

2 M11. 2972. 8

Université de Montréal

Les impacts négatifs du tourisme sur les villes  
historiques illustrés par trois exemples

par  
Sylvain Lambert

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de  
Maître ès sciences appliquées (M.Sc.A.)  
en aménagement (option conservation de l'environnement bâti)

octobre, 2001

©, Sylvain Lambert, 2001



NA

9000

U54

2002

v.007

100-200



## Résumé

Le développement touristique lié aux villes historiques engendre souvent d'intéressantes retombées économiques. Dans la plupart des cas que cette activité peut sauver ou redresser l'économie locale en apportant des dividendes supplémentaires. Cet aspect amène souvent les décideurs à ne considérer que les effets positifs de l'industrie touristique.

Puisque ces effets sont bien connus, notre attention portera tout au long de ce mémoire uniquement sur les effets négatifs du tourisme à l'intérieur des villes historiques. L'identification de ce type d'impact nous permet d'approfondir le concept de développement durable afin d'avoir une gestion plus efficace au niveau de tous les aspects de l'industrie touristique. Comme le titre l'indique, cette étude se concentre sur trois villes historiques au sein de pays industrialisés (La Rochelle, France; Québec, Canada et Savannah, États-Unis). Choisir des villes de pays en voie de développement aurait nécessité un échantillon beaucoup plus grand afin de pouvoir trouver des éléments de comparaison. En effet, les pays en voie de développement viennent ajouter des variables supplémentaires qui auraient compromis la validité de cette étude.

Le contenu de ce document se divise en cinq parties : la méthodologie, la mise en contexte, les impacts du tourisme sur les villes historiques, les études de cas et la synthèse. La première partie nous renseigne sur la démarche suivie tout au long de la recherche et de la rédaction. La deuxième section, la mise en contexte, traite de la rencontre de la valeur patrimoniale de la ville historique et du développement touristique. La troisième partie recense les différents impacts dans la littérature et la quatrième partie tente de vérifier les résultats obtenus dans l'étape précédente par une étude de cas où l'on compare trois villes (Savannah, Québec et La Rochelle). La cinquième partie, la synthèse, comparera les deux dernières parties afin d'en faire ressortir les éléments communs.

Il sera question dans ce travail que le nombre de véhicules circulant dans la ville augmente lorsqu'il y a développement touristique. Il est donc évident que cet élément entraîne certaines complications (stationnement, congestion et esthétique). De plus, l'équilibre entre l'habitation et le commerce est extrêmement



fragile dans les secteurs historiques. Ce phénomène tend à spécialiser les services au point d'offrir seulement des boutiques pour les touristes.

Il n'y a pas que les problèmes physiques, puisque nous avons recensé certains problèmes d'ordre social pouvant survenir lors du développement touristique d'une ville. Au cours de notre étude nous avons remarqué que le développement touristique conduit à banaliser les rencontres entre les touristes et les résidents. Ce même impact conduit parfois à augmenter le taux de criminalité. En effet, les touristes sont perçus comme une ressource financière à exploiter et peuvent facilement se différencier de la population locale. De plus, la spécialisation des services et la hausse des valeurs foncières poussent parfois la population à s'exiler à l'extérieur des centres historiques. L'interprétation historique est l'un des seuls impacts sociaux que l'on peut généraliser : en effet, l'interprétation est faussée ou simplifiée de façon à intéresser le touriste ou à faciliter sa compréhension des lieux.

Finalement, les impacts économiques sont très importants. Il est bien connu que l'industrie touristique permet d'offrir de nombreux emplois saisonniers. Il y a cependant un danger de dépendance envers cette économie instable et éphémère. De plus, les profits de l'activité touristique ne sont pas toujours réinvestis au profit de la population locale.

Nous en sommes cependant venus à la conclusion que ces impacts ne s'appliquent pas à toutes les villes historiques. Nous pouvons également en conclure que le tourisme affecte les résidents d'une façon différente selon leur situation économique, leur culture et surtout en fonction du nombre de visiteurs qui fréquentent ces villes touristiques.

**Mots clés :**

Impacts économiques; impacts physiques; impacts sociaux; qualité de vie; tourisme; La Rochelle; Savannah; Québec.

## Summary

Tourist activities within historic cities often result in increased financial benefits to the area. In many cases tourism revenues may save or revive the local economy and this point has often been the sole perspective local officials consider.

Due to the fact that many positive aspects of the tourism industry are well known, this paper will focus on the negative aspects within historic cities. Identifying these impacts will strengthen the concept of sustainable development within the tourism industry. As the titles well indicates, this study will focus on three historic cities located in developed countries: La Rochelle, France; Québec, Canada ; and Savannah, United States. The selection of cities in developing countries would have called for a much wider sample in order to establish comparison facts. Indeed, developing countries require additional variables that would have compromise the validity of this study.

The paper is divided into five sections: the methodology, the context, the impacts of tourism in historic cities, the study cases and the synthesis. The first section describes the framework used for the research and writing. The second section, the context, discusses the heritage value of the historic city and its touristic development. The third part documents the various impacts found in the literature used for this study while the fourth section attempts to validate the results obtained in the previous section by means of a study case where three cities are compared (La Rochelle, Savannah and Québec). The fifth section, the synthesis, compares the two previous sections in order to highlight the common elements.

Throughout the study, it was discovered that the number of vehicles in a city increased following tourism development. This element thus clearly generates problems such as parking, traffic jams and even creates an aesthetic problem. Also, it was discovered that the tourist industry created a pressure which lead to a specialization of services within the tourist areas.

There were not only physical problems, but also social problems were generated in the historic city. Over time the perception of tourists by local residents

changed. Tourists were viewed as a financial resource, to be exploited and thus, could be easily differentiated from the local population. This perception may have influenced a higher crime rate. Moreover, the specialization of services and the increased housing value may have caused the departure of the local population outside of the historic neighbourhood.

Finally, the economic impacts are also important. It is well known that tourism industry offers many seasonal jobs. There is, however, a threat of dependency against this unstable and short-term economy. In addition, the profits generated by tourism are not always reinvested for the benefit of the local population.

It should be noted that the impacts may not be applied to all historic cities. Also, the impacts on the local population will vary depending on their particular economic situation, culture, and the number of tourists.

**Key words :**

Economic impact, physical impact, social impact, quality of life, tourism, La Rochelle, Savannah, Quebec City.

## Table des matières

<b>RÉSUMÉ .....</b>	<b>I</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>V</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>IX</b>
<b>TABLE DES TABLEAUX .....</b>	<b>XI</b>
<b>SIGLES ET ABRÉVIATIONS .....</b>	<b>XII</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>XIII</b>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>XIV</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
INTRODUCTION .....	2
PROBLÉMATIQUE .....	3
Les impacts du tourisme sur le patrimoine .....	4
Le sujet de la recherche .....	6
<b>PARTIE I – MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>7</b>
1.1 - LE TYPE DE RECHERCHE .....	7
1.2 - LES FRONTIÈRES .....	7
1.3 - LES DIFFICULTÉS .....	8
1.4 - LA CUEILLETTE D'INFORMATIONS .....	8
1.5 - LA RÉDACTION .....	8
1.6 - ÉTUDE DE CAS .....	9
1.7 – DÉVELOPPEMENT DURABLE .....	10
<b>PARTIE II – MISE EN CONTEXTE.....</b>	<b>11</b>
2.1 – Le développement de la notion de patrimoine urbain .....	12
2.1.1 - Avant la révolution industrielle .....	12
2.1.2 - La consécration du monument historique 1820 – 1960 .....	12
2.1.3 - L'apparition de la notion du patrimoine urbain .....	14
2.1.4 - Les chartes concernant les villes historiques .....	16
2.1.5 - Le patrimoine à l'âge de l'industrie culturelle .....	19
2.1.6 - Définition du patrimoine culturel .....	19
2.2 - ÉVOLUTION DU TOURISME .....	20
2.2.1 - Apparition de l'industrie touristique .....	21

<b>PARTIE III – LES IMPACTS DU TOURISME SUR LES VILLES HISTORIQUES .....</b>	<b>23</b>
3.1 - INTRODUCTION .....	24
3.2 – L’EMPLOI .....	29
3.2.1 - La création d’emplois .....	29
3.2.2 – Le caractère saisonnier .....	32
3.3 - LA DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE .....	34
3.3.1 – La dépendance .....	34
3.3.2 - L’économie touristique, un effet de fuite .....	35
3.4 - LE COÛT DES SERVICES .....	36
3.4.1 - Tourisme : Source de financement .....	37
3.5 - INFLATION ET VALEURS FONCIÈRES .....	38
3.6 - LES INFRASTRUCTURES .....	39
3.7 - LES FONCTIONS URBAINES .....	40
3.7.1 - L’équipement touristique .....	42
3.7.2 - L’hébergement .....	43
3.7.3 - Les services .....	43
3.8 - LE TRANSPORT .....	44
3.8.1 - La circulation .....	45
3.8.2 - La pollution .....	47
3.8.3 - L’érosion .....	47
3.9 - LA FRÉQUENTATION .....	48
3.10 - L’EFFET DE LA RENCONTRE ENTRE LE TOURISME ET SON HÔTE .....	49
3.10.1 - Les attitudes envers les touristes .....	52
3.10.2 – Le tourisme, phénomène transformateur de l’identité .....	53
3.10.3 - Perception du patrimoine .....	56
3.10.4 - L’interprétation historique .....	57
3.10.5 - Le crime .....	58
3.11 – CONCLUSION .....	59
3.11.1 – Critique de certains auteurs .....	60
3.11.2 Conclusion générale .....	62
<b>PARTIE IV - ÉTUDE DE CAS .....</b>	<b>63</b>
4.1 – INTRODUCTION .....	64
La superficie .....	64
La population .....	65
Nombre de visiteurs .....	66
4.1.1 - Évolution de la notion de préservation à Québec .....	67
A - Le XIX <sup>e</sup> siècle .....	67
B - Les années 20 .....	67
C - Les années 50 .....	68
D - Les années 60 .....	68
E - Les années 70 .....	70
F- Les années 80 à aujourd’hui .....	72

4.1.2 - La préservation à La Rochelle .....	72
Caractéristiques générales .....	72
Politique de protection .....	73
Le port de pêche .....	75
Les études sur le tourisme .....	76
4.1.3 – Historique de Savannah .....	76
Préservation de la ville historique .....	78
Les caractéristiques de Savannah .....	78
4.2 – LES COMMERCE DES VILLES HISTORIQUES .....	79
4.2.1. Le secteur historique de Québec .....	79
A- L'évolution de l'implantation des bars/restaurants ds le Vieux-Québec ...	79
B - L'opinion des intervenants du centre historique de Québec .....	82
C - Le secteur historique de La Rochelle .....	83
D - Le secteur historique de Savannah .....	83
4.3 - CAPACITÉ DE CHARGE .....	85
4.4 - LE TRANSPORT .....	87
4.4.1 - Les autocars .....	88
4.4.2. - Le stationnement .....	90
4.4.3. - Les rues piétonnes .....	92
4.5 - LES IMPACTS SOCIAUX .....	94
4.5.1. -La valorisation des référents culturels locaux .....	94
4.5.2 - Banalisation de la rencontre .....	94
4.5.3 - Tension entre culture locale et globale .....	95
4.5.4 - Criminalité .....	96
4.5.5 - Transformation d'identité .....	97
4.5.6 - Interprétation historique .....	97
4.5.7 - Éducation .....	99
4.6 - IMPACTS ÉCONOMIQUES .....	100
4.6.1 - Le caractère saisonnier .....	100
4.6.2 - La dépendance économique .....	102
4.6.3 - Le tourisme, générateur d'emplois .....	103
4.6.4 - Effet de fuite .....	104
4.6.5 - Valeur foncière .....	105
<b>5.7 – SYNTHÈSE .....</b>	<b>107</b>
5.1 - L'IMPACT SUR LE TRANSPORT .....	108
5.2 – LES FONCTIONS URBAINES .....	109
5.2.1 - La spécialisation des services .....	109
5.2.2 - Équilibre entre l'habitation et les commerces .....	109
5.2.3 - L'exclusion de la population locale .....	110
5.2.4 - Pressions pour des installations adaptées aux besoins actuels .....	111
5.3 - L'effet de la rencontre .....	111
5.3.1 - La banalisation de la rencontre .....	111
5.3.2 - La criminalité .....	112
5.3.3 - Acculturation et aliénation .....	113

---

5.4 - LES IMPACTS ÉCONOMIQUES .....	114
5.4.1 - Le tourisme est une activité créatrice d'emplois .....	114
5.4.2 - L'économie touristique dépend des saisons .....	114
5.4.3 - La dépendance économique .....	115
5.4.4 - L'effet de fuite .....	115
5.5 – LA GESTION DU TOURISME .....	116
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>118</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>121</b>
<b>ANNEXE 1 - CONTACTS .....</b>	<b>XV</b>
<b>ANNEXE 2 – CARTES DES SECTEURS ÉTUDIÉS .....</b>	<b>XVII</b>
<b>ANNEXE 3 – QUESTIONNAIRE.....</b>	<b>XX</b>
<b>ANNEXE 4 - TRANSPORT EN COMMUN.....</b>	<b>XXIII</b>
<b>ANNEXE 5 – RÉCURRENCE DES VISITEURS DE QUÉBEC .....</b>	<b>XXIV</b>

## Table des illustrations

Illustration 1 - Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc .....	13
Source Claude Reny, p.5	
Illustration 2 - John Ruskin .....	13
Source : Claude Reny, p.6	
Illustration 3 - Camillo Sitte .....	13
Source : Encyclopedia : <a href="http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.r/r647058.htm;internal&amp;action=_setlanguage.action?LANGUAGE=en">http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.r/r647058.htm;internal&amp;action=_setlanguage.action?LANGUAGE=en</a>	
Illustration 4 - Aloïs Riegl .....	15
Source : Encyclopedia : <a href="http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.r/r647058.htm;internal&amp;action=_setlanguage.action?LANGUAGE=en">http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.r/r647058.htm;internal&amp;action=_setlanguage.action?LANGUAGE=en</a>	
Illustration 5 Vue de Savannah, Georgie, 1855 .....	63
Source : John W. Reys, p. 195	
Illustration 6 - Le centre historique de La Rochelle .....	63
Source : Carte postale	
Illustration 7 - Le centre historique de Québec .....	63
Source : Continuité No. 74, p.5	
Illustration 8 - Le secteur de la Basse-Ville. ....	64
Source : <a href="http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/decouvrir/quartiers/basse-ville/basse-ville.html">http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/decouvrir/quartiers/basse-ville/basse-ville.html</a>	
Illustration 9 - Le secteur de la Haute-Ville. ....	64
Source : <a href="http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/decouvrir/quartiers/haute-ville/haute-ville.html">http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/decouvrir/quartiers/haute-ville/haute-ville.html</a>	
Illustration 10 - Le secteur historique de Savannah .....	64
Source: Office du tourisme de Savannah	
Illustration 11 - Le secteur historique de La Rochelle.....	64
Source: Office du tourisme de La Rochelle	
Illustration 12 - place Royale, 1973.....	70
Source : Continuité, No. 74, p. 40	
Illustration 13 - Les arcades de La Rochelle .....	73
Source : Sylvain Lambert	
Illustration 14 - L'intérieur des arcades de La Rochelle.....	73
Source : Sylvain Lambert	
Illustration 15 - Le secteur sud de La Rochelle .....	74
Source : Ville de La Rochelle	
Illustration 16 - Carte de Savannah vers 1800.....	77
Source : John W. Reys, p. 184	
Illustration 17 - Plan de Savannah, vers 1820 .....	77
Source : Plan of the City of Savannah. Drawn and published by John McKinnon and C. C. Wright, Savannah, 1820. Ward plan detail. Dans Savannah City Plan (1994) p. 4	
Illustration 18 - Les rues commerçantes du Vieux-Québec.....	80
Source : Québec – Service de l'urbanisme. <i>Vieux-Québec, Cap-Blanc</i> .	



---

Illustration 19 - Riverfront Plaza .....	84
Source : Sylvain Lambert	
Illustration 20 - Factors Walk .....	84
Source : Sylvain Lambert	
Illustration 21 - La navette gratuite de Savannah .....	89
Source : Office de tourisme de Savannah	
Illustration 22 - Les stationnements incitatifs de La Rochelle .....	90
Source : Plan de déplacements urbains de La Rochelle, p.12	
Illustration 23 - Stationnement au 32 Drayton Street (Reynold Square) .....	92
Source: Sylvain Lambert	
Illustration 24 - Stationnement au Warren Square .....	92
Source: Sylvain Lambert	
Illustration 25 - Stationnement du MPC (110-112 East State Street) .....	92
Source: Sylvain Lambert	
Illustration 26 - Stationnement municipal au 15 Abercorn Street .....	92
Source: Sylvain Lambert	
Illustration 27 - River Street .....	94
Source: Sylvain Lambert	
Illustration 28 - City Market .....	94
Source: Sylvain Lambert	
Illustration 29 - Panneau interprétatif de la ville de Poitiers .....	100
Source: Sylvain Lambert	

## Table des Tableaux

Tableau 1 - Les impacts du tourisme sur les villes historiques .....	27
Tableau 2 - Les impacts du tourisme par thèmes .....	28
Tableau 3 - Évolution de la population du Vieux-Québec .....	65
Tableau 4 - Nombre de résidents dans le secteur historique de Savannah ..	65
Tableau 5 - Total des visiteurs ayant séjourné plus d'une nuit à Savannah .	66
Tableau 6 - Nombre de touristes dans la région de Québec .....	66
Tableau 7 - Évolution de l'implantation des bars et restaurants dans le Vieux-Québec .....	80
Tableau 8 - Le nombre de visiteurs selon les attraits touristiques .....	85
Tableau 9 - Le nombre de visiteurs selon les attraits touristiques de la région Charente-Maritime .....	87
Tableau 10 - Durée du séjour dans la région de Québec .....	98
Tableau 11 - Bilan de la fréquentation touristique Charente-Maritime .....	101
Tableau 12 - Les emplois supportés par le tourisme à Savannah .....	103
Tableau 13 - Taxes sur les chambres d'hôtels perçues par la municipalité de Savannah .....	104
Tableau 14 - Dépenses totales lors du séjour à Québec .....	104
Tableau 15 - Les impacts du tourisme dans les villes étudiées .....	106

## Sigles et abréviations

GERHICO : Groupes d'Études et de Recherches Historiques du Centre-Ouest atlantique

HLM : Habitations à loyer modique

MPC : Metropolitan Planning Commission

OVPM : Organisme des villes du patrimoine mondial

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

## Remerciements

Je tiens à remercier mon directeur de recherche, M. Jacques Dalibard, qui m'a guidé consciencieusement tout au long de cette recherche en plus de me manifester un soutien constant. Toute ma gratitude va également aux personnes et organismes suivants :

Mme Christine Gosselin du Comité des citoyens du Vieux-Québec, M. Aurèle Schink du Comité des gens d'affaire du Vieux-Québec, M. Bonet de l'Organisme des villes du patrimoine mondial (OVPM), M. Michel Goupil de la ville de Québec, M. Christophe Bohmert de la Chambre des commerces et d'industrie de La Rochelle, M. Olivier Mussel de l'Observatoire du tourisme (France) et Mme Judith Provencher du Service des communication de la ville de La Rochelle, The Savannah Area Convention & Visitors Bureau, M. Jim Gilliamson du Parking & Services (Savannah), Mme Sarah Barto du Historic District Resident Association (Savannah), The City of Savannah's Neighborhood Planning and Community Development et Mme Jenny West de la Chamber of Commerce. M. Claude Bruneau, pour ses commentaires très pertinents. La coopération des tous ces gens ont permis de réaliser ce mémoire.

Je tiens également à remercier mes parents et Christina qui m'ont supporté et encouragé tout au long de ce cheminement.

## **Avant-propos**

Le sujet de ce mémoire a été développé à la suite de la lecture de l'ouvrage de Mme Françoise Choay qui s'intitule *L'allégorie du patrimoine*. Dans cet ouvrage, l'auteur fait mention que l'industrialisation du patrimoine conduit à la destruction du patrimoine bâti.

Ce sujet nous paraît très intéressant puisque le tourisme détermine parfois ce qui doit rester ou disparaître. Il est donc important de bien cerner cette question afin de pouvoir poser les gestes appropriés.

Cette recherche nous a permis d'explorer plus en profondeur l'implication de l'industrie touristique dans la conservation de l'environnement bâti. Ce sujet est peu considéré lorsqu'on étudie la conservation de l'environnement bâti. Ce mémoire nous fait réaliser l'importance de la préservation de l'environnement.

# **Introduction**

## Introduction

La ville historique n'est pas seulement constituée d'éléments architecturaux intéressants mais également d'une vie sociale qui peut constituer à plusieurs égards un patrimoine vivant. La culture est l'élément principal qui caractérise une société, elle définit bien souvent la perception qu'ont les gens de leur vie spirituelle, de l'éthique (les lois et la morale) de la société dans laquelle ils vivent et la façon dont ils communiquent (langue). L'héritage culturel représente également l'histoire, les traditions et l'identité des gens sur un territoire donné.

Cependant, le patrimoine urbain attire au cours des années de plus en plus de visiteurs. En effet, les villes offrent plusieurs services et attractions qui sont susceptibles d'attirer les touristes. Il faut noter que ni la ville ni l'héritage culturel n'ont été créés de prime abord pour satisfaire les seuls besoins des touristes. Il est évident que ces éléments peuvent contribuer à fournir une certaine attraction pour l'activité touristique. Cette attraction est importante puisque la majorité des touristes sont originaires d'autres villes et qu'ils recherchent des destinations urbaines pour les nombreuses attractions qui y sont localisées et qu'ils sont habitués de retrouver dans leur milieu. L'identification des ressources des sites à visiter est donc très importante. Toutes les villes ont une histoire et une certaine culture à exploiter. Il s'agit donc d'identifier les personnes, les événements, les monuments, les reliques ou artefacts qui reflètent les éléments les plus importants de l'histoire de cette ville et de les mettre en valeur pour le bénéfice des touristes et résidents.

Ce patrimoine, d'autre part, est très sensible et peut être affecté par ce nombre croissant de visiteurs. La gestion du tourisme s'impose donc comme un projet de société. Par cette voie, il serait intéressant de voir s'il est possible de construire une base théorique qui traiterait des effets du tourisme culturel sur les villes historiques. Cet élément permettrait de développer un document de référence qui pourrait servir aux différents arrondissements historiques.

Les promoteurs et gouvernements se basent très souvent sur les effets positifs que cette activité économique procure pour justifier le développement touristique. On prône généralement les bénéfices économiques qui permettraient de redresser l'économie de la ville ou du pays tout entier en amenant des monnaies étrangères dans le pays. Le tourisme est le secteur d'activités qui

croît le plus rapidement dans l'économie mondiale. Il est même devenu la plus grande source d'emplois au cours des dernières années. L'industrie du tourisme permet donc d'offrir plusieurs emplois à différents niveaux de spécialisation.

Considérant que les effets positifs du développement touristique sont bien connus, l'attention se portera tout au long de ce mémoire uniquement sur les effets négatifs du tourisme à l'intérieur des villes historiques. Le sujet sera donc traité sous trois aspects : les impacts physiques, sociaux et économiques.

Comme le titre l'indique, cette étude se concentre sur trois villes historiques au sein de pays industrialisés (La Rochelle, France; Québec, Canada et Savannah, États-Unis). Les pays en voie de développement viennent ajouter des variables supplémentaires qui auraient compromis la validité de cette étude. Ceci dit, passons maintenant à la problématique.

## Problématique

Les impacts du tourisme sur le patrimoine

Les villes et les ensembles historiques sont désormais inclus officiellement comme faisant parti du patrimoine historique.

*" Les centres et quartiers historiques anciens livrent aujourd'hui une image privilégiée, synthétique et en quelque sorte agrandie, des difficultés et des contradictions auxquelles confrontent la mise en valeur du patrimoine bâti en général, et en particulier sa réutilisation, autrement dit son intégration dans la vie contemporaine "*

Cependant, ce type de préservation a souvent un but économique qui tend à la consommation (tourisme culturel). On comprend cette orientation lorsque l'on voit l'ensemble des contraintes auxquelles les municipalités et les gouvernements font face aujourd'hui. On comprend facilement pourquoi ces organisations se tournent vers ce secteur en pleine expansion pour régler leurs problèmes financiers.

---

<sup>1</sup> Choay, Françoise. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996, p.166



Ce type de consommation de masse provoque certains effets secondaires, qui ont comme conséquences d'abîmer les lieux, d'être souvent saturés en terme de visiteurs et entraînent même des coûts supplémentaires pour entretenir et consolider les lieux visités.

### Le sujet de la recherche

Le modèle traditionnel du développement du tourisme concernant les destinations récréatives est appliqué au développement du tourisme culturel. Ce concept, comme on l'a vu, cause de nombreux problèmes. Il faut donc un bon système de gestion pour arriver à contrer ses effets pervers. Le concept de développement durable pourrait être un élément intéressant dans la mesure où l'on incite les touristes à respecter la société visitée sous toutes ses dimensions afin d'en préserver les richesses pour les générations futures.

Pour remédier à ces problèmes, Choay propose la « conservation stratégique ».

*" la protection stratégique des tissus anciens et leur réappropriation par des populations qui les habitent au lieu de les consommer passent par une autre voie : celle d'une prise de conscience générale suivie d'une action qui lui soit accordée. Depuis des années, les associations de défense s'orientent dans cette direction et s'opposent avec un succès croissant aux projets techniques ou spéculatifs qui lèsent leurs quartiers <sup>2</sup>".*

Avec l'ensemble des contraintes auxquelles les gouvernements et les municipalités font face aujourd'hui, on voit souvent dans le tourisme une solution aux problèmes financiers, ce qui nous amène à poser l'hypothèse suivante :

**On tend à favoriser le tourisme comme moteur économique sans comprendre les principes et les conséquences d'un tel geste.**

---

<sup>2</sup> Choay, Françoise. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996, p.177-178.

L'examen de cette hypothèse permettrait de considérer le tourisme sous une nouvelle facette. En adoptant une vision nouvelle de ce secteur d'activités, on pourrait mieux voir comment gérer ce tourisme de masse. Cette démarche conduit également à se questionner pour confirmer ou bien infirmer notre hypothèse :

- Quels sont les effets de ce tourisme sur les villes historiques?; Cette question nous permettra de voir les impacts négatifs d'ordre physique, social, économique et culturel sur les villes historiques.
- Quelles sont les différentes solutions envisageables pour contrôler les effets néfastes?
- Répondre à ces questions nous permettrait de bien explorer les différentes possibilités pour gérer ce flux de tourisme.

Le contenu de ce document se divisera donc en cinq parties : la méthodologie, la mise en contexte, les impacts du tourisme sur les villes historiques, les études de cas et la synthèse. La première partie nous renseigne sur la démarche suivie tout au long de la recherche et de la rédaction. La deuxième section, mise en contexte, traite de la rencontre de la valeur patrimoniale de la ville historique et du développement touristique. La troisième partie recense les différents impacts dans la littérature et la quatrième partie tente de vérifier les résultats obtenus dans l'étape précédente par une étude de cas où l'on compare trois villes (Savannah, Québec et La Rochelle). La cinquième partie, synthèse, comparera les deux dernières parties afin d'en faire ressortir les éléments communs.

**PARTIE I -  
Méthodologie**

## 1.1 - Le type de recherche

Le choix du modèle théorique dépend des objectifs de la recherche. Dans le cas présent, la recherche sera de type qualitative puisque l'étude porte sur les monographies, les chartes de l'UNESCO et différents articles. Ces documents permettront de construire la base théorique.

Pour l'étude des cas spécifiques, les différents documents concernant chacun des arrondissements historiques choisis seront consultés. Il est évident que les données quantitatives (statistiques) devront également être considérées pour arriver à étudier les différents cas. Finalement, des entrevues et peut-être un sondage seront nécessaires pour arriver à compléter cette recherche.

## 1.2 - Les frontières

La première frontière est le périmètre d'étude. Cette recherche se concentre uniquement sur les villes historiques. Il est bien évident que le tourisme culturel provoque des effets néfastes aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des arrondissements historiques. Cependant, il nous semble que limiter cette recherche seulement aux arrondissements historiques (villes historiques) permettra d'approfondir le sujet. Puisqu'une ville historique est habitée par des résidents et que ce sont eux qui sont affectés par cette activité.

Enfin, nous regarderons plus en détail les effets du tourisme culturel sur les villes historiques puisque ces éléments semblent avoir été négligés. C'est en ayant une bonne vision générale de ces effets qu'on peut arriver à gérer le flux des touristes, le but étant de préserver le patrimoine qui est le moteur de cette économie.

Cette étude se concentre sur les villes historiques des pays industrialisés. Il est important de mentionner ce point puisqu'une grande partie de l'information disponible dans la littérature concerne les pays en voie de développement. Il est évident que ces deux réalités ne sont pas affectées de la même façon par le

tourisme. Les impacts qui concernent les pays en voie de développement seront donc indiqués par une (\*).

### **1.3 - Les difficultés**

Nous n'avons pas pu classer l'information puisque la corrélation entre les impacts physiques, économiques et sociaux était très difficile. De plus, cette forme de rédaction obligeait à faire beaucoup de répétitions. Ce qui nous a obligé à les regrouper par thème.

Le deuxième élément problématique se situe au niveau de la littérature. Certains impacts sont traités d'une façon superficielle. Certains éléments dans ce texte paraîtront inévitablement incomplets.

L'étude de cas paraîtra peut-être superficielle à certains endroits. En effet, nous n'avons pas pu obtenir toute la coopération voulue des différents intervenants qui ont été contactés.

### **1.4 - La cueillette d'informations**

L'ensemble des documents recueillis a été séparé selon les différents thèmes traités dans ce mémoire afin d'en faciliter l'analyse. Cette information a été ensuite comparée dans le but de voir les différentes opinions sur ce sujet.

### **1.5 - La rédaction**

L'analyse préliminaire a permis de définir les grands points du premier chapitre. Par la suite, chaque information recueillie a été classifiée et comparée selon ces grands points.

Chaque élément apporté par les différents auteurs est cité soit en note de bas de page ou directement dans le texte. Lorsqu'il y a plus de deux théoriciens qui ont avancé une idée, ils sont cités en bas de page. Nous avons choisi cette façon de faire afin de faciliter la lecture. Le fait de mentionner

l'ensemble des auteurs permet de voir si la littérature est en faveur ou non de cette idée.

## 1.6 - Étude de cas

### L'objectif du travail

L'objectif de cette section est de vérifier les données obtenues de la littérature. Les études de cas permettront donc de voir si les données obtenues s'appliquent à la réalité.

### L'approche

Le premier élément à considérer est l'uniformité. En effet, pour que ces études soient comparables, il faut que les intervenants interviewés soient les mêmes. Nous nous proposons donc de rencontrer le service de planification urbaine, l'office du tourisme, l'association des citoyens et celle des commerçants de chaque ville historique choisie. Il faut cependant noter ici qu'une étude préliminaire de chaque ville sera effectuée afin de préparer la rencontre.

### Les villes à l'étude

Nous avons choisi trois villes historiques. Ces villes sont Québec (Canada), La Rochelle (France) et Savannah (Etats-Unis). Nous étudierons ces villes selon les trois aspects du chapitre 1 afin de pouvoir comparer les impacts physiques, sociaux et économiques.

La cueillette d'information s'est faite majoritairement par entrevue téléphonique (voir questionnaire à l'annexe 3) avec les personnes responsables des différentes questions à l'étude. Les personnes contactées diffèrent entre les villes à l'étude à cause de leur structure administrative. Certaines informations ont été recueillies après discussion auprès de plusieurs intervenants impliqués dans la conservation des villes historiques lors de rencontres de deux cours d'été.

## Résultat et conclusion

La conclusion de cette section traitera des impacts du tourisme que l'on peut généraliser. Nous comparerons donc les éléments obtenus dans cette section avec ceux de la littérature (section 3).

### Les raisons du choix des villes

- Pourquoi trois villes ?

Nous avons décidé de choisir d'étudier trois villes dans différents pays industrialisés afin d'avoir une idée générale de ce qui se passe dans le monde. Il est bien évident qu'un nombre plus important de cas d'études permettrait d'avoir des résultats plus justes. Cependant, si l'on tient compte du type d'étude et du temps alloué à cette recherche, le choix de trois municipalités nous a semblé suffisant.

- Pourquoi ces trois villes ?

Nous avons choisi ces trois municipalités parce qu'elles sont de taille moyenne. De plus, elles sont reconnues comme étant des destinations importantes depuis un certain temps. Ces trois villes à l'étude accueillent donc une quantité importante de touristes dans leur pays respectif.

- Pourquoi ne pas avoir choisi le Tiers Monde ?

La raison est bien simple, les réalités économiques et sociales sont tellement différentes entre les pays industrialisés et ceux en voie de développement qu'il faudrait faire deux études distinctes. Nous avons donc décidé de nous concentrer seulement sur les pays industrialisés.

## 1.7 - Développement durable

### But et objectif

L'objectif principal de cette section est de voir si l'on peut proposer des solutions qui permettraient le développement touristique tout en conservant les villes historiques. Le concept de développement durable semble être un élément intéressant puisqu'il semble considérer l'aspect de conservation dans le développement économique.

**PARTIE II -  
Mise en contexte**



## 2.1 – Le développement de la notion de patrimoine urbain

### 2.1.1 - Avant la révolution industrielle

Avant la révolution industrielle, aucun principe n'interdisait la destruction des édifices ou des objets d'art anciens. On les conservait par intérêt utilitaire ou pour une liaison à un savoir particulier. Leur préservation tenait donc à la bonne volonté des gens. Ces objets et bâtiments conservés symbolisaient les accomplissements d'une civilisation supérieure, ils projetaient l'art de vivre, la maîtrise d'exécution et le raffinement. Leur préservation était simplement un réemploi tantôt global ou bien à la pièce.

### 2.1.2 - La consécration du monument historique 1820 – 1960

*" L'avènement de l'ère industrielle comme processus de transformation mais aussi de dégradation de l'environnement humain a contribué avec d'autres facteurs moins importants, comme le romantisme, à inverser la hiérarchie des valeurs attribuées aux monuments historiques et à privilégier pour la première fois les valeurs de la sensibilisation, notamment esthétiques <sup>3</sup>".*

C'est donc à ce moment que le monument historique apparaît véritablement car la distance qui en sépare s'en trouve accentuée. On se penchera donc à ce moment sur l'ensemble des aspects qui composent l'architecture. Les études préparatoires à la conservation et à la restauration des monuments historiques ont demandé l'acquisition de nouveaux savoirs scientifiques et techniques. La venue des historiens de l'art amène à considérer l'architecture ancienne sous différentes formes. Un fait important à noter est que l'ère industrielle marque le moment où l'on perd graduellement le savoir-faire manuel. On note également l'apparition durant cette époque de théoriciens qui sont encore influents aujourd'hui.

