

# Marges et périphéries des routes touristiques et des itinéraires culturels : quelles interspatialités ?

Quelques réflexions à travers les routes de montagne

Fringe areas and spatial peripheries of tourist routes and cultural itineraries: The dynamics of spatial interaction.

Some reflexions on mountain routes

Márgenes y periferias de rutas turísticas e itinerarios culturales: ¿Qué inter-espacialidades?

Algunas reflexiones a través las rutas de montaña

Xavier Bernier

Volume 57, numéro 162, décembre 2013

Version originale soumise en juin 2013.

Version révisée reçue en octobre 2013.

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1026524ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1026524ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bernier, X. (2013). Marges et périphéries des routes touristiques et des itinéraires culturels : quelles interspatialités ? Quelques réflexions à travers les routes de montagne. *Cahiers de géographie du Québec*, 57(162), 359–378. <https://doi.org/10.7202/1026524ar>

Résumé de l'article

Cet article porte sur les marges patrimoniales et les espaces définis par les périphéries des routes touristiques et des itinéraires culturels. Il cherche à comprendre les multiples combinaisons des interspatialités entre ces deux types d'espace, qui sont décryptées ici grâce à plusieurs modèles graphiques dont l'ambition est de déboucher sur une lecture typologique. Avec des exemples choisis à différentes échelles dans un contexte de montagne et étudiés en Suisse, en France, au Canada et aux États-Unis, il s'agit d'appréhender les différentes formes de couplage des routes et des itinéraires concernés avec leurs marges et leurs périphéries. Selon qu'ils sont isolés ou organisés en réseaux dont les niveaux de connectivité et de connexité peuvent être élevés, les agencements spatiaux bâtis autour de ces axes touristiques et culturels répondent à des schémas plus ou moins récurrents. Des processus et des outils d'intégration ou, au contraire, de marginalisation sont ainsi identifiés pour révéler, par exemple, des « effets d'ombrage » liés à une trop grande proximité, un effacement ou une protection des marges par la traversée des espaces, ou encore des périphéries plus ou moins autonomes par rapport aux routes et qui fonctionnent comme des isolats. Les espaces parcourus sont vécus et expérimentés par les acteurs touristiques en même temps qu'ils donnent lieu à des aménagements plus ou moins élaborés. Les marques de la patrimonialisation sont ici envisagées comme des traceurs des processus spatiaux en cours. Au final, les marges patrimoniales et les périphéries touristiques sont indissociables des routes touristiques et des itinéraires culturels eux-mêmes et leur compréhension va de pair.

# Marges et périphéries des routes touristiques et des itinéraires culturels : quelles interspatialités ?

## Quelques réflexions à travers les routes de montagne

*Fringe areas and spatial peripheries of tourist routes and cultural itineraries: The dynamics of spatial interaction. Some reflexions on mountain routes*

*Márgenes y periferias de rutas turísticas e itinerarios culturales: ¿Qué interspatialidades? Algunas reflexiones a través las rutas de montaña*

---

Xavier BERNIER  
Laboratoire EDYTEM (Environnements et DYNAMIQUES des Territoires de Montagne),  
Université de Savoie  
Xavier.Bernier@univ-savoie.fr

---

### Résumé

Cet article porte sur les marges patrimoniales et les espaces définis par les périphéries des routes touristiques et des itinéraires culturels. Il cherche à comprendre les multiples combinaisons des interspatialités entre ces deux types d'espace, qui sont décryptées ici grâce à plusieurs modèles graphiques dont l'ambition est de déboucher sur une lecture typologique. Avec des exemples choisis à différentes échelles dans un contexte de montagne et étudiés en Suisse, en France, au Canada et aux États-Unis, il s'agit d'appréhender les différentes formes de couplage des routes et des itinéraires concernés avec leurs marges et leurs périphéries. Selon qu'ils sont isolés ou organisés en réseaux dont les niveaux de connectivité et de connexité peuvent être élevés, les agencements spatiaux bâtis autour de ces axes touristiques et culturels répondent à des schémas plus ou moins récurrents. Des processus et des outils d'intégration ou, au contraire, de marginalisation sont ainsi identifiés pour révéler, par exemple, des « effets d'ombrage » liés à une trop grande proximité, un effacement ou une protection des marges par la traversée des espaces, ou encore des périphéries plus ou moins autonomes par rapport aux routes et qui fonctionnent comme des isolats. Les espaces parcourus sont vécus et expérimentés par les acteurs touristiques en même temps qu'ils donnent lieu à des aménagements plus ou moins élaborés. Les marques de la patrimonialisation sont ici envisagées comme des traceurs des processus spatiaux en cours. Au final, les marges patrimoniales et les périphéries touristiques sont indissociables des routes touristiques et des itinéraires culturels eux-mêmes et leur compréhension va de pair.

### Mots-clés

Périphéries, patrimonialisation, routes touristiques, interspatialités, montagne.



## Abstract

This article examines questions of spatiality pertaining to tourism and culture-centred routes and their associated fringe areas or spatial peripheries. Clearly, these marginal areas, whether they feature high or low numbers of heritage sites, also need to be studied. Some tourism itineraries are woven into complex networks with high degrees of connectivity and connexity. At the same time, other tourism or culture-centred routes seem to cross spaces that are “out in the middle of nowhere”. Yet in every case, spaces are shaped and produced through the intersection of a range of spatialities. Our study uses diagrams to support our postulate that different types of interactions are related to diverse tourism and cultural mobilities. The purpose of the study was to explore how the concept of distance is understood and the meanings attached to the idea of vicinity or surroundings in reference to routes and byways available to and adopted by tourists. We present the resulting typology in conjunction with a number of explanatory keys that can be used to define the interplay between the heritagization of given routes and the areas around them. Examples are taken from the Alps (Switzerland and France) and the Rocky Mountains (USA and Canada). Configurations resulting from regional dynamics and spatial interactions reveal shadowing effects as well as disappearance processes. In some protected areas, intersecting itineraries may also confer special status on surrounding areas. This article focuses primarily on the spatial practices of individuals or social groups. We find a strong correlation between tourism and culture-centred itineraries and their spatial borders across different scales of time and space.

## Keywords

Fringe areas, heritagization process, tourist routes, spatial interaction, mountain regions.

## Resumen

Este artículo trata de los márgenes patrimoniales y de los espacios definidos por las periferias de rutas turísticas y de itinerarios culturales. Trata de comprender las múltiples combinaciones interesaciales entre esos dos tipos de espacio descriptados aquí por modelos gráficos para una lectura tipológica. Se escogieron ejemplos a diferentes escalas en contexto de montaña estudiados en Suiza, Canadá y Estados Unidos, para comprender las diferentes formas de acoplamiento de rutas y de itinerarios correspondientes, incluyendo márgenes y periferias. Según sean éstos aislados u organizados en redes cuyos niveles de conectividad y de conexión serian elevados, las disposiciones espaciales construidas alrededor de esos ejes turísticos y culturales corresponderían a esquemas más o menos recurrentes. Se identifican procesos y útiles de integración o de marginalización para revelar “efectos de umbría” debido a una grande proximidad, a un deslizamiento o a una protección de márgenes por la travesía de espacios o de periferias relativamente autónomas con respecto a las rutas que funcionan como aisladas. Los espacios recorridos son vividos y experimentados por los actores turísticos, los que provocan al mismo tiempo instalaciones más o menos elaboradas. Las marcas de la patrimonialización son aquí consideradas como trazadoras de procesos espaciales en actividad. Finalmente, los márgenes patrimoniales y las periferias turísticas son indisolubles de las rutas turísticas y de los itinerarios culturales y su comprensión va conjunta.

## Palabras claves

Periferias, patrimonialización, rutas turísticas, interesaciales, montaña.



## Introduction : une affaire de distances et de cospatialités

Les qualifications touristiques et culturelles attribuées à certaines routes ou à certains itinéraires peuvent être redevables de formes de patrimonialisation plus ou moins élaborées (Bernier, 2009 ; Fumey *et al.*, 2009) et, dans certains cas, validées par des labels<sup>1</sup>. Par ailleurs, les routes touristiques et les itinéraires culturels<sup>2</sup> organisent en réseaux des lieux à travers des pratiques spatiales multiples, et leurs trajectoires patrimoniales révèlent des formes d'appropriation parfois très sophistiquées<sup>3</sup>. Si le patrimoine fait lieu (Graham *et al.*, 2000 ; Gravari-Barbas et Viollier, 2003 ; Gravari-Barbas, 2005), ce travail s'appuie sur les agencements polytopiques (Stock, 2006) liés aux mobilités touristiques. En ce sens, parcourir l'espace (Bernier, 2013a) doit bien être entendu comme une forme d'habiter du Monde, c'est-à-dire comme un « rapport à l'espace exprimé par les pratiques des individus » (Stock, 2004). Cette expérimentation des RTIC doit donc être comprise ici comme un arrangement de lieux dont la cohérence est redevable de pratiques touristiques et d'une valeur patrimoniale reconnue socialement. La route n'est pas abordée comme un itinéraire, mais comme un linéaire porteur de pratiques individuelles à valeur sociale. L'inscription des mobilités dans le système spatial qu'elles composent leur donne *de facto* une signification spatiale instable et relative. La simultanéité des plans spatiaux liés à ces pratiques spatiales nous amène donc à envisager notre sujet sous l'angle des interactions entre espaces, c'est-à-dire des interspatialités.

