

## Numéro thématique : Transports, mobilités et paysages

### Appel à articles

Numéro coordonné par : Colette Ranély Vergé-Dépré  
Professeure à l'université des Antilles, AIHP-GEODE Caraïbe

En facilitant le mouvement entre des lieux distincts, les transports et les mobilités sont des marqueurs des territoires et des forces motrices de leurs transformations. Ils contribuent ainsi à structurer et à remodeler les paysages. Le concept de paysage a donné lieu à une littérature abondante et sans cesse été enrichi. À la dimension matérielle de l'espace tel qu'il est perçu par un observateur, se sont ajoutées des approches par le géosystème ou l'écologie du paysage. Depuis les années 1980, les approches culturelles ont fait du paysage non pas seulement un décor, mais aussi une « empreinte » et une « matrice » où nature et société sont en constante interaction, et dans lequel les représentations (collectives et individuelles) sont fondamentales (Berque, 1987).

Ce numéro de *Géotransports* se propose d'explorer les interactions entre transports, mobilités et paysages, thématique jusqu'ici non abordée au sein de la revue, si ce n'est par l'intermédiaire des rubriques telles « Lieu du transport » et « La photo qui transporte ». L'objectif est de répondre au questionnement suivant : Une infrastructure de transport génère-t-elle son propre paysage ? Inversement, comment le paysage, dans ses multiples dimensions, peut-il influer sur les politiques de transport et sur les pratiques de mobilités ? Du point de vue méthodologique, il s'agit également de montrer comment les nombreuses approches des paysages et des mobilités contribuent à renouveler ce champ interdisciplinaire, mêlant géographie, urbanisme, aménagement, écologie, histoire, sociologie et autres sciences sociales. La réflexion sur la fabrique des paysages par le mouvement amène plus généralement à s'interroger sur la manière dont les sociétés produisent et habitent leur espace. La confrontation des trois concepts-clés souligne l'importance de les intégrer ensemble lors de la création d'aménagements ambitionnant de réconcilier accessibilité, qualité paysagère et durabilité.

Les contributions attendues pourront porter sur des cas précis, aussi bien dans les pays des Nords que dans ceux des Suds, et/ou proposer des méthodes d'analyse transposables à d'autres contextes. Elles permettront d'approfondir et d'actualiser une réflexion qui demeure aujourd'hui dispersée et souvent fragmentaire, mais pour laquelle l'intérêt est toujours aussi vif. Les propositions d'articles pourront s'intégrer dans les axes suivants, mais la revue est ouverte à toute autre point d'entrée.

### 1- L'impact des transports et des mobilités sur les paysages

Les infrastructures de transport, qu'elles soient linéaires (routes, autoroutes, voies ferrées, canaux, voies navigables, pistes cyclables) ou nодales (ports, aéroports, gares, échangeurs/diffuseurs, ponts, zones de stationnement, ronds-points) ont des impacts directs

sur les paysages. La perception de leur intégration visuelle varie selon l'époque et le lieu : longtemps considérés comme des outils de maîtrise et d'aménagement du territoire, leur conception a souvent donné lieu à de véritables ouvrages d'art structurant certains paysages. Après la Seconde Guerre mondiale, les « paysages de la technique » (Desportes, 2005) se multiplient et les nombreuses pressions exercées par la croissance des mobilités sont de plus en plus dénoncées, dépassant leurs impacts visuels directs (bruit, pollutions, érosion de la biodiversité, risques, etc.). Les infrastructures ne permettent pas seulement de relier des lieux, elles sont alors perçues comme des « cicatrices » ou des « balafres » créant des coupures dans les milieux écologiques (Luginbühl Y. (dir.), 2013) et dans le champ visuel. La prise de conscience des enjeux territoriaux et paysagers des mobilités (Varlet, 2002) s'est faite progressivement, répondant à une forte demande sociale et orientée par les politiques publiques nationales et internationales à partir des années 1990 (études d'impacts pour l'environnement, actions du « 1% paysage et développement » (Toublan et al., 2022), commissions nationales du débat public, etc.). Cet axe s'intéresse donc à l'intégration des infrastructures dans les paysages (Teller & Cremasco, 2009) et au jeu des multiples acteurs dans différents contextes et situations, allant de la conflictualité à la promotion de démarches de projet dans lesquelles les paysages, réels ou imaginaires, sont « co-construits » avec les populations locales (Leyrit & Lassus (dir.), 1994 ; Sétra, 2008 ; Cottet, 2019).