---

<sup>3</sup> Choay, Françoise. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996, p. 94



Illustration 1 Eugène  
Emmanuel Viollet-le-Duc

Un théoricien/architecte important du XIX<sup>e</sup> siècle est Eugène Emanuel Viollet-le-Duc (1814-1879).

*" On attribue à Viollet-le-Duc la paternité de l'approche par la construction déductive, approche qui découle de sa conception rationaliste de l'architecture gothique. Ainsi, il prend l'initiative d'ajouter ou de supprimer des éléments afin de constituer une unité de style, une restauration stylistique au détriment parfois de la vérité historique. Restaurer un édifice, écrit-il, ce n'est pas l'entretenir, le réparer ou le refaire, c'est le rétablir dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé en un moment donné <sup>4</sup>".*



Illustration 2  
John Ruskin

Cet intérêt apparaît aussi en Angleterre avec John Ruskin (1819-1900). Cet auteur a une vision de conservation qualifiée d'intégrale (ne rien détruire et ne rien ajouter). Selon Ruskin, l'architecture domestique constitue le tissu urbain, ce qui veut dire que la ville ancienne tend à jouer le rôle de monument historique. On se doit donc d'habiter cette ville comme par le passé parce que ces villes reflètent notre identité. Ruskin et, un peu plus tard, William Morris (un de ses disciples) ne s'intéressaient pas vraiment à la conservation de villes et aux ensembles historiques. Ils entretenaient simplement une hostilité contre la modernité.

En conséquence, ils désiraient préserver la ville préindustrielle. Finalement, Ruskin a été l'un des premiers à inclure les ensembles urbains.



Illustration 3  
Camillo Sitte

Durant cette même période, un théoricien apporte la vision muséale des villes historiques. En effet, Camillo Sitte (1843-1903), publie un ouvrage en 1889 qui s'intitule *"Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen"*. À l'intérieur de ce document, il mentionne que la ville contemporaine (industrielle) n'a pas de qualité esthétique. Il souligne les transformations apportées par la société industrielle au niveau économique et social et les modifications spatiales qui en découlent. Le rôle

<sup>4</sup> **Reny, Claude**, *Principes et critères de restauration et d'insertion*, Québec, Les Publications du Québec, 1991, p.5

de la ville préindustrielle est donc terminé mais, leur beauté demeure. Ces analyses concluent qu'il est logique de les conserver comme on conserve des objets dans les musées. Ce type de pratique permettra de développer la notion de patrimoine urbain.

### 2.1.3 - L'apparition de la notion du patrimoine urbain

Cette période permettra donc de passer du monument à l'étude des ensembles.

*" De nombreux facteurs ont contribué à retarder à la fois l'objectivation et la mise en histoire de l'espace urbain : d'une part, son échelle, sa complexité, la longue durée de la mentalité qui identifiait la ville à un nom, à une communauté, à une généalogie, à une histoire en quelque sorte personnelle, mais se désintéressait de son espace; d'autre part, l'absence, avant le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, de cadastres et de documents cartographiques fiables, la difficulté de découvrir des archives concernant les modes de production et les transformations de l'espace urbain à travers le temps <sup>5</sup>".*

*" La conversion de la ville matérielle en objet de savoir historique a été provoquée par la transformation de l'espace urbain consécutive à la révolution industrielle : bouleversement traumatique du milieu traditionnel, émergence d'autres échelles et parcellaires. C'est alors, par effet de différence et par contraste que la ville ancienne devient objet d'investigation. Les premiers à la mettre en perspective historique, et à l'étudier selon les mêmes critères que les formations urbaines contemporaines, sont d'abord les fondateurs (architectes et ingénieurs) de la nouvelle discipline à laquelle Cerdà donne le nom d'urbanisme <sup>6</sup>".*

Un autre auteur du nom de Gustavo Giovannoni (1873-1943) a permis le développement de la notion de ville historique. Dans sa théorie, il opte pour une conception générale de l'aménagement territorial c'est-à-dire qu'une ville historique constitue en soi un monument, mais elle est en même temps un tissu vivant. Il énumère donc 3 principes importants pour la préservation des villes historiques:

- Le fragment urbain ancien doit être intégré dans un plan d'aménagement local, régional et territorial.

---

<sup>5</sup> Choay, Françoise. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996, p.132

<sup>6</sup> *Ibid.*, p.133

- Le concept de monument historique ne saurait désigner un édifice singulier à part du contexte bâti dans lequel il s'intègre.
- Les ensembles urbains anciens requièrent appellent des procédures de préservation et de restauration. Transformés aux dimensions du fragment ou du noyau urbain, ils ont pour objectif essentiel d'en respecter l'échelle et la morphologie, de préserver les rapports originaux.

Vers le dernier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle, Camilio Boito avance une théorie qui vient ébranler celle de Viollet-Le-Duc. Cet auteur avance les concepts suivant :

*" d'authenticité, de hiérarchie d'interventions, de style restauratif qui ont permis à Boito de poser les fondements critiques de la restauration comme discipline. Il a énoncé un ensemble de règles qui ont été modulées et affinées à la suite des destructions causées par les conflits armés, depuis la première Guerre mondiale, et à mesure de l'évolution des techniques constructives, mais qui demeurent valables pour l'essentiel "*



Illustration 4  
Alois Riegl

Un autre auteur important fait son apparition. Il s'agit d'Alois Riegl (1858-1905). Il pose son jugement sur deux thèmes. Le premier est la remémoration qui est liée au passé. Cette valeur d'ancienneté s'ajoute à l'âge du bâtiment et aux traces du temps qui sont perceptibles (qui ne demandent pas une connaissance de l'histoire). Le second volet de sa théorie concerne la période contemporaine. Il propose essentiellement de conserver la valeur d'usage du bâtiment.

L'œuvre de Boito et celle de Riegl montrent qu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, la conservation des monuments était devenue une discipline. Ces différents théoriciens vont donc avoir une grande influence sur la pratique de la conservation. C'est pourquoi leurs idées seront prises en considération pour l'élaboration des différentes chartes internationales sur la conservation qui verront

---

<sup>7</sup> Choay, Françoise. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996, p.121

le jour au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. L'élaboration de ces chartes a permis d'approfondir la notion du patrimoine urbain en apportant de nouveaux outils.

#### 2.1.4 - Les chartes concernant les villes historiques

On compte sept principales chartes qui ont contribué au développement du patrimoine urbain dans les villes historiques.

En 1931, la Charte d'Athènes mentionne que l'aire de protection des sites historiques devrait faire l'objet d'une attention particulière. Dans le caractère et la physionomie des villes, il faut respecter la construction des édifices, surtout dans le voisinage des monuments anciens dont l'entourage doit être l'objet de soins particuliers. Même certains ensembles, certaines perspectives particulièrement pittoresques, doivent être préservés.

Un peu plus tard, la Charte de Venise (1964) fait clairement état de la reconnaissance de l'étendue de la notion de monument historique à des ensembles urbains (article 14). En effet, l'article 1 de cette Charte stipule que: La notion de monument historique comprend un bâtiment isolé ou un ensemble urbain ou rural. C'est un témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique. Elle s'étend non seulement aux grandes créations mais aussi aux œuvres modestes qui ont acquis avec le temps une signification culturelle.

La notion de patrimoine urbain s'est véritablement manifestée avec la Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine mondial culturel et naturel (1972). On voulait mettre en place un soutien international pour affaiblir la menace qui pesait sur ce type de site. Le patrimoine culturel était alors défini comme étant des monuments, des ensembles de bâtiments et des sites reconnus pour leur valeur historique, artistique, archéologique et scientifique. C'est un acquis par rapport aux chartes précédentes puisqu'on reconnaît l'ensemble historique comme faisant partie du patrimoine culturel.

La Charte d'Amsterdam (1975) reconnaît également les villes et les villages historiques présentant un intérêt culturel. Cette charte poursuit la même direction que la charte de 1972. Elle mentionne par contre que le type de

protection nécessaire pour la sauvegarde des arrondissements historiques peut être réalisé seulement dans une planification d'ensemble.

La Charte européenne sur l'héritage architectural (1975) mentionne que la structure des centres historiques favorise une harmonie sociale. En offrant de bonnes conditions pour le développement des différentes activités, nos villes historiques favorisent une meilleure intégration sociale. Les villes peuvent encore une fois avoir un mélange d'activités qui est bénéfique et elles engendrent aussi une mixité sociale.

Lors de la conférence de Nairobi (1976), on définit l'ensemble historique comme étant un tout cohérent où l'on doit respecter autant les activités humaines que les bâtiments, la structure spatiale et les zones d'environnement. Ce principe fait état de l'importance de se préoccuper de l'ensemble et de l'usage d'un bâtiment lorsqu'une intervention doit être effectuée. Les projets de construction neuve et de restauration devraient rechercher l'harmonie avec les bâtiments environnants. On doit également intégrer le site historique à la vie moderne, les pouvoirs doivent se munir d'une législation patrimoniale de façon à protéger le patrimoine culturel.

La Charte de Washington (1987) concerne plus précisément les villes et les quartiers historiques, avec leur environnement naturel ou bâti, qui, outre leur qualité de document historique, expriment les valeurs propres aux civilisations urbaines traditionnelles. Or, celles-ci sont menacées de dégradation voire de déstructuration, sous l'effet d'un mode d'urbanisation né à l'ère industrielle et qui atteint aujourd'hui universellement toutes les sociétés.

Afin de contrôler ces pressions, on énonce certains principes en tenant compte de l'histoire de la ville et des différents bâtiments qui expriment son image. Les éléments à considérer sont :

- La forme urbaine définie par la trame et le parcellaire;
- Les relations entre les divers espaces urbains : espaces bâtis, espaces libres, espaces plantés;
- La forme et l'aspect des édifices (intérieur et extérieur), tels qu'ils sont définis par leur structure, volume, style, échelle, matériaux, couleur et

décoration;

- Les vocations diverses de la ville acquises au cours de son histoire.

De plus, on mentionne que la participation et l'implication des habitants des villes sont indispensables au succès de la sauvegarde. Les interventions d'un quartier ou d'une ville historique doivent être menées avec prudence, méthode et rigueur, évitant d'être trop catégorique, mais en tenant compte des problèmes spécifiques à chaque cas particulier.

Le premier Séminaire brésilien sur la préservation et la revitalisation de centres historiques (1987) avance certains principes : les sites historiques sont des centres culturels avec un environnement qui comprend la nature et les bâtiments dans un contexte particulier. Finalement, la préservation ne doit pas être considérée si elle pose des limites extrêmes sur l'utilisation du site historique. Une attention particulière doit être accordée aux résidents de ces sites et aux activités traditionnelles du secteur.

L'intérêt pour le patrimoine urbain se manifestait encore une fois lors du Colloque international des villes du patrimoine mondial à Québec (1991) sur la gestion de la sauvegarde des ensembles historiques urbains en période d'évolution. Lors de cette rencontre, les représentants des 41 villes exprimèrent leur volonté de constituer un réseau des villes du patrimoine mondial. On a fondé l'Organisme des villes du patrimoine mondial (OVPM) lors du deuxième colloque tenu à Fès au Maroc (1993). Cet organisme international non gouvernemental sans but lucratif poursuit les objectifs suivants :

*- " contribuer à la mise en œuvre de la Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel et de la Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques;  
favoriser, tant aux plans régionaux qu'internationaux, la coopération et l'échange d'information et de connaissances entre toutes les villes historiques du monde et ce, en étroite collaboration avec les autres organisations poursuivant des objectifs analogues, tout en mettant l'accent sur les actions susceptibles de soutenir les efforts des villes situées dans les pays en voie de développement;  
en collaboration avec les organismes spécialisés, mieux arrimer les recherches des spécialistes et experts aux besoins des praticiens de la gestion locale;  
sensibiliser les populations aux valeurs patrimoniales et à leur protection<sup>8</sup>"*

---

<sup>8</sup> Site internet de l'OVPM

- Informer et former des gestionnaires municipaux;
- Faciliter la communication entre les villes membres;
- Constituer une banque de données sur les villes historiques.

### 2.1.5 - Le patrimoine à l'âge de l'industrie culturelle

Les différents théoriciens et chartes ont amené le patrimoine à acquérir un double statut. Le patrimoine est maintenant synonyme de savoir et de plaisir. Ce patrimoine est souvent devenu un produit de consommation qui est accessible à tous. Bien souvent, les interventions sont faites en conséquence du tourisme culturel. Deux tendances ont été identifiées par Choay :

*" Une tendance placée sous le signe du respect, avec les moyens nouveaux offerts par la science et la technologie, l'œuvre des grands novateurs du XIX<sup>ème</sup> siècle et du XX<sup>ème</sup> siècle, sans que celle-ci constitue pour autant une référence explicite ou même connue. L'autre tendance, placée sous le signe de la rentabilité et d'un vain prestige, désormais dominante, développe, trop souvent avec l'appui des États et des collectivités publiques, des pratiques déjà condamnées au XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>9</sup>."*

### 2.1.6 - Définition du patrimoine culturel

Avant d'aller plus loin, il serait intéressant de définir le concept de patrimoine culturel. Feilden et Jokilehto définissent ce type de patrimoine comme :

*" Le concept actuel de patrimoine culturel est le produit de l'évolution de la société contemporaine, de ses valeurs, de ses besoins. Auparavant, on s'intéressait surtout à des œuvres d'art particulières ou aux principaux monuments. Les destructions massives provoquées par les deux guerres mondiales et l'intensification du développement industriel à partir des années cinquante ont amené les gens à prendre conscience que leur vie est étroitement liée à l'environnement dans lequel ils vivent et ils travaillent. Celui-ci constitue en effet la base de leur identité culturelle ainsi qu'une référence mentale et spirituelle pour l'équilibre et la qualité de la vie <sup>10</sup>."*

---

<sup>9</sup> Choay, Françoise. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996, p.158

<sup>10</sup> Feilden, Bernard M. et Jokilehto, Jukka. *Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial*. Rome, ICCROM, 1996, p.11



La société de consommation entretenue par la publicité amène à consommer des ressources non renouvelables comme le pétrole ou les minéraux. Ce phénomène est devenu aujourd'hui une préoccupation mondiale. Le patrimoine physique peut être considéré dans ce même ordre d'idées. Il est donc important d'avoir un certain équilibre entre nos besoins et sa protection.

*" Le patrimoine culturel se compose de différents types de biens qui s'inscrivent dans divers cadres; il comprend non seulement les monuments importants, les zones et les jardins historiques, mais aussi l'environnement créé par l'homme dans sa globalité. Le patrimoine culturel peut être associé à différentes valeurs en fonction de son contexte et c'est pourquoi le traitement peut différencier d'un cas à l'autre <sup>11</sup>".*  
*" La circulation des personnes et l'invasion des images créent une demande culturelle généralisée (...) Il est une anthropologie de la vie brassant, sans véritable distinction, tous les éléments qui caractérisent une civilisation, depuis la soupière grossièrement modelée dans la terre, d'époque gallo-romaine, jusqu'à celle finement ciselée dans le métal d'aujourd'hui. De communautaire, le patrimoine se reconnaît maintenant comme identitaire parce qu'il est bien de proximité et d'usage fréquent.<sup>12</sup>".*

Cette citation signale ici une tension entre une culture universelle qui pourrait éventuellement englober la culture locale. Il sera question de cette problématique dans les prochaines sections.

Nous avons étudié jusqu'ici la notion de patrimoine urbain, un autre élément important dans cette étude concerne le tourisme. Il en sera donc également question dans la prochaine section.

## 2.2 - Évolution du tourisme

L'industrie du tourisme accorde une importance particulière à l'héritage culturel. Il serait donc capital de bien comprendre le concept du tourisme. Nous allons effectuer à cet effet un bref survol de l'historique de cette activité si populaire de nos jours.

---

<sup>11</sup> Feilden, Bernard M. et Jokilehto, Jukka. *Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial*. Rome, ICCROM, 1996, p.12

<sup>12</sup> Andrieux, Jean-Yves. *Patrimoine et histoire*. Paris, Belin SUP, 1997, p.25

### 2.2.1 - Apparition de l'industrie touristique

La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle amène de grands changements tels que de nouvelles innovations technologiques, la laïcisation des sociétés qui acceptent la notion de plaisir, etc. La naissance du tourisme contemporain est donc issue des changements socioculturels qui émergent de la société traditionnelle. Il faut cependant attendre l'amélioration des conditions de travail pour que ce type d'activités soit consommé par l'ensemble de la population.

L'industrie touristique était fonctionnelle dès 1900. Il faut cependant attendre l'arrivée de la classe moyenne pour que l'industrie du tourisme se développe pleinement. Ce phénomène se produit entre 1900 et 1950, car l'industrie permet désormais du temps libre par ses évolutions technologiques et par l'augmentation de la production. On voit apparaître le loisir comme nouveau système de valeur et également comme une nouvelle industrie afin de combler ce temps libre.

Depuis les années 1950, des dizaines de pays sont entrés dans l'ère postindustrielle ou société de consommation de masse. L'ère postindustrielle se caractérise par une société fortement urbanisée, la majorité des travailleurs sont dans le secteur des services et non plus dans l'industrie. La technologie est axée sur l'information, l'accélération de la productivité, la société d'abondance, la consommation de masse, la montée des monopoles et oligopoles internationaux, la mondialisation de l'économie. La natalité et la mortalité sont faibles et l'on peut même affirmer que les familles souvent éclatées créent un nouvel équilibre démographique.

On peut également parler de culture postmoderne. Aujourd'hui l'acquisition de l'expérience dans la vie est recherchée avant tout dans le domaine de la consommation. On peut le remarquer à l'intérieur du concept des publicités, elles vont toutes dans le même sens : l'expérience.

Nous voyons donc que l'industrie touristique est en pleine croissance. En effet, Guay et Lefebvre nous mentionnent que :

*" le tourisme international croît de 2% à 3% par année et représentait, en 1994, plus de 315 milliards de dollars US <sup>13</sup>".*

Nous voyons donc que le potentiel de ce secteur d'activités est énorme, notamment pour les pays en voie de développement (\*) parce que ces derniers voient en cette industrie la solution à tous leurs problèmes économiques. Les pays industrialisés sont eux aussi attirés par cette activité puisqu'elle fournit un apport financier supplémentaire à une économie déjà diversifiée. L'activité touristique et celle de la préservation du patrimoine ne présentent aucun problème pris séparément. Ce n'est qu'au moment où on les associe que les problèmes apparaissent. Il sera donc question de ce sujet dans la prochaine section.

---

<sup>13</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Univocité et variabilité des impacts sociaux du tourisme international : quelques éléments de réflexion.* Montréal, Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1995, p.3

(\*) Cette question ne sera pas abordée dans cette étude

**PARTIE III -**  
**Les impacts du tourisme sur les villes**  
**historiques**

### 3.1 - Introduction

Les impacts reliés au tourisme sont de trois natures : économique, physique et social.

Durant la deuxième moitié du vingtième siècle, l'activité du tourisme a généré la plus grande croissance de l'économie mondiale. Il n'y a donc aucun doute que le tourisme a un impact majeur sur l'économie des sites touristiques. Quant à la nature de ces impacts, les opinions sont partagées. En effet, certains considèrent ces derniers comme positifs et d'autres comme négatifs.

Beaucoup de pays ont de la difficulté économiquement puisque les moyens de contrôle traditionnels ne fonctionnent plus correctement<sup>14</sup>. La raison est simple : l'économie est de moins en moins nationale mais plutôt mondiale et souvent contrôlée par des multinationales. Plusieurs gouvernements cherchent donc une stratégie de relance qui se concentre bien souvent dans des politiques sectorielles. Parmi tous ces secteurs d'activités, le tourisme offre un rapport avantage/coût très élevé. De plus, son potentiel de croissance semble être illimité. L'économie générée par le tourisme semble donc être un moteur très attrayant pour les gouvernements puisque cette activité semble selon plusieurs auteurs<sup>15</sup> améliorer la balance des paiements, l'importation de devises étrangères, le redressement de la disparité régionale, l'amélioration de revenu, l'augmentation du nombre d'emplois. Elle contribue à créer une demande intermédiaire plus élevée pour compenser les achats de biens d'équipements, de produits agricoles et industriels sans compter les apports de taxes et de devises étrangères pour les gouvernements et la possibilité d'un développement régional.

Cependant, un problème subvient lorsqu'on désire analyser l'impact de cette activité sur l'économie puisque le tourisme est un produit fragmenté qui a des intérêts avec plusieurs secteurs de l'économie qui ne sont pas généralement

---

<sup>14</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Univocité et variabilité des impacts sociaux du tourisme international : quelques éléments de réflexion.* Montréal, Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1995.

<sup>15</sup> **Milne, Simon.** « Tourism and Development in South Pacific Microstates ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 2, 1992 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982 ; Archer et Cooper dans **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade.* Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994 ; **Vellas, Françoise.** « Tourisme et économie internationale ». *Teoros*, 7, No.5, 1989, p.36-39.

regroupés. En effet, le tourisme n'a pas une base unique comme industrie<sup>16</sup>, mais comprend une variété de compagnies et d'organisations de plusieurs industries qui servent des clients avec une variété de revenus, goûts et objectifs. Les touristes utilisent et consomment donc des variétés de produits qui sont achetés par des commerces touristiques, d'autres sont achetés par des compagnies œuvrant dans d'autres secteurs d'activités et d'autres biens sont offerts directement aux touristes sans aucun frais.

On peut donc déduire que le potentiel économique des centres historiques contemporain est tellement important qu'on ne peut pas le nier. Les arguments économiques pour le développement touristique dans le cas des villes historiques sont basés sur les ressources patrimoniales déjà existantes de ces villes<sup>17</sup>. En effet, les villes historiques sont devenues des attractions touristiques très importantes sans vraiment avoir reçu de stimulation particulière. En effet, même si les raisons d'un voyage sont variées, les touristes sont toujours intéressés à voir l'héritage d'un pays. Nombreux sont les touristes qui visitent le patrimoine bâti lors de leur séjour. Cependant, ce type de fréquentation n'amène pas que des éléments positifs. En effet, l'activité du tourisme peut causer de nombreux coûts à la société d'accueil.

L'impact physique constitue le deuxième élément étudié dans cette section. On retrouve beaucoup moins de documentations concernant les impacts physiques dans la littérature. La documentation disponible traite généralement du transport ce qui inclut les problèmes reliés à la circulation, au stationnement, à la pollution, aux dommages des voies de circulation et aux vibrations causées par les véhicules. Les problèmes liés à la fréquentation représentent une autre problématique très importante. Les infrastructures et les équipements touristiques (l'hébergement et les services) constituent le troisième élément traité dans la littérature. Cependant, il ne fait aucun doute que la littérature s'intéresse particulièrement aux problèmes reliés à la circulation.

---

<sup>16</sup> Eadington, William R. & Redman, Milton. « Economics and Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 18, No. 1, 1991.

<sup>17</sup> Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E. *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994.

Le dernier élément à l'étude concerne les impacts sociaux. Les études sur cet élément du tourisme sont très nombreuses et elles s'intéressent à plusieurs sujets différents. En effet, le nombre croissant de recherches sur ce sujet est très impressionnant. On s'intéresse à ce domaine puisqu'il semble que ces impacts positifs et négatifs ont une importance particulière sur le milieu d'accueil.

De plus, toutes les relations sociales basées sur le tourisme ont comme caractéristiques qu'un groupe de personnes est accueilli par d'autres personnes en un endroit précis. Ces relations sociales complexes sont appelées à changer constamment. En effet, l'expérience du tourisme vécue par les hôtes et les visiteurs peut être perçue sous tous les angles et toutes les perspectives possibles. Ces effets variés seront vécus différemment par les nombreux acteurs sociaux concernés par cette activité. Pour ces raisons, les impacts sociaux sont très difficiles à évaluer. L'évaluation se fait généralement selon les standards de la qualité de vie<sup>18</sup>. Habituellement, les études sur ce sujet traitent de la congestion, de l'augmentation du crime, des disparités sociales, de l'échange entre culture, du développement de la fierté locale ou de bénéfice pour les touristes, comme l'éducation. Il est donc évident que le tourisme cause certains impacts sur les communautés qui reçoivent, mais le plus grand problème est de pouvoir les évaluer par une méthode fiable.

Le tableau 1 donne un aperçu global des différents impacts recensés lors des lectures. Les impacts ont été regroupés par catégories. Vous noterez dans ce tableau que la corrélation entre les différents impacts est difficile à faire et qu'il y a beaucoup de répétitions. C'est donc pourquoi nous avons choisi de traiter les éléments étudiés par thèmes (Tableau 2). On compte 10 sujets tout aussi importants les uns que les autres mais l'emploi semble être un élément très considérable. C'est donc pourquoi nous allons commencer avec cet impact.

---

<sup>18</sup> Stynes et Stewart dans **Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston**. *Practicing Responsible Tourism : International Case Studies in Tourism Planning, Policy and Development*. New-York, John Wiley & Sons Inc., 1996.

Tableau 1 - Les impacts du tourisme sur les villes historiques

Impacts sociaux	Impacts économiques	Impacts physiques
Création d'emplois	Nouvelle opportunité d'emplois	Amélioration de la salubrité
Les emplois sont saisonniers	Emplois saisonniers (temps partiel)	Vibrations qui abîment les structures
Les salaires sont peu élevés	Plus grand contrôle sur les prix	Dégradation physique
Modification de l'activité traditionnelle	Transformation de l'activité saisonnière.	Augmentation de la circulation (congestion)
Émigration dans les centres touristiques pour obtenir un emploi	Émigration vers les lieux touristiques	Concentration de touristes dans les sites majeur
Les profits du tourisme ne sont pas distribués équitablement	Les habitants ne bénéficient pas des investissements	Dommage physique lié à une trop grande fréquentation
Les services sont saturés par les touristes	Augmentation du coût de la vie	Surcharge des infrastructure
Amélioration des services (santé, aqueduc, égouts, télécommunication)	Les touristes ne paient que pour les services qui leur sont offerts	Plus de services (eau, énergie, santé,...)
Augmentation du taux de criminalité (délinquance, prostitution ou tolérance sexuelle et drogue)	Le tourisme entraîne des coûts supplémentaires (collecte des déchets, coût de l'entretien,...)	Les structures pour les touristes peuvent être utilisées par la population locale
Les besoins financiers peuvent être supérieurs au budget.	Spéculation foncière et inflation	Pollution de l'air ambiant
Renforcement et valorisation des référents culturels locaux.	Importe des devises étrangères	Augmentation du bruit
Tensions entre culture locale et culture globale	Nécessite peu d'investissement	Problèmes de stationnement
L'interprétation historique est simplifiée.	Les destinations ont un cycle de vie (dépendant des modes)	Pollution visuelle
Les particularités culturelles locales sont commercialisées	Produit exportable qui est instable (recettes ne sont jamais les mêmes)	Dégradation accélérée des chaussées de circulation
Comprendre les cultures étrangères par intensification des contacts et des échanges sociaux	Deviens un décor en spécialisant ses services pour les touristes (exode des commerces de base)	Les villes touristiques viennent à se ressembler (Même ambiance et même mobilier urbain)
Amélioration de la qualité de l'instruction	Dépendance envers l'activité touristique	
Complexe d'infériorité générant le processus d'imitation	Détériore ou améliore la qualité de vie	
Affirmer son identité culturelle ou mise en valeur de son patrimoine	Potentiel de croissance (effet d'entraînement)	
Attitude hostile envers les touristes	Règle des problèmes financiers (balance des paiements)	
Banalisation de la rencontre		
Conflits de générations.		
Aliénation; Acculturation		



Tableau 2 – Les impacts du tourisme par thèmes

<b>Les impacts majeurs reliés à l'emploi</b>	<b>L'impact de la fréquentation touristique sur la circulation</b>
Permet de créer des emplois.	Augmentation de la circulation (congestion)
Remplacer certaines activités traditionnelles.	Vibrations qui abîment les structures
Les emplois reliés à cette activité sont souvent à temps partiel.	Pollution de l'air ambiant ; Pollution visuelle
Les emplois du tourisme sont liées aux saisons.	Augmentation du bruit
Les salaires sont liés étroitement aux pourboires.	Dégradation accélérée des chaussées de circulation
Émigration vers les centres touristiques.	Problèmes de stationnement
<b>Les impacts de la dépendance économique</b>	<b>Impact touristique sur la fréquentation des attractions</b>
Vulnérabilité aux différents changements de la demande touristique	Domage physique lié à une trop grande fréquentation
Fuite des capitaux vers l'étranger	Dégradation physique
Les destinations ont un cycle de vie Rentrée de devise étrangère	Concentration de touristes dans les sites majeurs
<b>Les coût d'entretien</b>	<b>L'effet de la rencontre entre le tourisme et son hôte</b>
Ne permet pas de supporter les coûts de la préservation.	Complexe d'infériorité générant le processus d'imitation
Les coûts d'entretien doivent être souvent absorbés par les résidents.	Affirmer son identité culturelle ou mise en valeur de son patrimoine
	Banalisation de la rencontre
	Facteur de socialisation.
	Attitude hostile envers les touristes
<b>L'effet sur les infrastructures</b>	Les particularités culturelles locales sont commercialisées
Amélioration des infrastructures	Aliénation; Acculturation
Surcharge des infrastructures par la surconsommation	L'interprétation historique est simplifiée.
Amélioration de la salubrité publique	Comprendre les cultures étrangères par intensification des contacts et des échanges sociaux.
	Renforcement et valorisation des référents culturels locaux
	Augmentation du taux de criminalité (délinquance, prostitution ou tolérance sexuelle et drogue)
	Conflits de générations.
	Tensions entre culture locale et globale
<b>L'impact du tourisme sur les fonctions urbaines</b>	<b>L'impact sur les prix de marchandise et des propriétés privées</b>
Les touristes exigent des installations qui correspondent aux besoins modernes.	Augmentation de la valeur foncière
Spécialisation des services (exode des commerces de base en périphérie et devient un décor).	Inflation
Menace l'équilibre habitat/commerce.	
Tourisme offre services plus diversifiés.	

### 3.2 - L'Emploi

L'industrie du tourisme permet de créer des emplois.
L'industrie du tourisme peut remplacer certains secteurs économiques traditionnels.
Les emplois liés à cette activité sont souvent à temps partiel.
Les emplois du tourisme sont liés aux saisons.
Les salaires sont liés étroitement aux pourboires.

#### 3.2.1 - La création d'emplois

L'emploi est bien souvent l'argument principal qui mène au développement touristique. En effet, on prétend que cette activité est un élément créateur d'emplois dans les pays en voie de développement et même dans les pays industrialisés. Bref, ce secteur permet de développer des courants économiques nouveaux<sup>19</sup>. Cependant, la création de ce type d'emplois entraîne plusieurs changements, autant positifs que négatifs, dans les collectivités.

Il ne fait aucun doute que l'activité du tourisme procure de nombreux emplois supplémentaires<sup>20</sup>. Il existe trois types d'emplois<sup>21</sup> : directs, indirects et induits. L'emploi direct se caractérise par un emploi directement lié à l'industrie touristique tandis que le deuxième, l'indirect, est relié à une entreprise qui fournit des services au secteur touristique. Le troisième type, l'induit, représente les emplois créés par l'augmentation de la demande que créent les revenus reçus par les employés des entreprises touristiques et de leurs fournisseurs.

*" Diverses études ont montré que dans les cas les moins favorables, le tourisme peut se situer au niveau des secteurs industriels manufacturiers. Malheureusement, le fait de ne pouvoir disposer d'une information homogène précise n'a permis d'analyser avec fréquence que le secteur hôtelier. Le reste n'est qu'approximation <sup>22</sup>".*

<sup>19</sup> **Lainé, Pierre.** *Tourisme et développement des collectivités*, Paris, Les éditions ouvrières, 1981.

<sup>20</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Univocité et variabilité des impacts sociaux du tourisme international : quelques éléments de réflexion*. Montréal, Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1995; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982 ; **Milne, Simon.** « Tourism and Development in South Pacific Microstates ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 2, 1992; Archer et Cooper dans **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994

<sup>21</sup> **Lanquar, Robert.** *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 44-45

" La problématique au sujet de l'emploi créé par le tourisme est, en définitive, large et avec des points obscurs insuffisamment analysés, en particulier quant au coût d'opportunité de l'emploi touristique, et quant à savoir si cet emploi est indifférent à l'organisation socio-économique de la région ou du pays où il se produit <sup>23</sup>".

Cependant, la création d'emplois est souvent réduite parce qu'on ne trouve pas toujours les personnes qualifiées dans le secteur touristique<sup>24</sup>. On doit donc faire appel à l'étranger pour combler les besoins. Certains auteurs<sup>25</sup> nous signalent que dans certains endroits, le tourisme est devenu le secteur dominant de l'économie et qu'il a même remplacé certains secteurs de l'économie comme l'extraction minière, le secteur manufacturier, l'agriculture ou la pêche. Il faut noter ici que ces secteurs constituent une grande source d'emplois. Cette industrie demande une grande proportion d'employés semi-spécialisés et non spécialisés. Ils mentionnent qu'il en est de même pour les villes historiques ou l'on transforme les sites industriels en services pour touristes qui comprend hôtels, boutiques, restaurants, salles d'expositions. Cependant, certaines personnes<sup>26</sup> nous mentionnent que l'industrie touristique peut absorber une très grande proportion de la force de travail du secteur traditionnel avec un minimum de formation et d'investissement. En ce qui concerne l'art traditionnel, le développement touristique peut avoir un impact très important<sup>27</sup>. En effet, ces auteurs semblent avancer, sous certaines réserves, que l'art traditionnel peut être fabriqué selon le procédé industriel afin de répondre à la demande des touristes. Ils mentionnent cependant que le contraire existe. Il semblerait que certains touristes demandent de l'art authentique, ce qui peut contribuer à faire renaître l'art traditionnel.

---

<sup>23</sup> **Lanquar, Robert.** *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983, p.54.

<sup>24</sup> **Milne, Simon.** « Tourism and Development in South Pacific Microstates ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 2, 1992.

<sup>25</sup> **Eadington, William R. & Redman, Milton.** « Economics and Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 18, No. 1, 1991 ; **Milne, Simon.** *Op. cit.* ; **Lanquar, Robert.** *Sociologie du tourisme et des voyages*. Paris, Presses Universitaires de France, 1985 ; **Lainé, Pierre.** *Tourisme et développement des collectivités*, Paris, Les éditions ouvrières, 1981 ; **Tsartas, Paris.** « Socioeconomic Impacts of Tourism on Two Greek Isles ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 3, 1992.

<sup>26</sup> **Mathieson, Alistair et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982 ; **Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E.** *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994.

<sup>27</sup> **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable Relationship?* London, Routledge, 1995.

Il est important de préciser que si le développement touristique se fait progressivement, la majorité des emplois seront occupés par la population locale. Cet élément peut permettre de garder la jeunesse en lui offrant des emplois dans le domaine touristique et par le fait même ralentir l'exode des régions où il n'y a pas d'économie forte<sup>28</sup>. Ce n'est qu'au moment où le développement est trop rapide qu'il devient un problème. Il est donc nécessaire de faire une demande à l'étranger pour se procurer le personnel nécessaire à ce développement puisque la population locale est trop peu nombreuse ou bien non qualifiée pour combler les postes vacants<sup>29</sup>.

