les conséquences de la nouvelle liaison sur le tourisme figurent au premier plan³⁴. Les professionnels de la branche sur l'île de Fehmarn, eux, s'opposent au projet car ils craignent un trafic d'évitement.

Au lendemain de sa mise en service, la liaison fixe sur l'Öresund permet d'améliorer considérablement la productivité des liaisons ferroviaires. Les habitants de la Scanie profitent de l'offre de Copenhague, notamment de l'aéroport de Kastrup. Les chemins de fer suédois et la compagnie aérienne SAS renforcent leur coopération intermodale³⁵. Des services de trains Intercity danois relient Copenhague et l'île de Seeland à la péninsule du Jutland sur une base horaire. Un train pendulaire des chemins de fer suédois³⁶ part toute les 20 minutes de la capitale danoise vers Malmö, qu'il rejoint en 35 minutes, et trois fois par jour vers Stockholm.

La mer Baltique peut désormais être traversée à pied sec, mais au prix d'un important détour et d'un droit de péage. Il est fort probable que l'industrie des voyagistes – tour opérateurs – continuera de dominer le marché touristique expéditif. Les Suédois continueront de séjourner en Europe du Sud, et de réserver une large part à l'avion dans leur choix, compte tenu des distances. Ils seront peut-être un peu plus nombreux au Danemark, comme l'indique une tendance récente. Leurs voisins danois et allemands pourraient davantage venir en Scanie, amplifiant un mouvement amorcé depuis trois ans. Mais le péage élevé est dissuasif.

Les compagnies de ferries qui dominent la Baltique depuis la fin des années 1950 comptent sur ces deux facteurs, détour et péage, habilement transformés en arguments commerciaux, pour sauvegarder une part de leur marché. La diversification de l'offre permet d'effectuer des circuits touristiques sans repasser deux fois par le même point. Elle favorise également le trafic d'excursion. La suppression du visa pour les séjours dans les pays baltes depuis 1999 stimule ces nouveaux marchés. Comme dans le cas du trans-Manche, l'innovation constitue un autre élément de réponse. Ainsi, une nouvelle ligne dotée de navires neufs devait être ouverte entre Södertälje, près de Stockholm, et le port de Rostock. La traversée durerait dix-sept heures. Autre réponse : la concentration des opérateurs, notamment le rachat de Scandlines³⁷ par Stena Lines pour un prix réévalué à la baisse en raison de la proximité de l'ouverture de la liaison fixe. Mais toutes les compagnies maritimes ont perdu un argument commercial et une source de revenus de premier plan avec la disparition des ventes hors taxes au sein de l'Union européenne, en 1999 (cf. annexe 3). L'événement concerne d'abord le trafic d'excursion. Pour cette raison, l'Institut maritime de

Göteborg prévoit en 1999 que le nombre de voyageurs utilisant les services de ferries depuis les côtes suédoises passera de 39 millions à 32 millions en 3 ans³⁸.

Par ailleurs, la nouvelle construction contribue à encourager la coopération entre les pays riverains de la Baltique, y compris au niveau des professionnels du tourisme, rassemblés au sein de la Commission du tourisme de la Mer baltique.

Dans les mois qui ont suivi l'ouverture du Grand Belt, le trafic automobile a doublé entre les deux îles de Seeland et de Fionie. Les premiers mois d'exploitation du pont sur l'Öresund ont vu la fréquentation touristique de la Scanie augmenter vigoureusement, et en particulier celle de Malmö, pour qui 2000 est une année exceptionnelle dans une tendance croissante. Globalement, on estime à 30% l'augmentation du nombre de touristes dans la région desservie. Mais l'impact des deux ouvrages existants sur le trafic à longue distance est beaucoup plus limité. Seule la liaison envisagée avec l'île de Fehmarn aura une signification trans-continentale. Il est significatif qu'elle se heurte à des résistances.

Conclusion

Comme dans d'autres études sur l'histoire du tourisme, l'évaluation des interactions avec l'industrie du transport, y compris dans le cas particulier des grandes infrastructures, se heurte à des sources extrêmement hétérogènes et dispersées. Dans le cadre de cet article, il est raisonnable d'éviter des conclusions générales. Quelques grandes lignes se dégagent cependant.