Les relations entre transport et tourisme ont déjà donné lieu à de nombreux travaux (Knafou, équipe MIT, 2005 ; Page, 2005 ; Gay, 2006 ; Bernier et Gauchon, 2006 et 2013 ; Duhamel, 2006 et 2013). Il ne s'agit bien sûr pas de s'intéresser ici aux RTIC comme simple support de déplacements. Ce sont bien les pratiques du mouvement qui entrent en résonnance et là se situent les enjeux d'une mise en partage de l'espace pour construire une mémoire collective. Comme composante du champ des mobilités, le tourisme fait la route comme espace. Et c'est par l'intermédiaire des spatialités engagées que cette recherche tente d'aborder les espaces définis comme périphéries touristiques et comme marges patrimoniales. Élaboré notamment dans le champ de la géographie par Alain Reynaud (1981 et 1992), le modèle centre/périphérie s'applique volontiers à expliquer une relation hiérarchique entre deux espaces et se fonde sur le rôle des relations dissymétriques (Lévy et Lussault, 2003 : 141). Il est hélas trop souvent compris

---

1 L'étymologie du mot français « patrimoine » renvoie à ce qui revient du père. Le concept de patrimoine, élargi à ce qui est censé mériter d'être transmis du passé pour trouver une valeur dans le présent (Lévy et Lussault, 2003), a fait preuve depuis deux siècles d'une grande élasticité (Beghain, 1999). L'expression d'un certain consensus, fortement influencé par ses origines occidentales, s'est notamment forgée dans la rédaction de la Convention de l'Unesco (1972). Le statut de patrimoine mondial (*World Cultural and Natural Heritage*) a ainsi permis de désigner des sites d'une « valeur universelle exceptionnelle ». Parmi eux, on compte un certain nombre de routes dont tout ou une partie du tracé s'inscrit en montagne comme « Les chemins de Saint-Jacques-de-Composelle » (inscrit depuis 1998 – France), les « sites sacrés et chemins de pèlerinage dans les monts Kii » (2004 – Japon), la « Quebrada de Humahuaca » (2003 – Argentine), la « route de l'encens – villes du désert du Néguev » (2005 – Israël) ou encore la « ligne de chemin de fer de Semmering » (1998 – Autriche) (Bernier, 2009).

2 Par commodité, les routes touristiques et itinéraires culturels seront appelés RTIC dans ce texte.

3 Ce travail prolonge une communication faite à l'occasion du colloque international tenu à Québec, Canada, 13-15 juin 2012, « Routes touristiques et itinéraires culturels : entre mémoire et développement ».

à travers des métriques<sup>4</sup> contraintes dans l'espace euclidien. Il s'agit ici de dépasser ce plan de base, autant que le registre métaphorique, pour s'intéresser de façon plus large aux interspatialités. Les RTIC peuvent donc tantôt être envisagés comme forces polarisantes, tantôt au contraire s'effacer devant les lieux dont ils permettent la pratique. «Il s'agit bien d'espaces comme ensembles de positions et de distances<sup>5</sup> relatives, mais d'espaces complexes» (Lévy et Lussault, 2003).

Contrairement aux images suggérées par ces publicités pour des véhicules automobiles, les routes touristiques et culturelles ne traversent donc pas forcément des étendues vides, et en l'occurrence des *no man's lands* (figure 1). Le cheminement prend son sens au-delà de son propre tracé et la route «éclaire» ses «bords» bien davantage qu'un véhicule dans la nuit... Toutes les marges ne sont pas des espaces en marge et tous les débordements spatiaux ne sont pas marginaux. Il nous paraît donc nécessaire de dépasser la définition de Brunet *et al.* (1992: 292) qui voyait dans la marge «une idée d'espace blanc, vide, libre», une «limite dotée de quelque épaisseur et considérée comme en position de subordination». Il y a donc une dynamique des marges, «espaces de transition [...] en continuité avec leur territoire, dépendant de lui et en même temps marqués par une modification progressive de ses éléments et de ses caractères» (Prost, 2004). Et ces espaces peuvent même voir émerger certaines formes de centralité.

**Figure 1** Là où la publicité fait disparaître les périphéries des routes de montagne... (Publicités pour véhicules Peugeot, 2010)



Cet article propose notamment d'envisager des gradients d'éloignement ou de proximité et des niveaux d'intégration. C'est donc bien à une réflexion sur la distance à la route touristique et à l'itinéraire culturel à laquelle il invite. Si «concevoir une distance, c'est se donner une représentation relationnelle de l'espace» (Pumain, 2009), il nous faut

- 4 Se référer à la définition de Jacques Lévy dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (2003) : « mode de mesure et de traitement de la distance ».
- 5 La distance est ici considérée comme « attribut de la relation entre deux ou plusieurs réalités, caractérisant leur degré de séparation (écart), par différence avec l'état de contact » (Lévy et Lussault, 2003 ; voir aussi Lévy, 2009).

aborder les distances selon une lecture qui ne soit pas seulement euclidienne. Dès lors, les espaces périphériques définis ainsi ne peuvent donc l'être indépendamment des RTIC, et inversement. Des formes multiples de coévolution et d'interaction peuvent être identifiées dans des systèmes topologiques. Nous faisons ainsi l'hypothèse que le fonctionnement spatial des RTIC fait exister des marges patrimoniales et des périphéries touristiques à travers des processus cumulatifs. Cospatialités<sup>6</sup>, emboîtements spatiaux et interfaces se combinent pour produire des figures spatiales. Pour qu'on puisse en saisir la signification, ce travail est bâti sur des modèles graphiques susceptibles de rendre compte des types d'interspatialités à l'œuvre. Et afin d'illustrer le propos, nous avons sélectionné des exemples en fonction de la capacité des lieux choisis à diffuser leur contenu patrimonial et touristique. C'est bien la recherche de ces « traceurs » patrimoniaux et touristiques, soit les marques de cette diffusion, qui est le support méthodologique constituant le matériau de cette étude. L'attention a été plus particulièrement portée sur les routes de montagne, entendues comme des espaces constitués autour de ce géotype et généralement agencés selon des rapports spatiaux à la verticalité. Qu'ils organisent en réseaux des lieux de culture ou que leur existence et leur fonctionnement soient redevables d'intérêts paysagers, sportifs, historiques ou économiques, ces systèmes de mobilité sont partie prenante d'espaces et de spatialités dont on peut mettre en question la spécificité. Leur étude doit permettre d'appréhender la diversité des situations spatiales.

## **Diffusion de la patrimonialisation et de la mise en tourisme : des processus d'intégration ou de marginalisation**

De façon empirique et parce qu'ils sont trop vite assimilés aux seules infrastructures, les RTIC sont le plus souvent envisagés comme des axes de circulation qui se suffisent à eux-mêmes. Dans les perceptions des opérateurs spatiaux, les logiques axiales l'emportent donc facilement. Ce premier constat semble d'abord accrédité par certaines logiques fonctionnelles. Que l'on songe à ces grands itinéraires touristiques envisagés comme autant de lignes où les individus mobiles auraient des pratiques spatiales cloisonnées et limitées à des fonctionnalités simples fondées sur des liaisons origine-destination. Tout juste les associe-t-on, dans le parcours de l'étendue, à des usages contemplatifs de panoramas ou parvient-on à identifier une sélection de lieux. Selon des schémas analogues à ceux décrits pour les grands axes de circulation (Plassard, 1992 ; Bavoux *et al.*, 2005), les routes touristiques et les itinéraires culturels donnent ainsi parfois bien lieu à des « effets tunnels », avec des formes de cloisonnement territorial plus ou moins marquées. À bien des égards, la fameuse Route nationale 7 avec ses différentes déclinaisons modales aujourd'hui fragmentées, Autoroute du Soleil ou TGV Méditerranée, est constituée comme patrimoine national français pour ne pas dire européen. Sur cette Route des Vacances ou Route bleue (en référence à son tropisme maritime), les pratiques spatiales valident ici un véritable tunnel touristique en tant qu'espace patrimonial. La route efface d'une certaine façon ses marges (figure 2). Force est de constater l'absence de singularisation de

6 La cospatialité est ici entendue comme « l'une des interspatialités, caractérisée par la mise en relation de deux espaces occupant la même étendue » (Lévy et Lussault, 2003). Nous suivons aussi la définition de Lussault (2009) selon laquelle « l'espace constitue l'ensemble des phénomènes exprimant la régulation sociale des relations de distance entre des réalités distinctes et la spatialité, l'ensemble des usages de l'espace par les opérateurs sociaux ».

lieux sur cet axe ou, en tout cas, leur très faible niveau de visibilité. Les initiés et les adeptes d'une revivification patrimoniale<sup>7</sup> retiendront par exemple l'auberge relais des « 200 Bornes » (à Pouilly-sur-Loire, dans la Nièvre), mais sa dénomination même tient surtout à l'inscription sur l'axe et sa fonction a toujours relevé de l'étape dans un parcours. Peu d'usagers connaissent par ailleurs la valeur symbolique du parvis de la cathédrale de Notre-Dame de Paris comme point de départ de cette route.