*" Cependant la structure de l'emploi n'est pas toujours favorable à la région ou au pays de destination. J.-L. Boutillier (1978) explique : au niveau de la conception et de la réalisation des installations touristiques en premier lieu, les nationaux qui y trouvent des emplois réguliers sont, pour la plupart, des travailleurs non qualifiés, c'est-à-dire du personnel à bas salaires (manœuvres, maçons, etc.). Par contre, la main d'œuvre qualifiée (architectes, promoteurs, entrepreneurs, chefs de chantiers, décorateurs) est d'origine non nationale. En second lieu, au niveau de cette entreprise très diversifiée qu'est une station touristique, les cadres professionnels (directeurs, maîtres d'hôtel, chefs de cuisine, etc.) viennent généralement de l'étranger tandis que le personnel non qualifié ou peu qualifié (serveurs, femmes de chambre, jardiniers, gardiens) se recrute parmi la main-d'œuvre locale<sup>30</sup>".*

Les emplois qui sont offerts sont souvent à temps partiel<sup>31</sup>. Il faut cependant considérer le fait que le tourisme ne règle pas automatiquement les problèmes de chômage<sup>32</sup>. Selon cet auteur, une des grandes faiblesses de l'emploi touristique c'est que les salaires sont liés aux pourboires et que ces emplois ne sont que de courte durée. La sécurité d'emplois est donc très rare et

---

<sup>28</sup> **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982.

<sup>29</sup> **Lanquar, Robert.** *Sociologie du tourisme et des voyages.* Paris, Presses Universitaires de France, 1985 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Op. cit.*

<sup>30</sup> **Lanquar, Robert.** *Op. cit.*

<sup>31</sup> **Lainé, Pierre.** *Tourisme et développement des collectivités,* Paris, Les éditions ouvrières, 1981 ; **Milne, Simon.** « Tourism and Development in South Pacific Microstates ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 2, 1992 ; **Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E.** *The Tourist-Historic City.* Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994 ; Hawkins, Cunningham, Donert et Light dans dans **Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston.** *Practicing Responsible Tourism : International Case Studies in Tourism Planning, Policy and Development.* New-York, John Wiley & Sons Inc., 1996.

<sup>32</sup> **Lainé, Pierre.** *Op. cit.*

souvent sous payée. Cette activité ne peut pas représenter une source de revenu principal.

### 3.2.2 - Le caractère saisonnier

Un des éléments négatifs à considérer est le fait que l'industrie touristique n'est bien souvent qu'une activité saisonnière. Cette caractéristique peut entraîner certains problèmes sociaux. En effet, les villes historiques à vocation touristique peuvent attirer plusieurs personnes sans emploi. Ce surplus de main-d'œuvre peut entraîner une certaine compétition qui peut conduire à une baisse de salaire. Lorsqu'on parle d'emplois saisonniers, on doit s'attendre à une certaine mobilité (émigrants) puisque les employés devront changer fréquemment d'emplois. Ces gens qui émigrent dans l'espoir de trouver un emploi dans ces centres vont s'installer bien souvent à l'intérieur de secteurs défavorisés ou les problèmes sociaux comme la délinquance et la prostitution sont sujet à se développer sans oublier la malnutrition et amènent certains comportements vengeurs (\*)<sup>33</sup>.

L'emploi dans l'industrie du tourisme est la dépense principale des entreprises oeuvrant dans ce secteur<sup>34</sup>. Cette dépense est généralement récupérée par les dépenses des consommateurs. Cependant, les emplois seront utilisés de façon souple, ce qui a pour conséquence que les entreprises qui font partie d'un secteur économique saisonnier licencient les salariés durant la période la moins fréquentée. Généralement, on licencie la main-d'œuvre la moins qualifiée qui constitue la majorité des emplois offerts. On doit donc dans ce cas dire adieu à la sécurité sociale. Il faut mentionner que le tourisme est né saisonnier et le restera encore bien longtemps<sup>35</sup>. Ce qui ne va pas sans causer certains problèmes de rentabilité des équipements. De plus, la diversification

---

<sup>33</sup> **Lanquar, Robert.** *Sociologie du tourisme et des voyages.* Paris, Presses Universitaires de France, 1985 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982.

(\*) Cet élément s'applique au Tiers Monde.

<sup>34</sup> **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred.** *Tourism and Recreation Development.* London, The Architectural Press LTD, 1977 ; **Defert, Pierre.** « Recherche sur une méthode d'évaluation d'un impact culturel entre touristes et population d'accueil ». *Revue de Tourisme*, 39, No. 3, 1984 ; **Lanquar, Robert.** *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983. **Baretje, René et Defert, Pierre P.** *Aspects économiques du tourisme.* Paris, Éditions Berger-Levrault, 1972.

<sup>35</sup> **Baretje, René et Defert, Pierre P.** *Op. cit.*

des destinations possibles et les tarifs de plus en plus abordables avec un système de transport très efficace permettent de répartir les voyageurs géographiquement de plus en plus. Il faut ajouter que la destination touristique ne peut pas se déplacer vers le client<sup>36</sup>. Elle ne peut donc pas le suivre dans ses choix. Cette affirmation peut paraître ridicule mais elle vient vraiment démontrer l'effet saisonnier. Ce qui amène à avancer que l'industrie touristique est en perpétuelle évolution et qu'elle ne croît pas de façon régulière.

*" The seasonality of demand in most tourist regions is reflected in hotel occupancy rates. Many hotels actually close during the off season while others have greatly reduced revenues. Fixed costs make up a large proportion of total costs, so most hotels prefer to remain open all year round to secure as much revenue as possible. Nevertheless, production in the accommodation sector is greatly reduced in the off season <sup>37</sup>".*

L'investissement qui a été fait n'est donc pas toujours rentable durant les saisons moins fréquentées. Nous pouvons donc dire sous certaines réserves que ce secteur d'activités offre moins de performance que les autres secteurs d'activités où l'on peut produire des biens tout au long de l'année. Les hôtels ont aussi souffert du développement sous d'autres formes d'installations touristiques qui demandent moins d'investissements. Le faible taux de revenu hôtelier contribue à avoir un profit moindre durant les périodes moins fortes<sup>38</sup>. Ceci explique pourquoi beaucoup d'installations touristiques sont déficientes<sup>39</sup>, au moins dans la phase initiale du développement touristique, et c'est pourquoi les banques et autres agences de financement demandent des garanties et des taux d'intérêt très élevés en donnant du crédit pour de telles installations.

L'hébergement n'est pas le seul domaine où l'on a un faible taux de revenu, comparativement à l'investissement. Les agences touristiques font face au même problème. Dans ce secteur, les investisseurs étrangers se font souvent très

---

<sup>36</sup> **Baretje, René et Defert, Pierre P.** *Aspects économiques du tourisme*. Paris, Éditions Berger-Levrault, 1972 ; **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred.** *Tourism and Recreation Development*. London, The Architectural Press LTD, 1977.

<sup>37</sup> **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982, p. 88-89.

<sup>38</sup> **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Op. cit.*

<sup>39</sup> **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred.** *Op. cit.*

présents puisque la promotion touristique est très dispendieuse. Il y a donc d'autres secteurs d'activités qui sont plus sécuritaires<sup>40</sup>.

Finalement, le tourisme est un produit exportable qui est très instable. En effet, la saisonnalité du tourisme fait que les recettes varient beaucoup et subissent même des influences externes qui sont imprévisibles. L'hétérogénéité de la nature du tourisme par ses motivations, ses attentes et son élasticité sont des facteurs qui expliquent un faible pourcentage de fidélité (touristes) dans la destination, les moyens de transport et le choix d'hébergement. On peut expliquer ce fait en mentionnant que le produit touristique ne peut pas être entreposé, cette demande fluctue selon les saisons incertaines. De plus, la demande touristique est sujette au changement imprévisible selon les influences externes. La condition politique du pays, le taux de change, les dépressions économiques des pays d'accueil ou de ceux qui envoient les touristes et les conditions climatiques sont tous des éléments qui peuvent causer des modifications puisqu'un voyage est un luxe. Plusieurs touristes choisissent un endroit plusieurs fois. Mais, il faut considérer que de simples petits éléments de changement peuvent modifier tout cela.

### 3.3 - La dépendance économique

#### Les impacts de la dépendance économique

Vulnérabilité aux différents changements de la demande touristique
Fuite des capitaux vers l'étranger

#### 3.3.1 - La dépendance

Plusieurs auteurs<sup>41</sup> prétendent que le développement touristique est une source de revenu pour la population et pour les gouvernements. Ces entrées

<sup>40</sup> Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey. *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982.

<sup>41</sup> Jud and Krause dans UNESCO, *Textes normatifs, Recommendation Concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas*, Meeting in Nairobi at its nineteenth session, from 26 October to 30 November 1976 ; McIntosh, Allen Long, Perdue et Kieselbach dans Lichfield, Nathaniel. *Economics in Urban Conservation*. New-York, Cambridge University Press in association with Jerusalem Institute for Israel Studies, 1988 ; Lankford, Samuel V. & Howard, Dennis R. « Developing a Tourism Impact Attitude Scale ». *Annals of Tourism Research*, 21, No. 1, 1994.

d'argent sont très variées : elles peuvent être sous forme de taxes, d'échanges extérieurs, etc. Finalement, ce développement est susceptible d'attirer des industries. D'autres<sup>42</sup> affirment que le développement touristique change la structure sociale et conduit à une dépendance économique envers cette activité. En effet, cette dépendance peut modifier la structure de l'emploi et de l'économie<sup>43</sup>.

De plus, certains pays sont devenus dépendants de l'industrie du tourisme (apport de devise étrangère et aide à la balance des paiements) et donc très vulnérables aux différents changements de la demande touristique. Nous avons vu que cette demande peut changer rapidement par la variation des prix, de la mode, de la situation politique et du taux de change. Le sort des destinations touristiques dépend donc de leur capacité d'adaptation à ces changements et de leur capacité d'absorption du flux touristique<sup>44</sup>.

### 3.3.2 - L'économie touristique, un effet de fuite

La demande croissante pour des biens étrangers amène une fuite des capitaux vers l'étranger ce qui réduit les bénéfices monétaires de la localité<sup>45</sup>. En effet, l'établissement des services touristiques, comme la construction d'hôtels par exemple, demande un certain investissement que la population locale n'est pas toujours capable de fournir. Les investisseurs étrangers viennent pour prendre possession des bars, des discothèques et des grands hôtels, ce qui fait dire que la population locale ne bénéficie pas des investissements.

---

<sup>42</sup> **Tsartas, Paris**. « Socioeconomic Impacts of Tourism on Two Greek Isles ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 3, 1992.

<sup>43</sup> Pearce dans **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994.

<sup>44</sup> Donert et Light dans **Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston**. *Practicing Responsible Tourism : International Case Studies in Tourism Planning, Policy and Development*. New-York, John Wiley & Sons Inc., 1996 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey**. *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982 .

<sup>45</sup> **Keogh, Brian**. « L'impact social du tourisme : Le cas de Shédiac, Nouveau-Brunswick ». *Canadian Geographic*, 26, No. 4, 1982 ; **Lainé, Pierre**. *Tourisme et développement des collectivités*, Paris, Les éditions ouvrières, 1981 ; **Tsartas, Paris**. *Op. cit.*



*" In addition the amounts of money and expertise required to establish large-scale tourist facilities are often beyond the resources of local people, with the result that much of the industry may be controlled by overseas concerns <sup>46</sup>".*

Cependant, lorsque le touriste dépense de l'argent dans les boutiques, les hôtels, une partie de cette somme va dans la création d'emplois, dans les revenus de la population, au gouvernement sous forme de taxes et aux compagnies qui doivent payer leurs fournisseurs (impacts indirects)<sup>47</sup>. Les salaires obtenus seront dépensés et ce nouvel apport générera une nouvelle source de revenus pour d'autres entreprises qui ne sont pas directement liées à l'activité du tourisme et permettra peut-être de créer de nouveaux emplois (Induced impact). Dans la même idée, ces emplois serviront à créer un effet multiplicateur dans l'activité économique. Cet effet permettra de redistribuer l'argent dans le pays surtout dans les régions où les touristes se font moins nombreux et où l'activité économique est moins importante.

### 3.4 - Le coût des services

#### Les coût d'entretien

Ne permet pas de supporter les coût de la préservation.
---

Les coûts d'entretien doivent être souvent absorbés par les résidents.
--

Il faut signaler qu'il est souvent mentionné que la relation financière entre le tourisme et la ville historique permet de supporter les coûts de la préservation<sup>48</sup>. Cependant, ces auteurs nous mentionnent que les villes historiques sont généralement visitées gratuitement ou à un coût inférieur à celui de la préservation puisque les prix d'entrée sont souvent de type volontaire. On avance donc que les touristes paient seulement pour les coûts secondaires qui constituent le support commercial aux touristes qui n'est pas vraiment le premier motif de la visite.

<sup>46</sup> **Milne, Simon.** « Tourism and Development in South Pacific Microstates ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 2, 1992, p.202.

<sup>47</sup> Archer et Cooper dans **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994.

<sup>48</sup> **Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E.** *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994.

Le développement touristique apporte certains coûts externes comme l'augmentation des coûts de la cueillette des déchets ou de l'entretien des attractions touristiques dû à la fréquentation et au vandalisme<sup>49</sup>. Ces différents coûts doivent souvent être absorbés par les résidents des lieux.

#### 3.4.1 - Tourisme : Source de financement

Plusieurs pays imposent une taxe spéciale pour les touristes étrangers afin d'offrir une base pour partager les coûts de l'entretien des différentes installations que le touriste partage avec les résidents. Les touristes étrangers ont souvent la possibilité d'exporter des articles sans taxes mais paient quand même des taxes indirectes comme les résidents. Ce sont donc les touristes qui paient les hausses de taxes des commerçants. Il y a seulement les propriétaires de résidences qui paient entièrement leurs taxes. Cet élément semble excessif mais il faut considérer qu'un touriste qui passe une nuit va dépenser beaucoup plus qu'un résident<sup>50</sup>.

*" Although it is conceivable to levy a tourist tax at points of entry or exit at the destination, particularly on foreign tourists, which then discriminates between them and other visitors, the main method open to taxing visitors is confined to those spending at least one night at the destination, and largely to establishments in which accommodation is provided by way of business. But it is important to distinguish in principle between a tourist or visitor tax and what has come to be called particularly in Britain a hotel tax, even though both may be collected through the accommodation establishment, which is the main practicable method. In the former case, the hotel acts as a collector of the tax on behalf of the community, in the latter case the tax is levied on the hotel, which recovers it from the visitor. The second important distinction is in the application of the proceeds.*

*These may be applied for purposes of tourism – to finance the tourist organization, for the provision, improvement and maintenance of amenities and facilities for tourists, or even for promotion purposes; but they may be also retained by the authorities for general purposes<sup>51</sup>".*

---

<sup>49</sup> **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982.

<sup>50</sup> **Burkart A.J. et Medlik S.** *Tourism: Past, Present and Future.* London, Heineman, 1974, p. 261-262.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 261-262.

Le tourisme ne va jamais procurer un support financier direct<sup>52</sup>. C'est le facteur saisonnier, la mode, les décideurs et la finance qui vont prendre les décisions sur la conservation des villes historiques. Les fonctions urbaines et surtout l'habitation seront laissées à la merci des groupes sociaux qui jugeront si ce type de secteur est attrayant pour eux. Ils en concluent que la fonction dominante est le commerce et les bureaux.

### 3.5 - Inflation et valeurs foncières

L'impact sur les prix des marchandises et des propriétés privées

Inflation
Augmentation de la valeur foncière

L'inflation due au tourisme peut se faire de plusieurs façons. Les touristes dépensent beaucoup d'argent lors d'un voyage. En voyant cet élément, les commerçants sont bien tentés de hausser leurs prix puisqu'ils voient la possibilité d'augmenter sensiblement leur marge de profit. De plus, il se pourrait fort bien qu'on note l'apparition de produits de haute gamme pour satisfaire ces goûts dispendieux. Nous voyons donc que les commerçants peuvent se permettre de payer un loyer plus dispendieux puisqu'ils paient la différence en augmentant leurs prix.

Les résidents sont grandement désavantagés par ce phénomène. En plus de payer plus cher pour l'achat de leur bien, ils doivent bien souvent aller beaucoup plus loin pour faire leurs achats parce que le secteur touristique se transforme en boutiques spécialisées pour les touristes.

L'inflation dans les villes touristiques peut contribuer à augmenter la valeur foncière. Le développement touristique crée une nouvelle demande pour des terrains, ce qui les fait augmenter. La demande pour plus d'hôtels, de résidences pour touristes et d'installations spécialisées amène peut-être beaucoup de revenus pour le marché de la construction, pour les agents immobiliers et pour

---

<sup>52</sup> Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E. *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994.

les propriétaires fonciers mais, les résidants, eux, sont forcés à payer plus pour l'achat de leurs maisons et ils sont aussi sujets à une hausse de taxes due à la valeur foncière. Tous ces éléments peuvent conduire les résidents à quitter le centre historique parce qu'ils ne peuvent plus acheter de telles propriétés<sup>53</sup>. Il n'y a pas seulement les résidants qui sont poussés à l'extérieur du centre historique. Les commerces de base sont eux aussi poussés vers la périphérie.

### 3.6 - Les infrastructures

L'impact du tourisme sur les fonctions urbaines

Amélioration des infrastructures
Amélioration de la salubrité publique
Surcharge des infrastructures par la surconsommation

Le développement touristique permet de améliorer les infrastructures ainsi que les différents services existants que les touristes et la population d'accueil peuvent utiliser. En effet, on mentionne que la collecte de déchets se fait plus régulièrement, ce qui entraîne automatiquement une amélioration de la salubrité publique. De plus, les infrastructures comme l'eau potable, les routes, le système de santé, les systèmes de télécommunication et la sécurité s'en trouvent améliorées. Cependant la surconsommation des touristes peut occasionner une forme de surcharge que les infrastructures ne supporteraient pas<sup>54</sup>.

*" Private investment in profitable revenue-earning facilities (hotels, restaurants, entertainment, real estate) has often overstretched the public expenditure on infrastructure (leading to deficiencies in sewerage, sewage treatment, refuse disposal and other public services) <sup>55</sup> "*

---

<sup>53</sup> Hawkins & Cunningham et Donert & Light dans **Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston**. *Practicing Responsible Tourism : International Case Studies in Tourism Planning, Policy and Development*. New-York, John Wiley & Sons Inc., 1996 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey**. *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982 ; Archer et Cooper dans **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994 ; **Tsartas, Paris**. « Socioeconomic Impacts of Tourism on Two Greek Isles ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 3, 1992

<sup>54</sup> Hawkins et Cunningham dans **Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston**. *Op. cit.* ; **Hunter, Colin & Green, Howard**. *Tourism and the Environment : A Sustainable Relationship?* London, Routledge, 1995.

<sup>55</sup> **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred**. *Tourism and Recreation Development*. London, The Architectural Press LTD, 1977, p.6

Les endroits qui ne bénéficient pas de tels services sont donc défavorisés par le développement touristique. Les besoins financiers pour supporter ces installations peuvent être alors supérieurs au budget disponible<sup>56</sup>.

### 3.7 - Les fonctions urbaines

#### L'impact du tourisme sur les fonctions urbaines

Les touristes exigent des installations qui correspondent aux besoins modernes.
Devient un décor en spécialisant ses services pour les touristes.
Menace l'équilibre habitat/commerce
Tourisme offre services plus diversifiés.
Spécialisation des services (exode des commerces de base en périphérie).

La ville historique ou quartier historique a réussi à conserver intactes ses caractéristiques et ses fonctions urbaines originales jusqu'au 19<sup>ème</sup> siècle<sup>57</sup>. La notion de fonction urbaine se définit par les différentes activités présentes dans une ville comme l'habitation, le commerce, les activités culturelles et industrielles, etc. En effet, les commerces, l'habitat, l'administration locale et les lieux de culte cohabitaient ensemble. Il nous donne les principales caractéristiques de ce type de ville avant ses transformations.

- " Un niveau de haute symbiose sociale, conditionné par la forte densité d'urbanisation qui, tout en créant souvent des conditions de vie fort insalubres, assurait quand même automatiquement une participation intense des individus à la vie urbaine et communautaire.
- Un devoir urbain intense et animé, caractérisé par de riches expériences psychologiques dans les rues et les places marchandes.
- Une absence totale de moyen de transport motorisé;
- Un manque presque complet de grands espaces libres (espaces verts, terrains de sport, etc.) et d'infrastructures sociales (écoles, crèches, bibliothèques, centres civiques, etc.)
- Une absence totale d'installations industrielles importantes dans le périmètre des centres historiques.<sup>58</sup>"

<sup>56</sup> Lanquar, Robert. *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983.

<sup>57</sup> Papageorgiou-Venetas, Alexander. *Intégration urbaine; essai sur la réhabilitation des centres urbains historiques et leurs rôles dans l'espace structuré de l'avenir*. Paris, Vincent, Fréal et Cie, 1971.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 133

Dans la majorité des villes historiques européennes, l'habitation occupe près du  $\frac{3}{4}$  de l'espace<sup>59</sup>. Le succès du mouvement de conservation est dans une augmentation de la proportion de bâtiments protégés. La raison est que ce type de bâtiments est prédominant dans ces endroits et il est sujet à une seconde vague de conservation. L'extension de la conservation protège les bâtiments non domestiques et confère automatiquement un statut particulier aux plus petits bâtiments.

L'ensemble des fonctions qui coexistent essaie de choisir l'endroit le plus approprié pour leur existence. De cette façon, les fonctions commerciales vont essayer de s'installer à l'endroit le plus prestigieux et le plus visible. On comprendra pourquoi les étages supérieurs d'un immeuble ne sont pas vraiment attrayants pour les commerces. On nous mentionne ici qu'on perçoit souvent les services comme étant dominants au niveau de l'occupation du sol, mais c'est parce que ce type de commerce occupe l'espace le plus visible de la ville historique<sup>60</sup>.

Plusieurs quartiers historiques ont tenté de diversifier leur économie en se basant sur la fonction résidentielle et le développement économique. Ce type de revitalisation peut avoir un impact direct et peut contribuer à rehausser l'image de la ville.

Pour plusieurs raisons, le tourisme est fréquemment considéré comme un potentiel économique pour redresser le déclin d'un secteur économique et industriel. En effet, plusieurs municipalités qui dépendent de cette activité traditionnelle en déclin se tournent vers le tourisme et font la promotion de leur passé industriel. On assiste donc à l'usage du passé pour générer le présent comme solution<sup>61</sup>.

*" The question is : how can a community attract tourists while its inhabitants maintain ownership of their downtown? This is a problem*

---

<sup>62</sup> Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E. *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994.

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> Donert et Light dans Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston. *Practicing Responsible Tourism : International Case Studies in Tourism Planning, Policy and Development*. New-York, John Wiley & Sons Inc., 1996.

*which confronts Canadian communities whose dominant resource is their heritage character : towns such as Niagara-on-the-Lake, Perth, Quebec City, Lunenburg and Victoria* <sup>62</sup>''.

### 3.7.1 - L'équipement touristique

Il ne fait aucun doute que la ville historique attire plusieurs visiteurs. Cependant, ces derniers demandent des installations qui correspondent aux besoins modernes.

*" The attraction may be medieval but few tourists are prepared to sleep, eat or travel in medieval conditions. The large, purpose-built and architecturally standardised hotel is frequently an intrusive element on the skyline of the historic city that its guests have come to enjoy . (...) The fundamental point being made here is that tourism, while providing a use and justification for parts of the historic city, simultaneously and inescapably makes other less welcome land-use demands* <sup>63</sup> ''.

Lorsque que le touriste voyage, il manifeste certains besoins qui vont influencer plusieurs choses. Les concepts d'aménagements n'en font pas exception.

*" La manière de se distraire exportée par le touriste conduit les aménageurs à prévoir des installations et des bâtiments adaptés à ces distractions. C'est ainsi que se répandent dans les pays d'accueil touristique, boîte de nuit, restaurants, équipements sportifs, salles de spectacle...*  <sup>64</sup>''.

Nous pouvons donc avancer que certaines interventions sur l'architecture tendent à normaliser et à uniformiser (comme McDonald) les services afin que les touristes se sentent moins dépayés.

*" la banalisation qui se traduit par l'uniformisation des environnements et des cultures. Il en découle une perte d'identité et de personnalité qui fera qu'on se retrouvera partout dans le monde dans des environnements*

---

<sup>62</sup> Dalibard , Jacques. « Can Tourist Towns be Livable? ». *Canadian Heritage*, 14, No. 3, 1988, p. 3.

<sup>63</sup> Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E. *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994, p.53.

<sup>64</sup> Lainé, Pierre. *Tourisme et développement des collectivités*, Paris, Les éditions ouvrières, 1981, p.57.

*aux caractéristiques semblables, familiers et confortables bien sûr, mais peu exigeants, peu stimulants... des affichages qui se ressemblent, des aires piétonnières aménagées avec les mêmes pavés et les mêmes mobiliers, les mêmes boutiques mettant en vente le même type de produits (le T-shirt est un produit universel) parfois fabriqués aux mêmes endroits.*

*Les lois et les forces du marché, marché touristique comme marché économique en général, ont tendance à détruire ces spécificités urbaines, ces traits culturels particuliers. L'économie mondiale se dote de règles nouvelles, puissantes, encore peu connues, ou du moins dont on connaît encore très mal les effets induits. On les voit d'ailleurs agir dans des environnements moins contrôlés comme dans les villes anciennes des pays de l'Est ou dans les villes d'Asie où les pressions de développement sont particulièrement lourdes. Les décors urbains américains envahissent les villes asiatiques au détriment des architectures chinoises, alors qu'on continue de recréer des Chinatowns un peu factices dans nos villes américaines. Certains arrondissements de maisons typiques en bois, comme à Tallinn ou à Istanbul, sont en train de disparaître. La chambre d'hôtel devient partout semblable <sup>65</sup>''.*

### 3.7.2 - L'hébergement

Le service d'hébergement constitue l'élément le plus important dans l'industrie du tourisme <sup>66</sup>. En effet, ce service est souvent la dépense majeure lors d'un séjour. De plus, les données sur le service hôtelier sont aisément mesurables en terme de capacité d'accueil. Cependant les auteurs nous signalent que les hôtels ne sont qu'une partie des services d'hébergement. En effet, il semblerait qu'il y ait plusieurs commerces qui ne soient pas enregistrés pour accueillir les touristes. De plus, ces auteurs nous signalent que les gens qui résident dans les hôtels ne sont pas nécessairement des touristes.

### 3.7.3 - Les services

Le développement du tourisme permet d'offrir des services plus diversifiés comme des restaurants, des magasins spécialisés parce que le bassin local ne

---

<sup>65</sup> **Viau, Serge**, *Le tourisme dans l'arrondissement historique de Québec : Équilibre ou déséquilibre?*. Intervention présentée dans le cadre du colloque « Les villes du patrimoine mondial : pour un développement durable ». Tenu à Lyon, France, du 6 au 8 décembre 1999, p.3

<sup>66</sup> **Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E.** *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994.



peut pas se le permettre. Cet élément compte cependant un effet pervers puisque la spécialisation des services peut se faire à l'extrême au point de n'offrir que des services pour les touristes (boutiques, terrasses). De plus, on note le danger que plus le tourisme devient important, plus le commerce de base ira en périphérie du secteur historique. Il y a donc une possibilité de ségrégation des fonctions qui deviennent uniquement touristiques (bars, restaurants, boutiques de souvenirs). Les résidents sont donc expulsés vers la périphérie.

*" The former option means the increasing expulsion of resident population from city centres, as we have seen in the course of the last decade : residential areas area gradually being deserted by the inhabitants and taken over other uses, with the resulting depersonalisation of the inhabitants and taken over for other uses, with the resulting depersonalisation of the areas concerned in terms of urban facilities, architecture and social, cultural and environmental conditions<sup>67</sup> "*

On peut même considérer ce type de ségrégation des fonctions comme étant du "façadisme"<sup>68</sup>. En effet, il semblerait que les commerces qui s'installent dans les villes historiques conservent seulement les façades permettant ainsi de regrouper plusieurs bâtiments afin d'obtenir plus d'espace. Ces bâtiments modifiés ayant perdu leur valeur intrinsèque n'ont plus à offrir qu'un décor.

### 3.8 - Le transport

#### L'impact de la fréquentation touristique sur la circulation

Augmentation de la circulation (congestion)
Vibrations qui abîment les structures
Pollution de l'air ambiant
Augmentation du bruit
Problèmes de stationnement
Pollution visuelle
Dégradation accélérée des chaussées de circulation

<sup>67</sup> Dr Rui Godinho dans **Conseil de l'Europe**. *Achieving a Balance Between Historic Preservation and Urban Development*. Istanbul, 7<sup>e</sup> European Symposium of Historic Towns, 1992, p.54 et 55.

<sup>68</sup> Fejerdy dans **Conseil de l'Europe**. *Achieving a Balance Between Historic Preservation and Urban Development*. Istanbul, 7<sup>e</sup> European Symposium of Historic Towns, 1992.

### 3.8.1 - La circulation

Afin de bien comprendre les problèmes reliés à la circulation, il serait de mise de regarder les caractéristiques du réseau routier des villes historiques. Nous pouvons compter deux éléments majeurs qui caractérisent les voies urbaines de ce type de cités. Ces éléments sont les rues et leur revêtement. Papageorgiou nous explique très bien ces deux caractéristiques.

*" Dans les villes médiévales (...), le tracé des rues est caractérisé par l'étroitesse des voies, leur adaptation à la configuration du sol, leur cheminement libre et hasardeux, l'inexistence de constantes dans la largeur des voies, la dimension restreintes des places, et surtout par le manque systématique d'un schéma de voirie à grille rectangulaire. La nature spontanée et non planifiée d'un tel réseau est manifeste.*

*Par contre, les tracés des voiries urbaines du classicisme au 19<sup>e</sup> siècle présentent un tout autre caractère. Là, des voies axiales en forme de larges boulevards reliant les centres de la composition urbaine, sont à la base de schémas clairement géométriques, où le tracé rectangulaire alterne le concentrisme étoilé ou le parti curviligne.*

*Mais au-delà du tracé des rues, d'autres facteurs définissent le caractère des réseaux de voies urbaines. La texture du matériel et la nature du revêtement définissent le caractère des réseaux de voies urbaines. La texture du matériel et la nature du revêtement des rues et des places sont inséparablement liées à chaque espace urbain traditionnel <sup>69</sup>".*

Une chose est sûre, ces différentes voies ont été conçues à une époque où le transport motorisé n'existait pas encore. Aujourd'hui, ce type d'aménagement cause certains problèmes si l'on considère la présence de ce nouvel élément de transport. En effet, l'automobile envahit la ville historique et occupe une grande partie de l'espace.

Cet envahissement entraîne des problèmes majeurs lorsque la fréquentation des touristes augmente. En effet, la littérature semble affirmer que le niveau de congestion dans les rues augmente avec la présence des

---

<sup>69</sup> **Papageorgiou-Venetas, Alexander.** *Intégration urbaine; essai sur la réhabilitation des centres urbains historiques et leurs rôles dans l'espace structuré de l'avenir.* Paris, Vincent, Fréal et Cie, 1971, p.77-78 et 83.

touristes<sup>70</sup>. De plus, la surfréquentation d'un réseau routier n'étant pas conçue pour l'automobile entraîne inévitablement des problèmes de stationnement. D'autant plus que la majorité des visiteurs utilisent leurs véhicules pour se rendre à la destination désirée<sup>71</sup>. Donner un espace de stationnement à tous les résidents d'un secteur historique semble être une intention utopique. En effet, Cohen souligne le fait en mentionnant :

*" in conservation areas, it is imposible for all residents to have parking spaces adjacent to their homes. Just as modern neighborhoods cannot provide a sense of historic identity. Conservation cannot provide a sense of historic identity, conservation neighborhoods cannot accommodate a large number of vehicules or service as a thruway for heavy vehicules<sup>72</sup>".*

Afin de limiter les inconvénients reliés au tourisme, l'auteur propose d'interdire aux visiteurs de garer leurs véhicules dans les secteurs historiques. C'est une solution simple mais difficile à appliquer.

L'automobile n'est pas le seul moyen de transport moderne, les autobus posent également certains problèmes. En effet, il semblerait que ce type de véhicules causeraient eux aussi des problèmes de congestion. On mentionne que les autocars ont tendance à se concentrer près des sites importants d'une ville historique, ce qui cause évidemment un impact visuel important sur ces monuments. De plus, on remarque bien souvent l'absence d'un espace réservé aux autobus (débarcadère) si l'on considère l'étroitesse des rues, on note donc un problème de congestion lorsque les autobus amènent des touristes à leurs sites d'hébergement<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred.** *Tourism and Recreation Development.* London, The Architectural Press LTD, 1977 ; **Borg, Jan Van Der; Costa, Paolo; Gotti, Giuseppe.** « Tourism in European Heritage Cities ». *Annals of Tourism Research*, 23, No. 2, 1996 ; **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable relationship?* London, Routledge, 1995 ; Godinho dans **Conseil de l'Europe.** *Achieving a Balance Between Historic Preservation and Urban Development.* Istanbul, 7<sup>e</sup> European Symposium of Historic Towns, 1992.

<sup>71</sup> **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred.** *Op. cit.*

<sup>72</sup> **Cohen, Nahoum,** *Urban Conservation,* Massachusetts, The MIT Press Cambridge, 1999, p.83

<sup>73</sup> **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred.** *Op. cit.*

Il ne fait aucun doute que les véhicules motorisés causent des problèmes de congestion. Cependant, est-ce que ce moyen de transport cause d'autres problèmes ?

### 3.8.2 - La pollution

La littérature démontre que le taux de pollution de l'air est souvent amplifié par l'augmentation de véhicules motorisés circulant à l'intérieur de la cité historique.

*" As far the negative aspects of tourism were concerned, most of the cities that were easily accessible to cars and tour coaches mentioned the fact that tourism contributed to the pollution of the environment <sup>74</sup>".*

Le bruit serait lui aussi un problème relié à la circulation. En effet, on mentionne qu'il pourrait causer des problèmes auditifs et nerveux<sup>75</sup>. C'est un élément important puisqu'on vient de mentionner que le taux de circulation des piétons et des véhicules motorisés augmente avec la croissance touristique.

On peut inclure la pollution visuelle dans cette catégorie. En effet, les autoroutes, les stationnements et les autocars qui se stationnent partout, peuvent contribuer à détruire l'aspect visuel de l'environnement bâti.