Coûteuses en capital, les grandes infrastructures de transport ne se justifient pas par la seule demande touristique. Elles doivent satisfaire des flux importants et complexes entre de grands marchés, pour les voyageurs et pour les marchandises. L'usage touristique est marginal. En revanche, elles peuvent constituer une condition nécessaire du tourisme. Elles jouent un rôle structurant en offrant des capacités de transit hors normes, et des services à coûts variables peu élevés, privilégiant le volume. Elles entrent en concurrence avec les systèmes existants, provoquant des ajustements de l'offre traditionnelle. En atténuant les obstacles physiques et parfois, météorologiques, elles redistribuent les accès.

Condition nécessaire, mais non suffisante : la technologie mise en œuvre délivre son efficacité optimale une fois dotée d'infrastructures d'accompagnement et d'une offre commerciale adéquate.

Enfin, si les changements physiques et économiques directs (temps de parcours, fréquence, confort, prix) sont aisément quantifiables, les changements indirects échappent à la statistique. L'enjeu concerne le financement des infrastructures : le marché ne considère que les retours directs, qui souvent ne justifient pas le capital engagé.

En tous les cas, il est fondé d'évaluer une infrastructure dans son contexte, en la comparant aux systèmes nationaux et internationaux, et en prenant en compte son accompagnement. Les limites administratives dans le cas de nombreuses études conduisent à des interprétations erronées³⁹.

¹ Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique*, Lausanne, Editions Payot, 2000, 302 p.

² Gabriel WACKERMANN, *Tourisme et Transport*, Paris, CDU-SEDES, 1993, 279 p.

³ François CROUZET, *Histoire de l'économie européenne (1000-2000)*, Paris, Bibliothèque Albin Michel Histoire, 2000, p. 210.

⁴ Le *Semmeringbahn* a été la première ligne de chemin de fer inscrite sur les listes du patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco, en 1999.

⁵ Emmanuel MARTONNE (de), *Les Alpes. Géographie générale*, Paris, Armand Colin, 1926, p. 195.

⁶ Michèle MERGER, « La neige, un des ennemis des chemins de fer italiens au XIX^e siècle » in Michèle Merger, Dominique Barjot et al. (sous la dir. de), *Les Entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e – XX^e siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, pp. 269-282, voir p. 270.

⁷ Emmanuel MARTONNE (de), *op. cit.*, p. 194.

⁸ *Ibid.*, p. 192.

⁹ *Ibid.*, p. 185.

¹⁰ François CROUZET, *op. cit.*, p. 268.

¹¹ Citons les localités de Genève, Saint-Bernard, Maloia, Splügen, Julier.

¹² Emmanuel MARTONNE (de), *Tome IV : Europe Centrale*, 1931, 845 p., in Vidal de la Blache, P. ; Gallois, L. (sous la dir. de), *Géographie universelle*, Paris, Librairie Armand Colin, p. 501.

¹³ Emmanuel MARTONNE (de), *Les Alpes*, p. 5.

¹⁴ Xavier PLANHOL (de), *Géographie historique de la France*, Paris, Fayard, 1988, p. 436.

¹⁵ Raoul BLANCHARD, *Les Alpes françaises*, Paris, Armand Colin, 1941, p. 71.

¹⁶ Sur les passages concernant les navettes transalpines voir Laurent BONNAUD, « Tisser des liens : la genèse des navettes ferroviaires transmanche (1931-1960) » in Patrick VILLIERS, Christian PFISTER-LANGANAY, *Le Transmanche et les Liaisons maritimes. XVIIIe-XXème siècle*, Université Charles de Gaulle – Lille III, *Revue du Nord* Hors-Série, collection Histoire, n° 9, 1995, pp. 160-167.

¹⁷ Coopers & Lybrand, SETEC Economie, *Study of the community benefit of a fixed Channel crossing*, Bruxelles, Commission of the EC, January 1980, 365 p.