Un peu plus à l'est, le cas de la Route des Grandes Alpes entre Thonon et Menton (France) relève, lui, de formes d'organisation spatiale plus évoluées et d'interspatialités toujours en cours de (re)structuration. Le niveau de connectivité<sup>8</sup> est le résultat d'une construction par accumulation linéaire puis par débordements latéraux par rapport à l'axe principal. Ce parcours touristique, réalisé entre 1909 et 1937<sup>9</sup> à l'instigation du Touring Club de France, a longtemps été emprunté par des chars à bancs (ces véhicules décapotables dotés de banquettes pour bien apprécier le panorama) et par des sociétés de cars alpins, dont ceux de la célèbre compagnie PLM (Paris-Lyon-Marseille). Rappelons que son objectif initial était d'emprunter les passages les plus élevés possibles en altitude. La route touristique est ici conçue et construite comme un lieu plus encore que comme une succession de lieux. Quatre boucles appelées « variantes » sont venues se greffer au tracé originel et ont permis d'intégrer des cols routiers supplémentaires, comme celui de la Croix de fer ou celui de la Bonette, ainsi que des circuits vers les lacs d'Annecy et de Serre-Ponçon. Par accumulation en quelque sorte, la plupart des guides<sup>10</sup> proposent même désormais des circuits annexes qui reviennent souvent en boucles vers la route principale. Cette structuration de l'offre est remarquable dans la partie méridionale avec, par exemple, le circuit des Gorges Rouges ou telle autre incursion dans la vallée de la Roya. Autant d'itinéraires périphériques dans l'espace euclidien dont la pratique par les usagers renforce un processus d'intégration spatiale... Au final, qu'il s'agisse d'une lecture euclidienne, d'une approche fonctionnelle ou d'un ensemble de pratiques individuelles à valeur sociale, l'épaisseur de l'espace « touristifié » et « patrimonialisé » par les itinéraires s'est accrue par diffusion latérale sur les marges. Les périphéries proches de la Route des Grandes Alpes sont en quelque sorte engagées dans des interspatialités dynamiques. Leur expression est toujours en cours avec, par exemple, la structuration en réseau d'itinéraires touristiques au sein, notamment, de l'Association Grande Traversée des Alpes (GTA). Celle-ci associe désormais « 6 grands itinéraires pour découvrir les Alpes » (<http://www.grande-traversee-alpes.com/>) : RGA, GTA GR 5, Chemins du Soleil, Routes de la lavande, Sentinelles des Alpes, *Via Alpina*.

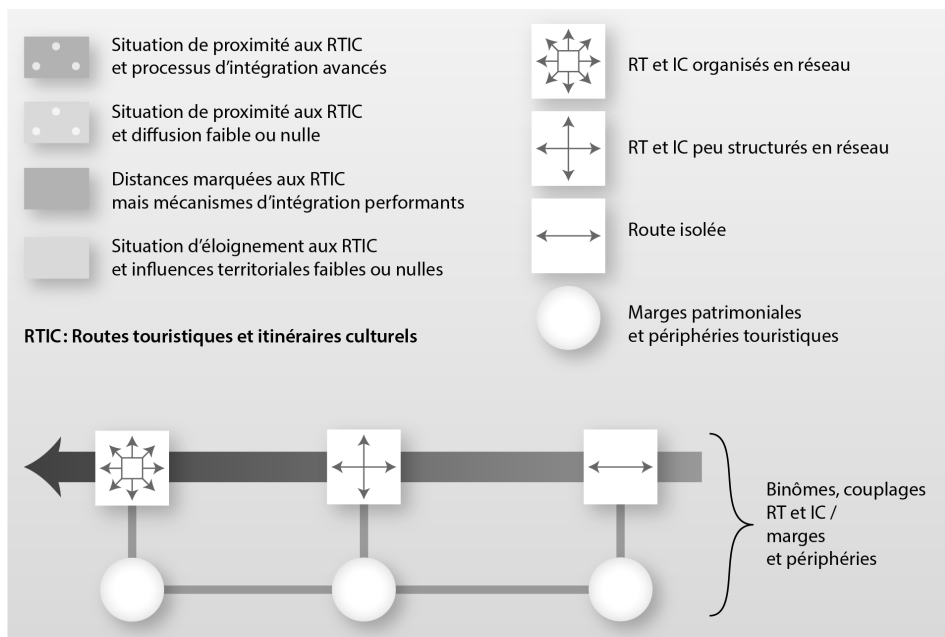
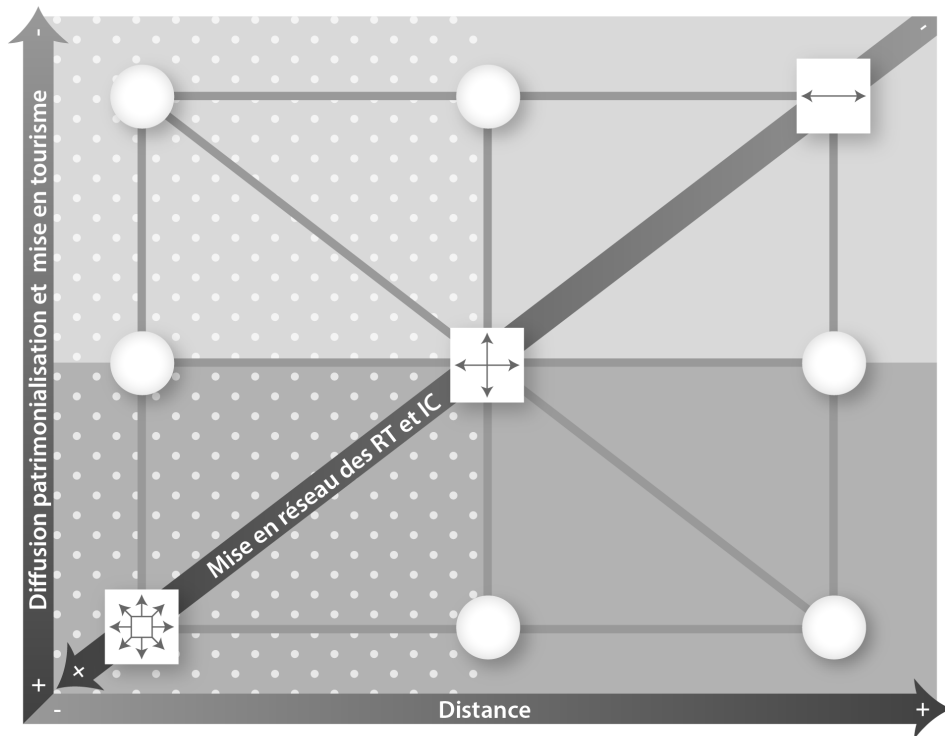
7 Cette revivification se réalise en particulier autour de manifestations de vieilles voitures ou de vieilles motos.

8 Rappelons ici que, selon la théorie des graphes (Pumain et St-Julien, 2003 et 2004), « la connectivité permet d'évaluer les possibilités alternatives d'atteindre les divers sommets. Plus l'indice de connectivité est fort, plus le nombre de chemins possibles pour aller d'un nœud à un autre est élevé » (Plassard, 1992).

9 Année d'inauguration de la Route de l'Iseran, plus haut col routier français, par Albert Lebrun, le président de la République française de l'époque.

10 On se reportera par exemple au guide Gallimard (Boyer *et al.*, 1999).

**Figure 2 Les marges et périphéries définies dans leurs relations aux routes touristiques et aux itinéraires culturels**



Réalisation: Xavier Bernier, 2012

Adapté par le Département de géographie de l'Université Laval



Si elle ne fait pas partie de ce réseau, la Route Napoléon, de Golfe Juan à Grenoble, peut être considérée comme un lieu périphérique agglutiné. Alors qu'elle suit le trajet emprunté en mars 1815 par l'Empereur (parti de l'île d'Elbe pour rejoindre la capitale afin de reprendre le pouvoir), elle fut en effet d'abord baptisée Route des Alpes d'hiver avant de prendre son nom actuel en 1932. En reprenant avec Daudé (2004) les outils développés par Ullmann (1954) et Hägerstrand (1952), il faut donc distinguer une diffusion par contagion à grande échelle et une diffusion hiérarchique à petite échelle. Le processus dominant devient celui d'une intégration spatiale à travers de multiples variables.

