

Editorial **Tête de pont pour l'avenir**

Dossier **Chemin de fer et tourisme**

**Tourisme—De grands enjeux économiques**

Georges Cazes Professeur à l'Université Paris 1/Panthéon-Sorbonne

Affecté du multiplicateur vingt-trois, le nombre de touristes internationaux est passé de 25 millions en 1950 à 567 millions en 1995, et l'on prévoit déjà qu'il atteindra les 1018 millions en 2010. Il n'est pratiquement plus une région de la planète qui ne soit touchée par le tourisme puissamment stimulé par la mondialisation. Toutefois, malgré ses impacts gigantesques sur maints pays et régions, le tourisme demeure souvent ignoré par les analyses économiques et les études régionales. L'auteur, toute première autorité de France en matières de tourisme, identifie et évalue les contributions apportées par le tourisme aux niveaux mondial, européen, national et régional.

**La ligne ferroviaire du Vésuve de Thomas Cook & Son**

Paul Smith Archiviste, *Thomas Cook Group Ltd.*

Il n'est personne pour ignorer la célèbre chanson napolitaine 'Funiculi Funicula', mais qui sait qu'elle fut inspirée par l'ouverture, en 1880, d'un funiculaire de 806 mètres destiné à transporter les touristes au sommet, c'est-à-dire au cratère, du Vésuve. Plus rares encore sans doute sont ceux qui savent que ce fut John Mason Cook, fils de Thomas Cook, qui racheta le funiculaire et lui fit subir une rénovation. En 1903, il fit poser 7,7 km de rail reliant Pugliano, au pied du volcan, à la station de départ du funiculaire. L'éruption de 1944 mit à mal le funiculaire et les installations, outre que le marasme d'après-guerre valut de sérieuses difficultés à l'exploitation de la ligne. Le tout fut liquidé en 1945 à une société locale, pour être finalement remplacé par une route et un télésiège dans les années cinquante. Un historique compact mais passionnant d'une ligne ferroviaire pratiquement effacée de toutes les mémoires.

**Redorer l'âge d'or des voyages en train**

Odette Anderson Responsable des Relations Publiques, *Venice Simplon-Orient-Express Ltd.*

Businessman américain et grand enthousiaste du rail, James B. Sherwood, PDG de la société *Sea Containers Ltd.* fit l'acquisition de vieilles voitures Wagons-Lits et Pullman dont il fit procéder à la restauration afin de ressusciter dans toute sa splendeur passée l'*Orient-Express* sur le tronçon Londres-Paris-Venise. Encouragé par le beau succès de son idée en Europe, en 1993, il lança l'*East & Oriental Express* sur le tronçon Singapour-Kuala-Lumpur-Bangkok, avec des voitures de construction japonaise retirées du service en Nouvelle-Zélande. À présent, la société *Venice Simplon-Orient-Express Ltd.* procède activement aux derniers préparatifs pour l'inauguration en Australie de son troisième projet : le *Great South Pacific Express*, qui reliera, dès décembre 1998, Brisbane et Cairns.

**Comment le Gouvernement Japonais attire le tourisme étranger avant-guerre**

Koichi Nakagawa Professeur, Université de Ryutsu-Keizai

Le tourisme avait toujours été considéré comme une manne bénie de devises étrangères, et le Japon, jusque dans les années cinquante du moins, ne fit pas exception à la règle. Déjà dans le Japon d'avant-guerre, ce furent les chemins de fer qui avaient pris l'initiative de la promotion du tourisme international, tant et si bien que l'industrie touristique japonaise connut un développement florissant et fut intégrée au réseau international par les initiatives et le soutien actif des chemins de fer gouvernementaux. Aujourd'hui, le tourisme international est devenu si populaire que les touristes japonais dépensent à l'étranger des sommes bien plus considérables que les touristes étrangers visitant le Japon. L'auteur émet la suggestion que le rail devrait une nouvelle fois reprendre la tête de cette tendance, dès lors que l'industrie manufacturière du Japon se trouve sérieusement défiée par les économies d'Asie de plus en plus compétitives.

**Histoire de la construction de parcs de loisirs par les sociétés ferroviaires privées du Japon**

Isao Ogawa Professeur, Université de Shiga

Les sociétés ferroviaires privées du Japon se caractérisent, par leur participation à diverses entreprises à caractère non ferroviaire, dont l'immobilier, les grands-magasins, les équipes de base-ball, et bien d'autres encore. La plupart des sociétés ferroviaires privées d'avant la Seconde guerre mondiale étaient activement engagées dans le tourisme et les installations de loisirs. L'auteur passe en revue l'historique de la gestion des parcs de loisirs—les ancêtres des parcs à thème d'aujourd'hui—dirigés par des compagnies de chemin de fer privées de la région du Kansai (ce qui comprend Kyoto, Osaka, Nara et Kobe) et explique les raisons qui ont conduit ces sociétés à se lancer dans la construction de parcs de loisirs au tournant du siècle.

**Un Autre Regard  
Le Japon vu par un courrier d'expositions**

Dieter W. Hopkin Chef Bibliothécaire Archiviste, Musée National du Chemin de Fer, York

L'auteur arriva au Japon pour procéder aux arrangements nécessaires pour une exposition d'affiches des Chemins de Fer Britanniques qui se tint en 1997 à la Galerie de la Gare de Tokyo. Étonnamment bien informé, bien qu'il n'en fût qu'à sa première visite au Japon, l'auteur parcourut les régions métropolitaines de Tokyo et d'Osaka, pour y découvrir l'importance culturelle du rail pour la nation.

**La Technologie du Rail Aujourd'hui—2  
Le mécanisme des voies de chemin de fer**

S. Miura, H. Takai, M. Uchida et Yasuto Fukada  
*Railway Technical Research Institute (RTRI)*

Deuxième épisode d'une série d'articles, s'étalant sur douze livraisons, présentant les tout récents développements de la technologie du rail. Les auteurs brossent un tableau résumé de l'ingénierie ferroviaire de pointe d'aujourd'hui, avec sa panoplie de matériaux nouveaux, nouvelles conceptions des voies et nouvelles technologies d'entretien des voies.

**Actualités de Septembre à Novembre 1997**

**Dossier Photos Trains touristiques du monde**