### 3.8.3 - L'érosion

La fréquentation d'un grand nombre de touristes peut causer des problèmes d'érosion sur les différentes structures d'un site historique. Certains auteurs vont même affirmer que les piétons causent ce type de problèmes par la surfréquentation d'un site (section 3.9)<sup>76</sup>. Si les piétons causent de tels problèmes, il est normal de croire que les véhicules motorisés peuvent conduire à des coûts de réparations très élevés. D'autant plus qu'un bon entretien des structures attire de nouveaux touristes. Finalement, les vibrations de la circulation

---

<sup>74</sup> **Borg, Jan Van Der; Costa, Paolo; Gotti, Giuseppe.** « Tourism in European Heritage Cities ». *Annals of Tourism Research*, 23, No. 2, 1996, p.307

<sup>75</sup> **UNESCO.** *The Conservation of Cities.* Paris, The UNESCO Press, 1975.

<sup>76</sup> **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable relationship?* London, Routledge, 1995.

cause à long terme des problèmes d'affaissement sur les structures des bâtiments.

### 3.9 - La fréquentation

#### Impact touristique sur la fréquentation des attractions

Domage physique lié à une trop grande fréquentation
Dégradation physique
Concentration de touristes dans les sites majeurs

La littérature fait souvent mention que la coexistence spatiale du touriste et du site historique causent des dommages physiques. En effet, le grand nombre de visiteurs abîment les lieux (Stonehenge, Lascaux). La littérature nous indique également que les touristes sont souvent concentrés dans des endroits particuliers d'une ville historique. Asworth et Tunbridge nous le démontrent bien :

*" The tourist is necessarily selective and the tourism industry will generally make intensive use of only a limited portion of the historic city <sup>77</sup>".*

Le touriste est donc intéressé à voir les monuments qui sont les plus impressionnants et non les bâtiments à plus petite échelle comme l'habitation domestique.

Les théoriciens identifient cette forme de surcharge sous le nom de capacité de charge. Patmore définit ce concept ainsi :

*" The accessibility of a site and its attractiveness strongly influence the number of people who will visit it. Its capacity to accommodate those visitors at peak periods is related not only to its size and the degree of crowding visitors will tolerate, but to the time they arrive and the duration of their stay <sup>78</sup>".*

---

<sup>77</sup> Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E. *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994, p.54.

<sup>78</sup> Patmore, Allan J. *Land and Leisure*. London, David & Charles (Publishers) Limited, 1970, p.123

Ce concept se définit sous deux formes différentes : écologique et économique. La première qui se veut écologique, stipule que si le nombre maximal de visiteurs est dépassé, le site en question subit un stress qui peut l'affecter physiquement. La deuxième qui est d'ordre économique, mentionne qu'un trop grand nombre de visiteurs dans des lieux précis peut rendre une visite moins agréable. Nous voyons donc que ces deux visions se basent sur l'élément de reproduction permettant de profiter de cette ressource à long terme. Introduire un élément de stress contribue à la faire disparaître.

### 3.10 - L'effet de la rencontre entre le tourisme et son hôte

L'effet de la rencontre entre le tourisme et son hôte

Banalisation de la rencontre
Complexe d'infériorité générant le processus d'imitation
Facteur de socialisation.
Attitude hostile envers les touristes
Marchandisation des particularismes culturels locaux
Aliénation; Acculturation
Renforcement et valorisation des référents culturels locaux
Affirmer son identité culturelle ou mise en valeur de son patrimoine
L'interprétation historique est simplifiée.
Tensions entre culture locale et culture globale
Augmentation du taux de criminalité (délinquance, prostitution ou tolérance sexuelle et drogue)
Conflits de générations.
Comprendre les cultures étrangères par intensification des contacts et les échanges sociaux.

On identifie trois moments principaux où le touriste et l'hôte vont se rencontrer<sup>79</sup>. Le premier moment est l'endroit où le touriste achète des biens et des services, le second moment est la rencontre sur les lieux publics et finalement le troisième moment c'est pour échanger des informations ou avoir des renseignements. Ce bref échange peut contribuer à former une vision d'ensemble qui peut conduire à comprendre les cultures étrangères<sup>80</sup>. Une chose

<sup>79</sup> Lanquar, Robert. *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983.

<sup>80</sup> Hunter, Colin & Green, Howard. *Tourism and the Environment : A Sustainable Relationship?* London, Routledge, 1995.

est certaine, ces rencontres ne durent jamais longtemps. Selon l'auteur, il n'y a contact que quelques heures entre les habitants et les touristes puisqu'il y a beaucoup de facteurs extérieurs qui limitent ce contact. En effet, la langue peut limiter le contact lorsque le visiteur parle une langue qui n'est pas utilisée dans le pays de l'hôte. De plus la structure d'accueil n'est pas toujours bien établie. C'est-à-dire que l'accueil est l'un des éléments importants puisque c'est là qu'a lieu le premier contact avec les touristes pour les informer des différentes possibilités. Alors si ce service n'est pas adéquat, il pourrait nuire tout comme la langue aux différentes rencontres et expériences du touriste. De plus, le séjour d'un touriste est majoritairement de courte durée. Les relations entre touristes et hôtes sont donc de type transitoire.

Cette relation transitoire est différente tant pour les personnes visitées que pour les visiteurs. En effet, les résidents des lieux visités peuvent ressentir ces rencontres comme étant banales<sup>81</sup>. En effet, ces gens voient tellement de touristes durant la saison estivale qu'ils banalisent ces rencontres. Les touristes ont tendance à dépenser plus qu'habituellement parce qu'ils veulent voir le maximum de choses possibles durant leur voyage. Devant cet empressement à consommer les sites touristiques, les hôtes pourraient être tentés d'exploiter cette ressource financière<sup>82</sup>. Ce qui vient détruire, la relation personnelle et amicale que ce type de contact peut offrir<sup>83</sup>. Cette exploitation peut conduire à deux formes de tarification, une pour les résidents et l'autre pour les touristes.

*" Jadis et même il est vrai aujourd'hui encore mais dans peu de régions, l'accueil s'exprimait par des rites, et des pratiques originales. Le tourisme les a étouffés peu à peu. Les pays hôtes se sont, en quelque sorte, alignés sur les habitudes que leur apportait l'étranger. La manière de recevoir, d'héberger, de manger est dictée par celui qui vient. Il ne faudrait pas choquer le client! Il admettrait mal d'ailleurs de ne pas retrouver ses habitudes <sup>84</sup>".*

---

<sup>81</sup> **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982.

<sup>82</sup> **Lainé, Pierre.** *Tourisme et développement des collectivités,* Paris, Les éditions ouvrières, 1981 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Op. cit.* ; **Tsartas, Paris.** « Socioeconomic Impacts of Tourism on Two Greek Isles ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 3, 1992 ; Archer et Cooper dans **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade.* Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994.

<sup>83</sup> **Ashworth, G.J.** *Tourism and Spatial Transformation.* Wallingford, CAB International, 1995, 347 p.

<sup>84</sup> **Lainé, Pierre.** *Op. cit.*, p.52-53.

Les relations entre les touristes et les hôtes semblent être inégales<sup>85</sup>. On mentionne que l'on peut percevoir dans bien des cas une forme d'iniquité dans les dépenses des touristes et dans leurs attitudes. Les résidents se sentant inférieurs finissent par exploiter ces touristes.

De façon générale plus l'activité du tourisme est importante, plus l'impact est important sur la culture locale et plus l'adaptation des touristes envers les populations locales s'atténue<sup>86</sup>. On nous mentionne qu'une des causes de ce phénomène est dû à l'augmentation du nombre d'acteurs dans cette industrie.

Malgré toute les contraintes dont on vient de parler, il serait de mise de se demander pourquoi les touristes visitent ces endroits ? On peut répondre à cette question en mentionnant que la plupart des touristes désirent voir des paysages et des objets plutôt que de connaître la culture des lieux visités<sup>87</sup>. Les touristes n'essaient pas de comprendre la dynamique du lieu mais seulement de reconnaître le lieu. L'auteur mentionne que ces attitudes engendrent la nouvelle culture touristique qui s'est développée récemment. Ce nouvel élément se compose de la recherche du dépaysement, par la valorisation personnelle et par l'intégration de nouvelles valeurs. On ajoute que cette forme de culture est essentiellement visuelle et sensitive. La vision de cette forme de tourisme semble toutefois plus modérée au Canada. Une étude réalisée par Tourisme Canada « Enquête sur le secteur du tourisme culturel » nous mentionne que le tourisme culturel semble devenir de plus en plus populaire tant pour les personnes qui voyagent par plaisir que par affaire. Cette étude nous signale cependant que ce type de voyage ne peut pas être perçu comme une activité principale au Canada.

*"Bien que le produit culturel ne semble pas une motivation première pouvant influencer la décision d'un touriste étranger à visiter le Canada, il occupe tout de même une place primordiale dans le choix des activités du voyageur une fois rendu au pays."<sup>88</sup>*

---

<sup>85</sup> **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982.

<sup>86</sup> **Lanquar, Robert.** *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983.

<sup>87</sup> Ibid (1983).

<sup>88</sup> **Tourisme Canada.** *Enquête sur le secteur du tourisme culturel.* ISTC – Tourisme, Direction du Canada, Novembre 1991, p.61



L'activité du tourisme peut finalement contribuer à la formation de la personnalité du touriste. Le tourisme peut avoir certaines vertus éducatives surtout chez les jeunes<sup>89</sup>. Cette activité peut être un facteur de socialisation car elle fait connaître les réalités de personnes différentes. Cependant, cette activité peut perdre ses vertus de formation lorsque les visites se font d'une façon trop superficielle et quand les attitudes de consommation dominent celles de la création (apprentissage). Nous voyons donc ici que cette activité renferme beaucoup de possibilités. Cependant, cela dépend de l'attitude individuelle et du type de tourisme qui utilise ces ressources.

### 3.10.1 - Les attitudes envers les touristes

On identifie cinq niveaux de réactions envers les touristes<sup>90</sup>. Il s'agit de l'euphorie, de l'apathie, de l'irritation, de l'antagonisme et du niveau final. Ils définissent l'euphorie comme un sentiment de satisfaction qu'a la population d'accueillir le plus de touristes possible. L'apathie arrive lorsque le développement touristique devient plus important. Les habitants tiennent cette activité pour acquise et la voient comme une ressource financière. Les contacts entre les touristes et les hôtes deviennent alors moins cordiaux. Après l'apathie c'est l'irritation, les gens ne peuvent plus supporter la demande touristique eux-mêmes. Ce phénomène de saturation affecte grandement les résidents. Le quatrième qui est l'antagonisme est le moment où les gens montrent ouvertement leur irritation face aux touristes. Les visités font face à plusieurs problèmes (augmentation de leurs impôts, la propreté, la corruption des jeunes, etc.) causés par le tourisme. Le dernier qui est le niveau final, c'est l'environnement social qui est détruit, totalement modifié.

*" Dans certains cas, le rejet devient de la xénophobie et même du terrorisme anti-touristes. On passe ainsi du graffiti Touristes go home, au commando d'agriculteurs agacés délogeant des campeurs, à des agressions sauvages contre des automobilistes et parfois des assassinats<sup>91</sup>".*

---

<sup>89</sup> Lanquar, Robert. *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983.

<sup>90</sup> Lanquar, Robert. *Op. cit.* ; Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey. *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982.

<sup>91</sup> Lanquar, Robert. *Sociologie du tourisme et des voyages*. Paris, Presses Universitaires de France, 1985, p.71-76.

De façon générale, les personnes qui reçoivent des bénéfices du tourisme ne sont pas portées à attribuer une image négative au tourisme<sup>92</sup>. Elles sont donc favorables au développement touristique. La réaction des résidents face aux changements causés par le tourisme dépend beaucoup de l'impact de ces modifications sur leur mode de vie. L'augmentation du bruit, par la concentration de touristes, peut détruire la tranquillité des résidents. Surtout lorsqu'il y a la présence de services qui fonctionnent la nuit (bars, restaurants). Ils sont donc généralement mal accueillis dans le voisinage. Ce qui peut amener ces gens à adopter une attitude hostile envers les touristes<sup>93</sup>. D'autres perçoivent le développement touristique comme une menace pour leurs coutumes traditionnelles<sup>94</sup>. Cette menace est identifiée dans la littérature comme étant l'aliénation et l'acculturation.

### 3.10.2 – Le tourisme, phénomène transformateur de l'identité

Le développement touristique peut avoir certains effets sur l'authenticité de la culture et de l'identité de la communauté. Les touristes importent leurs façons de vivre dans les différentes communautés qu'ils visitent. En effet, ces touristes font la promotion d'un nouveau style de vie auquel les habitants du lieu visité adhèrent dans bien des cas. Ce phénomène inclut l'acculturation et l'aliénation.

#### *Acculturation*

Le développement touristique influence grandement les habitudes des gens, leurs routines, leur vie sociale, leurs croyances et leurs valeurs<sup>95</sup>. Selon cet auteur, la perte des traditions, les conflits sociaux, la dépendance envers les pays industrialisés et la sur-fréquentation sont les résultats néfastes du tourisme. Mais avant tout, le tourisme est un phénomène planétaire :

---

<sup>92</sup> **Tsartas, Paris**. « Socioeconomic Impacts of Tourism on Two Greek Isles ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 3, 1992

<sup>93</sup> **Dogan, Hassan Zafer**. « Forms of adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989 ; **Keogh, Brian**. « L'impact social du tourisme : Le cas de Shédiac, Nouveau-Brunswick ». *Canadian Geographic*, 26, No. 4, 1982.

<sup>94</sup> **Tsartas, Paris**. *Op. cit.*, p. 516-533.

<sup>95</sup> **Dogan, Hassan Zafer**. *Op. cit.*

*" le tourisme international est, par définition, mondialisé et mondialisant. Il représente la dimension ludique et socio-culturelle de la mondialisation des activités humaines, tout comme l'internationalisation des activités productives, commerciales et financières en représente la dimension économique. Mais loin de se limiter aux échanges marchands, le tourisme international favorise le brassage interculturel et constitue ainsi l'une des influences modernisatrices, au même titre que les médias ou l'urbanisation, qui imprègnent les attitudes et modifient les valeurs humaines dans toutes les civilisations<sup>96</sup> " .*

Dans cette perspective de mondialisation dont nous venons de parler, la littérature<sup>97</sup> nous mentionne que l'identité est le seul impact social qui peut être généralisé. En effet, les échanges entre visiteurs et visités semblent provoquer nécessairement des impacts au niveau de l'identité des individus. Il semblerait que le tourisme international impose le modèle culturel nord-américain qui est actuellement dominant. Selon ce point de vue, l'adaptation des structures pour les touristes dans les pays d'accueil est très inquiétante pour l'identité du pays d'accueil. Puisque les habitants seraient tentés d'imiter les touristes qui représentent une civilisation plus avancée, cela aurait pour conséquence que la nourriture, le folklore, les cérémonies, le divertissement et les services etc., perdent leur authenticité, et une culture similaire pousse partout pour satisfaire les désirs standardisés du tourisme de masse. Ils se relient ainsi au modèle culturel dominant et développent progressivement une culture globale ou bien planétaire donc acculturatrice.

Cette acculturation se fait en partie grâce aux nombreux stéréotypes qui englobent l'activité touristique. Le visiteur jouit d'un certain prestige qui est lié à sa réussite financière tandis que le visité est dans la situation contraire. Nous voyons donc ici que le touriste détruit le site qu'il visite en encourageant les gens qui y habitent à abandonner leur identité et en les dépersonnalisant<sup>98</sup>. Les

---

<sup>96</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Univocité et variabilité des impacts sociaux du tourisme international : quelques éléments de réflexion.* Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1995, p. 20.

<sup>97</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Op. cit.* ; **Dogan, Hassan Zafer.** « Forms of adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989.

<sup>98</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Op. cit.*

viles seraient l'endroit où l'identité serait la plus menacée, puisque c'est l'endroit où le plus de touristes se retrouvent et que le lieu par excellence pour la culture c'est la ville. Le tourisme peut donc à ce moment diffuser une culture globale. De plus, la ville est l'endroit de prédilection pour observer le comportement des autres gens. L'activité du tourisme est une activité où le visité et les visiteurs s'observent mutuellement. Ce qui leur permet de voir leurs différences et les amène à porter certains jugements. En conséquence, les deux groupes s'influencent mutuellement.

Cependant, cette activité peut également contribuer à affirmer l'identité des visités en valorisant leurs traits distinctifs.

*" si le visiteur tend à aliéner le visité, le visité peut réagir pour infléchir ce que le visiteur tend à faire de lui. Et le visité peut même parvenir à renforcer son identité. Dans cette mouvance, une deuxième approche, diamétralement opposée à celle qui craignait le nivellement aliénant des identités, suggère que le développement touristique stimule l'identité collective des visités <sup>99</sup>".*

### *L'aliénation*

L'identité correspond à une perception qui se construit tout au long d'une vie et qui mène à l'affirmation de soi, de sa différence et de sa singularité<sup>100</sup>. La notion de différence, définie par rapport aux autres, permet de fonder son identité. L'auteur mentionne qu'il en est de même pour les collectivités. Les individus s'associent donc à une collectivité et partagent ensemble une histoire existentielle et des valeurs. Ce qui conduit à un sentiment d'appartenance qui constitue l'essence même de l'identité.

*" L'aliénation constitue la séparation, le déchirement entre l'essence et l'existence; l'état par lequel l'Homme délègue son essence, les propriétés intrinsèques de sa nature à une puissance extérieure à lui-même<sup>101</sup>".*

---

<sup>99</sup> Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain. *op. cit.*, p. 32

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> *Ibid.*, p.26.

Ces auteurs viennent à la conclusion que les gens qui subissent l'aliénation perdent cette conscience collective ou ce sentiment d'identité. Certaines collectivités basées sur le tourisme perdent leurs valeurs morales au détriment des valeurs monétaires, quand elles n'ont plus le sentiment de produire l'histoire<sup>102</sup>. Il mentionne aussi que le tourisme transforme les relations sociales en relations économiques. D'autres<sup>103</sup> vont même dire qu'investir dans le tourisme c'est investir dans la dépendance. Le tourisme impliquerait donc de pauvres résidents au service des touristes fortunés. Si l'on considère ce point de vue, les résidents ne gagnent rien de cette activité. On avance ici que le tourisme est devenu une nouvelle forme de colonialisme. Dans ce sens, la culture des pays hôtes est présentée aux touristes dans le but de faire des profits et par le fait même, la population d'accueil perd son authenticité, son identité et ses valeurs.

On en vient donc ici à une forme d'acculturation où la population d'accueil accepte les valeurs d'étrangers tout en éliminant les siennes<sup>104</sup>. On nous donne comme exemple que les membres plus âgés d'une communauté semblent conserver leur caractéristique traditionnelle et le montrent volontiers aux touristes tandis que les plus jeunes aspirent à un niveau de vie qui se rapproche bien souvent de celui des touristes et ils vont par conséquent prendre de nouveaux emplois pour atteindre ces objectifs. À ce moment, la structure familiale peut commencer à se détériorer.

### 3.10.3 - Perception du patrimoine

Les résidents d'un lieu touristique perçoivent souvent leur environnement d'une façon bien différente des touristes. En effet, les habitants du lieu perçoivent le site en question comme un espace ordinaire d'où ils vivent<sup>105</sup>. Par contre, le touriste le voit comme un lieu de grand intérêt associé à la qualité et à la beauté.

---

<sup>102</sup> **Dogan, Hassan Zafer.** « Forms of adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989

<sup>103</sup> **Dogan, Hassan Zafer.** *Op. cit.* ; **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable relationship?* London, Routledge, 1995; **Lainé, Pierre.** *Tourisme et développement des collectivités*, Paris, Les éditions ouvrières, 1981.

<sup>104</sup> **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Op. cit.*

<sup>105</sup> **Cazelais, Normand.** «Tourisme historique; plus d'une centaine de ville sont autant de joyaux de l'humanité». *Le Devoir*, le vendredi 24 décembre 1999, p. E2.

En effet, les visiteurs désirent voir l'architecture, connaître l'histoire et le contexte culturel des villes visitées mais ils ne désirent pas nécessairement connaître les gens qui y habitent. De plus, ils désirent un dépaysement dans la découverte de traditions et de vestiges appartenant au passé tandis que le résidant veut combler ses besoins actuels. Cependant, les infrastructures et les constructions traditionnelles ne répondent pas toujours aux besoins des habitants du secteur historique; ce qui a pour effet que la sauvegarde des vestiges ne leur apparaît pas comme prioritaire<sup>106</sup>. Les attentes d'un touriste lorsqu'il visite une ville historique sont différentes de celles d'un citoyens. Il n'y a pas que la perception qui cause problème. De plus, la façon dont on présente ce patrimoine peut aussi causer certains problèmes<sup>107</sup>.

La possibilité de vendre une image au niveau mondial peut s'avérer être unificateur socialement et développer un sentiment de fierté envers un héritage qui était perçu auparavant comme étant banal (dans l'absence de tension sociale extrême)<sup>108</sup>. De plus, le tourisme peut renforcer les langues minoritaires dans une communauté et leur importance dans le développement de l'identité culturelle<sup>109</sup>.

#### 3.10.4 - L'interprétation historique

Dans plusieurs cas, l'histoire des centres urbains qui est souvent très complexe et riche est simplifiée et ramenée à de petits éléments qui peuvent être facilement expliqués. On nous donne l'exemple ici de Nottingham qui est devenue la ville de Robin Hood.

---

<sup>106</sup> **Heritage Trust.** *Conservation and Tourism*. Second international congress on architectural conservation and town planning, Basle 1<sup>st</sup> – 4<sup>th</sup> April, 1985.

<sup>107</sup> **Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E.** *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994 ; **Dogan, Hassan Zafer.** « Forms of adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989; **Cazelais, Normand.** « Tourisme historique; plus d'une centaine de ville sont autant de bijoux de l'humanité ». *Le Devoir*, le vendredi 24 décembre 1999, p. E2.

<sup>108</sup> **Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E.** *Op. cit.*

<sup>109</sup> **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable Relationship?* London, Routledge, 1995.

Dans certains cas, la population locale va omettre intentionnellement certains éléments de son histoire parce que l'élément n'est pas présentable aux touristes ou bien parce que la population d'accueil ne se sent pas vraiment liée à cet élément d'histoire et même que l'élément en question peut-être associé au sous-développement. Nous pouvons prendre l'exemple des monuments qui concernent l'esclavage en Afrique de l'ouest. La conservation de ces monuments historiques majeurs peut présenter un intérêt pour les touristes étrangers, mais pas nécessairement être bienvenue pour les résidents.

### 3.10.5 - Le crime

Plusieurs auteurs<sup>110</sup> mentionnent que la commercialisation et le facteur impersonnel des relations humaines reliées au tourisme contribuent à l'augmentation des actes criminels. En effet, les auteurs avancent que le développement touristique implique généralement une hausse du taux de criminalité sur une base saisonnière. Le fait que l'industrie touristique modifie la structure sociale de la société d'accueil crée une forme de friction entre les résidents et les hôtes, ce qui amène inévitablement la criminalité. Le tourisme deviendrait donc une source de criminalité.

Une des raisons pour laquelle les touristes sont sujets à être victimes d'actes criminels c'est qu'ils sont étrangers aux lieux visités. On peut souvent différencier les touristes des résidents par leurs tenues vestimentaires ou par leurs façons d'agir. Les touristes sont donc facilement reconnaissables. D'autres<sup>111</sup> affirment que les touristes dégagent le luxe et un haut niveau de vie. Il semblerait que cet élément soit l'une des conséquences pour laquelle ils sont victimes de crimes. Les touristes seraient donc victimes d'une certaine jalousie de la part des résidents puisque souvent les hôtes sont tentés de copier leurs

---

<sup>110</sup> **Dogan, Hassan Zafer.** « Forms of adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982 ; **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable relationship?* London, Routledge, 1995 ; Wall dans **Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston.** *Practicing Responsible Tourism : International Cas Studies in Tourism Planning, Policy and Development.* New-York, John Wiley & Sons Inc., 1996.

<sup>111</sup> **Dogan, Hassan Zafer.** *Op. cit.* ; **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Op. cit.*

valeurs et leurs standards de vie. Cependant, l'impossibilité d'obtenir un tel niveau les frustrerait au point de commettre ces actes criminels. En effet, la population locale peut être tentée de poser des gestes afin de redresser la balance.

Nous pouvons également mentionner qu'il n'y a pas seulement une augmentation de vols envers les touristes. Nous voyons apparaître aussi une augmentation de la marginalité comme les mendiants<sup>112</sup>, l'usage de drogues et l'intensification de la prostitution qui sont reliés au développement touristique<sup>113</sup>. Les localités en arrivent même parfois à faire la promotion des libertés sexuelles et en faire un point de vente. Le touriste se comporte généralement d'une façon différente (censure morale) lorsqu'il est en voyage<sup>114</sup>. Cet élément peut avoir certains effets sur la morale des habitants d'un site touristique. On peut donc voir apparaître un réseau de drogue et de prostitution puisque la population locale tente de subvenir aux besoins des touristes dans le but de faire beaucoup d'argent.

### 3.11 - Conclusion

Nous avons pu observer jusqu'ici les impacts physiques, sociaux et économiques sur les villes historiques. Il semble cependant que l'aspect social de cette question ait retenu une attention particulière. C'est donc pourquoi nous avons décidé d'en signaler l'antithèse.

---

<sup>112</sup> **Conseil de l'Europe.** *Achieving a Balance Between Historic Preservation and Urban Development.* Istanbul, 7<sup>e</sup> European Symposium of Historic Towns, 1992.

<sup>113</sup> **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable relationship?* London, Routledge, 1995.

<sup>114</sup> **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade.* Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994.



### 3.11.1 - Critique de certains auteurs

Certains auteurs<sup>115</sup> apportent des éléments d'incertitude envers les études sociologiques concernant les impacts du tourisme sur des lieux touristiques qui semblent très intéressants à considérer.

*" Entreprendre un bilan de l'impact global du tourisme à partir de conséquences aussi variées et variables impose des simplifications exagérées qui conduisent à une sorte de « gymnastique du vide ». Ainsi, l'exercice repose souvent sur la mise en relation d'une typologie des touristes et d'une typologie des visités, et conduit habituellement à la conclusion que les impacts positifs et négatifs énumérés dans le bilan sont difficilement quantifiables et qualifiables, parce qu'ils sont impossibles à dissocier d'autres influences « non-touristique » (...) Face à ces résultats si incertains, tout devient alors une question d'opinion, que chacun appuiera d'exemples choisis<sup>116</sup>".*

*" Aucune approche n'échappe à la tentation d'évaluer les effets positifs et les effets négatifs d'une activité touristique sur un milieu d'accueil, par le biais d'une comptabilisation de ces impacts à la fois au passif et à l'actif. Lorsque ce n'est pas le cas, on obtient généralement une série d'observations et de conclusions qui tournent à vide et qui ne nous permettent de comprendre ni les déterminants des impacts, ni leurs causes réelles, notamment parce que plusieurs impacts ne sont pas attribuables à l'influence exclusive du tourisme mais plutôt à de complexes combinaisons de rapports de forces et d'influences.*

*Malgré tous les efforts investis dans les « listes d'impacts », ces dernières sont loin d'être généralisables à toutes les situations, car elles reposent sur l'illusion que la réaction à un événement donné sera toujours la même. Cette prétendue univocité des relations causales entre le tourisme et les communautés d'accueil ne tient évidemment pas compte de la complexité des rapports entre visiteurs et visités dans le contexte du tourisme international. La dialectique tourisme/société d'accueil est aussi très mal comprise puisqu'il apparaît impossible pour l'instant de mesurer*

---

<sup>115</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Univocité et variabilité des impacts sociaux du tourisme international : quelques éléments de réflexion.* Montréal, Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1995 ; **Dogan, Hassan Zafer.** « Forms of Adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989 ; **Lanquar, Robert.** *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983 ; **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts.* London, Longman, 1982.

<sup>116</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Op. cit.*, p.9-10.

*l'influence originale du tourisme et l'ensemble des réactions et rétroactions en chaîne qui en résultent.*

*Afin de mieux comprendre cette dialectique et l'extrême variabilité des impacts sociaux du tourisme, deux facteurs nous semblent cruciaux : premièrement, le caractère mondialisé et mondialisant du tourisme et, deuxièmement, ce qui semble être le plus important impact de ce type de tourisme, soit les phénomènes identitaires qu'il engendre <sup>117</sup>''.*

Il est très difficile de dégager les impacts sur ce sujet car les études qui ont été faites utilisent un nombre trop limité d'exemples qui ne permettent pas de généraliser <sup>118</sup>. L'auteur avance même que c'est l'influence des médias qui fait la promotion de produits culturels comme la musique et de produits commerciaux comme les vêtements, qui modifie vraiment la culture d'un site touristique, et non le contact avec les visiteurs puisque la communication entre ces deux parties n'est que très limitée. Il termine son argumentation en mentionnant que ce sujet n'a pas vraiment été étudié.

Les impacts du tourisme soient exagérés puisqu'ils sont inclus dans plusieurs autres facteurs <sup>119</sup>. Il ne s'agit pas, selon lui, d'un seul facteur isolé. Cela signifie que, lorsqu'un facteur change, le tourisme change lui aussi. La difficulté est à ce niveau, il est presque impossible d'arriver à séparer tous ces facteurs. On ne peut donc pas vraiment étudier les impacts actuels du tourisme. Les impacts identifiés dans les différentes études ne sont pour lui que relatifs.

Le tourisme est un processus d'urbanisation, d'industrialisation et de passage à une économie de service <sup>120</sup>. On ne peut pas isoler les effets du tourisme des différents éléments mentionnés ci-dessus. L'étude des impacts sociaux du tourisme doit donc être vue selon le concept des mutations sociales et historiques. C'est en fait l'évolution sociale durant une longue période de temps qui fait qu'on peut avoir des changements sociaux d'une collectivité qui sont vérifiables sur un territoire géographique durant plusieurs générations.

---

<sup>117</sup> Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain. *Op. cit.*, p.18-19.

<sup>118</sup> Strafford, Jean. « Tourisme contre développement : thèse et antithèses ». *Téoros*, 13, No. 2, 1994.

<sup>119</sup> Dogan, Hassan Zafer. « Forms of adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989 ; Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey. *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982.

<sup>120</sup> Lanquar, Robert. *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983

### 3.11.2 Conclusion générale

Nous avons pu observer à l'intérieur de cette section comment l'industrie du tourisme est complexe et diversifiée. L'observation générale sur les effets semble avoir un impact variable selon les situations particulières de chaque ville historique. L'antithèse des impacts sociaux nous le démontre très bien. En effet, il semble que l'effet de la mondialisation a des répercussions sur l'économie, sur l'aspect social et peut-être même sur l'aspect physique des villes. Nous ne pouvons donc pas, à ce moment, définir les impacts qui peuvent être généralisés.

C'est donc pourquoi nous ferons une étude de cas dans la deuxième partie de ce travail. Cet exercice nous permettra de vérifier l'information obtenue dans la littérature. Cependant, nous porterons une attention particulière au phénomène d'aliénation, de création d'emplois et de congestion. Ces derniers éléments semblent être une constance dans la littérature. Il semble donc justifiable de leur accorder une attention particulière.

Nous proposons l'étude de trois villes historiques. Il s'agit de Québec (Canada), Savannah (Etats-Unis) et La Rochelle (France). Nous verrons donc les impacts du tourisme dans ces villes et nous trouverons peut-être certains éléments qui peuvent être généralisés en Amérique du Nord et en Europe.

## PARTIE IV - Étude de cas

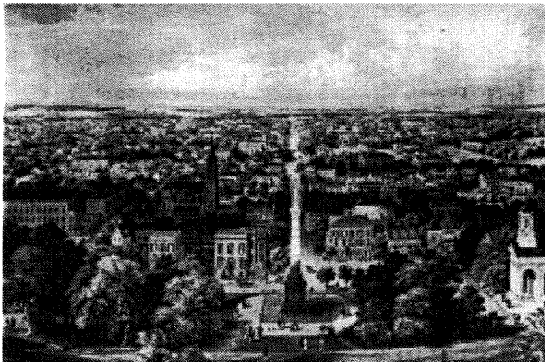


Illustration 5  
Vue de Savannah, Georgie, 1855



Illustration 6  
Le centre historique de La Rochelle



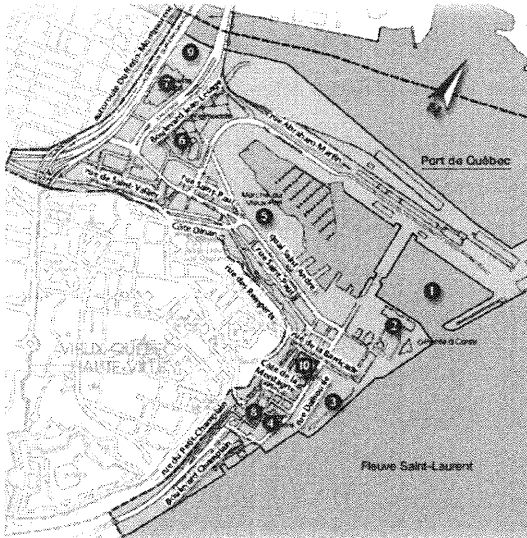
Illustration 7  
Le centre historique de Québec

### 4.1 - Introduction

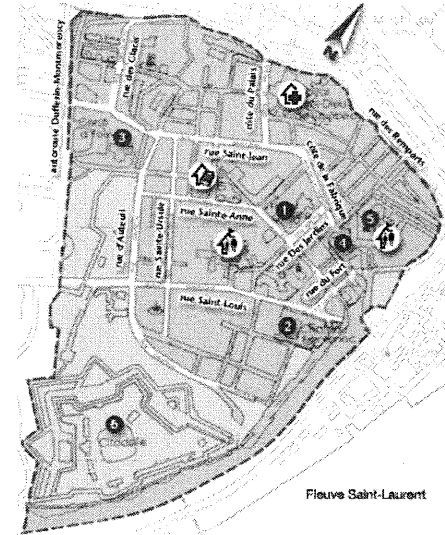
#### La superficie

#### Québec

Le territoire du secteur historique de Québec se divise en deux parties, soit la Haute-Ville et la Basse-Ville, et couvre environ 2.09 Km<sup>2</sup>

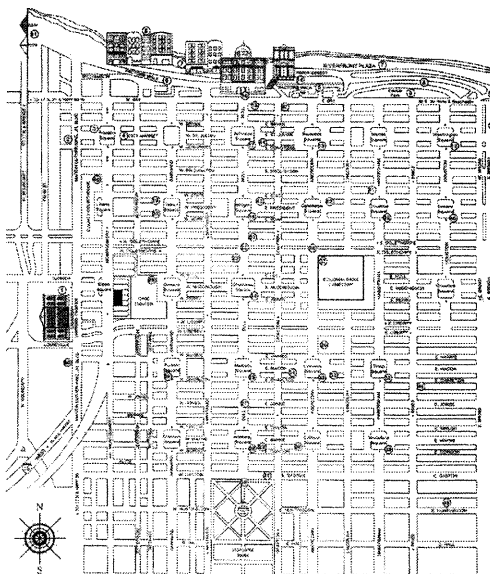


**Illustration 8**  
Le secteur de la Basse-Ville se situe au pied du cap Diamant et se délimite d'un côté par l'autoroute Dufferin-Montmorency et du Cap-Blanc de l'autre. Ce secteur représente environ 1,3 Km<sup>2</sup>.