Des schémas semblables peuvent être définis à des échelles continentales ou intercontinentales. Davantage itinéraire culturel que route touristique (même si des pratiques récréatives en voiture ou à moto se développent depuis un certain nombre d'années), la Route de la Soie est en fait une accumulation de routes<sup>11</sup>, dont tous les tronçons n'ont pas la même valeur touristique. Historiquement, sa mise en tourisme est en partie redevable de la fameuse Croisière jaune<sup>12</sup> qui a concouru à l'ouverture de la route à la circulation automobile. Le projet d'une « nouvelle Route de la Soie », avec en particulier la fameuse autoroute (213 km prévus en 2013) entre Kashgar (Chine) et Erkeshtam (Kirghizistan), repose d'ailleurs surtout sur des enjeux politiques et économiques. Les itinéraires culturels sont ici essentiellement mobilisés dans le registre de la symbolique patrimoniale et historique et à petite échelle. Ce qui n'exclut pas qu'adviennent de nouveaux espaces touristiques. Et en un sens, c'est ce qu'il se produit avec certaines offres faites par les grandes agences de voyage du secteur. Les voyagistes Allibert et Terres d'Aventure ont ainsi à leur catalogue 2012 des itinéraires touristiques nommés Route de la Soie et qui sont censés revisiter ces routes historiques sur le territoire chinois. Avec d'autres agences, mais selon des logiques semblables, le touriste peut combiner des circuits dans plusieurs pays d'Asie centrale, notamment l'Ouzbékistan et le Kirghizistan. L'espace ainsi produit est donc fondé sur les interspatialités entre un espace touristique fait de nombreuses solutions de continuité et un espace de circulation en voie d'invention ou de réinvention et de (re) construction. Il s'appuie sur des emboîtements d'échelles plus ou moins opérationnels et sur un réseau de RTIC dont les niveaux de connexité<sup>13</sup> et de connectivité sont peu élevés à petite échelle. De cet agencement de segments plus ou moins mis en tourisme résulte ce qu'on pourrait appeler des périphéries linéaires. Les combinaisons d'interspatialité sont en fait multiples entre les RTIC et leurs périphéries et obligent à étudier un espace « multicouches » ou « feuilleté » qui agence de multiples discontinuités (Gay, 1995). C'est d'ailleurs une organisation semblable de l'espace qui prévaut avec la « grande route panaméricaine », ce réseau de routes et d'autoroutes qui s'étendent sur 14 pays et traversent l'Amérique, du nord au sud.

11 Ce réseau de routes commerciales entre l'Asie (depuis Chang'an, l'actuelle Xian en Chine) et l'Europe (jusqu'à Antioche) doit son nom à cette précieuse marchandise issue d'un savoir-faire chinois. Le géographe allemand Ferdinand von Richthofen a été le premier à l'appeler ainsi au XIX<sup>e</sup> siècle alors que les Chinois l'appellent « la route des chevaux ». Née en tant que route commerciale au III<sup>e</sup> siècle avant JC, elle a été activement empruntée jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, mais n'a plus qu'une valeur historique et touristique.

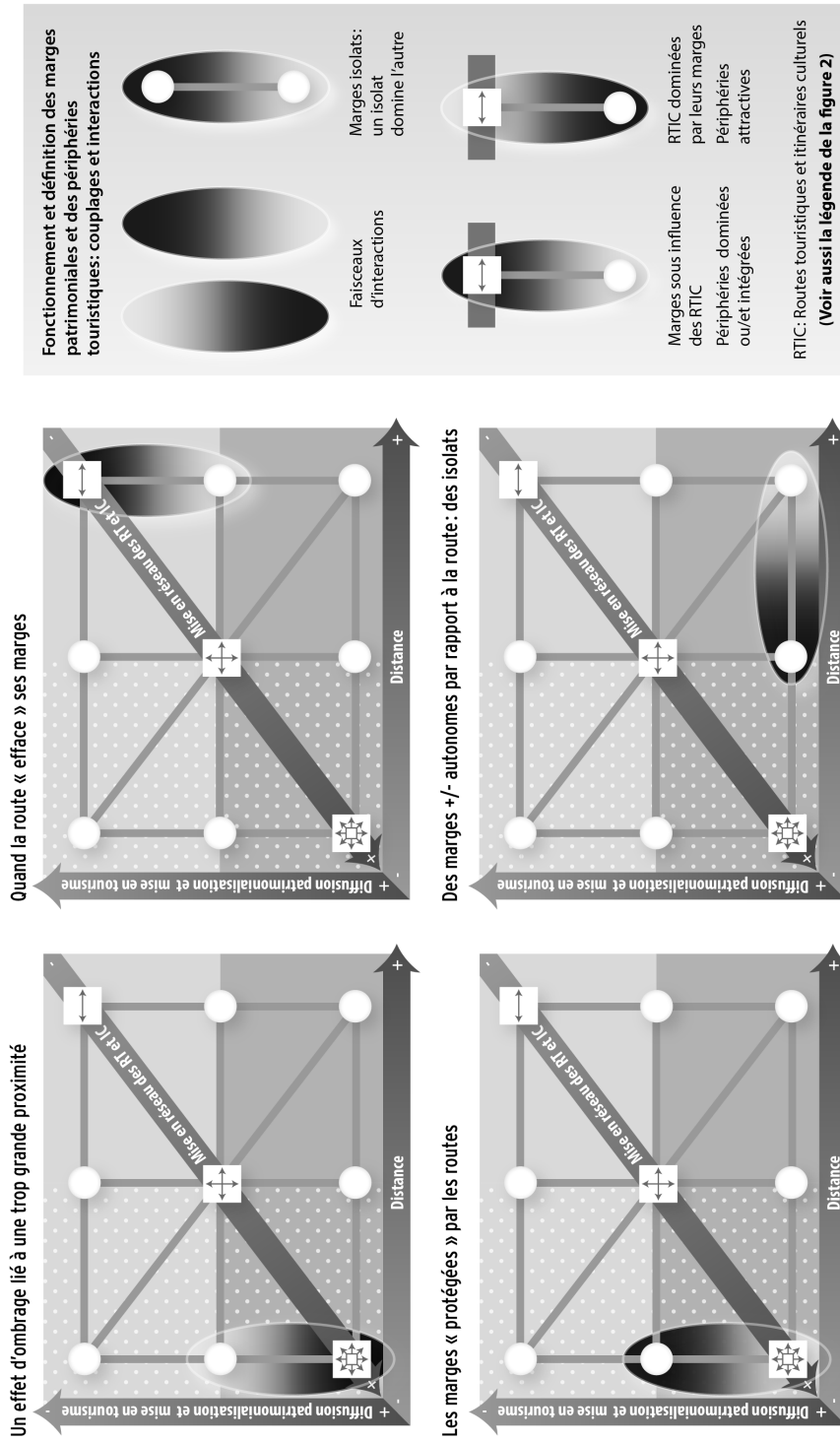
12 Ce raid, organisé par André Citroën du 4 avril 1931 au 12 février 1932, s'inscrit dans un parcours de 13 000 km entre Beyrouth et Pékin.

13 Rappelons ici que « la connexité d'un réseau indique s'il est possible à partir de n'importe quel nœud de rejoindre les autres nœuds et qu'un graphe est fortement connexe si, à partir de n'importe quel sommet, il est possible d'atteindre tous les autres sommets, soit par un arc direct, soit en passant par d'autres sommets » (Plassard, 1992 ; Pumain et St-Julien, 2003 et 2004).

La figure 3 a été conçue comme un outil graphique visant à rendre compte de ce type de relation entre les RTIC et leurs périphéries. Elle nous permet d'emblée de préciser plusieurs termes des équations spatiales en jeu dans ce travail. Les itinéraires touristiques et culturels sont organisés en réseaux plus ou moins structurés et élaborés, mais leur compréhension est ici couplée à celle de leurs périphéries. La figure envisage donc toute une série de combinaisons de binômes qui ne sauraient être réduites dans un espace euclidien. La mobilité spatiale accrue oblige en effet à traiter l'hypothèse d'un habitat polytopique où la pratique des lieux géographiques se développe dans des sociétés à individus mobiles (Stock, 2006 ; Darbellay et Stock, 2012). Autonomes et géographiquement pluriels, ces individus mobiles donnent sens à l'espace par leur pratique des lieux touristiques et culturels. En ce sens, le lieu construit une relation, nous dit encore Stock (2006). Les routes et les itinéraires culturels ont ici le rôle de socle identificatoire et n'ont donc pas seulement une valeur fonctionnelle. «La familiarité des lieux ne concerne pas seulement les résidents, mais aussi les habitants temporaires qui, par leurs pratiques répétitives et récurrentes, transforment le lieu étranger en lieu familier» (*Ibid.*). Ce processus repose sur des cospatialités multiples et participe bien sûr à la réduction des distances. C'est en ce sens que la figure appréhende les notions de proximité et d'éloignement. Les exemples traités préalablement peuvent ici être interprétés à l'aune des deux modèles au bas de la figure 3 en fonction des grilles scalaires retenues. Il s'agit en effet de formes d'intégration plus ou moins sophistiquées et avancées des périphéries.