¹⁸ Guy BRAIBANT, A.LYALL, *Manche : quelles liaisons ?*, Paris, La Documentation française, 1982, 137 p.

¹⁹ SETEC Economie *et al.*, *Traffic and revenue of Channel crossings for the France Manche-Channel Tunnel Group proposal*, September 1985, cite in European Commission, Directorate General Transport, *COST 317, Socio-Economic effects of the Channel Tunnel*, European Commission, Bruxelles, 1997, 216 p.

²⁰ SERETE, CODRA, *Study of the socio-economic effects of the Channel tunnel (French side) for the France Manche-Channel Tunnel Group proposal*, September 1985, *ibid.*

²¹ La progression moyenne annuelle réelle est de 2,7% de 1983 à 1992 et de 3% de 1993 à 1997.

²² France BECHTEL, *Impacts et perspectives pour la région Nord Pas-de-Calais du lien fixe transmanche*, Lille, Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais, août 1985, vol. 1, rapport principal, 124 p. ; vol. 2, annexes, 82 p., cité in European Commission, Directorate General Transport, *COST 317, op. cit.*

²³ « Lien fixe transmanche. Eléments pour un plan de développement de la région Nord Pas-de-Calais », File presented to the French President by the President of the NPC Regional Council, Lille, 20 January 1986, 35 p., *ibid.*

²⁴ ACT *et al.*, *The Regional impact of the Channel tunnel throughout the Community, Final Report for the DG XVI*, February 1992, 399 p., *ibid.*

²⁵ European Commission, Directorate General Transport, *COST 317, op. cit.*

²⁶ Department of the Environment, Transport and the Regions, *Transport Statistics. Cross Channel Passenger Traffic*, June 1999, updated June 2000.

²⁷ *Journal officiel de la Commission européenne*, n° 163, 29 juin 1999, pp. 0061-0082.

²⁸ Derrière les visiteurs Américains (2,1 millions).

²⁹ Voir à ce sujet la communication de Hasso Spode.

³⁰ Il a coûté 3,7 milliards d'Euros (coût approximatif du tunnel sous la Manche : 15,4 milliards d'Euros).

³¹ L'ouvrage comprend un tunnel de 3,5 km et un pont de 7,8 km.

³² La liaison vers Fehmarn auraient été mentionnée dans le traité de l'Öresund à la demande du gouvernement suédois. Une étude de faisabilité pour ce projet (19 kilomètres entre l'île danoise de Seeland et l'Allemagne) a été réalisée en 1992. Mais le Danemark y est moins favorable et les priorités allemandes s'orientent vers l'est du pays. A la différence de ses deux aînés, il devrait être financé exclusivement par des capitaux privés.

³³ « Fehmarn fixed link row », *Lloyds List*, 9 octobre 1999.

³⁴ « Schleswig-Holstein setzt weiter auf die Fehmarnbelt-Querung », *Die Welt*, 21 décembre 1999.

³⁵ Airline Industry Information Service, United Kingdom, 11 janvier 2000.

³⁶ Le *X 2000*, dont la vitesse commerciale est de 200 kilomètres-heure.

³⁷ Qui appartenait aux chemins de fer suédois.

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted

³⁸ « Special report : Stockholm » in *Lloyds List*, 18 novembre 1999.

³⁹ Gaston GAUDARD, "Synthèse" , in Gaston GAUDARD, (sous la dir. de), *Les Transports et la région*, Fribourg, Editions universitaires, 1984, pp. 235-244.