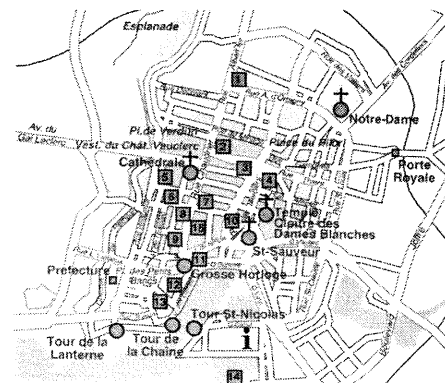
**Illustration 9**  
Le secteur de la Haute-Ville représente 0,79 Km<sup>2</sup>. Il se délimite à l'ouest par l'autoroute Dufferin-Montmorency, par la falaise au sud et par le quartier de la Basse-Ville à l'est.

#### Savannah



**Illustration 10**  
Ce musée vivant est le plus gros <sup>2</sup>urban National Historic Landmark Distric<sup>2</sup> aux États-Unis. Il couvre une superficie approximative de 4 Km<sup>2</sup>.

#### La Rochelle



**Illustration 11**  
Ce site historique représente 73 hectares soit environs 0.73 Km<sup>2</sup>. Ce secteur est le plus petit à l'étude mais il est l'un des plus importants de France.

*La population*

## Québec

Tableau 3 - Évolution de la population du Vieux-Québec

Années/secteur	Secteur historique de Québec	Ville de Québec	Région métropolitaine de Québec
1986	4,064	164,580	475,439
1991	3,948	167,517	502,943
1996	3,757	167,264	513,410

Source : Recensements de Statistique Canada

## La Rochelle

La municipalité de La Rochelle nous indique qu'il y aurait 80,000 habitants en ville et 120,000 à 140,000 avec la communauté d'agglomération et une densité d'occupation de 2,694 d'habitants par Km<sup>2</sup>.

## Savannah

Tableau 4 - Le nombre de résidents dans le secteur historique de Savannah

	Secteur historique	Ville de Savannah	Région métropolitaine de Savannah
1980	--	141,390	230,728
1990	6,060	140,538	258,060
2000	6,066	139,979	293,000

Source : John Howell (MPC)

Il n'y a pas de données disponibles pour les années qui précèdent 1990 (pour le secteur historique de Savannah).

*Nombre de visiteurs*

## Savannah

Tableau 5 – Total des visiteurs ayant séjourné plus d'une nuit à Savannah

1996	1997	1998
2,527,000	2,656,000	2,626,000

Source : The Savannah Area Convention & Visitors Bureau

## Québec

Tableau 6 – Le nombre de touristes dans la région de Québec

Années	Région de Québec	Vieux-Québec
1996	5,810,000	4,357,500
1997	5,057,000	3,792,750
1998	6,072,000	4,554,000
1999	6,046,000	4,534,500

La municipalité estime que 75% des visiteurs de la région visitent le Vieux-Québec.

Source : Léda Robichaud ; Centre de développement économique et urbain de Québec.

## La Rochelle

La ville de La Rochelle ne semble pas avoir fait d'étude sur ce type de données puisque M. Bohmert nous a mentionné ceci :

*"Une information précise n'existe pas sur La Rochelle. En effet, personne ne peut dire exactement combien de visiteurs fréquentent la ville. Des estimations très approximatives ont été faites et parlent de 3 millions de personnes .... Invérifiable. Mais sachant que l'aquarium avant son déplacement recevait 550 000 personnes, qu'il projette une fréquentation pour cette année de 1 million de visiteurs, que par ailleurs les autres sites réalisent des scores de 30 000 à 80 000 visiteurs, que la ville accueille de nombreux congrès, et que le tourisme d'affaires a lui aussi son importance, ce chiffre est plausible<sup>121</sup>".*

<sup>121</sup> Christophe Bohmert, Chambre des commerces et d'industrie de La Rochelle

#### 4.1.1 - Évolution de la notion de préservation à Québec

##### *A - Le XIX<sup>e</sup> siècle*

##### *Les murs de la fortification*

Les premières préoccupations patrimoniales touchent surtout les fortifications. En effet, vers 1860, les portes des fortifications ont suscité de nombreuses discussions parce qu'elles étaient trop étroites, mal éclairées, difficiles d'accès pour les voitures à chevaux et qu'elles étaient fermées durant la nuit. Est-ce qu'on va procéder à leur élargissement ou à la démolition des fortifications ? La population les percevait donc comme une barrière physique et sociale. De plus, ces fortifications étaient associées à la domination militaire. Suite au départ des troupes britanniques (1871), plusieurs parties du système de défense seront démolies à la satisfaction de plusieurs marchands qui étaient en faveur de la démolition de cet ouvrage militaire. Les fortifications représentaient pour eux une entrave au commerce et au développement industriel. Selon un journal du 14 septembre 1871 qui relate ce fait :

*"Nous pardonnerons facilement à Québec d'avoir trois ou quatre portes de moins et autant d'industries et de manufactures de plus, moins d'apparence guerrière et plus d'activités commerciales, moins de canons, mais plus de balles de marchandises, moins de soldats, mais plus d'ouvriers et d'industriels<sup>122</sup>".*

Malgré la perception que les fortifications étaient une entrave au développement, les murs seront conservés. En fait, on se demandait qu'est-ce qu'on pourrait bien faire avec ces murs? Jusqu'à ce que le gouverneur-général Lord Dufferin propose en 1874 de les conserver et de les mettre en valeur.

##### *B - Les années 20*

##### *L'intérêt pour le Vieux-Québec*

C'est vers 1929 que les premières discussions s'amorcent sur le Vieux-Québec. Ces discussions débutent surtout avec le projet de construction de l'édifice Price que l'on considère comme une atteinte à l'intégrité du quartier.

---

<sup>122</sup> **Ville de Québec**, Service de l'urbanisme. *Vieux-Québec, Cap-Blanc*. Ville de Québec, Le service, 1989, p.31



*" La polémique de Price amène d'ailleurs la Ville à limiter la hauteur des bâtiments dans le quartier à partir de 1937<sup>123</sup> ".*

L'urbanisation et le développement industriel qui font suite à la Seconde Guerre mondiale amènent beaucoup de pression sur le tissu urbain traditionnel. Nous pouvons donc identifier certains projets qui tentent d'entrer dans cette modernité. Nous pouvons citer celui de la construction d'un hôtel de 10 étages sur le site de l'hôtel Lorraine (rue des Jardins). Ce projet (1948 - 1953) voulait évidemment obtenir une dérogation sur la limite de la hauteur qui avait été fixée mais qui ne se réalisera jamais.

### *C - Les années 50*

#### *L'intérêt pour les centres historiques*

Les années 50 marquent également le passage de l'objet isolé à la notion d'arrondissement historique (19 ans après la parution de l'ouvrage de Giovannoni (section 1.1.3) « L'urbanisme face aux villes anciennes »). On s'intéresse donc au cas du Vieux-Québec et du secteur de place Royale. On passe donc du concept de commémoration à la question :

*" d'accessibilité à des monuments ayant une valeur intrinsèque, architecturale ou esthétique <sup>124</sup> ".*

### *D - Les années 60*

#### *Création du Ministère des affaires culturelles*

*" À l'intérieur de cette tâche colossale de modernisation de l'État québécois et de mise en place progressive d'un État-providence, le gouvernement Lesage accomplit dans le domaine de la culture un pas immense en créant le ministère des Affaires culturelles<sup>125</sup> ".*

### *Le vieux Québec*

*" Avec l'établissement du corpus réglementaire protégeant les quartiers historiques de Québec, la Commission est rapidement invitée à se*

---

<sup>123</sup> **Roy, Alain.** « L'épopée du Vieux-Québec ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.20.

<sup>124</sup> **Choay, Françoise.** *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996 (chp.VI), p.278

<sup>125</sup> *Ibid*, p.103-104.

*prononcer sur une question fondamentale pour la conservation du Vieux-Québec, à savoir l'insertion ou non d'édifices à bureaux d'architecture contemporaine dans la trame urbaine de la ville. La réponse à cette question est primordiale puisqu'elle implique la problématique de la croissance des édifices administratifs avec son cortège de problèmes urbains tels le flot de circulation et le stationnement* <sup>126</sup> ''.

*" Pour John Bland (dircteur de l'école d'architecture de McGill), le devoir de la commission est de conserver non seulement les valeurs historiques mais aussi la silhouette des édifices qui se trouvent dans l'arrondissement. Pour Noël Mainguy (architecte de Québec), le Vieux-Québec périlclite et la construction de nouveaux édifices à bureaux n'est pas un élément de solution à cette situation. Selon lui, il faut plutôt favoriser le développement de la fonction touristique afin d'éviter que Québec ne devienne une ville morte. Quant au directeur du Service des monuments historiques, Sylvio Dumas, il est d'avis qu'il faut prendre garde de vider le Vieux Québec des éléments qui ont assuré sa vie et qui peuvent encore assurer sa survivance. Dans l'étude du problème de la conservation du Vieux-Québec, l'aspect architectural ne doit pas seul entrer en ligne de compte* <sup>127</sup> ''.

### *place Royale*

Un des projets majeurs de la Commission des monuments historiques dans les années 60-70 fut la restauration de la place Royale à Québec. À cette époque, on procédait toujours avec une démarche de sauvegarde ponctuelle. Dans cette vision, on voulait évaluer l'état de la maison Sacks sur la place Royale qui avait été incendiée. Le rapport concernant ce bâtiment mentionnait qu'il serait mieux de faire un plan d'ensemble avant d'entreprendre une action. Ce plan d'ensemble a conclu que la maison Sacks n'avait pas de valeur dans sa structure et qu'il serait trop dispendieux de la restaurer. Deux hypothèses en ressortent. On propose donc de rebâtir la maison comme elle était sous le régime ou bien d'introduire une architecture contemporaine qui s'intégrerait avec son environnement. De plus, ce plan suggère de réduire la hauteur des bâtiments, d'interdire la circulation automobile. On propose également pour chacun des édifices de la place Royale des interventions pouvant correspondre à une restauration mineure jusqu'à la reconstruction totale. On va même dire qu'il serait plus avantageux et plus intéressant pour le cachet d'ensemble de la place Royale et pour la mise en valeur de l'église Notre-Dame-des-Victoires de démolir

---

<sup>126</sup> **Gelly, Alain; Brunelle-Lavoie, Louise et Kirjan, Corneliu.** *La passion du patrimoine*, Sillery, Septentrion, 1995, p.142.

<sup>127</sup> *Ibid.*, p.146.



Illustration 12  
place Royale, 1973

ce qui reste de cette construction et de procéder à sa rénovation en élevant sur ses fondations un édifice mieux adapté à l'ensemble de la place Royale.

La reconstruction stylistique et les restaurations historiques étaient un mouvement à la mode dans les années 70 avec des exemples bien connus : Williamsburg et Louisbourg. Le but réel était de rendre cette place vivante sans nuire à son caractère de musée en plein air. C'est donc dans cette perspective qu'on désirait lui redonner son aspect d'origine française. En conclusion, on démolit des bâtiments anciens pour faire place à des reconstructions dites d'accompagnement.

#### *E - Les années 70*

Les projets de mise en valeur comme celui de place Royale (vers 1966), où l'on a modifié la trame urbaine, font les débats les plus importants puisqu'il y a eu beaucoup de destructions et de reconstructions. On nie l'évolution historique de cet endroit, on a démolit de l'ancien pour reconstruire du neuf et finalement le coût de cette opération fut l'exode des résidents. On en vient à la conclusion qu'il faudrait dorénavant être plus respectueux de l'évolution du quartier et plus proche de la vocation résidentielle. La charte de Venise mentionne qu'il faut être respectueux de l'évolution qui offre une signification culturelle. Il faut noter que cette époque correspondait à la prise de conscience que la province était constituée d'une population diversifiée. La conférence de Nairobi (1976) traitait du fait qu'on devait respecter les activités humaines. La charte européenne sur l'héritage architectural de 1975 mentionnait que ce respect favorisait une harmonie sociale. Par conséquent, il ne fallait pas se limiter à la culture française. Ce projet venait donc contredire cette perception.

Durant la Révolution tranquille, la mise en valeur des quartiers historiques devient un enjeu urbain puisqu'on construit partout autour des murs au nom du Québec moderne. On ne se gêne pas pour démolir des quartiers à l'extérieur des fortifications au nom de la rénovation urbaine. C'est seulement vers les années 70 qu'une véritable mobilisation populaire se fait sentir. On voit les moyens de pression et les nombreuses pétitions se multiplier amenant ainsi la modification de la perception du patrimoine dans le Vieux-Québec. En effet, on ne considère plus seulement les bâtiments français mais bien différentes époques et styles. La préservation du patrimoine bâti s'intègre à ce moment à une nouvelle vision :

*" celle d'un environnement urbain harmonieux à mettre en valeur. Dans cet esprit, l'on perçoit le milieu urbain comme un tout <sup>128</sup> ".*

Après 1978, la ville de Québec s'intéresse de plus en plus à son patrimoine. En effet, elle met sur pied une division qui prépare les dossiers pour le ministère. En 1982, la gestion de la vieille ville est transférée à la ville.

*" Vers la fin des années 70, les citoyens et les professionnels de la conservation du patrimoine réclamaient davantage de cohérence dans la protection et la mise en valeur de l'arrondissement historique. Le colloque de 1978 a remis en cause les orientations qui mènent au développement de place Royale. Ces récriminations avaient ceci de positif qu'elles promouvaient une notion élargie du patrimoine. En conséquence, les pratiquants exigeaient un plus grand contrôle dans l'émission des permis et des mesures encourageant les citoyens à prendre leur place en tant que responsables de la conservation <sup>129</sup> ".*

La ville a donc mis de l'avant trois actions concrètes: 1- Codifier de façon claire les grands principes qui doivent guider les interventions. 2- Accumuler les meilleures connaissances possibles sur l'histoire, l'intérêt patrimonial et les particularités des rues et des bâtiments du Vieux-Québec. 3- Mettre plus d'efforts pour se rapprocher des citoyens et pour faire preuve de souplesse et d'ouverture dans la demande de permis.

---

<sup>128</sup> **Roy, Alain.** « L'épopée du Vieux-Québec ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.22

<sup>129</sup> **Varin, François,** « Une vision à partager ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.40.

### *F- Les années 80 à aujourd'hui*

Au début des années 80, la ville de Québec met sur pied une politique destinée à protéger adéquatement la vieille ville. Faisant face à des projets de démolition, des projets qui ne respectent pas l'environnement bâti et la détérioration de bâtiments par négligence, on décide donc d'offrir une aide financière pour la restauration, pour guider ces interventions et finalement pour l'amélioration du paysage du Vieux-Québec (restauration des résidences détériorées, incendiées, insertion de nouvelles constructions et l'agrandissement d'édifices existants.)

Les années 80 marquent l'entrée officielle de la vieille ville de Québec dans les villes du patrimoine mondial (1985). Cette nomination de l'UNESCO oblige donc la municipalité à prendre conscience de l'ensemble des théories et des chartes concernant ce sujet. On en vient donc à consulter la charte des villes historiques (1987) où l'on voit quatre notions principales : Conserver l'identité de la ville, assurer la continuité et la cohérence de l'évolution du quartier, faire des études avant d'intervenir et collaborer avec tous les intervenants.

Aujourd'hui, la vieille ville s'est transformée en centre historique très prisé par les touristes. Nous verrons bientôt comment cette industrie a affecté le centre historique de Québec.

#### 4.1.2 - La préservation à La Rochelle

##### *Caractéristiques générales*

La ville de La Rochelle possède maintenant quatre ports. On compte le port de pêche, celui de plaisance, le port historique et celui à vocation industrielle. La population a augmenté considérablement durant les années 90. Cette augmentation a donné un impact économique assez important puisque la moitié des logements sociaux de la région se retrouvent dans cette ville. Selon M. Martinière, professeur à l'Université de La Rochelle, les gens perçoivent cet endroit comme un lieu où il fait bon de vivre à cause de l'importance de la ville dans la région et de l'espoir d'y trouver du travail. Cependant, l'économie ne se porte pas trop bien, on note un taux de chômage élevé dans cette ville.

La Rochelle est la quatrième ville touristique en France. Selon M. Poton, directeur du Laboratoire GERHICO et professeur d'histoire, les raisons pour lesquelles on visite cette municipalité sont : la navigation de plaisance, la promenade dans la ville et son riche patrimoine. Cette ville possède donc deux dimensions : la première est une cité portuaire qui date de la ville marchande du seizième siècle et la seconde est le tourisme historique qui évoque l'ancienne capitale atlantique et huguenote.

### *Politique de protection*

Selon M. Poton, il y a une politique de protection mais la ville permet quand même le développement pour pouvoir évoluer. On a donc séparé la ville en deux parties soit le secteur historique et le secteur sud (nouvelle partie).

### *Le secteur historique*

En ce qui concerne le secteur historique qui est sauvegardé, on a fait une fiche signalétique pour chaque immeuble. On y indique les déficiences et les différents travaux à faire pour les restaurer. Ces bâtiments datent surtout du 16ème au 18ème siècle. Aujourd'hui ces bâtiments ont à peu près tous été restaurés. Cette restauration s'orientait surtout au niveau du rez-de-chaussée et devait s'intégrer à son environnement. Étant donné la présence de nombreuses arcades (2,500 mètres) à La Rochelle, on a donc mis l'accent sur cet élément qui fait la caractéristique de cette ville. Une politique de signalisation a été



Illustration 13  
Les arcades de La Rochelle



Illustration 14  
L'intérieur des arcades de  
La Rochelle

également mise en vigueur. Il s'agissait de mettre les affiches à l'intérieur des arcades.

En ce qui concerne le domaine public, la ville s'est directement impliquée en embellissant les rues au niveau du revêtement et des trottoirs.

### *La nouvelle partie (secteur sud)*

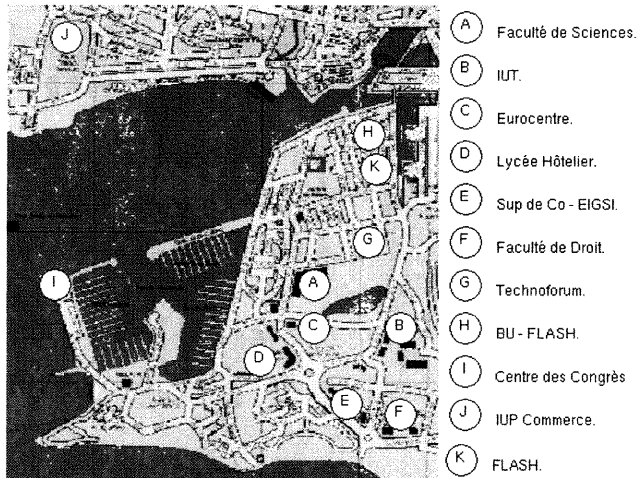


Illustration 15  
Le secteur sud de La Rochelle

Pour le secteur sud, qui est plus récent, on se permet de faire des interventions assez brutales, ce qui, selon M. Martinière, n'a pas vraiment d'influence sur la ville historique. En effet, le développement de l'Université influence beaucoup l'aménagement de ce quartier. Les constructions neuves qu'on y retrouve sont d'une densité de beaucoup supérieure à celle de la ville historique, avec un style

architectural très contrastant, ce qui fait une coupure très marquée avec le reste de la ville. Cet élément ne semble pas vraiment les préoccuper puisque M. Martinière a mentionné qu'il n'y avait pas de coupure entre l'Université et la ville. De plus, il a ajouté que le campus de l'institution contribuait à faire un lien entre les deux. Il semble y avoir des relations économiques entre les professionnels, le domaine culturel et le privé.

Le stationnement a également été étudié dans le projet d'aménagement de ce secteur puisque chaque bâtiment a son stationnement privé. De cette façon, on réduit les espaces de stationnement public car chaque résident a une place réservée. On peut donc diriger les gens vers les espaces publics réservés à cet usage et en favoriser l'utilisation.

Les activités touristiques n'ont pas été négligées dans ce secteur puisqu'on y a aménagé le musée maritime et une salle de congrès à l'intérieur de l'ancien encan aux poissons qui se compose essentiellement de hangars et on note

également la présence d'un aquarium. La municipalité espère que ces deux éléments contribueront à faire le lien avec le secteur historique.

Il semble cependant important de mentionner que ce site avait auparavant une vocation industrielle. En effet, cette partie qui a été construite durant la période industrielle était essentiellement constituée de bâtiments en bois. Le fait d'avoir tout rasé montre que la municipalité conserve uniquement les bâtiments qui précèdent le 19<sup>ème</sup> siècle. Il n'y a pas de politiques de conservation pour les bâtiments du 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècle.

La destruction des bâtiments de la partie sud de la ville montre que la perception du patrimoine est différente pour chaque pays. À La Rochelle, on s'est arrêté à une période bien précise qui diffère de celle du Canada. Est-ce qu'on peut vraiment juger de ce geste? Il semble que tant qu'on n'aura pas réglé cette problématique, on devra remettre cette question à plus tard.

Cependant, si l'on regarde les nouveaux bâtiments qui les ont remplacés, on peut reprocher l'effet contrastant qui ne s'intègre pas du tout au centre historique. Nous pouvons ajouter ici que ce site manque de continuité. C'est-à-dire qu'il se compose d'une collection de bâtiments sans aucune relation entre eux qui sont séparés par un réseau de voies créées uniquement pour les automobiles. Le seul élément positif à ce site, c'est qu'il peut fournir plus d'espaces d'hébergement durant la saison touristique.

#### *Le port de pêche*

La coexistence du port de pêche au centre-ville (secteur historique) semblait poser des problèmes puisque la pêche a évolué avec les années et nécessite des bateaux plus grands et un système d'entreposage plus efficace que ce que le port original pouvait offrir. Ce déménagement a contribué à régler le problème olfactif et esthétique pour l'activité touristique. Même si la charte des villes historiques décourage fortement cette pratique. Nous ne pouvons pas blâmer la décision que cette municipalité a prise si l'on considère que les besoins de l'industrie moderne de la pêche sont beaucoup plus complexes qu'autrefois.



*Les études sur le tourisme*

La municipalité voit dans le tourisme une solution économique puisqu'on veut augmenter le tourisme en augmentant la part de touristes étrangers. On veut passer de trois millions à cinq millions de visiteurs par année. La municipalité n'a cependant pas produit ou du moins n'a pas faite d'études sur l'impact du tourisme, sur l'économie ou sur l'état de la ville. Cette municipalité ne sait donc pas si l'augmentation du tourisme est avantageuse pour elle et ce que les touristes désirent voir lorsqu'ils sont de passage dans la ville. Pour le quatrième site touristique de France, la ville de La Rochelle n'offre que 40,357 lits soit 7,8% de la région. Le fait de pouvoir offrir plus de lits durant la saison forte serait pourtant très intéressant.

Selon la municipalité, le tourisme n'amène aucun effet négatif car les touristes ne font que passer. On voit donc par cette phrase que la municipalité ne s'intéresse qu'aux effets positifs. On peut cependant noter déjà des effets négatifs lorsqu'on se promène dans ce secteur historique.

#### 4.1.3 - Historique de Savannah

L'histoire de cette ville a débuté en 1732 lorsque Georges II décida de développer ce territoire afin de protéger la Caroline du sud des établissements espagnols de la Floride. Il confia ce projet à certains administrateurs dont James Oglethorpe, qui était un général de l'armée anglaise. Le développement de la nouvelle colonie lui fut confié.

Un volet plus social était également rattaché à cette aventure puisqu'elle se voulait une colonie pénale pour les gens qui n'avaient pas payé leurs dettes. Nous pouvons donc avancer que ce projet social avait pour intention première de donner une chance non seulement aux prisonniers mais aussi aux gens moins fortunés. Les terrains étaient répartis de la façon suivante : chaque colon recevait environ 50 acres qui se composaient d'un terrain urbain, d'un terrain maraîcher de cinq acres et d'une ferme de 40 acres. Ceux qui étaient plus fortunés avaient la possibilité d'acheter 500 acres plus en périphérie de la ville. Il faut noter ici que les fermes de 500 acres n'apparaissent pas sur la carte. Il est intéressant de remarquer que les terrains maraîchers de dix acres sont divisés en deux de façon triangulaire. Cet élément est intéressant puisque

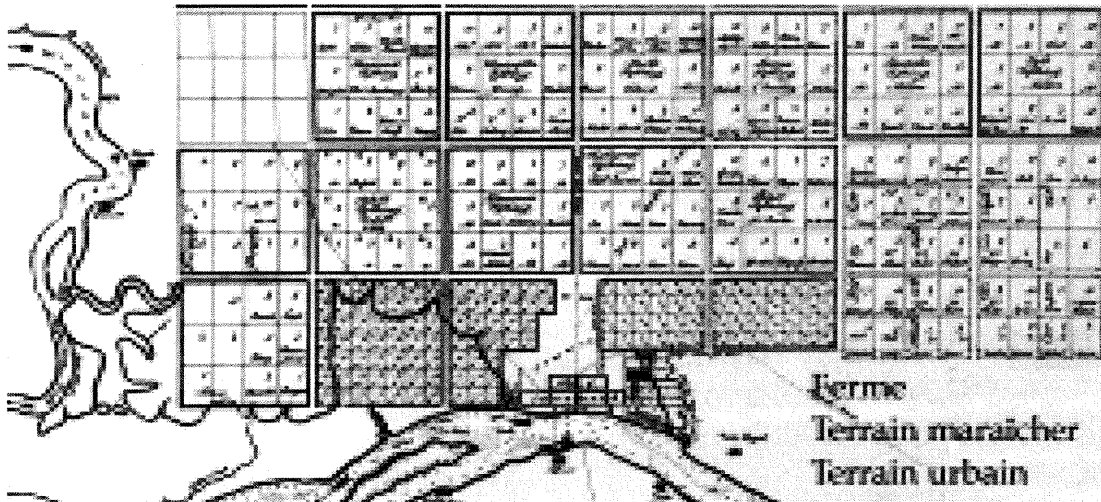
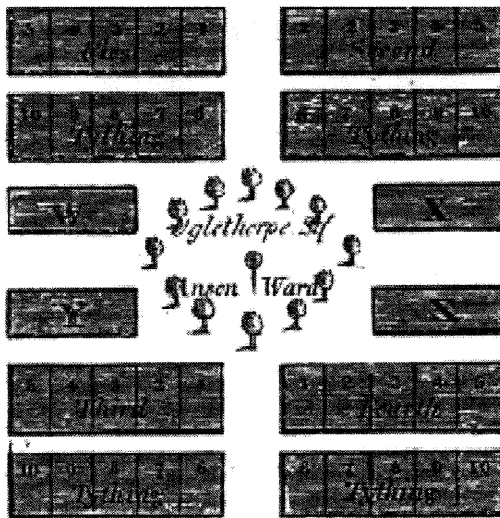


Illustration 16  
Carte de Savannah vers 1800

aujourd'hui nous retrouvons certaines rues diagonales dans la ville qui sont l'héritage des sentiers qui conduisaient à ces terrains.

Nous avons pu observer jusqu'ici le plan d'ensemble de Savannah. Il serait toutefois intéressant d'étudier les caractéristiques de la ville. C'est James Oglethorpe qui réalisa les plans de la ville.

*" Il créa comme unité de base le quartier, chacun d'eux comprenant quarante parcelles à bâtir de 60 pieds sur 90. Le quartier était subdivisé en quatre blocs de 10 parcelles chacun. Au centre de chaque bloc*



*Oglethorpe avait prévu un square libre de 350 pieds sur 270 (le plan original comptait 24 squares); sur deux de ses côtés, il y avait des parcelles réservées pour l'église, les magasins, les lieux d'assemblée, etc. ... Les rues principales avaient une largeur de 75 pieds et les rues secondaires étaient de moitié moins larges. Des sentiers de 22 pieds et demi donnaient accès à l'arrière de toutes les parcelles<sup>130</sup>".*

La ville se serait donc développée selon ce modèle. Selon M. Reps, en

Illustration 17  
Plan de Savannah, vers 1820

<sup>130</sup> Reps, John W. *La ville américaine*. Bruxelles, Pierre Mardaga, 1981, p.185.

1745 on comptait déjà 350 habitations et à la révolution, la ville comptait environ 3,000 habitants. Cette ville est rapidement devenue la plus influente dans la production du coton. Cette prospérité s'est cependant atténuée suite à la guerre civile.

*" Savannah was an important Confederate blockade running port during the war until its capture by Union General William Tecumseh Sherman's army, at the end of his march to the sea. Instead of torching Savannah, Sherman decided to give the city as a gift to President Abraham Lincoln. On December 22, 1864,..."<sup>131</sup> "*

Savannah a cependant repris sa position comme port, suite à la guerre, dans la côte sud de l'Atlantique et elle a orienté son activité économique vers le développement industriel.

#### *Préservation de la ville historique*

Les qualités architecturales se sont détériorées de 1920 à 1950. Durant cette période, la ville a perdu plusieurs monuments importants. Cette tendance a diminué durant les années 40 lorsque la municipalité a restauré les bâtiments du Trustees Garden. C'est vraiment en 1955 que la préservation a débuté à Savannah. Les résidents ont créé la Historic Savannah Foundation.

*" During the past five decades, more than 1,000 buildings have been restored in the oldest section of Savannah, and the area has become a popular tourist attraction. One of the foundation's major success was the 1966 designation of the area from East Broad to West Broad (now Martin Luther King Jr. Boulevard), from the River to Gaston Street, as a Landmark Historic District. It is one of the largest historic districts in the country. The foundation also established a revolving fund to buy historic properties, work for their preservation, and sell them to owners who had the desire to restore them. Today, few U.S. cities can claim such a commendable record of historic preservation as can Savannah"<sup>132</sup> .*

#### *Les caractéristiques de Savannah*

Nous avons pu voir dans l'introduction qu'il y avait un grand nombre de squares dans cette ville. Cet élément constitue en fait, le caractère spécifique de cette ville. Chaque square est associé à son quartier environnant et

---

<sup>131</sup> Ring, Trudy, *International Dictionary of Historic Places; Vol 1 Americas*. Chicago & London, Fitzroy Dearborn Publishers, 1995, p. 652

<sup>132</sup> *Ibid.*, p.652-653.

représente les éléments dominants du secteur dans lequel il se retrouve. Nous pouvons prendre l'exemple du square Telfair qui est associé aux arts visuels par le musée du même nom. Chaque square a été influencé par la façon dont la ville s'est développée. Une chose est certaine, la ville a conservé l'idée originale du plan. Au début, il n'y avait que deux squares près de la rivière et à chaque fois qu'un quartier naissait, on ajoutait un autre square. Cet élément caractéristique de Savannah était l'aire commune du quartier où l'on socialisait et rencontrait les gens.

Tous ces éléments font de Savannah un site historique très important pour les États-Unis. La ville reçoit plus de deux millions de visiteurs par année. Nous verrons donc, dans les prochaines sections comment cette activité affecte la ville. Il sera également question de la gestion des touristes par le Centre de Tourisme de Savannah.

#### **4.2 - Les commerces des villes historiques**

Dans la section 3 (3.7), nous avons exploré la question des fonctions urbaines. Le développement du tourisme permet d'offrir des services plus diversifiés (3.7.3) comme des restaurants et des magasins spécialisés surtout lorsque le bassin de la population locale ne peut pas se le permettre. Cet élément inclus cependant un effet pervers puisque le développement touristique contribue parfois à uniformiser les fonctions. La demande touristique est tellement forte que les commerçants sont inévitablement attirés par ce créneau économique. Passons maintenant à l'étude de ces municipalités.

##### **4.2.1. Le secteur historique de Québec**

###### *A- L'évolution de l'implantation des bars et restaurants dans le Vieux-Québec*

Nous ne pouvons pas avancer qu'il y a corrélation entre le développement touristique et l'implantation des restaurants et des bars dans ce secteur de la ville. Les chiffres du tableau peuvent toutefois servir d'indicateurs surtout après 1960 où l'on note un exode de la population. En effet, en 1960 on pouvait compter 10,000 personnes qui habitaient ce lieu et en 1976 ce chiffre avait diminué à 3,600.

Tableau 7 - Évolution de l'implantation  
des bars et restaurants dans le Vieux-Québec

Année	Établissements
1900	12
1945	36
1970	56
1979	80
1999	100 env.

Source : Gazillo. *The Evolution of Restaurants and Bars in Vieux-Québec since 1900.*

Ce fait s'explique par la construction de centres commerciaux à l'extérieur du Vieux-Québec (Lévis, Sainte-Foy,...) et il provoque des effets négatifs sur le commerce de détail de ce secteur de la ville. De plus, en 1985, on introduit la ville de Québec dans la liste du patrimoine mondial. On procède alors à la restauration des édifices ce qui coûte très cher. Les propriétaires sont donc tentés d'utiliser l'étage au niveau de la rue en commerces dédiés aux touristes comme les bars, restaurants ou boutiques de souvenirs afin de défrayer les coûts d'entretien de ces bâtiments historiques.

Nous devons tout de même mentionner que la ville offrait en 2000 17 programmes différents qui ont permis de venir en aide à plusieurs personnes (1,500 projets différents). La ville a accordé durant cette année 8,762,817 \$ en subventions et 1,645,281 \$ en crédits de taxe. Les programmes touchent tous les types de besoins en passant par l'accès à la propriété et la rénovation des façades commerciales. Les différents programmes se regroupent selon quatre

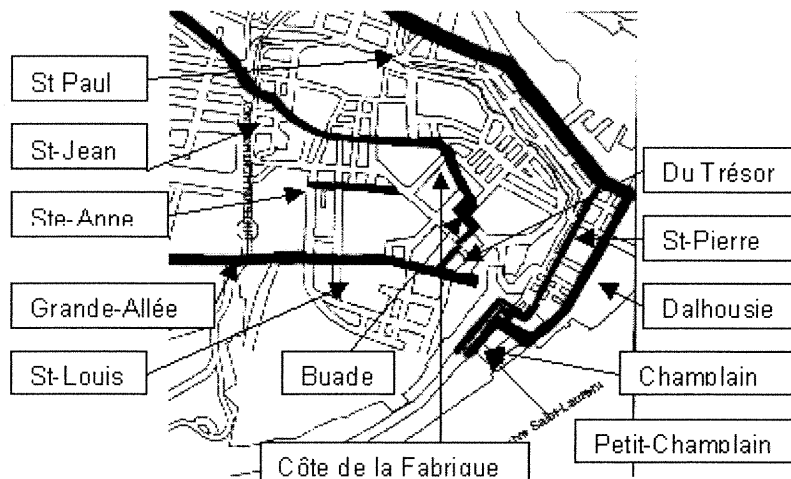


Illustration 18  
Les rues commerçantes  
du Vieux-Québec

grands volets : l'habitation, le patrimoine, la protection-incendie et l'environnement. Nous voyons donc que la ville couvre l'ensemble des besoins. La somme allouée (environ 10 millions de dollars) ne permet pas d'aider tout le monde.