Mais dans un certain nombre de cas, des processus inverses se mettent en œuvre et tendent à différentes formes de marginalisation spatiale. Cette marginalisation spatiale résulte alors de discontinuités dans la diffusion des caractéristiques patrimoniales et touristiques. Elle traduit des formes inachevées d'intégration spatiale, voire caractérise l'échec de celle-ci. Dans la réflexion sur les distances, l'écart doit bien sûr être compris ici comme l'« état d'absence de contact entre deux réalités sociales » (Lévy et Lussault, 2003). En dépit d'une situation de contiguïté aux RTIC, ce type d'espace peut ainsi se trouver marginalisé, c'est-à-dire désolidarisé des principaux mécanismes spatiaux. La traversée (Bernier, 2013b) des espaces patrimoniaux ou mis en tourisme par des RTIC occasionne ainsi, dans certains cas, ce qu'on propose d'appeler des effets d'ombrage ou d'angle-mort (figure 2). Une trop grande proximité physique par rapport aux principaux axes touristiques peut *de facto* s'accompagner d'une mise à distance des processus d'intégration. Les cas de la route et du col de Nüfenen (transcrit *Novena* en italien) en Suisse (Bernier, 2009) sont à cet égard édifiants. Alors qu'il s'agit, à 2478 m, du plus haut col routier suisse, les traces de patrimonialisation restent très faibles. Tout juste repère-t-on au niveau du col, un gros bloc rocheux surmonté d'une croix et sur lequel une plaque « remercie le Seigneur » tandis que sur une autre sont évoqués des événements de la Seconde Guerre mondiale. La mise en tourisme est également assez superficielle avec des équipements qui se limitent à un bâtiment (restaurant/magasin de souvenirs). Le site du col, relativement plat et occupé par un petit lac, se prêtait sans doute à davantage de mise en valeur. Sa place symbolique pouvait également laisser envisager des pratiques plus significatives. En France, la notoriété et la mise en tourisme du col de l'Iseran, plus haut point de la Route des Grandes Alpes et plus haut col routier du pays, est par exemple autrement plus importante...

**Figure 3** Quelques exemples de relation des RTC à leurs marges patrimoniales et à leurs périphéries touristiques



Adapté par le Département de géographie de l'Université Laval

Réalisation: Xavier Bernier, 2012

Bien sûr, les collectionneurs de cols investissent chaque été la Route de Nüfenen à vélo, à moto ou en voiture. Mais cet espace souffre clairement de la surprésence et des débordements spatiaux de ses très exposés voisins, les fameux cols du Saint-Gothard (2019 m), de la Furka (2431 m), de Grimsel (2165 m) ou encore de l'Oberalp (2044 m) (figure 4). Plus bas en altitude, avec des infrastructures de meilleure qualité, ceux-là sont d'ailleurs souvent ouverts à la circulation plus longtemps dans la saison. Leur importance historique et leur place dans la topologie des réseaux leur a surtout assuré une prééminence qui se retrouve encore aujourd'hui dans la sphère touristique et profite pleinement à ces itinéraires culturels. La Route du Nüfenen est quant à elle, de surcroît, «non recommandée ou interdite» aux caravanes. Signe qui ne trompe pas, ce passage a d'ailleurs été retenu (certains diront préféré) pour la mise en place de lignes à haute tension qui occasionnent des perturbations paysagères évidentes, en particulier au col et dans le Val Bedretto qui rejoint Airolo (Tessin). Handicap supplémentaire à l'intégration touristique et patrimoniale, ces lignes sont aussi le révélateur de l'occultation spatiale du Nüfenen... Côté Valais, la route s'élance à partir d'Ulrichen sans que soit mentionné précisément un itinéraire remarquable. C'est plus en aval, dans le village de Geschinen par exemple (dont la place en particulier est ornée d'une statue d'un homme portant son cheval), qu'on voit apparaître des formes patrimoniales dédiées au franchissement. Le réseau des RTIC est ici polarisé par des réseaux (figure 4) qui n'intègrent pas cet itinéraire routier et, du coup, le marginalisent. La route et le col de Nüfenen constituent au bout du compte ce qu'on pourrait qualifier d'à-côté touristique et de marge patrimoniale, soit un espace non validé par les intervenants spatiaux comme faisant partie de la «route» principale. Son régime de visibilité (Lévy, 1994; Lussault, 2003) se résume à sa plus simple expression. Il n'y a pas d'«advenue au visible» et la substance sociale définie par cette périphérie, proche dans l'espace euclidien et dans l'espace matériel, se révèle très faible parce que tenue à distance dans l'espace des sociétés. Cette «périphérisation» et cette marginalisation s'expliquent au bout du compte par une place difficile à trouver dans ce que Lévy appelle l'espace légitime.

Les marges spatiales ont pourtant un capital spatial avec lequel les acteurs sociaux parviennent dans certains cas à jouer, au point de réaliser parfois un retournement des polarités patrimoniales et touristiques.

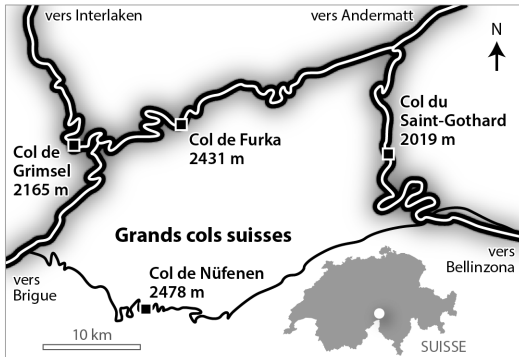
## **Vers un retournement des polarités patrimoniales et touristiques : quelques cas de revanche spatiale des marges et des périphéries**

La proximité de la grande route touristique ou de l'itinéraire culturel principal peut susciter des effets d'aubaine dans les processus de mise en tourisme. Selon les situations, on peut dire qu'on a affaire ici à du presque patrimoine ou à une mise en tourisme secondaire<sup>14</sup> en liaison avec la route principale. Le statut de marges patrimoniales et touristiques peut *de facto* constituer une plus-value en termes de marketing touristique et culturel. À l'écart des fréquentations significatives quantitativement, ces marges peuvent bénéficier du passage d'«itinéraires bis» et de «variantes» ou constituer des bases arrière pour l'hébergement ou pour des pratiques touristiques alternatives. Dans certaines situations, les espaces périphériques cherchent aussi à se structurer

<sup>14</sup> Le presque patrimoine et la mise en tourisme secondaire correspondent à des situations spatiales où une partie seulement des caractéristiques patrimoniales et touristique de l'espace principal sont présentes; ces caractéristiques suffisent à rattacher l'espace au patrimoine, mais pas à l'identifier comme tel.

**Figure 4 Quelques cas de cospatialités et de couplages RTIC: marges patrimoniales et périphéries touristiques choisies en Suisse, en France, au Canada et aux États-Unis**

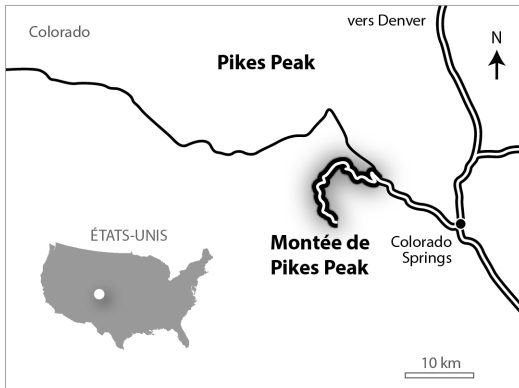
**Périphérie dans l'ombre**



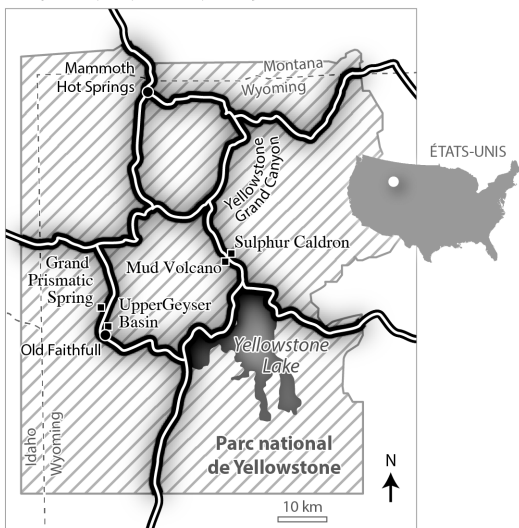
**« Tunnel touristique »**



**Effacement des marges**

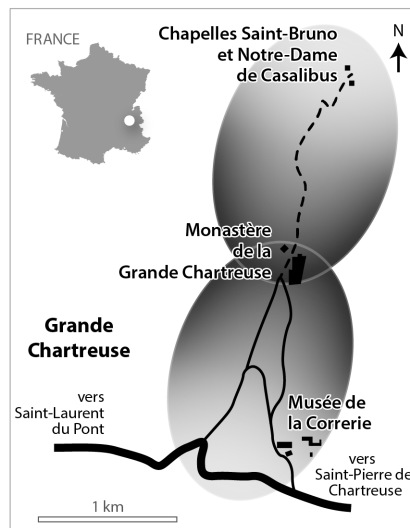


**Marges et périphéries protégées**



Réalisation: Xavier Bernier, 2012

**Isolat**



Adapté par le Département de géographie de l'Université Laval

en réseaux pour échapper au statut de confettis patrimoniaux et touristiques. C'est le cas de telle «route des fromages» ou telle «route de la lavande» dont l'existence relève souvent du marketing territorial. Leur organisation témoigne, selon les situations, de la volonté de capter une partie des principaux flux touristiques (quitte à ce qu'ils soient seulement résiduels) ou d'exister comme espace touristique et culturel alternatif.