## **2- Des paysages recomposés par les transports et les mobilités**

La croissance des mobilités et des systèmes de transport induit de nouveaux rapports aux paysages. D'une part, le mouvement et la vitesse modifient le regard porté par celui qui observe le paysage depuis sa fenêtre de train ou de voiture. Les notions de « paysages en mouvement » (Desportes, 2005 ; Rhoden & Kaaristo, 2020), de « paysages du déplacement » (Nageleisen, 2011), de « paysage ferroviaire » (*Revue d'histoire des chemins de fer*, 2005) intègrent objectivité et subjectivité. Les déplacements sont vus comme des moyens d'observation des paysages permettant de « réexterioriser » les voyages, ou au contraire comme des vecteurs invitant à des « voyages intérieurs » (Bétard & Sellier, 2022). D'autre part, les modes de transport orientent la morphologie des lieux (et inversement), notamment dans les villes contemporaines des Nords et des Suds (Acheampong & al., 2022). De nombreux travaux s'intéressent aux liens entre urbanisme et mobilités, opposant « horizontalité et dispersion, densité et verticalité » (Olagnier, 1999, p. 170) pour définir les paysages des grandes agglomérations. La construction de voiries et l'usage de la voiture individuelle favorisent l'étalement urbain et la périurbanisation, conduisant à une « urbanisation anarchique » et à un « désordre visuel » en périphérie (Héran, 2017). La prise en compte des enjeux contemporains (transition énergétique et écologique, intégration du numérique) modifie les comportements de mobilité (promotion des modes doux, des transports collectifs et des transports décarbonés), mais aussi les paysages du quotidien par le développement d'un urbanisme plus soutenable : projets opérationnels de développements urbains de type « TOD » (*Transit Oriented Development*) autour de nœuds de transports collectifs, contribuant notamment à « la régénération récente des gares et quartiers de gares » (Gasnier, 2024), autour de la « ville du quart d'heure », ou encore de la « marchabilité ». Ces tendances fortes amènent à repenser les interactions mobilités-paysages.

## **3- Infrastructures de transport et mobilités : symboles identitaires et symboliques des paysages**

Le paysage est à la fois l'expression matérielle de l'espace et une construction mentale qui s'appréhende par des filtres culturels et esthétiques. L'étude des mobilités et des systèmes de transport intègre elle aussi de plus en plus des dimensions culturelles qui font appel aux représentations et aux perceptions des individus sur les territoires (Fumey & al. (dir.), 2009). Certains lieux du transport deviennent des « lieux-paysages » (Régnault & al., 2014) et sont des marqueurs d'identité et d'attractivité, à toutes les échelles spatiales. Ils participent à une

mise en scène du territoire auprès des résidents comme des visiteurs. Différents médias (photographies, cartes postales, cinéma, etc.) et des pratiques telles que le tourisme et le marketing territorial, contribuent activement à la promotion de ces symboles (le Golden Gate à San Francisco, les canaux de Venise, le canal du Midi en France, les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle) qui deviennent des ressources du développement territorial. La mise en valeur touristique de certaines routes (Ballot, 2020) ou lignes de chemin de fer (Slimani & Aiche, 2024) participe à leur patrimonialisation et en font des portes d'accès privilégiées aux paysages (Birgisdóttir, 2024). Certaines infrastructures sont même des supports artistiques : à Paris, le couple d'artistes Christo et Jeanne-Claude avait recouvert le Pont Neuf d'un voile couleur grès doré, une œuvre temporaire qui marqua le paysage parisien du 22 septembre au 7 octobre 1985. Mais la « beauté » d'un paysage et les pratiques de mobilité dépendent du contexte culturel à une époque donnée et évoluent dans le temps. La création d'une infrastructure de transport peut ainsi entrer en conflit avec des valeurs patrimoniales ou écologiques, questionnant les liens entre modernisation des mobilités et préservation des paysages.

#### **Calendrier et méthode de soumission des articles :**

- Réception des manuscrits complets : 30 avril 2026
  - Méthode de soumission : Les auteur.e.s souhaitant soumettre un article sont invités à le faire en envoyant leur texte complet par email à :
    - Colette Ranély Vergé-Dépré, Secrétaire de la revue : [colette.ranely@univ-antilles.fr](mailto:colette.ranely@univ-antilles.fr),
    - Jean Varlet, Directeur de publication : [jeanvarlet.geo@orange.fr](mailto:jeanvarlet.geo@orange.fr)
    - et à Pierre Zembri, Rédacteur en chef, [pierre.zembri@enpc.fr](mailto:pierre.zembri@enpc.fr)
- Les consignes aux auteur.e.s sont en ligne sur le site de la revue :  
<https://www.geotransports.fr/> (rubrique « Appels à articles »).
- Outre des articles scientifiques, les auteur.e.s sont invité.e.s à proposer des textes sur cette thématique pouvant alimenter les autres rubriques de la revue.*