En 1979, on note l'apparition des cafés-terrasses dans cet arrondissement historique. Cela change totalement l'atmosphère, procurent une ambiance européenne, et rend les gens plus présents sur la rue.

Ce type d'établissements se concentre surtout sur deux artères qui constituent les points d'entrées de la vieille ville. Il s'agit des rues Saint-Louis et Saint-Jean. La ville tente cependant de limiter les grandes chaînes (comme McDonald) et l'affichage afin d'éviter une uniformisation de l'architecture.

*" Une réglementation de zonage très fine des artères commerciales qui a volontairement favorisé la spécialisation de chacune d'elles : rue Saint-Paul réservée aux antiquaires et aux galeries d'art, rue du Petit-Champlain accueillant les artisans, Grande-Allée redéveloppée pour les restaurants et les cafés-terrasses, rues Sainte-Anne et du Trésor pour les artistes et les portraitistes, rue Saint-Jean intégrant majoritairement les boutiques de vêtements et de produits haut de gamme (on parle ici évidemment d'activités dominantes et non de fonctions uniques)<sup>133</sup> "*

On peut vérifier cette affirmation dans le plan directeur du Vieux-Québec / Basse-Ville. On mentionne l'intention de favoriser l'habitation.

*"Les nouvelles activités non-résidentielles devront être implantées dans les secteurs présentant moins d'intérêt pour l'habitation<sup>134</sup>"*

On souligne également le fait que l'habitation sera favorisée aux étages dans tout le secteur. Les bars et restaurants seront concentrés sur les grandes artères et les places publiques.

---

<sup>133</sup> **Viau, Serge**, *Le tourisme dans l'arrondissement historique de Québec : Équilibre ou déséquilibre?*. Intervention présentée dans le cadre du colloque « Les villes du patrimoine mondial : pour un développement durable ». Tenu à Lyon, France, du 6 au 8 décembre 1999, p.5.

<sup>134</sup> **Ville de Québec**, Service de l'urbanisme. *Plan Directeur, Vieux – Québec / Basse-ville et Cap-Blanc*. Ville de Québec, Le service, 1993, p.19.

*B - L'opinion des intervenants du centre historique de Québec*

L'administration municipale et les habitants du secteur historique semblent être unanimes sur l'équilibre fragile entre les commerces touristiques et les résidences. La ville a donc adopté des politiques concernant la création de logements (556 depuis 1994) et elle s'oppose au type d'hôtellerie qui est aménagé contre les règlements de zonage (les auberges prennent la place de logements existants). Les différentes politiques adoptées par la municipalité ont pour objectif de conserver l'habitation malgré la présence du tourisme et de créer un certain équilibre entre les différentes fonctions. Les résidents partagent également ces idées. Cependant, ils pensent que la ville n'agit pas vraiment. Il y aurait donc, selon les résidents, un certain écart entre les discours et les interventions.

Selon la ville, la surexploitation touristique peut créer un déséquilibre qui peut se manifester de différentes façons comme le remplacement du commerce de base par des boutiques spécialisées dans la vente de produits touristiques. Les espaces publics peuvent être envahis par les touristes, les camions de revêtement et les autobus, ce qui a pour effet de perdre l'authenticité des lieux. La municipalité a gelé cette fonction vers la fin des années 70 afin de régler ce problème. Cependant, des assouplissements ont été apportés pour concentrer ces activités dans certains secteurs.

Les citoyens mentionnent qu'il n'y a pas vraiment de services de proximité, on retrouve seulement des dépanneurs où l'on vend des choses pour les touristes. Les résidents doivent donc prendre leur voiture pour aller faire leurs courses. M. Serge Viau est conscient de ce problème mais il mentionne que les mécanismes de zonage existants ne permettent pas de contrôler les produits vendus.

Nous avons pris connaissance de l'opinion des résidents et de la municipalité sur cette question. Qu'en est-il des commerçants? Selon M. Schink, président de l'association des gens d'affaires du Vieux-Québec, l'équilibre entre l'habitation et les commerces n'est pas vraiment menacé puisque le zonage réserve les deuxième et troisième étages à l'habitation. Le vieux Québec compte environ 340 portes commerçantes dont le tiers (1/3) est composé de bars et restaurants. Le reste ce sont des boutiques pour les touristes, des espaces à bureaux et des services aux citoyens.

Nous voyons donc ici que le centre historique est sujet à d'énormes pressions pour le développement touristique. Il serait peut-être intéressant de voir l'évolution de l'implantation des bars et des restaurants dans le Vieux-Québec.

### *C - Le secteur historique de La Rochelle*

On voit par exemple à La Rochelle un nombre impressionnant de restaurants (environ 500) et de boutiques pour touristes. Il ne semble pas y avoir d'information précise sur ce sujet. On note également le phénomène de terrasses qui s'étendent sur la voie publique et obstruent la circulation piétonnière. Enfin, on pourrait mentionner que plus le tourisme sera populaire, plus le commerce de base ira en périphérie de ce secteur. On va donc assister probablement à une ségrégation des fonctions pour devenir uniquement touristique (bars, restaurants et boutiques de souvenirs). Il faut noter cependant la présence d'un marché public assez important. Ce type de commerce est souvent considéré par la population comme le commerce de proximité le plus important dans un quartier.

### *D - Le secteur historique de Savannah*

Selon Mme Beth Reiter (Directrice du Metropolitan Planning Commission), la ville de Savannah a été conçue pour recevoir une mixité d'usages. Elle avance cependant qu'il existe bien un équilibre fragile entre la fonction commerciale et résidentielle. La ville s'est dotée d'une réglementation afin de contrôler l'étalement des restaurants et des bars. Le MPC (Metropolitan Planning Commission) pense à rendre le zonage plus sévère puisqu'il y a encore des conflits. On nous a mentionné lors de notre visite le cas de la rue Broughton (une importante rue commerciale) où des lofts / appartements sont prévus au deuxième étage, ce qui ne semble pas être le dire de tous, parce qu'on fait beaucoup de pression pour y implanter des bars à la place.

Les bars et restaurants sont concentrés au nord de la rue Liberty et l'autre partie est réservée au secteur résidentiel. Une grande partie des établissements commerciaux dédiés aux touristes se concentrent sur le " Waterfront ". Ce secteur est un endroit très important pour l'histoire économique de Savannah : c'est là qu'étaient le port et les entrepôts de coton de cette ville. Ce secteur a récemment été revitalisé et maintenant on y retrouve des hôtels, des



boutiques de souvenirs, des bars et des restaurants. La ville a donc confiné les touristes dans ce secteur, limitant le plus possible les impacts sur les résidents. Ce secteur est très bien aménagé pour la circulation des gens. On facilite cette circulation durant la fin de semaine en fermant la voie aux automobiles. Ce qui permet d'offrir une ambiance très intéressante.

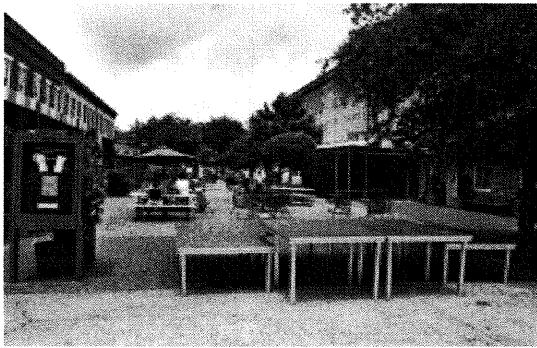


Illustration 19  
Riverfront Plaza



Illustration 20  
Factors Walk

Le plus grand problème réside dans les petits hôtels (Inn) puisqu'ils se font de plus en plus présents. Les résidents ont mentionné qu'il y avait effectivement une pression pour transformer certaines habitations en Bed & Breakfast. Selon Mme Reiter (directrice du Metropolitan Planning Commission), il n'y a pas vraiment de danger d'en avoir trop car les propriétaires occupent les lieux de ce type d'établissement qui offre moins de huit chambres. L'achalandage est donc moindre qu'un Inn mais ce type d'utilisation dénature tout de même la fonction initiale du bâtiment.

On nous a fait part d'un autre problème tout aussi important. Il s'agit de la transformation de résidences principales en secondaires. En effet, les gens achèteraient ces habitations dans le but de les utiliser comme résidences secondaires, ce qui a pour effet de rendre certains secteurs désertiques ou abandonnés. Mme Reiter nous signale cependant que la valeur foncière des bâtiments a tellement augmenté qu'elle oblige les propriétaires à diviser les bâtiments en plusieurs appartements afin de pouvoir couvrir les frais. Le problème concernerait plutôt une augmentation de la densité d'occupation.

De façon générale, il semblerait qu'il y aurait de moins en moins de services pour les résidents. Au dire des résidents, beaucoup d'habitations se sont transformées en commerces comme : boutiques d'antiquités, galeries d'art,

boutiques de souvenirs ou encore des bars et restaurants. Nous avons pu vérifier cet élément lors de notre visite puisque nous avons compté deux pharmacies (rue Bull et une au coin de Price et W. Gwinnett). La pharmacie de la rue Bull sert de dépanneur car il n'y a pas vraiment de magasin d'alimentation dans le secteur historique. On doit donc utiliser la voiture pour aller faire des courses. On peut par conséquent penser à une forme d'exode de ce type de commerce en périphérie.

Dans la section 3.7.1., nous avons traité de l'équipement touristique. Nous avons mentionné que les visiteurs désiraient bien souvent des installations modernes et que cet élément pourrait conduire dans certains cas à une normalisation des services afin d'éviter que les touristes soient dépaysés. Cet élément semble être un sujet qui préoccupe les citoyens car ils nous ont fait part de leurs craintes face à ce besoin (salle de conditionnement physique, piscine, sauna, stationnement, grande chambre, air climatisé, etc). Selon ces derniers, il y en aurait beaucoup en construction.

#### 4.3 - Capacité de charge

À l'intérieur de la section 3 (section 3.9), nous avons observé que les centres historiques sont sujets à une surfréquentation de la part des touristes et que cet achalandage excessif peut causer une usure accélérée des infrastructures

Tableau 8 - Le nombre de visiteurs selon les attraits touristiques  
- 2541 personnes interrogées -

Les attractions	1999	%
Le Vieux-Québec en général	1611	63.4
Place Royale & Petit-Champlain	488	19.2
Les restaurants du Vieux-Québec	221	8.7
Le Vieux Port de Québec	216	8.5
La Terrasse Dufferin	386	15.2
Le Château Frontenac	165	6.5
La Citadelle	137	5.4
Les Magasins du Vieux-Québec	109	4.3
Les bars et discothèques du Vieux-Québec	81	3.2
Place Cartier (bars & restaurants)	51	2.0
Grande Allée (bars & restaurants)	48	1.9
Grande Allée (Général)	46	1.8
Basilique Notre-Dame	18	0.7

Source : Léger et Léger - Recherche en stratégie marketing

en place. Le tableau suivant nous indique les endroits les plus fréquentés dans le centre historique de Québec. Nous pouvons voir que les touristes ont tendance à se concentrer dans des endroits bien particuliers, 63,4 % des gens veulent visiter le vieux Québec lorsqu'ils vont dans cette ville. On voit par la suite que les gens se dispersent selon leurs intérêts mais il reste tout de même qu'il y a des sites majeurs comme la place Royale et la terrasse Dufferin. Il faut considérer que les gens visitent plusieurs sites lors de leur passage à Québec. C'est donc pourquoi le total en % n'égale pas 100 %.

La ville semble consciente de ce problème puisqu'elle a mentionné son désir d'orienter les touristes dans d'autres secteurs historiques de la ville qui sont si souvent oubliés. On note deux secteurs en particulier qui sont : le secteur du Palais de l'Intendant et le quartier Saint-Roch. En effet, la ville souligne son intention<sup>135</sup> de développer un nouveau pôle touristique dans la partie ouest du quartier. Il s'agit du futur Musée de la Nouvelle-France qui se situerait sur le site du Palais de l'intendant. Nous pouvons également prendre l'exemple du quartier Saint-Roch qui possède une certaine valeur puisqu'il a été sujet d'une mise en valeur récente. De plus, ce quartier abrite les artistes peintres de Québec et le quartier multi-média.

*" Les visiteurs découvrent un Québec plus authentique, qui va au-delà des vieilles pierres. Nul doute que le patrimoine urbain plus récent, moins historique, s'en trouvera valorisé <sup>136</sup> ".*

La région de Charente-Maritime, incluant La Rochelle, possède également certains endroits qui sont favorisés par les touristes. En effet, le patrimoine architectural et culturel de cette région est très riche. On compte de nombreux ouvrages militaires, plus de 200 églises romanes, une grande diversité de demeures et de châteaux classés, plus de 80 musées thématiques et de sites archéologiques. Ce sont les éléments les plus courus par les touristes. On voit par le tableau suivant que les attractions majeures de La Rochelle semblent se disperser dans la ville, même que deux d'entre elles sont situées à l'extérieur

---

<sup>135</sup> **Ville de Québec**, Service de l'urbanisme. *Plan Directeur, Vieux – Québec / Basse-ville et Cap-Blanc*. Ville de Québec, Le service, 1993.

<sup>136</sup> **Viau, Serge**, *Le tourisme dans l'arrondissement historique de Québec : Équilibre ou déséquilibre?*. Intervention présentée dans le cadre du colloque « Les villes du patrimoine mondial : pour un développement durable ». Tenu à Lyon, France, du 6 au 8 décembre 1999, p.72

du centre historique (aquarium et musée maritime). Ces deux sites touristiques peuvent contribuer à répartir les touristes dans la ville. On compte donc plusieurs effets positifs puisqu'ils génèrent des recettes et permettent en même temps de réduire la masse touristique dans le secteur historique.

Tableau 9 – Le nombre de visiteurs selon les attraits touristiques de la région de Charente-Maritime - mai à septembre 1999 -

Sites	Nombre de visiteurs
Zoo de La Palmyre - Les Mathes	578,128
Aquarium - La Rochelle	380,000
Les Tours du Port - La Rochelle	60,646
Musée Maritime - La Rochelle	44,130
Musée du Flacon à Parfum - La Rochelle	30,000
Chantier de reconstruction de l'Hermione - Rochefort	183,496
Centre international de la Mer - Rochefort	135,043
Pont Transbordeur - Rochefort	35,341
Maison de Pierre Loti - Rochefort	25,426
Phare des Baleines - Saint-Clément-les-Baleines	124,928
Phare de Chassiron - Saint-Denis-d'Orléon	102,991
Parc des Labyrinthes - Cravans	79,112
Château de La Roche Courbon - Saint-Porchaire	38,934
Arènes - Saintes	35,521
Marais aux Oiseaux - Dolus d'Oléron	31,610
Réserve Naturelle Lilleau des Niges - Ars-en-Ré	29,441
Ecomusée du Marais Salant - Loix-en-Ré	27,779
Musée Napoléon - Ile d'Aix	24,581

Source : Observatoire du tourisme de la Charente-Maritime

La ville de Savannah ne semble point souffrir de ce problème puisqu'il y a une grande variété d'activités disponibles. Les touristes se dispersent à l'extérieur du centre historique parce qu'ils ont accès à la plage (Tybee Island), à la réserve naturelle de Savannah et au cimetière Bonaventure tandis que les navettes appelées trolley (le système de transport en commun pour touristes) se chargent de répartir les gens dans le centre historique.

#### 4.4 - Le transport

Trois éléments doivent retenir notre attention, il s'agit des autobus, du stationnement et des rues piétonnières. Ces trois facteurs de la circulation semblent préoccuper beaucoup les résidents, les commerçants ainsi que

l'administration municipale. En effet, la section 3.8.1. mentionne que les centres urbains touristiques supportent mal les foules et les moyens de transport. Ces centres se trouvent donc défigurés par des aires de stationnement et par la présence d'autocars : congestion, pollution et stationnement. L'espace limité des villes historiques cause inévitablement des problèmes.

#### 4.4.1 - Les autocars

Nous pouvons dire ici que les résidants et la municipalité de Québec s'entendent pour limiter la circulation de ce type de véhicules dans le centre historique de Québec. Ce type de véhicules cause, selon ces derniers, des problèmes de circulation et de stationnement en s'arrêtant pour faire descendre les touristes. Mme Roy (conseillère municipale) avance même que la ville veut interdire les autocars pour développer un autre concept de tourisme. On veut forcer les gens à descendre ou à prendre de plus petits véhicules pour circuler. De plus, Mme Gagnon Pratte (présidente du Conseil des monuments et sites du Québec) mentionne que la ville n'ose pas imposer sa politique qui est de faire stationner les autobus à l'extérieur de la ville. De plus, il semblerait que les compagnies d'autocars laissent leur moteur en marche pour la climatisation de leur véhicule, ce qui a pour effet d'incommoder les passants par l'échappement des gaz carboniques (pollution).

Cependant, les commerçants du Vieux-Québec ne semblent pas vraiment en faveur de ce projet. M. Schink (président de l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec) nous mentionne que le fait de réduire le nombre d'autocars dans le Vieux-Québec affecterait grandement leur revenu.

Nous voyons donc ici que le problème est lié au nombre d'autobus qui fréquentent ce secteur. Viau nous résume très bien la problématique :

*" S'il est un domaine en forte expansion qui a un impact détériorant majeur sur l'environnement physique et social, c'est bien celui de la circulation des autocars touristiques à l'intérieur même de l'arrondissement historique. À Québec, les mouvements de ces mastodontes sont en croissance rapide et sont évidemment concentrés en période de haute saison. Quand on les additionne aux mouvements*

*de nos autobus urbains, tout aussi imposants, on arrive à près de 50 000 mouvements par année <sup>137</sup> ”.*

*” Il va sans dire que deux puissantes pressions contraires sont naturellement exercées : celle des citoyens qui demandent à la ville de réglementer, voire d'interdire, tout accès à l'arrondissement historique et celle de l'industrie qui allègue que toute interdiction signerait la décroissance de l'activité <sup>138</sup> ”.*

*” Voilà pourquoi nous avons demandé à l'Assemblée nationale du Québec de nous accorder le pouvoir de réglementer la circulation lourde en fonction du motif de déplacement, en plus de celui de la grosseur du véhicule que nous avons déjà <sup>139</sup> ”.*

La municipalité désire réduire de deux-tiers la circulation de véhicules lourds à l'intérieur du Vieux-Québec. Pour y arriver, elle a choisi d'utiliser des véhicules plus légers qui utilisent des sources d'énergie moins polluantes (transport en commun), de concentrer les heures de livraisons durant les périodes moins achalandées et de limiter l'accès des autocars touristiques de grands gabarits. Il est important ici de noter que le nombre de visiteurs utilisant les autocars représente environ 7.9 % du nombre total de touristes annuellement.

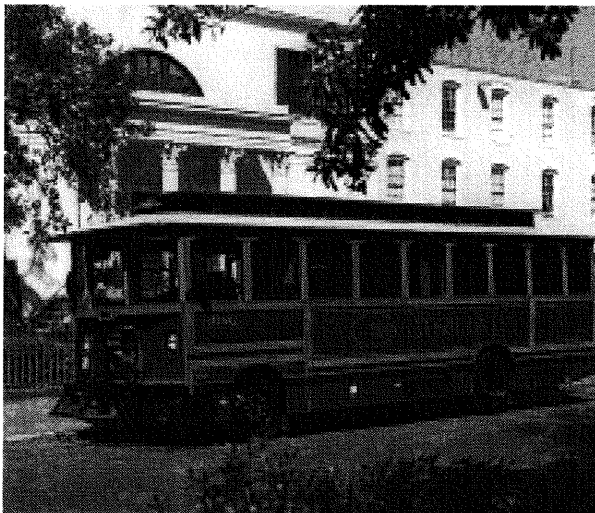


Illustration 21  
La navette gratuite de Savannah

La ville de Savannah a interdit l'accès aux grands autobus touristiques dans la partie résidentielle du secteur historique, afin de limiter le plus possible les inconvénients aux résidents. Un système de navette offert par la Transit Authority permet de couvrir l'espace restreint gratuitement. Ce service comprend 32 arrêts (carte en annexe 4) sur l'ensemble de la ville historique. Cela permet d'offrir un service très efficace aussi bien

<sup>137</sup> **Viau, Serge**, *Le tourisme dans l'arrondissement historique de Québec : Équilibre ou déséquilibre?*. Intervention présentée dans le cadre du colloque « Les villes du patrimoine mondial : pour un développement durable ». Tenu à Lyon, France, du 6 au 8 décembre 1999, p.9

<sup>138</sup> *Ibid.*, p.9.

<sup>139</sup> *Ibid.*, p.9.

pour les résidents que pour les visiteurs. Selon M. Gilliamsen (Parking & Services), la ville historique de Savannah se compose de résidences et de différents types de commerces. L'espace qui est interdit aux cars touristiques représente environ 40 % du secteur historique. Les résidents trouvent cependant que ce n'est pas assez. Selon ces derniers, on devrait limiter le nombre de petits autobus dans ce secteur. Il faut considérer que la municipalité a réduit grandement l'impact sur les résidents.

#### 4.4.2. - Le stationnement

Le second problème relié à la circulation est le stationnement. En effet, selon les citoyens et les commerçants de la ville de Québec, il n'y aurait pas suffisamment de stationnements. La municipalité semble être consciente de ce problème puisqu'elle tente d'instaurer des politiques pour compenser le manque de stationnement sur rue en dirigeant les résidents dans les stationnements payants. On veut réduire les coûts défrayés par ceux-ci en offrant des aires de stationnement qui passent de 1,395\$ à 660\$ par année.

Selon une étude réalisée par Léger et Léger, plus de la majorité des visiteurs (81.2 %) utiliseraient leur automobile pour aller visiter la région de Québec. Si l'on considère l'espace limité de stationnement, il est facile de voir

qu'avec le nombre de touristes durant la saison estivale, il y a un problème de stationnement. Cependant, les touristes ne semblent pas trouver cet élément problématique puisque seulement 7.3 % (1999) s'en plaignent.

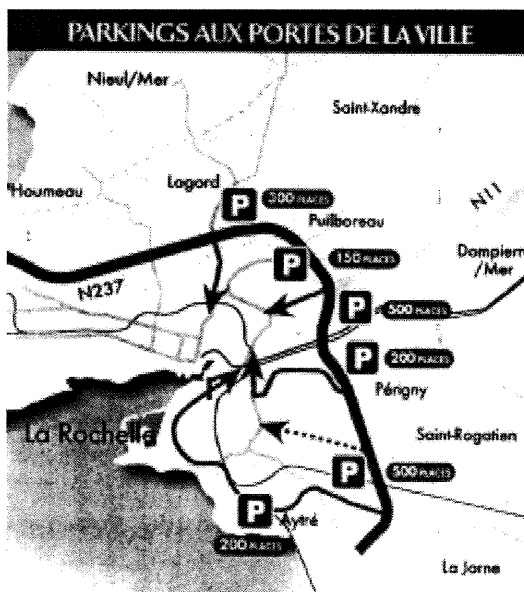


Illustration 22  
Les stationnements incitatifs aux portes de la ville de La Rochelle

L'offre de stationnement à La Rochelle est supérieure à la moyenne nationale et pourtant, ça ne suffit pas. L'augmentation de la fréquentation du secteur historique de La Rochelle semble avoir provoqué le même problème puisque la municipalité a créé plusieurs stationnements aux portes de la ville (en périphérie) d'environ 20,000 places avec

une navette qui fait le lien au centre-ville. De plus, on a installé des parcomètres dans le centre-ville pour dissuader les personnes d'y circuler en voiture. Elle a aussi créé une aire de stationnement souterraine sous l'ancien château à l'intérieur du centre historique, ce qui a permis d'aménager une place publique au-dessus du stationnement. La municipalité offre également des espaces de stationnement réservés aux résidents afin de favoriser l'accès au centre historique.

Le plan de déplacement urbain de La Rochelle favorise les modes de transports alternatifs comme les bicyclettes, les autobus, les trains, les véhicules électriques, les bateaux et la marche. Afin de diminuer la circulation de véhicules, la ville a implanté en 1976 un système de prêt de vélos municipaux. Ces vélos jaunes sont à la disposition des résidents et des touristes. Leur utilisation est gratuite pour deux heures et six francs par heure supplémentaire. La ville fournit même des autobus qui acceptent les vélos. Ce système de transport en commun permet de se déplacer sur de plus grandes distances.

Savannah semble avoir subi le même problème puisqu'elle a instauré un système de vignettes dans les rues du quartier historique afin que les résidents aient suffisamment d'espaces pour stationner. Les visiteurs ont une limite de temps, ce qui laisse toujours de l'espace.

Les rues commerçantes causent de sérieux problèmes aux clients des différents commerces qui ne doivent stationner qu'aux endroits où il y a des parcomètres et dans les nombreux stationnements en hauteur. C'est la solution envisagée pour désengorger la ville.

Cependant la ville fait face à un autre problème tout aussi important avec ces stationnements en hauteur qui sont hors de proportion et qui défigurent et briment la qualité visuelle des squares (Voir illustrations). Toutefois, on note un effort au cours des dernières années pour intégrer ces installations à la trame urbaine.



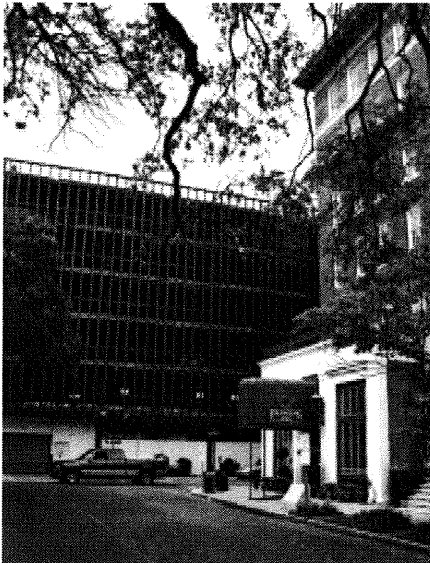


Illustration 23

Stationnement au 32 Drayton Street (Reynold Square)

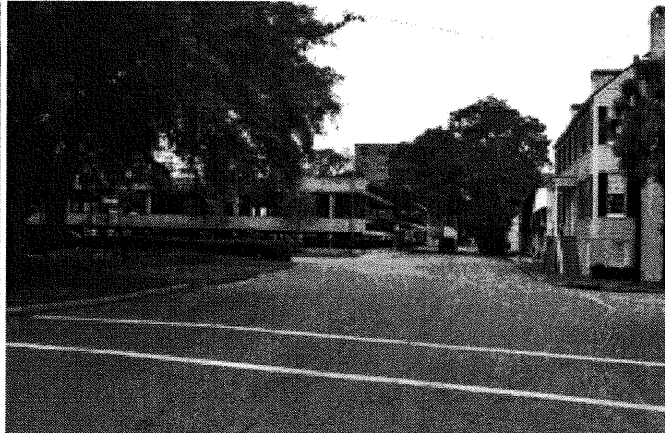


Illustration 24

Stationnement au Warren Square



Illustration 25

Stationnement du Metropolitan Planning Commission (110-112 East State Street)

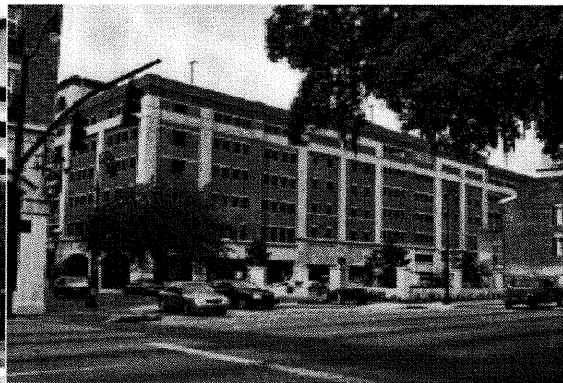


Illustration 26

Stationnement municipal au 15 Abercorn Street

Afin de libérer les rues des voitures de touristes, l'office de tourisme vend des billets de stationnement de 48 heures pour cinq dollars qui sont valables dans tous les stationnements municipaux durant la semaine. La fin de semaine, le stationnement sur rue est gratuit et illimité (samedi et dimanche).

#### 4.4.3. - Les rues piétonnes

Dédier aux piétons les rues d'un secteur historique semble être une solution simple, mais Viau, de la ville de Québec, nous signale que ce n'est pas toujours l'option idéale :

*" Il y a tellement peu de rues piétonnes; certains groupes voudraient qu'on piétonnise de plus grands secteurs à la manière européenne.*

*D'autres s'y opposent farouchement. Compte tenu d'une saison d'été très courte et d'une géographie accidentée, la décision à cet égard n'est pas évidente, d'autant plus que certains experts commencent à décrier la trop grande piétonnisation des centres anciens, comme une mode aujourd'hui dépassée et même détériorante pour la vie urbaine. À tout le moins, devrions-nous faire quelques essais limités? <sup>140</sup> "*

*" Bien sûr, aurions-nous créé de plus grandes aires piétonnes que nous aurions pu diminuer l'impact de cette circulation lourde? Mais il reste quand même un problème d'accessibilité aux hôtels, aux restaurants et aux institutions tels les musées, puisque ces équipements ne sont en aucune façon concentrés sur le territoire (ils ont été volontairement éparpillés pour minimiser leur impact). Il y a aussi le problème des saisons plus difficiles comme l'hiver, celui du territoire accidenté et celui des voyageurs plus âgés, dont le nombre augmente de manière significative. Ce sont là d'ailleurs des arguments, réels nous l'admettons, invoqués par les membres de l'industrie<sup>141</sup> "*

La Rochelle semble avoir le premier secteur piétonnier en France. Ce secteur regroupe sept rues. Ce secteur existe depuis 1975. En ce qui concerne les autres rues, la municipalité tente de diminuer le plus possible la circulation de véhicules lourds et autres. Elle en est donc venue à régulariser le transport de livraison de marchandises en ville à certaines heures de la journée. La municipalité a également constaté que certaines personnes traversent le centre historique sans s'arrêter. Pour contrer cette situation, la ville a développé la rocade, une voie circulaire qui contourne la ville. Ce concept permet de faire un lien avec les autres communes sans passer par La Rochelle. Les deux concepts permettent de diminuer la congestion au centre-ville.

Savannah s'est dotée de deux secteurs piétonniers. Le premier secteur est le City Market où l'on retrouve des bars et des restaurants ainsi que de nombreuses terrasses. Le deuxième (temporaire) est fermé à la circulation durant la fin de semaine (vendredi soir au dimanche), ce qui permet de créer une ambiance formidable pour les touristes. Ces deux secteurs attirent aussi bien les touristes que les résidents puisqu'ils renferment la majorité des restaurants des centres historiques.

---

<sup>140</sup> **Viau, Serge**, *Le tourisme dans l'arrondissement historique de Québec : Équilibre ou déséquilibre?* . Intervention présentée dans le cadre du colloque « Les villes du patrimoine mondial : pour un développement durable ». Tenu à Lyon, France, du 6 au 8 décembre 1999, p.8.

<sup>141</sup> *Ibid.*, p.9.



Illustration 27  
River Street

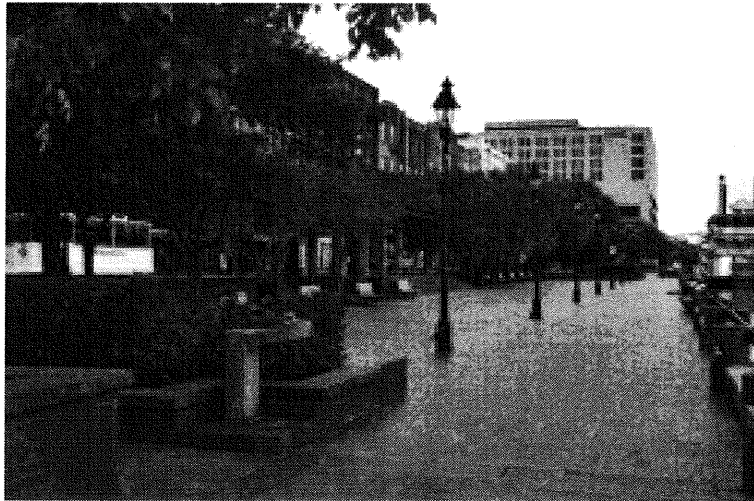


Illustration 28  
City Market

## 4.5 - Les Impacts sociaux

### 4.5.1. -La valorisation des référents culturels locaux

Le tourisme peut jouer un rôle important dans la valorisation régionale (section 3.10.3) ou municipale. Il semble cependant important que la région renoue avec son histoire et son patrimoine avant de se lancer dans le développement touristique. Cette façon de faire permet de trouver les points forts qui peuvent devenir des attractions. Sur ce point, La Rochelle semble avoir pris conscience de son histoire, ce qui a permis de développer une identité locale.

Les gens du secteur historique de Québec semblent avoir un grand sentiment d'appartenance. Les résidents nous ont fait part qu'ils étaient conscients de la valeur de leur patrimoine puisqu'ils se le font rappeler très souvent par la municipalité lorsqu'ils font des travaux. Il semble qu'il y a des normes contraignantes sur les bâtiments.

### 4.5.2 - Banalisation de la rencontre

On serait donc porté à croire que les résidents de Québec ont beaucoup de contact avec les touristes, ce qui est complètement faux selon eux. À l'intérieur de la section 3 (3.10.1), nous avons traité des relations entre touristes

et résidents. Nous avons mentionné qu'il y avait cinq niveaux de réactions des résidents envers les touristes. Si l'on se base sur les commentaires des résidents, nous pourrions affirmer que ces derniers ont atteint le niveau de l'apathie. Ce niveau considère les touristes comme une ressource financière et les contacts se font moins cordiaux.

Les résidents de Savannah n'ont pas vraiment d'attitude hostile car ils savent très bien orienter les visiteurs, ils leur indiquent les endroits les plus fréquentés et les lieux qu'ils doivent éviter. "*Les résidents prennent soins des touristes*"<sup>142</sup>. Ils ont cependant l'impression d'être dans un zoo. Si l'on se réfère à la section 3.10.1, nous pouvons mentionner que les résidents ressentent une forme de saturation, une certaine tension entre les visiteurs et les visités. C'est peut-être pourquoi aux entrées de certaines églises on voit un signe qui interdit l'accès aux visiteurs.