Ces périphéries touristiques et ces marges patrimoniales peuvent être carrément déconnectées des grandes routes validées par des pratiques collectives. Chacun d'entre nous connaît une (sa?) «petite route touristique» dont le faible niveau de notoriété et de fréquentation, autant que sa situation en périphérie des grands pôles touristiques et patrimoniaux, participe à la définition. Paradoxe classique, ces caractéristiques font d'ailleurs souvent argument touristique. Ainsi, dans la région d'Avallon (Bourgogne, France), les acteurs locaux s'efforcent de valoriser la vallée du Cousin comme une porte du Morvan. Ailleurs, et malgré le caractère isolé de cette infrastructure, c'est «la petite route touristique de Saint-Médard» (entre Metz et Saverne, France) qui a occasionné des aménagements coûteux à cette échelle (plus de 200 000 euros ces dernières années). Dans le même registre, citons encore «Ma Petite Route<sup>15</sup>», cette boucle cyclotouristique autour de Forcalquier (Alpes-de-Haute-Provence, France) et vantée comme «à l'écart des grands axes». L'ensemble des éléments constitués ici mérite examen dans le cadre d'une approche critique des distances. Celles-ci configurent en effet un espace qui a ses propres logiques, fluctuantes selon les actants et les contextes. Le très fort niveau d'appropriation de ces «routes», pour les populations locales comme pour les touristes, est une constante. Cela constitue les bases d'une forme de centralité dans l'espace du tourisme et des mobilités, au moins à grande échelle. Si les acteurs constatent une situation périphérique, y compris en dehors des dimensions euclidiennes, ils n'en cherchent pas moins les moyens de valoriser eux-mêmes leur capital spatial. Le caractère rudimentaire du réseau opérationnel est parfois même revendiqué et la route touristique ou l'itinéraire culturel en question fonctionne alors comme un isolat (figure 2)<sup>16</sup>.

La route touristique de Pikes Peak au Colorado (États-Unis) en fournit une bonne déclinaison (figure 4). Elle se développe ici avec des emboîtements scalaires différents et des formes de cospatialités singulières. Nous sommes dans ce cas face à des métriques différentes par rapport aux traversées helvétiques évoquées plus haut. Plutôt éloignée des grands axes et des topologies touristiques des Rocheuses, elle est surtout connue pour sa course de côte, déclinée sur 19,93 km, avec 156 virages entre un départ à 2865 m et une arrivée 1400 m plus haut. Cette «course vers les nuages» (*The race to the clouds*), appelée aussi The Pikes Peak Hill Climb, se déroule tous les ans à la même époque pendant une semaine (la 90<sup>e</sup> édition a eu lieu le 12 août 2013), mais le lieu touristique ainsi produit attire une fréquentation moindre à l'année. Les constructeurs automobiles ou les fabricants de pneus n'hésitent d'ailleurs pas à y faire des tests, à grand renfort de publicité. Deuxième plus ancienne course automobile des États-Unis avec celle des 500 miles d'Indianapolis, sa notoriété dépasse de loin le cadre régional.

15 Notons, dans les deux cas, la récurrence de l'adjectif «petit» qui établit une forme de marginalisation par rapport aux «grands» axes touristiques et culturels.

16 Isolat doit être entendu ici comme «sous-ensemble territorial relativement peuplé et bien structuré, mais qui entretient peu de relation avec les territoires voisins» (Reynaud, 1992).

Précisément à cette échelle régionale, les retombées sont pourtant plutôt faibles en dehors de la ville de Colorado Springs qui a pu développer des formes ponctuelles d'hébergement et de restauration et une offre limitée d'objets souvenirs. Pour polarisante qu'elle soit, cette route touristique fonctionne selon des temporalités très spécifiques et est associée à des espaces peu ou pas mis en tourisme. Trop étroitement liées à l'événement sportif, les interspatialités engagées dans ce système touristique reposent sur un fonctionnement très concentré dans l'espace et dans le temps et qui n'a pas permis la structuration de ses propres périphéries, plus que jamais « effacées ». Cet espace existe en quelque sorte dans une situation intrapériphérique.

À une autre échelle, le fonctionnement spatial du site du Monastère de la Grande Chartreuse (France) relève lui aussi de l'isolat touristique (figure 4). Si l'accès automobile est bien sûr permis grâce à une incursion par la Route du Désert (dont le nom est une référence évidente au lieu et aux spatialités engagées), il est, après quelques centaines de mètres à peine, immédiatement restreint au niveau du musée de la Correrie. Là, d'importants espaces de stationnement ont été aménagés. Mais la signalisation marque sur place une interdiction formelle de progression pour les véhicules à moteur. La route qui permet d'atteindre ensuite le Monastère (une boucle de 2,5 km environ) est fermée au public. Elle marque le début d'un autre agencement spatial qui répond bien à la définition d'un isolat. Les Chapelles Saint-Bruno et Notre-Dame de Casalibus, situées plus en amont et dont l'accessibilité est restreinte, complètent en effet un dispositif qui échappe en partie à une logique de mise en tourisme. La figure 4 rend compte de faisceaux d'interaction finalement développés sur les marges et dans un espace intrapériphérique. Aux décalages observés dans l'espace euclidien font écho d'autres formes de décalages spatiaux, internes et externes. Dans la structuration topologique, les ouvertures principales sont ainsi déportées vers la route d'accès principal tandis que d'autres formes de coprésence s'organisent au niveau des chapelles. Les logiques spatiales de retrait propres à un lieu monastique engendrent en fait toute une série de rétroactions, perceptibles bien au-delà du site lui-même. L'ensemble des itinéraires touristiques et culturels qui parcourent tout le massif de la Chartreuse sont ainsi en partie identifiés et valorisés par ce site, et ce, indépendamment de sa fréquentation. Le dispositif spatial tend ainsi à donner une position centrale au « bout du monde » alors même que celui-ci revendique une situation périphérique et marginale.

Dans un même registre, des formes d'espace plus structurées peuvent néanmoins voir le jour. Entre les États-Unis et le Canada, la White Pass and Yukon Route est une ancienne ligne de chemin de fer de près de 180 km, réactivée comme ligne touristique depuis 1989 entre le port de Skagway (Alaska) et Bennett (Colombie-Britannique). Elle franchit la frontière entre les États-Unis et le Canada à 879 m d'altitude. La renaissance de ce patrimoine ferroviaire, issu de la ruée vers l'or du Klondike, produit aujourd'hui une route touristique isolée, même si son fonctionnement est redevable des croisiéristes estivaux qui débarquent au port de Skagway et si une réouverture jusqu'à White Horse (capitale du Yukon) est envisagée. Malgré son isolement, la White Pass and Yukon transporte jusqu'à 300 000 passagers par an... le tout avec un matériel roulant en partie d'époque, en partie avec des voitures qui copient l'aspect de celles du XIX<sup>e</sup> siècle. Une situation périphérique par rapport aux principaux pôles touristiques et un réseau simple, sinon rudimentaire, ne présagent donc pas forcément des mobilités touristiques réduites. Et des pratiques spatiales sophistiquées. Périphéries et marges parviennent ici à exister en dehors des principaux RTIC et à produire un ensemble dynamique de spatialités.