Annexes

1. Caractéristiques et date d'entrée en service des principaux tunnels transalpins

Tunnel	Pays	Longueur (m)	Inauguration
Semmering	Autriche		1854
Mont-Cenis	France-Italie	13 656	1871
Saint-Gothard	Italie-Suisse	14 998	1882
Arlberg	Autriche	10 250	1884
Ronco	Italie	8 300	1889
Tende	France-Italie	8 098	1900
Albula	Suisse	5 865	1903
Karawanken	Autriche	7 976	1906
Simplon	Italie-Suisse	19 731	1906
Tauern	Autriche	8 551	1909
Ricken	Suisse	8 603	1910
Jungfrau	Suisse	7 123	1912
Lötschsberg	Italie-Suisse	14 612	1913
Mont-d'Or	France-Suisse	6 097	1915
Grenchenberg	Suisse	8 578	1915
Hauenstein	Suisse	8 134	1916
Braus	France	5 949	1928

2. Nombre de nuitées en Allemagne par pays européen d'origine (Source : Service statistique fédéral allemand; base : établissements de plus de 9 lits; unité : million)

Pays d'origine	1997	1998	1999
Pays-Bas	5,06	5,06	5,27
Royaume-Uni	2,99	3,23	3,38
Italie	1,87	1,92	2,09
Suisse	1,70	1,80	1,91
France	1,61	1,62	1,65
Belgique	1,40	1,47	1,61
Autriche	1,36	1,45	1,57
Danemark	1,10	1,16	1,22
Suède	1,09	1,09	1,14

3. Caractéristiques des principales routes trans-baltiques (hors Finlande) en 1998 (Source : *Promotion Transports*, n° 375, octobre 1999)

Ligne	Pays	Fréquences / jour	Durée	Trafic autocars
Puttgarten-Rodby	D - DK	48	0 h 45	33 900
Rostock-Gedser	D - DK	7 - 8	2 h 00	14 100
Helsingor – Helsingborg	DK - S	72	0 h 20	Nd.
Frederikshavn-Göteborg	DK - S	7	3 h 15	8 900
Kiel-Göteborg	D - S	2	12 h 40	6 700
Travemünde-Trelleborg	D - S	3 – 7	6 h 30	2 400
Rostock-Trelleborg	D - S	2 – 3	8 h 00	2 500
Sassnitz – Trelleborg	D - S	5	3 h 50	4 900
Kiel-Oslo	D - N	1	20 h 00	1 900

Hirstals-Kristiansand	DK - N 2-3	5 h 30	4 300
Hirstals – Oslo	DK - N 1	9 h 15	1 100
Frederikshavn-Larvik	DK - N 1 – 2	6 h 00	4 800

Bibliographie

Ouvrages d'intérêt général

- Pierre BLOC-DURAFFOUR, Alain MESPLIER, *Le Tourisme dans le monde*, Paris, Bréal, coll. Histoire et géographie économique, 1992, 309 p.
- François CROUZET, *Histoire de l'économie européenne (1000-2000)*, Paris, Bibliothèque Albin Michel Histoire, 2000, 437 p.
- Monique DACHARRY *Géographie du transport aérien*, Paris, Litec, 1980, 370 p.
- Gaston GAUDARD, (sous la dir. de), *Les Transports et la région*, Fribourg, Editions universitaires, 1984.
- Xavier PLANHOL (de), *Géographie historique de la France*, Paris, Fayard, 1988, 635 p.
- Gabriel WACKERMANN, *Tourisme et Transport*, Paris, CDU-SEDES, 1993, 279 p.
- Maurice WOLKOWITSCH, *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, 1991, 190 p.

Alpes

- Raoul BLANCHARD, *Les Alpes françaises*, Paris, Armand Colin, 1941, 217 p.
- Jean BRUNHES, "Les Relations actuelles entre la France et la Suisse", in *Revue économique internationale*, 1906.
- R. DE GOTTARDI, « Une stratégie de désenclavement dans un système de liaisons ferroviaires : le cas du Val Bedretto » in Gaston GAUDARD, (sous la dir. de), *Les Transports et la région*, Fribourg, Editions universitaires, 1984, pp. 143-158.
- Les Guides Bleus. Suisse*, Paris, Librairie Hachette, 1935, 672 p.
- Denis MAILLAT *et al.*, *Axes routiers et développement économique*, vol. 1 et 2, Groupe d'études économiques, Université de Neuchâtel, Neuchâtel, 1982.
- Emmanuel MARTONNE (de), *Les Alpes. Géographie générale*, Paris, Armand Colin, 1926, 217 p.
- Emmanuel MARTONNE (de), *Tome IV : Europe Centrale*, 1931, 845 p., in Paul VIDAL DE LA BLACHE et Louis GALLOIS (sous la dir. de), *Géographie universelle*, Paris, Librairie Armand Colin.
- Michèle MERGER, « La neige, un des ennemis des chemins de fer italiens au XIXème siècle », in Michèle MERGER, Dominique BARJOT *et al.* (sous la dir. de), *Les Entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXème – XXème siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, pp. 269-281.
- A. PIATIER, *Sondages et enquêtes au service du tourisme*, Genève, 1956.
- Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique*, Lausanne, Editions Payot, 2000, 302 p.