#### 4.5.3 - Tension entre culture locale et globale

Les plus grandes tensions entre les visités et les visiteurs se situent au niveau des bars et des restaurants. Les citoyens de Savannah se plaignent du bruit occasionné par la fréquentation de ce type d'établissements. Le grand problème réside dans le fait que les gens ont le droit de déambuler dans les rues avec leur consommation, ce qui provoque bien entendu beaucoup de bruit durant la nuit. De plus, le taux d'ivrognerie est très élevé dans les rues durant les festivals. Il n'y a pas seulement la boisson, les résidents notent également que les gens urinent un peu partout dans la ville et surtout sur les murs des résidences. Il est important ici de spécifier que le seul endroit où l'on peut consommer de l'alcool sur la rue est le Waterfront. Il faut également considérer le fait que les bars sont concentrés dans un secteur de la ville, ce qui limite les effets.

Le bruit causé par les nombreux bars et restaurants de Québec incommode souvent les habitants du secteur historique. Selon les commerçants, les commerces se concentrent seulement dans quatre (4) secteurs spécifiques (voir les fonctions urbaines), ce qui ne nuirait pas vraiment car il y a plusieurs rues qui ne sont pas commerciales.

---

<sup>142</sup> Sarah Barto, présidente de Historic District Resident Association.

#### 4.5.4 - Criminalité

Nous avons signalé à l'intérieur de la section 3 (3.10.5) que la criminalité pourrait augmenter sur une base saisonnière avec une augmentation de la fréquentation touristique<sup>143</sup>.

Ce problème semble être présent à Québec puisque les résidents ont souligné des problèmes reliés à la sécurité durant la nuit et à la présence de drogue dans le quartier. L'étude réalisée par Léger et Léger semble cependant mentionner que les touristes se sentent en sécurité. En effet, près de 98.7 % (1999) des gens se disent en sécurité lors de leur visite.

Dans la municipalité de La Rochelle, l'office du tourisme nous mentionne qu'il n'y a pas d'acte criminel posé envers les touristes. La direction Départementale de la Sécurité publique de la Charente-Maritime nous mentionne cependant que cette ville se positionne au quatrième rang des 129 villes de 50,000 à 100,000 habitants. La citation qui suit nous montre qu'il y a effectivement des actes criminels posés contre les touristes:

*" À La Rochelle, les mois de juillet et d'août à eux seuls supportent 20,35% de la délinquance annuelle (...) Les délits de voie publique durant cette même période ont augmenté de 24,50%. Ce phénomène paraît normal dans une ville où les touristes affluent tout au long de l'année. (...) Tout ceci fait que La Rochelle, encrée dans la mémoire collective du fait de son histoire est considérée comme un des joyaux de la façade atlantique et attire toute l'année un passage important de touristes et de vacanciers ce qui implique inévitablement une augmentation sensible de la délinquance.*

*Contrairement au constat établi des années précédentes, la période estivale correspond de moins en moins à l'unique amplitude délictuelle reflétant le phénomène qui paraît normal dans une ville où les touristes affluent tout au long de l'année. En effet, en dehors de la période de janvier à avril, tous les autres mois sont également touchés et connaissent une hausse importante des faits constatés.<sup>144</sup>"*

---

<sup>143</sup> Il faut cependant considérer que cet élément ne s'applique pas vraiment aux pays industrialisés mais plutôt au tiers monde.

<sup>144</sup> Jacques Oxoby, Secrétariat départemental de la Direction départementale de la sécurité publique de la Charente-Maritime

Cet élément ne semble pas s'appliquer à la ville de Savannah. En effet, les résidants nous mentionnent qu'il n'y a pas plus d'actes criminels envers les touristes qu'ailleurs. Selon ces derniers, le plus grand taux de criminalité est relié à la drogue et aux différentes cultures qui habitent cette ville.

#### 4.5.5 - Transformation d'identité

Nous avons également traité à l'intérieur de la section 3 (3.10.2), du tourisme comme facteur de transformation d'identité. Ce sont les seuls éléments sociaux qui pouvaient être généralisés dans ce type d'étude<sup>145</sup>. Nous ne pouvons pas vraiment affirmer de façon absolue que c'est le cas pour la ville de Québec. Cependant, on pourrait se questionner lorsque le plus grand spectacle de la ville (Elvis Story) représente un artiste américain, donc d'une culture étrangère.

#### 4.5.6 - Interprétation historique

À l'intérieur de la section 3.10.4, nous avons traité de l'interprétation historique qui était bien souvent simplifiée ou mise de côté. Les villes de Québec et Savannah ne semblent pas échapper à cet élément néfaste du développement touristique.

À Québec, on a détruit des bâtiments de la place Royale pour reconstruire des répliques du régime français. De plus, Mme Gagnon Pratte (Présidente du Conseil des monuments et sites du Québec) nous a mentionné que les différents voyages organisés n'étaient pas vraiment concernés par l'histoire. Selon elle, ces entreprises veulent seulement un décor et des ristournes sur les boutiques de souvenirs. On est porté à croire ici que ce n'est pas la municipalité qui définit son produit touristique mais bien les opérateurs touristiques de la ville qui ne sont intéressés qu'à faire du profit. La majorité des touristes (69.6 %) n'utilisent aucune source d'information lors de leur visite.

---

<sup>145</sup> **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** Univocité et variabilité des impacts sociaux du tourisme international : quelques éléments de réflexion. Montréal, Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1995.

Tableau 10 - Durée du séjour dans la région de Québec  
- % -

	Annuel 1999	Annuel 1995
1 à 2 nuits	60.1	55.3
3 à 5 nuits	28.0	32.6
6 à 10 nuits	7.8	8.1
Plus de 10 nuits	3.8	4.0
Moyenne	3.3	3.5

Source : Léger et Léger - Recherche en stratégie marketing

Le produit touristique simplifié est destiné à répondre à un besoin qui est le tourisme de masse. La municipalité de Québec définit ce type de tourisme comme des gens qui ne font qu'un survol de la ville puisqu'ils n'y restent que quelques heures. L'objectif est d'augmenter le temps de séjour des visiteurs puisque maintenant le tourisme de masse passe en moyenne 3 heures dans le secteur. Il est important ici de mentionner que la différence entre ces deux types de tourisme est très difficile à faire. Cependant, la municipalité avance que le tourisme de masse représente 12 à 15% de la clientèle. Si l'on considère le temps de séjour, il semble évident que ce type de tourisme est le moins rentable. De plus, les résidents et la ville semblent unanimes à dire que cette activité cause la majorité des problèmes.

Le cas de Savannah ne semble pas faire exception puisque l'activité touristique de cette municipalité s'est développée d'une façon particulière. En effet, suite au roman et au film *Midnight in the Garden of Good and Evil* où l'on montrait vraiment la splendeur de ce quartier historique, le tourisme a augmenté. L'industrie touristique a donc créé des tours guidés ayant comme parcours les sites de tournage du film en question. Selon les résidents, ce film a contribué à développer un tourisme de type sensationnel.

De plus, il semblerait que les tours touristiques de Savannah sont très simplifiés, et les guides donnent souvent des informations qui ne respectent pas vraiment l'histoire de la ville. Lors de notre entretien avec les résidents, ceux-ci nous ont fait part d'une interprétation erronée :

*" Certains guides touristiques mentionnent que le général Ogelthorpe a résidé dans un hôtel en bordure d'un des premiers squares (près de la rivière) durant son premier voyage <sup>146</sup> ".*

Or si l'on se réfère à l'histoire de Savannah, on sait que lors de l'arrivée du général, il n'y avait rien de construit.

Nous pourrions aisément relier cette question à trois (3) éléments : Le premier serait le manque de respect de l'histoire. Le deuxième concerne les opérateurs touristiques qui inventent parfois des faits pour être plus intéressants lors des visites. Si l'on considère que ce type d'emploi attire beaucoup d'étudiants, on constate que certaines personnes n'ont pas la formation nécessaire pour ce type d'emploi. Ce qui peut amener les guides à donner de fausses informations. Le troisième élément se rattache aux touristes qui ne prennent pas le temps de s'informer avant de partir alors que leur manque de connaissance les amène à croire des choses erronées.

#### 4.5.7 - Éducation

Afin de faciliter la transmission de l'information, la section de la diffusion du patrimoine a lancé un projet pour faire connaître le patrimoine de Québec aux résidents et aux touristes. Ce projet d'atelier du patrimoine vivant montre la fabrication de produits traditionnels et vend ces produits aux visiteurs. L'objectif principal est de développer un sentiment d'appartenance des résidents. Des panneaux d'interprétation et des publications contribueront à rendre ce projet réalisable.

La ville de Poitiers (France) a développé une approche interprétative très intéressante. La ville a tracé différents itinéraires tracé au sol (des lignes peintes) qui guident le touriste à travers la ville. On retrouve à chaque arrêt des panneaux interprétatifs où l'on nous explique l'histoire et les différents éléments à retenir à cet endroit. De plus, on nous situe sur le trajet et on nous signale le prochain arrêt. Cette façon de faire permet aux touristes de se familiariser et d'avoir un aperçu global des lieux sans avoir recours aux services de guides.

---

<sup>146</sup> Sarah Barto, présidente de Historic District Resident Association



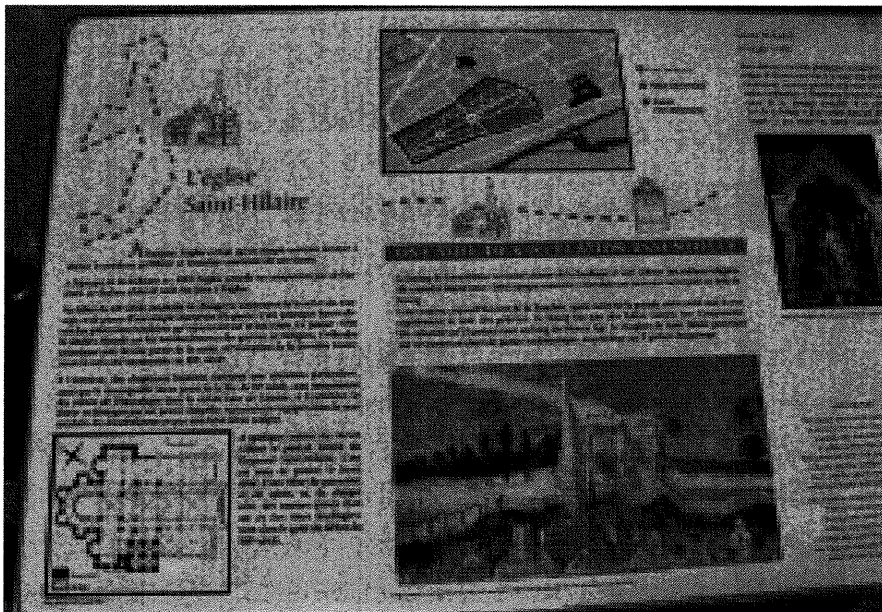


Illustration 29  
Panneau interprétatif de la ville de Poitiers

## 4.6 - Impacts Économiques

### 4.6.1 - Le caractère saisonnier

Nous avons déjà fait mention de l'effet des saisons sur l'économie touristique dans la section 3.2.2. La municipalité de Québec semble souffrir de ce problème. En effet, M. Pierre Labrie de l'office du tourisme et des congrès nous mentionne que la période la plus difficile est l'hiver. Cette période très froide de l'année semble être un élément répulsif pour les touristes. M. Aurèle Shinck, président des gens d'affaire du Vieux-Québec, nous précise que la période touristique s'étend de mai à octobre. On nous fait part cependant que les recettes du tourisme sont variables selon la température. La ville de Québec est donc désavantagée par un élément naturel incontrôlable. Il faut considérer que durant la période hivernale il y a tout de même plusieurs activités à Québec comme les sports d'hiver (ski, escalade sur glace, motoneige, etc..) et il ne faut pas oublier le Carnaval de Québec. Ces éléments génèrent une économie qui peut être moins élevée que la période estivale mais il faut tout de même considérer que les emplois offerts sont majoritairement à temps complet (section 4.6.3). Nous sommes donc forcés de croire qu'il y a quand même des gens qui visitent cette ville en hiver.

Lorsque nous avons demandé à M. Bohmert (Chambre des commerces et d'industrie), de La Rochelle, si l'activité touristique était dépendante des saisons, il nous a répondu ainsi :

" À La Rochelle, nous avons une fluctuation saisonnière importante qui se situe entre le 15 juin et le 15 septembre ce qui correspond d'ailleurs à toute l'activité touristique du secteur. Environ 50 % du chiffre d'affaire annuel des entreprises liées au tourisme est réalisé entre cette période<sup>147</sup> ".

L'observateur du tourisme de la région de la Charente-Maritime nous montre effectivement que la saison hivernale est moins achalandée. En effet, nous pouvons voir les chiffres sur le tableau 11. La colonne de l'évolution nous montre bien comment cette activité économique est variable.

Tableau 11 – Bilan de la fréquentation touristique Charente-Maritime

	Nombre de nuitées				Evolution 97/98
	1995	1996	1997	1998	
JANVIER	184,035	357,644	226,239	295,355	31%
FÉVRIER	713,467	471,035	591,051	517,030	-13%
MARS	577,651	712,925	788,489	552,176	-30%
AVRIL	2,347,369	2,622,725	2,502,117	2,130,797	-15%
MAI	2,380,100	2,227,329	2,333,032	3,153,586	35%
JUIN	2,811,416	2,825,914	2,676,321	2,315,078	-13%
JUILLET	10,793,380	9,591,614	9,695,430	8,722,825	-10%
AOÛT	13,202,651	12,689,054	13,668,742	13,903,487	2%
SEPTEMBRE	2,922,694	2,836,649	3,216,040	2,939,365	-9%
OCTOBRE	1,417,366	1,121,944	1,397,644	1,354,949	-3%
NOVEMBRE	594,578	848,042	511,361	455,509	-11%
DÉCEMBRE	735,801	626,741	759,329	859,128	13%
TOTAL	38,680,508	36,931,616	38,365,795	37,199,286	-3%

Source: Observatoire du Tourisme – Charente-Maritime; Mémento du Tourisme, p.94

La municipalité de Savannah ne semble point souffrir de ce problème. En effet, Mme Jenny West (Chamber of commerce) nous mentionne que les touristes sont présents toute l'année. Il y a toutefois les mois de janvier et février qui sont moins fréquentés par les touristes. La ville de Savannah n'est donc pas désavantagée par les éléments naturels comme l'est la ville de Québec.

<sup>147</sup> Christophe Bohmert, de la Chambre des commerces et d'industries

#### 4.6.2 - La dépendance économique

À l'intérieur de la section 3, nous avons mentionné que le danger était de miser uniquement sur l'économie dans ce secteur d'activités.

Selon M. L'Allier (maire de Québec), la ville prépare depuis quelques années une diversification dans la haute technologie et dans le multimédia avec le quartier Saint-Roch. Cependant, ces différentes activités se retrouvent à l'extérieur du centre historique, ce qui a pour effet de créer une zone désertique durant la période hivernale puisque ce secteur est composé de bars, restaurants et boutiques pour touristes. La municipalité a la volonté d'y insérer de nouvelles fonctions économiques, sans perturber les résidents, par un retour universitaire et gouvernemental qui contribuera à augmenter la diversité économique<sup>148</sup>.

Lorsque nous avons demandé à M. Bohmert, de La Rochelle, si l'économie de La Rochelle était dépendante de l'activité touristique, il nous a répondu ainsi :

*" Sûrement oui. Mais dans quelle proportion, il est impossible de l'affirmer. On peut juste dire que le tourisme est une composante économique importante et incontournable de l'économie de la ville<sup>149</sup> " .*

On affirme que 5,3 milliards de francs sont injectés dans la région par les touristes et la région de Charente-Maritime accueille environ 3,5 millions de touristes par année<sup>150</sup>.

La ville de Savannah semble avoir une économie assez diversifiée puisque les activités reliées à l'industrie et au port constituent l'activité la plus lucrative. Cependant, le tourisme arrive deuxième (il génère 388 millions en salaires – 1997) et permet de supporter plusieurs compagnies touristiques comme les tours et l'hébergement.

---

<sup>148</sup> **Viau, Serge**, *Le tourisme dans l'arrondissement historique de Québec : Équilibre ou déséquilibre?* . Intervention présentée dans le cadre du colloque « Les villes du patrimoine mondial : pour un développement durable ». Tenu à Lyon, France, du 6 au 8 décembre 1999.

<sup>149</sup> Christophe Bohmert, de la chambre des commerces et d'industries

<sup>150</sup> **Comité départemental du tourisme de Charente-Maritime**. *Chiffres clés du tourisme 2000/2001*. La Rochelle, Observatoire du tourisme de la Charente-Maritime, 2001.

#### 4.6.3 - Le tourisme, générateur d'emplois

Nous avons traité abondamment de l'emploi à l'intérieur de la section 3 (3.2.1), Nous avons mentionné que l'industrie touristique était un générateur d'emplois important, que ces derniers étaient reliés aux pourboires (sauf en France), aux saisons et qu'ils étaient souvent à temps partiel.

À l'intérieur du quartier historique de Québec, les emplois offerts sont à 70 %<sup>151</sup> à temps plein mais si l'on regarde le nombre de bars et restaurants, nous pouvons avancer qu'il y a une grande partie de ces emplois qui sont liés aux pourboires. Si l'on considère qu'il y a seulement 30% des emplois qui sont à temps partiel, nous pouvons croire que l'industrie touristique est aussi un moteur d'emplois important pour la ville de Québec.

Le quartier historique de Savannah offrait beaucoup d'emplois reliés au tourisme. Il semblerait même que les emplois seraient en croissance. Mme Jenny West nous mentionne qu'ils ne savent pas vraiment si ces emplois sont à temps complet ou temporaires. Nous pouvons croire que l'industrie touristique est aussi un moteur d'emplois important pour cette municipalité. L'économie à Savannah est présentement très bonne. Il n'y aurait pas suffisamment de main d'œuvre qualifiée pour combler tous les emplois. La municipalité doit donc faire appel à l'extérieur pour trouver ces travailleurs.

Tableau 12 - Les emplois supportés par le tourisme à Savannah

1996	1997	1998
20,529	22,625	24,108

Source : The Savannah Area Convention & Visitors Bureau

Le comité départemental du tourisme de la région de La Rochelle semble souligner le fait qu'il y ait une grande fluctuation des emplois. En effet, durant la haute saison, cet organisme recense environ 15,000 emplois directement reliés au tourisme. Le nombre d'emplois semble cependant diminuer grandement durant la basse saison pour atteindre seulement 6,000 emplois.

<sup>151</sup> Aurèle Schink : association des gens d'affaire du Vieux-Québec

## 4.6.4 - Effet de fuite

Dans la section 3.4.1, nous avons mentionné que le tourisme était une source de financement. La municipalité de Savannah perçoit des taxes sur les chambres d'hôtels, permettant ainsi de redistribuer à la population les recettes de cette activité sous forme de services. Il faut cependant mentionner ici que ces taxes ne représentent qu'une infime partie des revenus de cette activité économique.

Tableau 13 - Taxes sur les chambres d'hôtels perçues par la municipalité de Savannah  
- \$ -

1996	1997	1998
3,206,634	4,364,418	5,164,402

Source : The Savannah Area Convention & Visitors Bureau

Le même impact se vérifie à Québec bien que les retombées économiques semblent être beaucoup plus concentrées vers les commerçants. En effet, selon Mme Gosselin (présidente du Comité des citoyens du Vieux-Québec), ce sont les commerçants qui en profitent et non les résidents du quartier. Les profits du tourisme ne sont pas réinvestis dans la communauté. Nous voyons donc ici une possibilité de fuite économique, qui a été traitée au point 3.3.2 de la section 3. Selon les résidents, les inconvénients sont supérieurs aux avantages. Il

Tableau 14 - Dépenses totales lors du séjour (Québec)  
- % -

	Annuel 1999	Annuel 1995	Hiver 1999	Printemps 1999	Été 1999	Automne 1999
Moins de 180 \$	29.4	32.4	33.5	32.2	26.9	33.6
Entre 180\$ - 300\$	23.8	24.7	22.3	22.8	22.7	24.1
Entre 301\$ et 599\$	20.5	19.2	19.2	21.7	19.8	18.6
600 \$ et plus	26.2	23.6	25.0	23.3	30.6	23.7

Source : Léger et Léger - Recherche en stratégie marketing

serait, selon ces derniers, beaucoup plus avantageux de développer d'autres types d'emplois, afin d'éviter de se retrouver dans un zoo.

#### 4.6.5 - Valeur foncière

Selon Beth Reiter (Directrice du Metropolitan Planning Commission), la valeur marchande des propriétés à Savannah était d'environ 30,000 \$ il y a trente (30) ans et aujourd'hui les même maisons se vendent 1 million de dollars. Une étude réalisée par Pimkouski (Economic benefits of historic Preservation in Savannah) nous démontre que (entre 1993-1997) sur la rue Broughton (une artère commerciale importante de la ville) la valeur moyenne des propriétés a augmenté de 45%.

L'attrait d'un meilleur niveau de vie peut également attirer dans ces centres la population agricole dans l'espoir de trouver un emploi. La Rochelle accueille la moitié des habitations de type HLM de la région. Lorsqu'on se balade dans le secteur historique, on a l'impression que cette ville est prospère parce que les gens à faible revenu ont été expulsés du secteur dû au développement touristique qui a contribué à faire grimper la valeur foncière.

La municipalité de Québec nous a affirmé qu'elle n'a jamais effectué d'études sur ce sujet. Il lui était impossible de nous fournir la proportion de l'inflation foncière qui est reliée au tourisme.

En guise de conclusion, un tableau vous illustrera les différents impacts recensés dans les études de cas et identifiera les municipalités qui sont touchées par ces effets négatifs.

Tableau 15 – Les impacts du tourisme dans les villes étudiées

<b>L'impact du tourisme sur les fonctions urbaines</b>
Spécialisation des services (Québec, La Rochelle et Savannah) Menace de l'équilibre habitat/commerces (Québec) Les touristes exigent des hôtels modernes (Savannah)
<b>Impact touristique sur la fréquentation des attractions</b>
Concentration de touristes dans les sites majeurs (Québec et La Rochelle)
<b>L'impact de la fréquentation sur la circulation</b>
Augmentation de la circulation (Québec et La Rochelle) Pollution de l'air ambiant (Québec et La Rochelle) Augmentation du bruit (Québec, La Rochelle et Savannah) Problèmes de stationnement (Québec, La Rochelle et Savannah) Pollution visuelle (Québec et La Rochelle)
<b>L'effet de la rencontre entre le touriste et son hôte</b>
Banalisation de la rencontre (Québec et Savannah) Renforcement et valorisation des référents culturels locaux (Québec et La Rochelle) Augmentation du taux de criminalité (Québec et La Rochelle) Exclusion de la population locale du centre historique (La Rochelle) Aliénation (Savannah) L'interprétation est faussée ou simplifiée (Savannah, Québec et La Rochelle)
<b>L'impact relié à l'économie</b>
Activité saisonnière (Québec et La Rochelle) Vulnérabilité aux différents changements de la demande touristique (Québec et Savannah) Salaire relié aux pourboires (Québec) Moteur d'emplois (Québec, La Rochelle et Savannah) Les profits des activités non réinvestis dans la communauté (Québec et Savannah) Émigration pour trouver un emploi (Savannah) Augmentation de la valeur foncière (Savannah et La Rochelle)

**PARTIE V -  
Synthèse**



Il est donc indéniable que le tourisme, là où il se développe a un impact certain sur les villes historiques. Ce type d'impact affecte-t-il la qualité de vie des citoyens ? La réponse à cette question semble être ambiguë puisque les différents impacts vont influencer la qualité de vie des citoyens d'une façon variée. Nous allons donc étudier cette question de durabilité sous quatre aspects différents : le transport urbain, les fonctions urbaines, l'effet de la rencontre et l'impact sur l'économie.

### 5.1 - L'impact sur le transport

Commençons tout d'abord avec le transport urbain. Cet élément affecte grandement la qualité de vie des résidents d'une ville. En effet, la circulation et les espaces de stationnement sont des préoccupations importantes pour la majorité des grandes villes américaines et européennes. C'est d'autant plus vrai pour les centres historiques qui sont mal adaptés pour les automobiles et le stationnement, même pour la vie de tous les jours (section 3.8.1). On peut donc en déduire qu'avec la population sans cesse croissante, il peut y avoir facilement des engorgements ou des pénuries d'espace pour stationner. Le problème s'en trouve accentué lorsqu'il y a de nombreux touristes qui se déplacent vers ces lieux historiques. Le problème de circulation a de nombreuses répercussion, notamment sur les commerces qui choisissent parfois de s'établir à l'extérieur du centre historique. Ces espaces sont repris par des boutiques qui sont destinées principalement aux touristes.

Il n'y a pas que les problèmes de circulation et de stationnement qui prévalent puisque notre étude a révélé que les autobus touristiques posaient également certains ennuis. En effet, on croit que ces véhicules sont une grande source de pollution, de bruit et qu'ils nuiraient même à la qualité visuelle des villes historiques. Les impacts reliés au transport sont des éléments qui vont grandement affecter la qualité de vie des résidents. En effet, les problèmes de congestion, de stationnement et surtout de bruit vont altérer le niveau de tranquillité ou de quiétude des résidents. Il s'agit maintenant de voir si l'étude de cas valide cette information.

Lors de notre étude, nous avons pu constater que les trois villes (Québec, Savannah et La Rochelle) avaient le même problème. Ces municipalités tentent de trouver des solutions pour régler ces problèmes. La Rochelle et Savannah

ont fait certaines interventions dans le but de limiter ces impacts, ou du moins, en réduire les inconvénients pour les résidents. La ville de Québec, pour sa part, n'est pas encore arrivée à régler ce problème. La divergence d'opinions entre les différents intervenants a peut-être ralenti le processus de recherche de solutions.

## 5.2 - Les fonctions urbaines

### 5.2.1 - La spécialisation des services

Comme il a été dit dans ce mémoire (section 3.7.3), les résidents peuvent profiter de l'activité touristique tout en ayant accès à de nouveaux types de commerces ou d'activités récréatives dont ils ne bénéficieraient pas nécessairement sans le tourisme. Sous cet angle, on peut effectivement affirmer que l'activité touristique contribue à augmenter la qualité de vie des résidents. Les trois villes choisies sont suffisamment importantes pour offrir tous ces services. Nous pouvons mentionner que les commerces tendent à se spécialiser dans les centres historiques étudiés (Savannah, Québec et La Rochelle).

Nous devons cependant souligner que ces activités sont le résultat du tourisme. Elles sont donc développées pour les besoins des touristes et non des résidents. Cette différence est assez importante puisqu'on ne pense pas aux résidents en implantant ces activités. De plus, les services de base (comme un magasin d'alimentation ou une pharmacie) sont sujets à de telles pressions qu'ils sont souvent poussés à l'extérieur du centre historique. Nous considérons ce problème important puisqu'on dénature aussi les bâtiments historiques. En conséquence, on change l'intérieur en les regroupant et on y implante de nouvelles fonctions. Certains types d'activités conduisent même les résidents à quitter les centres historiques pour les banlieues ou autres quartiers à caractère moins touristique de la ville. L'habitation et l'activité commerciale nécessaires à la vie quotidienne sont en difficultés avec les activités touristiques.

### 5.2.2 - Équilibre entre l'habitation et les commerces

Nous avons pu observer (section 3.7) que restaurer un bâtiment historique est très dispendieux. C'est donc pourquoi les propriétaires de ces édifices

n'hésitent pas à utiliser l'étage du rez-de-chaussée comme commerce afin de rentabiliser leur investissement. De plus, nous avons remarqué que les valeurs foncières avaient tendance à augmenter. Ces éléments font en sorte que l'équilibre entre les fonctions (habitations vs commerces) est très fragile.

Nous ne pouvons pas affirmer que les municipalités de La Rochelle et Savannah subissent ce genre de pression mais la ville de Québec subit très certainement cette poussée. Le succès du mouvement de conservation serait-il dans l'augmentation de la proportion de bâtiments protégés ? Car, le fait d'avoir une difficulté à concilier l'habitation et l'activité commerciale conduit à exclure la population locale du secteur historique.

### 5.2.3 - L'exclusion de la population locale

La valeur esthétique peut s'améliorer grandement avec le développement de l'industrie touristique. En effet, ce type d'activité peut pousser la municipalité ainsi que ses résidents à rénover et à restaurer le site en question puisque la valeur esthétique contribue très souvent au développement touristique. Ce type d'intervention a souvent un impact visuel très intéressant qui ne peut qu'améliorer la qualité de vie des résidents.

Le développement touristique et la demande immobilière qui en découle ont provoqué à Savannah ou ont eu pour effet de faire augmenter la valeur foncière. Il est important de spécifier que la ville a été fondée par une population de classe moyenne. Les restaurations et rénovations des dernières années ont tellement fait grimper les prix des loyers qu'il faut maintenant être plusieurs dans le même logement pour arriver à en défrayer le coût. On voit tout de suite que ce secteur s'est embourgeoisé lorsqu'on observe les limites du secteur historique. La condition des habitations entre les deux secteurs est très différente car il n'y a pas vraiment d'aide financière à part un gel de taxe pour huit (8) ans et de l'aide technique pour la façade des bâtiments commerciaux. Les gens à faible revenu ne reçoivent pas de véritable aide financière pour entretenir leurs bâtiments. Les personnes qui habitent le secteur historique sont assez à l'aise financièrement quand on regarde l'état des bâtiments. Nous retrouvons le même phénomène à La Rochelle où la population locale est de plus en plus poussée à l'extérieur du centre historique.

#### 5.2.4 - Pressions pour des installations adaptées aux besoins actuels

Il ne fait aucun doute que la ville historique attire plusieurs visiteurs. Cependant, ces derniers demandent des installations qui correspondent aux besoins modernes (section 3.7.1). La construction de grands hôtels pourrait modifier l'aspect visuel de la ville historique.

Lors de nos études de cas, nous avons constaté deux éléments opposés. En effet, la ville de Savannah semble subir une certaine pression pour construire des hôtels ayant le confort moderne ainsi que des stationnements étagés. Malgré ces points négatifs, la ville semble consciente de ce problème puisqu'elle favorise le recyclage des bâtiments sur son territoire. En effet, l'Université et l'administration municipale utilisent une grande partie de ces bâtiments qui sont répartis à travers la ville. Cependant, la ville de La Rochelle subit la pression inverse, ce sont les résidents et l'administration municipale qui désirent se moderniser. Le fait d'être entourés constamment de vestiges historiques pousse peut-être les gens de cette municipalité à vouloir des bâtiments plus modernes, ce qui les a conduits à raser une section complète de la ville pour construire un complexe ultra moderne (partie sud). Nous pouvons donc voir ici que ce ne sont pas seulement les pressions de l'industrie du tourisme qui poussent à construire des bâtiments modernes en bordure d'un site historique ou à l'intérieur, il y a également le désir de se moderniser. Le développement touristique vient ajouter une pression supplémentaire.

Nous avons exploré les impacts à caractères physiques. Cependant, l'activité touristique affecte également la vie sociale des résidents.

### 5.3 - L'effet de la rencontre

#### 5.3.1 - La banalisation de la rencontre

L'activité touristique permet de développer un sentiment d'appartenance ou de fierté. En effet, les résidents peuvent se sentir valorisés parce que les touristes viennent les visiter. Ce nombre important de visiteurs permet d'avoir

une ouverture sur le monde. Les échanges entre les résidents et les visiteurs peuvent être très intéressants et peuvent contribuer à une certaine compréhension entre les peuples. Il arrive cependant un moment (difficile à déterminer) où les citoyens sont saturés et ne veulent plus voir de touristes (section 3.10). On pourrait même parler d'attitude hostile envers ces derniers. L'industrie du tourisme contribuerait donc à banaliser la rencontre en favorisant le contact économique entre le visité et le visiteur c'est-à-dire que le visité est amené à voir le touriste comme une ressource financière et non comme sujet d'échange culturel.

Nous avons effectivement pu vérifier cette affirmation avec le cas de Québec et de Savannah. Les gens dans ces deux villes voient les touristes comme une ressource financière à exploiter. Cette exploitation pourra-t-elle pousser à commettre des actes criminels ?

### 5.3.2 - La criminalité

Il a été mentionné que la commercialisation et le caractère impersonnel des relations humaines reliées au tourisme contribuaient à l'augmentation des actes criminels envers les touristes. Par le fait que ces personnes représentent une minorité ou dans certains cas une majorité visible par leurs gestes ou leur habillement, ils constituent donc une cible idéale. Il faut mentionner ici que ce type d'impact touche beaucoup plus les pays en voie de développement que les pays industrialisés.

Cependant, les études de cas ont révélé que ce n'était pas la cause principale. En effet, à La Rochelle et à Savannah, il n'y aurait pas vraiment de crimes perpétrés contre les touristes ou du moins pas plus qu'ailleurs. Il y a seulement à Québec où les résidents se sont plaints de l'augmentation du taux de criminalité. Nous devons dans ce cas nous demander, voir la section 4.5.4, s'il y a un danger réel ou si c'est seulement une paranoïa de la part des habitants du secteur historique?

### 5.3.3 - Acculturation et aliénation

On mentionne dans cette section (3.10.2) que la transformation des relations sociales en relations économiques constitue la base de l'aliénation. Les valeurs étrangères sont donc acceptées par la population locale. L'acculturation consisterait à accepter un modèle culturel nord-américain qui est présentement dominant.

Le concept d'aliénation et d'acculturation est très vague, il englobe la majorité des impacts sociaux. On peut donc l'appliquer à toutes les sauces. Il est évident que c'est le seul impact qui puisse être généralisé. Alors si l'on considère que la majorité des cultures veulent adopter le modèle nord-américain (la culture américaine), qu'est-ce qui arrive avec le cas de Savannah ? Il serait beaucoup plus facile d'identifier les éléments qui génèrent cet impact afin que les municipalités puissent agir d'une façon plus efficace pour en limiter les effets.

Si l'on considère ce concept nous pouvons donc affirmer que les villes étudiées subissent cet effet négatif.

Le développement touristique peut contribuer à améliorer les connaissances dans un site historique puisque la mise en valeur de ces sites exige une recherche historique approfondie. Ce type de projet permet d'approfondir les connaissances générales sur les villes en question (section 3.10.4). Notre étude démontre que le problème survient lorsqu'on interprète et diffuse cette information aux visiteurs. Certains guides et compagnies touristiques peuvent manquer de formation et interpréter l'histoire à leur façon pour rendre les tours guidés intéressants et plus dynamiques.

L'aspect social est cependant l'élément le plus difficile à identifier et les solutions sont très complexes à appliquer puisqu'elles concernent directement la population puisque l'on tente de modifier des comportements humains. L'impact social pourrait faire l'objet d'une étude supplémentaire avec un échantillon plus important afin de vérifier les résultats de cette étude.