Mieux encore, le fonctionnement des systèmes touristiques et culturels valorise parfois clairement les marges en tant que telles, avec le développement de spatialités qui donnent aux périphéries routières une signification particulière à travers leur validation sociale. La Route des Glaciers ou Promenade des Glaciers (Icefields Parkway), à travers les parcs nationaux de Jasper et de Banff (Canada) fonctionne à bien des égards ainsi vis-à-vis des espaces traversés (figure 4). Héritier (2002 et 2012) n'hésite pas à parler en ce sens d'un « parcours paysager ». S'il s'agit là aussi d'un véritable « tunnel touristique », la signification de la route trans-parc coévolue avec celle de ses périphéries. Ce serait donc un vrai contresens que de limiter sa compréhension à ses seules fonctions circulatoires. Les pratiques touristiques de cette route renversent en effet ses valeurs spatiales au bénéfice de ses périphéries, qui constituent le cœur même de ces parcs nationaux. Pour l'individu mobile, les bordures immédiates de l'itinéraire sont à expérimenter à travers un régime de visibilité original. Ces premières marges sensibles sont ainsi données à pratiquer comme un condensé de toutes les périphéries constituées par l'espace protégé. Achevée en 1940, la Route des Glaciers enregistre des trafics qui peuvent dépasser les 250 000 véhicules par saison estivale. Et le tracé de 230 km, qui fait la part belle à de longues lignes droites, permet des fréquentations touristiques fluides et rapides de cet espace. Les caractéristiques, assez classiques dans les parcs nord-américains, sont bien celles d'une route panoramique. Quantité de points de vue permettent d'embrasser les paysages des parcs nationaux. La route touristique nous mène ainsi « au bord » du lac Moraine dans les eaux duquel se reflète un paysage pittoresque et identificatoire pour tout le parc de Banff. Les périphéries routières sont ainsi offertes à la vue des visiteurs qui en ramèneront des photos ou des souvenirs liés aux formes « monumentales » (Héritier, 2012). Cet axe très linéaire est malgré tout organisé dans ses extrémités en « petites arêtes de poisson ». Elles permettent par exemple d'accéder, à proximité de Jasper, aux aménagements du mont Whistler (téléphérique notamment), aux lacs Moab et Maligne ou encore aux chutes d'Athabasca. De semblables routes secondaires permettent de rejoindre également les très célèbres et spectaculaires lac Louise et lac Moraine déjà évoqués plus haut. Le col de Sunwapta et le très fréquenté Icefield Centre polarisent l'ensemble et permettent des accès touristiques spectaculaires au glacier avec le Columbia Icefield Glacier Experience (Héritier, 2006). Ces incursions périphériques restent somme toute modestes et doivent surtout leur popularité à la proche situation de quelques hauts lieux de ces parcs. Elles s'apparentent à ce qu'on pourrait qualifier de débordements spatiaux. Les autres périphéries sont en quelque sorte mises à distance par les pratiques touristiques. L'expression « tunnel touristique » vise à rendre compte de ces agencements spatiaux et de mobilités touristiques très encadrées et concentrées dans l'espace. Mais si « tunnel » il y a, ses parois sont donc absorbantes plutôt qu'étanches. Dans un retournement des polarités spatiales, c'est ici la périphérie qui a la place centrale. En ce sens et par son traitement spatial de l'espace protégé, la route touristique devient un itinéraire culturel périphérisé par l'existence même du parc national.

Pour rester dans les parcs nord-américains, des interactions similaires, quoique reposant sur une topologie de réseaux davantage connexes et connectés, peuvent être identifiés dans le parc national de Yellowstone (États-Unis) (Bernier, 2013c). Dans ce cas, nous soutenons, et ce n'est pas le moindre des paradoxes, que les marges sont « protégées » par les routes touristiques (figures 2 et 4). Celles-ci s'organisent, à partir de quatre entrées principales identifiées par les quatre points cardinaux, pour dessiner un « huit » dans l'espace protégé (Depraz, 2008). Cet itinéraire permet aux touristes d'accéder, dans les meilleures conditions, aux principaux lieux remarquables du parc, comme



les tufs de Mammoth Hot Springs, les bassins sulfureux de Mud Volcano Sulphur Caldron, la très emblématique source chaude de Grand Prismatic Spring, le grand geyser dit Le Vieux Fidèle (Old Faithfull) ou encore le lac de Yellowstone... Cette topologie structure en un «grand huit» les mobilités touristiques à l'intérieur du parc national de Yellowstone, qui tend à définir une périphérie interne dont les attributions et les fonctions sont essentiellement contemplatives et sensibles. La concentration spatiale des flux touristiques sur ces routes et l'ensemble des aménagements qui leur sont liés (on pense ici à tous ces chemins de bois qui, depuis les nombreux espaces de stationnement, permettent de se «rapprocher» de la *wilderness*) concernent au final seulement 5% de la superficie totale du parc. L'ensemble spatial constitué garantit ici en quelque sorte la préservation des espaces «intermédiaires», véritable cœur de cet espace culturel, dont les modalités d'accès sont par contre très strictes et soumises au contrôle d'un surintendant (<http://nps.gov/yell/planyourvisit>, Yellowstone N.P.). Les interspatialités qui en résultent relèvent clairement d'un retournement des polarités, avec des périphéries qui doivent leur statut à la protection organisée par l'espace protégé, mais dont la valeur est centrale pour l'identification de l'espace touristique (figure 2). Si elles permettent des accès ponctuels à des lieux mis en tourisme et toujours une pratique panoramique des paysages, les routes touristiques ont une place subordonnée dans l'organisation des cospatialités. Semblables agencements peuvent être détectés dans d'autres parcs nationaux des États-Unis comme le Sequoia National Park (Californie) où l'éclairage touristique est focalisé sur des arbres remarquables comme le General Sherman ou le General Grant. Ce couplage inversé et les interactions spatiales qui en résultent entre les RTIC et leurs marges patrimoniales ou leurs périphéries touristiques se retrouvent aussi dans le Jura français. La Route des Sapins y développe son parcours entre Levier et Champagnole, à travers les forêts du Jura, de Levier, de la Joux ou de la Fresse (Bernier et Gauchon, 2013). L'aménagement focalise les pratiques sur certains lieux, comme le «sapin président»<sup>17</sup>, et construit au bout du compte un espace comparable. Les routes sont ici des périphéries de l'espace forestier dont elles proposent un condensé. Dans tous ces cas, les RTIC fournissent les conditions géographiques d'un co-habiter (Ceriani *et al.*, 2008) qui légitime l'espace protégé. La substance sociale est bien sûr complètement redevable de ces interspatialités.

## Conclusion - Des agencements spatiaux et des interspatialités instables

«Il n'y a de vie que dans les marges», disait l'écrivain français Honoré de Balzac. Dans l'étude des interspatialités qui définissent les interactions entre les routes touristiques et les itinéraires culturels, d'une part, et leurs périphéries, d'autre part, les marges ne sauraient en tout cas être négligées. Les pratiques culturelles et les processus de patrimonialisation liées aux mobilités touristiques s'inscrivent dans des agencements spatiaux mouvants et instables. Qu'il s'agisse de traversées de massifs, d'espaces protégés ou de lieux touristiques comme nous avons pu les aborder tout au long de ce travail, les temporalités autant que les contextes spatiaux contribuent à définir des interspatialités multiples entre les RTIC et leurs périphéries. En ce sens, il n'y a pas de marge absolue (Gumuchian, 1997; Prost, 2004). «Tout espace, tout élément de l'organisation d'un système peut, à tout moment, devenir une marge ou cesser de l'être... La marge n'est qu'un élément transitoire dans la perception et l'organisation que

17 L'actuel sapin président, vieux de plus de deux siècles, mesure 45 m de haut pour un diamètre de 1,20 m.



les hommes attribuent au territoire qu'ils se constituent» (Prost, 2004). Ce sont bien les pratiques et les formes sociales des routes touristiques et des itinéraires culturels qui donnent sens à des périphéries et à des marges. Celles-ci, en retour, n'ont pas de significations propres, c'est-à-dire en dehors des validations sociales des différents acteurs de l'espace (Dupuy, 1988; Offner et Pumain, 1996). Il y a, dans le fonctionnement et l'organisation de ces espaces en interaction, un reflet évident des sociétés. La traversée singulière de l'espace touristique, autant que sa répétition selon des modes jamais vraiment semblables, produit des assemblages spatiaux dans lesquels les individus et les groupes sociaux «prennent place» pour reprendre un prisme développé par Lussault (2009). C'est bien l'habiter, soit, en reprenant les pistes défendues par Frelat-Kahn et Lazzarotti (2012) ou par Stock (2004 et 2006), le «rapport à l'espace exprimé par les pratiques des individus», qui contextualise les mobilités touristiques dans l'espace (Ceriani *et al.*, 2008). L'ensemble des mobilités concernées et les architectures topologiques des RTIC ne sont donc pas à étudier comme telles. Et si «habiter, c'est pratiquer les lieux» (Stock, 2004), les «sens du mouvement» (Allemand *et al.*, 2004) sont précisément redevables d'une expérience des lieux fondée sur leur pratique.