#### **Bibliographie indicative :**

- Acheampong R. A., Lucas K, Poku-Boansi M. & Uzondu C. (eds.), 2022, *Transport and Mobility Futures in Urban Africa*, Springer Cham, 401 p.
- Ballot P.-L., 2020, *Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national. Analyse appliquée à la route nationale 7*, Thèse de Géographie, Université Grenoble Alpes, 284 p.
- Birgisdóttir S., 2024, The Route into Nature: The Landscape of Mobility, in B. Thorsteinsson & al. (eds.), *Mobilities on the Margins. Creative Processes of Place-Making*, Arctic Encounters, Palgrave, macmillan, p. 179-195.
- Berque A., 1987, Milieu et motivation paysagère. *L'Espace géographique*, n°16 (4), p. 241-250.
- Bétard F. & Sellier D., 2022, Le plateau de Beauce depuis le trajet du TGV : un relief d'apparence banale, un moyen d'observation original, *Dynamiques environnementales*, n° 49-50. DOI : <https://doi.org/10.4000/dynenviron.7061>

Cottet M., 2019, Notion en débat : paysage, Géoconfluences. URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/paysage>

Desportes M., 2005. *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 413 p.

Fumey G., Varlet J. & Zembri P. (dir.), 2009, *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, 285 p.

Gasnier A., 2024, La régénération des gares et quartiers de gare. De nouveaux enjeux territoriaux, Éditorial, *Géotransports*, n° 22, p. 3-8.

Héran F., 2017, Le paysage des transports, *Openfield*, n°9. URL : <https://www.revue-openfield.net/2017/07/12/le-paysage-des-transports/?pdf=6032>, consulté le 07 janvier 2026.

Leyrit C. & Lassus B. (dir.), 1994, *Autoroute et Paysages*, Paris, éditions du Demi-Cercle, 195 p.

Luginbühl Y. (dir.), 2013. *Infrastructures de transports terrestres, écosystèmes et paysages. Des liaisons dangereuses ?* Paris, La Documentation française, 280 p.

Nageleisen S., 2011, *Paysages et déplacements. Éléments pour une géographie paysagiste*, Presses universitaires de Franche-Comté, 304 p.

Olagnier P.-J. (1999), La voirie, trame des paysages urbains. Le rôle des infrastructures routières dans le paysage des villes, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 85, p. 162-170. DOI : <https://doi.org/10.3406/aru.1999.2296>

Régnaud H., Lefort I. & Retaillé D., 2014, Paysage et esthétisation des processus spatiaux, *L'Information géographique*, vol. 78, p. 6-9. DOI : [10.3917/lig.783.0006](https://doi.org/10.3917/lig.783.0006)

*Revue d'histoire des chemins de fer*, n°32-33, 2005. Le paysage ferroviaire. Mémoire et patrimoine, Actes de la journée scientifique organisée par l'AHICF, Paris, 3 février 2005. DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.550>

Rhoden S. & Kaaristo M., 2020, Mobile landscapes and transport tourism: the visual experience of mobility during cruises and coach tours, *International Journal of Culture Tourism and Hospitality Research*, Vol.14, Issue 3. DOI : [10.1108/IJCTHR-01-2020-0036](https://doi.org/10.1108/IJCTHR-01-2020-0036)

Sétra, 2008, *Paysage et infrastructures de transport. Guide méthodologique*, 117 p.

Slimani C. & Aiche B., 2024, Enhancing The ‘Socio-Economic’ Territory of Western Algeria Through Touristic Valorization of The Railway Heritage: The Case of “Sidi-Bel-Abbès / Akkide-Abbes” Line, *International Journal of Innovative Technologies in Social Science*, 4 (44). DOI: [10.31435/ijitss.4\(44\).2024.3056](https://doi.org/10.31435/ijitss.4(44).2024.3056)

Teller J. & Cremasco V., 2009, Impact des infrastructures de transport sur les paysages ordinaires : Application au cas de l'espace périurbain liégeois en Belgique, in R. Kerbachi, R. Joumard, M. Boughedaoui, T. Goger (Ed.), *Actes du Colloque International : Environnement et Transports dans des contextes différents*. Ghardaïa, 16-18 fév. 2009, Alger, p. 101-112. [hal-01252092v2](https://hal-01252092v2)

Toublan M., Dugua B., Moquay P. & Siadous Y., 2022, Le « 1 % paysage et développement », une opportunité relationnelle. L'exemple de l'autoroute A19, *Géographie, Économie, Société*, n°24, p. 261-288. DOI : [10.3166/ges.2022.0009](https://doi.org/10.3166/ges.2022.0009)

Varlet J., 2002, Autoroutes, acteurs et territoires : un objet de recherche toujours d'actualité, Éditorial, *Géocarrefour*, vol. 77, n°1, p. 3-6. URL : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/persee-166655>