Manche

- ACT, IRPUD, Echenique, Marcial & Partners, *The Regional impact of the Channel tunnel throughout the Community*, Final Report for the DG XVI, February 1992, 399 p.

France BECHTEL, *Impacts et perspectives pour la région Nord Pas-de-Calais du lien fixe transmanche*, Lille, Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais, août 1985, vol. 1, rapport principal, 124 p. ; vol. 2, annexes, 82 p.

Laurent BONNAUD, « Tisser des liens : la genèse des navettes ferroviaires transmanche (1931-1960) », in Patrick VILLIERS, Christian PFISTER-LANGANAY, *Le Transmanche et les Liaisons maritimes. XVIIIe-XXème siècle*, Université Charles de Gaulle – Lille III, *Revue du Nord Hors-Série*, collection Histoire, n° 9, 1995, pp. 160-167.

Department of the Environment, Transport and the Regions, *Transport Statistics. Cross Channel Passenger Traffic*, June 1999, updated June 2000.

European Commission, Directorate General Transport, *COST 317, Socio-Economic effects of the Channel Tunnel*, European Commission, Bruxelles, 1997, 216 p.

Ministère des Transports, Direction des Routes, *Plan routier transmanche*, janvier 1986.

SERETE, CODRA, *Study of the socio-economic effects of the Channel tunnel (French side) for the France Manche-Channel Tunnel Group proposal*, September 1985.

SETEC Economie, Wilbur Smith & Associates, *Traffic and revenue of Channel crossings for the France Manche-Channel Tunnel Group proposal*, September 1985.

Baltique

[Anon.] “Fehmarn Belt : bridge or tunnel ”, *Civil Engineering and Construction Gazette*, 15 janvier 1993, p. 28.

Christoph BECKER, “Der Ausländertourismus und seine räumliche Verteilung in der Bundesrepublik Deutschland” in *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, n° 28, pp. 1-10.

Bent FLYVBJERG, Nils BRUZELIUS, Werner ROTHENGATTER, *Facts about Fehmarn belt, fact-finding study on a fixed link across FB*, The Danish Transport Council, February 1995, Report n° 95-02, 84p.

Flyvbjerg, Bent ; Bruzelius, Nils ; Rothengatter, Werner, *Fehmarn belt : Issues of accountability, Lessons and recommendations regarding appraisal of a fixed link across FB*, The Danish Transport Council, February 1995, Report n° 95-03, 84 p.

Helfer, Malte, *Tourismus auf Rügen. Chancen und Risiken der Umstrukturierung infolge der deutschen Einigung*, Saarbrücken, Geographischen Institut der Universität des Saarlandes, Band 40, 1993.

Jensen-Butler Chris ; Madsen Bjarne, “Regional consequences of transport infrastructure investment: three bridges in the Western Baltic”, presented at the NSRSA Conference held at Kiel, October 1992, 11 p. + cartes.

Jurczek, Peter, „Fremdenverkehr“ in Kulke, Elmar (sous la dir. de), *Wirtschaftsgeographie Deutschlands*, Gotha, 1998, pp. 248-266.

Madsen, Bjarne ; Jensen-Butler, Chris, “Regional economic effects of the Danish Great Belt link and related traffic system improvements”, Communication to COST 317 Management Committee, Brussels, 15 January 1993, 31 p.

Statistisches Bundesamt, *Tourismus in Zahlen*, Wiesbaden, Stuttgart, 1998.