Cet article a cherché à montrer l'importance des marges, des bordures et des périphéries, tantôt intégrées par des mécanismes spatiaux plus ou moins complexes et performants, tantôt utilisées et valorisées comme des refuges pour un patrimoine à protéger. Leur rôle, en tout cas, n'est jamais neutre et les compétences spatiales (Lussault, 2013) des acteurs sociaux sont essentielles pour définir leur intégration spatiale et éventuellement des retournements des polarités touristiques et patrimoniales. Les associations construites avec les routes touristiques et les itinéraires culturels sont parfois très sophistiquées; leurs dynamiques reposent sur des pratiques de l'espace sans cesse réinventées. L'«habiter poly-topique» des «individus mobiles» s'inscrit pleinement dans ces processus spatiaux qui portent à regarder au-delà de la route elle-même. Un proverbe indien (extrait de Pantcha-Tantra) ne dit-il pas que «l'homme qui ne sort pas et ne visite pas dans toute son étendue la Terre pleine d'une foule de merveilles est une grenouille de puits»?

## Bibliographie

- ALLEMAND, Sylvain, ASCHER, François et LÉVY, Jacques (2004) *Les sens du mouvement*. Paris, Belin.
- ATALA (2009) *La distance, objet géographique*. Cercle de réflexion universitaire du lycée Chateaubriand.
- BAVOUX, Jean-Jacques, BEAUCIRE, Francis, CHAPELON, Laurent et ZEMBRI, Pierre (2005) *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin.
- BEGHAIN, Pierre (1999) *Le patrimoine, culture et lien social*. Paris, Presses de Sciences Po.
- BERNIER, Xavier et GAUCHON, Christophe (dir.) (2006) Transport et tourisme. *Cahiers de Géographie*, n° 4, p. 153-162.
- BERNIER, Xavier (2009) La patrimonialisation des routes : le cas de la Suisse. Dans Gilles Fumey, Jean Varlet et Pierre Zembri (dir.) *Mobilités contemporaines, approches géoculturelles des transports*. Paris, Ellipses, p. 205-216.
- BERNIER, Xavier (2013a) Espace et spatialité du traverser. *EspacesTemps.net*, Traverses, 23.09.2013.
- BERNIER, Xavier (2013b) Traverser l'espace. *EspacesTemps.net*, Travaux, 22.10.2013.
- BERNIER, Xavier (2013c) La montagne pour tous : forces et faiblesses d'un slogan. L'acceptation sociale des espaces protégés au défi de leur accessibilité : approche par la modélisation. Dans Lionel Laslaz, Christophe Gauchon, Mélanie Duval et Stéphane Héritier (dir.) *Espaces protégés et territoires. Conflits et acceptation*. Paris, Belin.
- BERNIER, Xavier et GAUCHON, Christophe (2013) *Atlas des montagnes, espaces habités, mondes imaginés*. Paris, Autrement.
- BOYER, Marc (dir.) (1999) *La Route des Grandes Alpes*. Paris, Guides Gallimard.
- BRUNET, Roger, FERRAS, Robert et THERY, Hervé (1992) *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Paris, Reclus, La Documentation française.
- CERIANI, Giorgia, GAY, Jean-Christophe, STOCK Mathis, VIOLLIER, Philippe et KNAFOU, Rémy (2008) Conditions géographiques de l'individu contemporain. *EspacesTemps.net*, Travaux, 13.03.2008.
- DARBELLAY, Frédéric et STOCK, Mathis (2012) Penser le touristique : nouveau paradigme ou interdisciplinarité ? *EspacesTemps.net*, Travaux, 05.11.2012.
- DAUDÉ, Éric (2004) Apports de la simulation multi-agents à l'étude des processus de diffusion. *Cybergéo, revue européenne de géographie*, document 255. [En ligne]. <http://cybergeo.revues.org/3855>
- DEPRAZ, Samuel (2008) *Géographie des espaces naturels protégés*. Paris, Armand Colin.
- DUHAMEL, Philippe (2006) De la relation entre transports et lieux touristiques. *Cahiers de Géographie*, n° 4, p. 23-32.
- DUHAMEL, Philippe (2013) *Le tourisme, lectures géographiques*. Paris, La Documentation française.
- DUPUY, Gabriel (dir.) (1988) *Réseaux territoriaux*. Caen, Paradigme.
- FRELAT-KAHN, Brigitte et LAZZAROTTI, Olivier (dir.) (2012) *Habiter, vers un nouveau concept*. Paris, Armand Colin.
- FUMEY, Gilles, VARLET, Jean et ZEMBRI, Pierre (2009) *Mobilités contemporaines, approches géoculturelles des transports*. Paris, Ellipses.
- GAY, Jean-Christophe (1995) *Les discontinuités spatiales*. Paris, Economica.
- GAY, Jean-Christophe (2006) Transport et mise en tourisme du Monde. *Cahiers de Géographie*, n° 4, p. 11-22.
- GRAVARI-BARBAS, Maria et VIOLIER, Philippe (2003) *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*. Presses universitaires de Rennes.



- GRAVARI-BARBAS, Maria (2005) *Habiter le patrimoine. Enjeux, approches, vécu*. Presses universitaires de Rennes.
- GRAHAM, Brian, ASHWORTH, Gregory John et TUNBRIDGE, John E. (2000) *A geography of heritage*. Londres, Arnold Publishers.
- GUMUCHIAN, Henri (1997) À propos de quelques notions de marges, périphéries et arrière-pays. Marges, périphéries et arrière-pays, Grenoble, Actes du colloque d'Annonay. *Montagnes Méditerranéennes*, n° 6, p. 9-14.
- HÄGERSTRAND, Torsten (1952) The propagation of innovation waves. *Lund Studies in Geography*, série B., n° 4.
- HÉRITIER, Stéphane (2002) *Environnement et patrimoine, tourisme et aménagement dans les parcs nationaux des montagnes de l'Ouest canadien (Banff, Jasper, Yoho, Kootenay, Revelstoke, Glacier, Lacs Waterton)*. France, Université de Savoie, thèse de doctorat en géographie.
- HÉRITIER, Stéphane (2006) Nature mobile et touriste transporté. Enjeux et problèmes liés aux déplacements touristiques dans les parcs nationaux de l'Ouest canadien. *Cahiers de Géographie*, n° 4, p. 125-138.
- HÉRITIER, Stéphane (2012) Une nature monumentale. Paysages et patrimoine dans les « Alpes canadiennes ». *Mappemonde*, vol. 108, n° 4, [En ligne]. <http://mappemonde.mgm.fr/num32/articles/art11402.html>
- KNAFOU, Rémy et Équipe MIT (2005) *Tourismes 2, moments de lieux*. Paris, Belin.
- LÉVY, Jacques (1994) *L'espace légitime*. Paris, Presses de Sciences Po.
- LÉVY, Jacques et LUSSAULT, Michel (2003) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin.
- LÉVY, Jacques (2009) Entre contact et écart. La distance au cœur de la réflexion sur l'espace des sociétés. Dans ATALA, *La distance, objet géographique*. Cercle de réflexion universitaire du lycée Chateaubriand, p. 175-185.
- LUSSAULT, Michel (2003) (*Régime de visibilité*). Dans Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 997.
- LUSSAULT, Michel (2009) *De la lutte des classes à la lutte des places*. Paris, Grasset.
- LUSSAULT, Michel (2013) *L'avènement du monde – Essai sur l'habitation humaine de la Terre*. Paris, Seuil.
- OFFNER, Jean-Marc et PUMAIN, Denise (1996) *Réseaux et territoires, significations croisées*. Paris, Éditions de l'Aube.
- PAGE, Stephen J. (2005) *Transport and Tourism – Global perspectives*. Harlow, Pearson.
- PLASSARD, François (1992) Les réseaux de transport et de communication. Dans Antoine Bailly (dir.) *Encyclopédie de géographie*. Economica, p. 533-556.
- PROST, Brigitte (2004) Marge et dynamique territoriale. *Géocarrefour*, vol. 79, n° 2, p. 175-182.
- PUMAIN, Denise et SAINT-JULIEN, Thérèse (2003) *Les interactions spatiales*. Paris, Armand Colin.
- PUMAIN, Denise et SAINT-JULIEN, Thérèse (2004) *L'analyse spatiale – Localisation dans l'espace*. Paris, Armand Colin.
- PUMAIN, Denise (2009) Essai sur la distance et l'espace géographique. Dans ATALA *La distance, objet géographique*. Cercle de réflexion universitaire du lycée Chateaubriand, p. 33-49.
- REYNAUD, Alain (1981) *Société, espace et justice*. Paris, Presses universitaires de France.
- REYNAUD, Alain (1992) Centre et périphérie. Dans Antoine Bailly (dir.) *Encyclopédie de géographie*. Economica, p. 599-615.
- SAINT-JULIEN, Thérèse (2003) *Analyse spatiale*. Dans Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 69-71.

STOCK, Mathis (2004) L'habiter comme pratique des lieux géographiques. *EspacesTemps.net*, Travaux, 18.12.2004.

STOCK, Mathis (2006) L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. *EspacesTemps.net*, Travaux, 26.02.2006.

ULLMANN, Edward L. (1954) *Geography as spatial interaction*. Interregional Linkages, Proceedings of Western Committee on Regional Economic Analysis, Berkeley.