## 5.4 - Les impacts économiques

### 5.4.1 - Le tourisme est une activité créatrice d'emplois

Les occasions d'emplois apparaissent également comme un facteur d'amélioration de la qualité de vie des résidents. Les résultats de notre étude nous ont démontré que l'industrie touristique pouvait créer de nouveaux emplois (section 3.2.1). Ce fait peut effectivement contribuer à améliorer la qualité de vie de nombreux résidents en offrant des revenus supplémentaires à la communauté d'accueil. Il faut cependant mentionner ici que ces emplois peuvent être en grande partie à temps partiel et sous payés. Alors, si l'on considère ce point de vue et qu'on le compare avec une autre activité économique, le tourisme ne répandrait pas aux fonctions escomptées comme créateur d'emploi. Ces emplois dépendraient-ils des saisons ?

Nous avons effectivement pu vérifier que l'activité touristique était un moteur d'emplois important. En effet, les trois villes étudiées nous ont démontré que l'activité touristique contribuait grandement à la création d'emplois. Nous avons seulement des données sur la ville de Québec pour le type d'emplois, Il semblerait que cette ville offre majoritairement des emplois à temps complet, mais ces emplois sont étroitement reliés aux pourboires. Les statistiques nous démontrent que la ville de La Rochelle perd près de la moitié de ses emplois qui sont directement liés à cette activité durant la basse saison. Il est donc vrai que le tourisme permet d'offrir plusieurs emplois. Nous devons cependant nous questionner sur la stabilité de ces emplois.

### 5.4.2 - L'économie touristique dépend des saisons

Nous avons pu observer dans la section 3.2.2 que l'activité touristique est reliée aux saisons. Nous ne pouvons cependant pas valider cette affirmation pour les trois villes. À Québec, nous avons observé que la saison hivernale est moins importante. Cette période attire tout de même un autre type de clientèle qui est moins profitable pour le centre historique. L'élément saisonnier affecte donc légèrement cette ville dans la mesure où l'on considère que 70 % des emplois sont permanents. Nous avons pu observer qu'à La Rochelle il y avait

également une saison forte (juin à septembre). Quant à la ville de Savannah, elle ne semble point souffrir de ce problème.

#### 5.4.3 - La dépendance économique

L'industrie touristique amène des taux de croissance économique extraordinaires. Les villes historiques qui ont un potentiel sont donc tentées, avec raison, de tirer profit de cette activité en plein développement. Cette étude nous a révélé que l'industrie touristique permettait d'offrir des avantages importants aux villes qui accueillent de nombreux visiteurs. La littérature fait souvent mention qu'il y existe toutefois un grand danger de dépendre de cette activité (section 3.3.1) puisque les destinations ont un cycle de vie. Le tourisme dépend de la situation économique nationale et mondiale (crise économique, valeur de la monnaie nationale, destination à la mode, etc.). Ce qui rend cette activité très vulnérable. Il est donc risqué de mettre tous les œufs dans le même panier.

Nous avons pu observer dans les trois études de cas que l'activité touristique avait une très grande importance dans l'économie. La municipalité de La Rochelle semble avoir une certaine difficulté à reconnaître l'importance de cette activité dans son économie. La ville de Québec est consciente du problème et elle tente actuellement de diversifier son économie.

#### 5.4.4 - L'effet de fuite

La littérature (section 3.3.2) affirme que ce ne sont pas les habitants des destinations touristiques qui profitent des bénéfices de l'activité touristique mais bien les investisseurs venant de l'extérieur qui récolteraient la majorité des bénéfices de cette activité. Notre étude nous a effectivement permis de constater que la portion qui est redistribuée à la population locale est très minime. En effet, ce sont seulement les taxes chargées aux touristes comme les taxes sur les hôtels (seulement en France) qui sont redistribuées sous forme de services à l'ensemble de la communauté. On peut donc croire que la portion des avantages retirés pour le secteur historique est minime. C'est pourquoi les habitants du secteur historique de Québec, qui ont été interrogés à ce sujet, ont l'impression de ne retirer aucun bénéfice de cette activité économique.



Alors, qui profite de cette activité ? Ce seraient les gens d'affaires et les marchands qui n'habitent pas nécessairement ces lieux historiques. Cet élément constituerait l'effet de fuite. La littérature mentionne que l'argent s'en va dans d'autres pays. Dans les cas étudiés (surtout Québec) les profits des activités restent majoritairement dans le pays mais à l'extérieur du centre historique. Peut-on alors parler de réel effet de fuite ?

### 5.5 - La gestion du tourisme

Il est donc évident que plusieurs éléments affectent négativement la qualité de vie des résidents. Ces éléments néfastes endommagent la ressource et du même coup la notion de durabilité est mise en cause. Les municipalités étudiées offrent certaines options intéressantes en ce qui concerne la gestion du tourisme.

Le contrôle de la circulation et du stationnement constitue un des éléments importants à considérer. Le fait d'encourager les touristes à stationner leurs véhicules à l'extérieur du centre historique (La Rochelle et Savannah) et à utiliser les navettes pour se rendre au centre permet de réduire considérablement le nombre de véhicules dans le centre historique.

La municipalité de Savannah a également concentré les différents commerces destinés aux touristes dans deux secteurs de la ville historique soit le City Market et le Waterfront. Cette concentration d'activités permet de rassembler une grande partie des touristes dans ces endroits et de limiter en même temps les impacts sur les résidents de ce secteur.

En ce qui concerne la question de la capacité de charge, les villes de Québec et de La Rochelle offrent une solution qui consiste à disperser les touristes en les attirant à l'extérieur du centre historique. Québec essaie d'attirer les touristes dans le quartier Saint-Roch et La Rochelle possède un Aquarium et un musée maritime qui permet de répartir les touristes dans la ville.

La question de l'interprétation reste encore problématique mais la ville de Poitiers offre un tracé dans la ville qui conduit à des panneaux interprétatifs. Cette signalisation a pour but d'amener les touristes à visiter la ville d'une façon autonome tout en ayant une même information de base.

Cette section résume donc les différentes solutions envisagées par les municipalités pour régler les problèmes de l'activité touristique. La gestion durable du tourisme comprend l'identification des effets négatifs mais il faut également avoir les outils pour les gérer. Il serait donc nécessaire d'approfondir ce sujet dans une étude ultérieure.

## **Conclusion**

Tout au long de ce mémoire, nous avons observé qu'il y avait beaucoup d'impacts négatifs qui étaient associés au tourisme. Nous avons cependant constaté que les effets étaient différents dans les trois villes étudiées. Ce qui nous amène à affirmer que les résultats obtenus dans cette étude ne peuvent pas être généralisés. Nous pouvons seulement souligner les effets possibles. La réponse à cette question serait sans doute dans un échantillonnage qui compterait plus de villes.

Il en demeure pas moins que nous avons pu vérifier partiellement notre hypothèse de départ. Nous pouvons conclure que les villes étudiées comptent beaucoup sur l'industrie touristique pour redresser leur économie. Les différentes administrations municipales ne sont pas toujours conscientes des éléments négatifs sur leurs villes historiques, même si elles entreprennent des projets pour limiter ces impacts.

D'après nos observations, le tourisme de masse amplifie seulement les problèmes déjà existants. On se questionne souvent sur le tourisme de masse qui pourrait être néfaste pour les villes historiques. Ce type de tourisme ne représente en fait qu'une petite portion de tous les touristes qui visitent les sites historiques. Ce sont bien souvent des gens qui viennent pour la première fois. Ce type de tourisme peut constituer une bonne introduction pour des visites futures. Il faut prendre en considération cette affirmation et tenter de trouver des solutions possibles pour gérer ce problème puisqu'il risque seulement de s'amplifier au cours des prochaines années.

Nous pouvons donc considérer que l'activité touristique est appelée à croître au cours des prochaines années. Les élus et administrateurs des municipalités qui accueillent un grand nombre de touristes devraient vraiment prendre conscience que cette activité n'est pas seulement un apport financier intéressant mais qu'il y a également des répercussions importantes sur ces sites visités. Il faut donc que ces gestionnaires prennent consciences des effets négatifs et positifs de cette activité. Cette façon de gérer permettrait de profiter au maximum de cette activité économique sans avoir à subir les conséquences d'un tel type de développement.

Il faudrait, par contre, faire quelques études supplémentaires avant d'en arriver à de tels résultats, comme la régularisation du développement touristique. Il s'agit ici de développer une méthodologie pour pouvoir identifier la capacité maximale qu'un site peut accueillir sans en être endommagé. Nous avons également mentionné dans la synthèse que les effets à caractères sociaux étaient très difficiles à évaluer. Il faudrait peut-être une étude supplémentaire avec un échantillonnage plus important pour arriver à identifier les impacts réels. Faudrait-il les prendre individuellement ?

Cette étude s'est concentrée uniquement sur les effets négatifs du tourisme. Pour bâtir un cadre de gestion, il faut faire des études approfondies sur les solutions envisageables afin de régler ces impacts négatifs.

Rappelons, pour terminer, que notre étude se concentrait sur les pays industrialisés. Étendre cette étude aux pays en voie de développement pourrait sûrement ajouter des éléments de comparaison intéressants.

# Bibliographie

- **Adam, Richard.** « Québec sur la carte ». *Continuité*, 32/33, été / automne, 1986. P. 70.
- **Andrieux, Jean-Yves.** *Patrimoine et histoire*. Paris, Belin SUP, 1997, 283 p.
- **Ashworth, G.J.** *Tourism and Spatial Transformation*. Wallingford, CAB International, 1995, 347 p.
- **Ashworth, G.J. et Tunbridge, J.E.** *The Tourist-Historic City*. Chichester, John Wiley & Son Ltd, 1994, 277p.
- **Baillargeon, Jean-Paul.** *Impact économique pour le Québec des activités du domaine culturel*. Région de Québec et de Chaudière-Appalaches (1992-1993). Étude réalisée pour le Conseil de la culture de la région de Québec, octobre 1996, 49 pages.
- **Belt, Don.** « Petra: Ancient City of Stone », *National Geographic*, 194, No.6, 1998, p. 177-133.
- **Baretje, René et Defert, Pierre P.** *Aspects économiques du tourisme*. Paris, Éditions Berger-Levrault, 1972, 355 p.
- **Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred.** *Tourism and Recreation Development*. London, The Architectural Press LTD, 1977, 206 p.
- **Blanchet, Lyse.** « De l'entrepôt au loft ». *Continuité*, 30, hiver, 1986. p. 34-35.
- **Bordeleau, Francine.** « Derrière les volets ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.56-58.
- **Borg, Jan Van Der; Costa, Paolo; Gotti, Giuseppe.** « Tourism in European Heritage Cities ». *Annals of Tourism Research*, 23, No. 2, 1996, p. 306 - 321.
- **Boyer, Marc.** *L'invention du tourisme*, Paris, Gallimard, 1996, 149 p.
- **Burkart A.J. et Medlik S.** *Tourism: Past, Present and Future*. London, Heineman, 1974, 304 p.
- **Calfat, Marcel.** « La ville-musée? ». *Continuité*, 29, automne, 1985, p.4
- **Camagni, Roberto et Gibelli, Marie-Christina.** *Développement urbain durable; quatre métropoles européennes*. Paris, Édition de l'Aube, 1997, 174 p.
- **Cazelais, Normand.** «Tourisme historique; plus d'une centaine de ville sont autant de bijoux de l'humanité». *Le Devoir*, le vendredi 24 décembre 1999, p. E2.
- **Choay, Françoise.** *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 et 1996 (chp.VI), 191 p.

- **Cohen, Nahoum**, *Urban Conservation*, Massachusetts, The MIT Press Cambridge, 1999, 359 p.
- **Comité départemental du tourisme de Charente-Maritime**. *Chiffres clés du tourisme 2000/2001*. La Rochelle, Observatoire du tourisme de la Charente-Maritime, 2001, 16 p.
- **Communauté d'agglomération de La Rochelle**. *Plan de déplacement urbain*. La Rochelle, Le service, août 2000, 14 p.
- **Conseil de l'Europe**. *Achieving a Balance Between Historic Preservation and Urban Development*. Istanbul, 7<sup>e</sup> European Symposium of Historic Towns, 1992. 176 p.
- **Dalibard, Jacques**. « Can Tourist Towns be Livable? ». *Canadian Heritage*, 14, No. 3, 1988, p.3-5.
- **Dalibard, Jacques**. « What tourists want? » *Canadian Heritage*, 13, No. 2, 1987, p. 2-3.
- **De Billy, Pierre**. « Québec et son " Vieux " ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.71-76.
- **Defert, Pierre**. « Recherche sur une méthode d'évaluation d'un impact culturel entre touristes et population d'accueil ». *Revue de Tourisme*, 39, No. 3, 1984, p.2-4.
- **Dogan, Hassan Zafer**. « Forms of Adjustment; Sociocultural Impacts of Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 16, No. 2, 1989, p.216-236.
- **Duff, Jocelyn**. « Le Vieux-Port de Québec », *Continuité*, 28, été, 1985, p. 36-38.
- **Eadington, William R. & Redman, Milton**. « Economics and Tourism ». *Annals of Tourism Research*, 18, No. 1, 1991, p. 41-56.
- **Feilden, Bernard M. et Jokilehto, Jukka**. *Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial*. Rome, ICCROM, 1996, 135 p.
- **Gazillo, S.** « The Evolution of Restaurants and Bars in Vieux-Québec Since 1900 ». *Cahiers de Géographie du Québec*, 25, No. 64, 1981, p.101-118.
- **Gelly, Alain; Brunelle-Lavoie, Louise et Kirjan, Corneliu**. *La passion du patrimoine*, Sillery, Septentrion, 1995. 280 p.
- **Getty Conservation Institut**, *Economics and Heritage Conservation*. Los Angeles, Getty Center, 1998, 63 p.



- **Guay, Pierre-Yves et Lefebvre, Sylvain.** *Univocité et variabilité des impacts sociaux du tourisme international : quelques éléments de réflexion.* Montréal, Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques, 1995, 41 p.
- **Harrison, Lynn C. et Husbands, Winston.** *Practicing Responsible Tourism : International Cas Studies in Tourism Planning, Policy and Development.* New-York, John Wiley & Sons Inc., 1996, 590 p.
- **Heritage Trust.** *Conservation and Tourism.* Second international congress on architectural conservation and town planning, Basle 1<sup>st</sup> – 4<sup>th</sup> April, 1985, 140 p.
- **Hill; Muldawer & Patterson.** *Historic Preservation Plan : For the Central Area General Neighborhood Renewal Area Savannah, Georgia.* Savannah, City of Savannah, April 1973. 32 p.
- **Hunter, Colin & Green, Howard.** *Tourism and the Environment : A Sustainable Relationship?* London, Routledge, 1995, 212 p.
- **ICCROM Forum,** *Valuing Heritage – Beyond Economics.* Rome, 30 September – 2 October 1999. 102 pages.
- **ICOMOS,** *La Charte d'Athènes, pour la conservation des Monuments Historiques,* Adoptée lors du premier congrès international des architectes et techniciens des monuments historiques, Athènes 1931.
- **ICOMOS,** *The Venice Charter; Charte Internationale sur la Conservation et la restauration des Monuments et des sites,* IIe Congrès international des architectes et des techniciens des monuments historiques, Venise, 1964. Adoptée par ICOMOS en 1965.
- **ICOMOS,** *The Declaration of Amsterdam,* Congress on the European Architectural Heritage, 21 – 25 October 1975.
- **ICOMOS,** *The Declaration of Amsterdam,* Congress on the European Architectural Heritage, 21- 25 October 1975.
- **ICOMOS,** *European Charter of the Architectural Heritage,* Adopted by the Council of Europe, October 1975.
- **ICOMOS,** *First Brazilian Seminar, About the Preservation and Revitalisation of Historic Centers,* ICOMOS Brazilian Committee, Itaipava, July 1987.
- **ICOMOS / US,** *A Preservation Charter for the Historic Towns and Areas of the U.S.,* Adoptée par ICOMOS, octobre 1987.
- **Jacobs, Jane.** *This Natural of Economies.* Toronto, Random House Canada, 2000, 190 p.

- **Jafari, Jafar.** « Cultural Tourism and Regional Development ». *Annals of Tourism Research*, 19, No 3, 1992, p. 576-577.
- **Keogh, Brian.** « L'impact social du tourisme : Le cas de Shédiac, Nouveau-Brunswick ». *Canadian Geographic*, 26, No. 4, 1982, p. 318-331.
- **King, Brian; Pizam, Abraham & Milman, Ady.** « Social Impacts of Tourism ; Host Perception ». *Annals of Tourism Research*, 20, No. 4, 1993, p. 650 – 665.
- **Lainé, Pierre.** *Tourisme et développement des collectivités*, Paris, Les éditions ouvrières, 1981, 141 p.
- **Landry, Bérangère.** « À la découverte du patrimoine vivant ». *Continuité*, 75, Hiver, 1998, p. 21-22.
- **Lanquar, Robert.** *L'économie du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1983, 127 p.
- **Lanquar, Robert.** *Sociologie du tourisme et des voyages*. Paris, Presses Universitaires de France, 1985, 127 p.
- **Lankford, Samuel V. & Howard, Dennis R.** « Developing a Tourism Impact Attitude Scale ». *Annals of Tourism Research*, 21, No. 1, 1994, p. 121-139.
- **Laplante, Marc.** *L'expérience touristique contemporaine*, Montréal, Presse de l'Université du Québec, 1997, 167 p.
- **Larkham, Peter J.** *Conservation and the City*, London; New-York, Routledge, 1996, 329 pages
- **Le groupe Léger & Léger.** *Étude d'évaluation du programme d'aide à la restauration des bâtiments traditionnels du Vieux-Québec (Maître d'œuvre)*. Réalisé pour la ville de Québec, Centre de développement économique et urbain, service de planification, novembre 1996, 67 p.
- **Le groupe Léger & Léger.** *Profil annuel, comportements et perception des touristes de la région de Québec en 1999*. Réalisé pour la ville de Québec, Tourisme et Congrès, 2000. 102 p.
- **Lemoine, R.** « Les promoteurs de la protection du patrimoine », *Cap-aux-diamants*, édition spéciale : " Québec fleuron du patrimoine ", 1987, p. 53-56.
- **Lichfield, Nathaniel.** *Economics in Urban Conservation*. New-York, Cambridge University Press in association with Jerusalem Institute for Israel Studies, 1988, 361 p.

- **Mathieson, Alister et Wall, Geoffrey.** *Tourism : Economic, Physical and Social Impacts*. London, Longman, 1982, 208 p.
- **Milne, Simon.** « Tourism and Development in South Pacific Microstates ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 2, 1992, p.191-212.
- **Observatoire du tourisme.** *Mémento du tourisme, Charente-Maritime 1999/2000*. La Rochelle, Comité Départemental du Tourisme Charente-Maritime, 128 p.
- **Observatoire du tourisme.** *Fréquentation touristique, saison 1999*. La Rochelle, Comité Départemental du Tourisme Charente-Maritime, 7 p.
- **Ost, Christian et Van Droogenbroeck, Nathalie.** *Report on Economics of Conservation; An appraisal of Theories, principles and methods*. Brussels, International Economics Committee (ICOMOS), 1998, 109 p.
- **Papageorgiou-Venetas, Alexander.** *Intégration urbaine; essai sur la réhabilitation des centres urbains historiques et leurs rôles dans l'espace structuré de l'avenir*. Paris, Vincent, Fréal et Cie, 1971, 178 p.
- **Patmore, Allan J.** *Land and Leisure*. London, David & Charles (Publishers) Limited, 1970, 327 p.
- **Pinkowski, Jack.** *Economic Benefits of Historic Preservation in Savannah*. For Coastal Georgia Regional Development Center, June 30, 1997. p. 12-13
- **Reny, Claude,** *Principes et critères de restauration et d'insertion*, Québec, Les Publications du Québec, 1991, p. 5- 28.
- **Reps, John W.** *La ville américaine*. Bruxelles, Pierre Mardaga, 1981, p 180-186.
- **Ring, Trudy,** *International Dictionary of Historic Places; Vol 1 Americas*. Chicago & London, Fitzroy Dearborn Publishers, 1995, p. 650-653.
- **Rouyer, Charles-Antoine.** « Des villes propres ». *Le Devoir*, les samedi 28 et dimanche 29 octobre 2000, p. C12.
- **Roy, Alain.** « L'épopée du Vieux-Québec ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.18-22.
- **Roy, Odile,** « La quête de l'équilibre ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.46-49.

- **Strafford, Jean.** « Tourisme contre développement : thèse et antithèses ». *Téoros*, 13, No. 2, 1994, p. 3-7.
- **Stovel, Herbert.** *Safeguarding historic urban ensembles in a time of change; A Management Guide.* International Symposium on World Heritage Towns, Québec, Canada. 1996.
- **Strizzi, Nicolino; Bailie, Gerald et Hince, Anne-Marie.** *The Evolution of Canada's Travel Account, 1980-1997.* Ottawa, Canadian Tourism Commission, 1999, 15 p.
- **Theobald, William F.** *Global Tourism : The Next Decade.* Oxford, Butterworth-Heinemann, 1994, 406 p.
- **Thériault, Henriette.** « Si le Vieux-Québec m'était conté ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.51-53.
- **Tiesdell, Steven; Oc, Taner et Heath, Tim.** *Revitalizing Historic Urban Quarters.* Oxford, Architectural Press, 1996, 234 p.
- **Tourisme Canada.** *Enquête sur le secteur du tourisme culturel.* ISTC – Tourisme, Direction du Canada, Novembre 1991. 65 pages
- **Tsartas, Paris.** « Socioeconomic Impacts of Tourism on Two Greek Isles ». *Annals of Tourism Research*, 19, No. 3, 1992, p. 516-533.
- **UNESCO, Textes normatifs, Recommendation Concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas.** Meeting in Nairobi at its nineteenth session, from 26 October to 30 November 1976.
- **UNESCO.** *The Conservation of Cities.* Paris, The UNESCO Press, 1975, 186 p.
- **UNESCO / Banque mondiale.** *Culture in Sustainable Development ; Investing in Cultural and Natural Endowments.* Washington, The World Bank, 1998, 194 p.
- **UNESCO, Government of Italy & World Bank.** *Cultural Tourism and Development.* Florence, Touring Club of Italy Research Department , 1999, 77 p.
- **Varin, François,** « Une vision à partager ». *Continuité (Spécial Vieux-Québec)*, 74, Automne, 1997, p.40-41.
- **Vellas, Françoise.** « *Tourisme et économie internationale* ». *Teoros*, 7, No.5, 1989, p.36-39.

- **Viau, Serge**, *Le tourisme dans l'arrondissement historique de Québec : Équilibre ou déséquilibre?*. Intervention présentée dans le cadre du colloque « Les villes du patrimoine mondial : pour un développement durable ». Tenu à Lyon, France, du 6 au 8 décembre 1999, 11 p.
- **Ville de Montréal et le ministère de la Culture et des Communications du Québec**. *Le patrimoine de Montréal*. Ville de Montréal, Service de l'urbanisme, 1998, p. 9-19.
- **Ville de Québec**, Centre de développement économique et urbain. *Rapport annuel 2000, division des permis et programmes*. ville de Québec, Le service, 2000, p. 22-33
- **Ville de Québec**, Service de l'urbanisme. *Vieux-Québec, Cap-Blanc*. Ville de Québec, le service, 1989, 80 p.
- **Ville de Québec**, Service de l'urbanisme. *Plan Directeur, Vieux – Québec / Basse-ville et Cap-Blanc*. Ville de Québec, le service, 1993, 80 p.

#### CONFÉRENCES ET RENCONTRES :

- Rencontre avec la ville de Québec dans le cadre de l'Université d'été (2000).
- Rencontre au Metropolitan Planning Commission avec Mme Beth Reiter le 25 juin 2001 à Savannah.
- Rencontre avec la ville de La Rochelle dans le cadre de l'université d'été Poitou –Charentes-Québec Coordonné par Didier Poton, Professeur d'Histoire à l'université de Poitiers. La rencontre a eu lieu le mardi 24 août 1999 à l'Hôtel de Ville de La Rochelle à l'intérieur de la Grande Salle des Gentilshommes.

#### Source internet :

- ICOMOS : <http://www.icomos.org>
- Ville de La Rochelle : <http://www.ville-larochelle.fr/>
- Ville de Savannah : <http://www.ci.savannah.ga.us/cityweb/index.html>
- The Savannah Area Convention & Visitors Bureau : <http://www.savannah-visit.com/>
- UNESCO: <http://www.unesco.org>
- Ville de Québec : <http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/index.shtml>

# **Annexes**

## Annexe 1 - Contacts

### Ville de Québec

Ville de Québec

Mme Bégin

Tel. : (418) 691-2338

Mme Léda Robichaud

Tel. : (418) 691-7469

Centre de développement économique et urbain

Christine Gosselin

Comité des citoyens

(418) 646-0319

Association des gens d'affaires du Vieux-Québec

(418) 523-9591

Président M. Aurèle Schink

France Gagnon Pratte

Présidente de la Fondation québécoise du patrimoine

Tel. : (418) 647-4347

Commission de la capitale

Directeur Aménagement M. Serge Filion  
1 (800) 442-0773

Office du tourisme de Québec

M. Michel Goupil

Tel. : (418) 522-3511 Ext. 2482

### La Rochelle

Thierry Pajot : Service de l'urbanisme, secteur sauvegardé

Tel direct : 5 46 51 51 61

M. Molard – Ingénierie

Tel. : (0-11-33) 5 46 51 51 51

M. Merlingue – Voirie

Tel. : (0-11-33) 5 46 51 50 61

Jean-Loup Bauduin : Caisse nationale des monuments historiques

M. Christophe Bohmert

Chambre des commerces et d'industrie

Tel. : 05-46-00-54-00

c.bohmert@larochelle.cci.fr

Jean-Luc Labour :

Directeur de l'office du tourisme

Tél. : (0-11-33) 5 46 41 14 68

Fax : (0-11-33) 5 46 41 99 85

Observatoire du tourisme

Olivier Mussel : (0-11-33) 5-46-41-43-33

oliviermucel@marcireau.fr

Judith Provencher

Service communication

PROVENCHER@ville-larochelle.fr

(0-11-33) 5-46-51-51-51

Fax : 5-46-51-51-12

## Savannah

The Savannah Area Convention &  
Visitors Bureau  
1-877-SAVANNAH  
info@savannah-visit.com

Ville de Savannah  
Gim Gilliamsen  
Parking & Services  
(912) 651-2834

Sarah Barto  
Historic District Resident Association  
(912) 232-3855

The City of Savannah's Neighborhood

Planning and Community Development  
Tel and TDD: (912) 651-6520  
Fax: (912) 651-6525.

Jenny West  
Chamber of Commerce  
(912) 644-6400

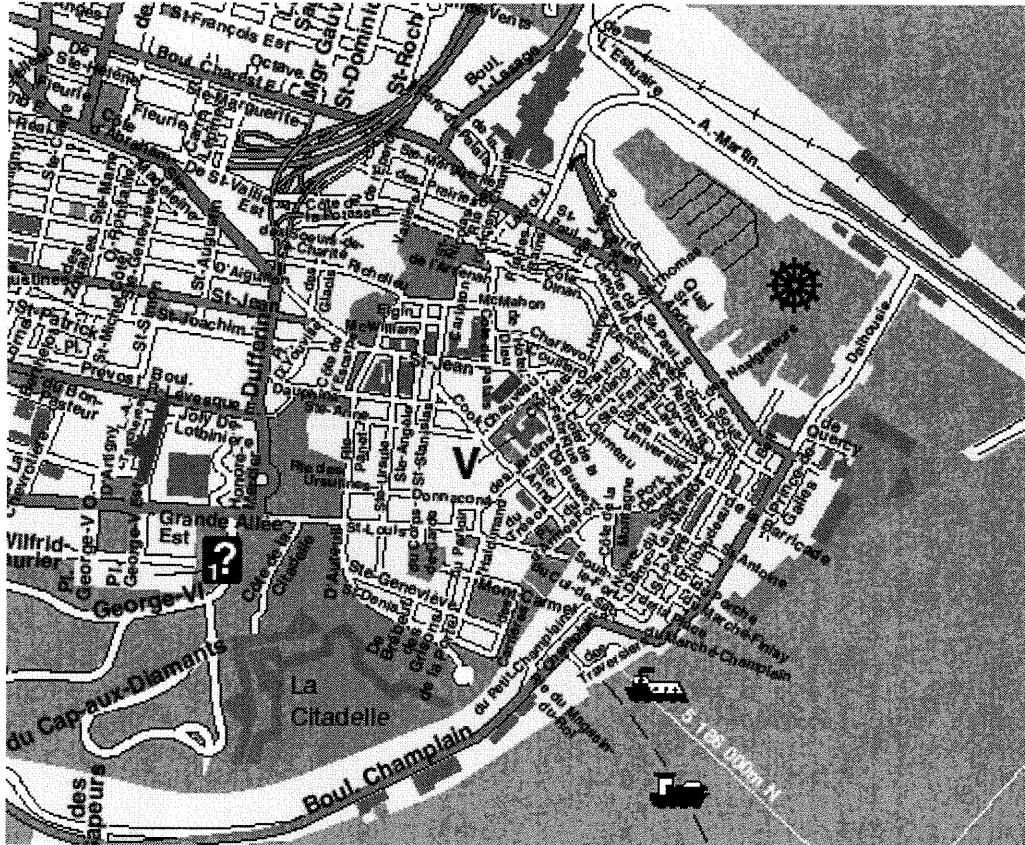
Metropolitan Planning Commission  
Ms Beth Reiter (Directrice)  
(912) 651-1440  
Hellen Kelly: 651-1484

Stephanie Gackel  
Downtown Neighborhood Association  
(912) 233-5953 ou (912) 355-4430



## Annexe 2 - Cartes des secteurs étudiés

### Le secteur historique de Québec



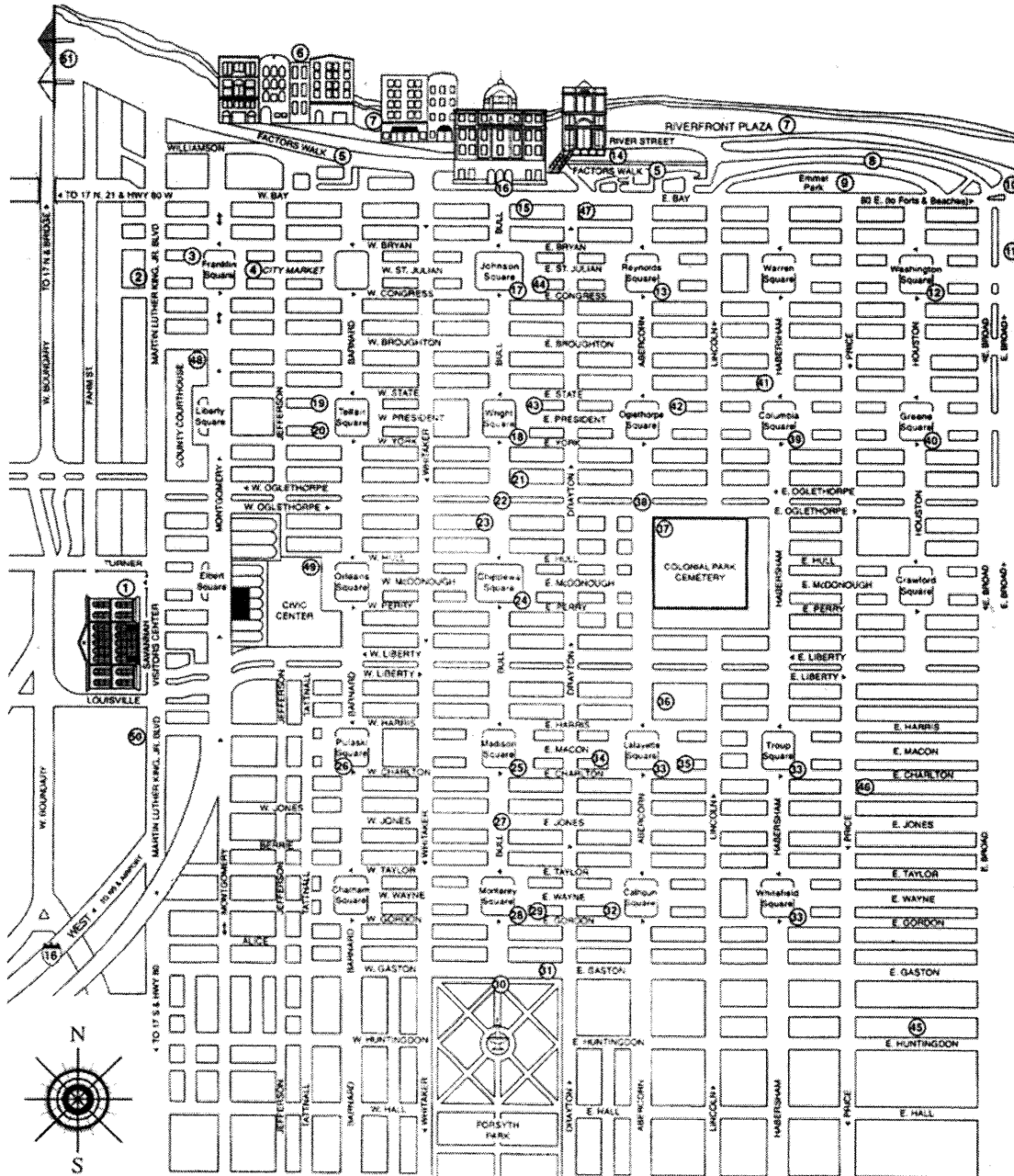
Source : Québec à dos de souris

## Le secteur historique de La Rochelle



Source : Office du tourisme de La Rochelle

### Secteur historique de Savannah



Source : Office de tourisme de Savannah

## Annexe 3 - Questionnaire

### L'emplois

- Est-ce que le développement touristique crée de nouveaux emplois ?
- Si oui, de quel type d'emplois s'agit-il ?

Temps plein ou temps partiel

Quel domaine de l'économie (boutiques, restaurants, info touristique, guide)

- Est-ce que cette activité est liée aux saisons?

Si oui quelle saison est la plus forte?

- Est-ce que la population a augmenté récemment ?

Est-ce lié au tourisme?

### La dépendance

- Est-ce qu'il y a une diversité économique dans la ville ? Ou bien est-elle totalement dépendante du tourisme.
- Qu'en est-il du centre historique?

### Le coût d'entretien

- Est-ce que le tourisme permet de supporter le coût de la préservation?
- Si non, qui paie ce coût?

### Le coût de la vie

- Est-ce qu'il y a eu une inflation marquée (par le fait d'être devenue un site touristique important)?
- Valeur foncière?

### Infrastructures

- Permet d'améliorer les infrastructures?
- Permet d'améliorer la salubrité publique
- Surcharge?

### Les fonctions urbaines

- La littérature fait mention que les services se spécialisent en fonction des touristes

Moins de services pour résidents

Ou permet d'offrir des services plus diversifiés

- Menace de l'équilibre entre l'habitation et commerce
- La littérature fait mention que les touristes exigent des installations qui correspondent aux besoins modernes. Est-ce que cet élément affecte le Vieux-Québec ?

### Circulation

- Est-ce que le tourisme augmente la circulation (congestion)?
- Est-ce qu'il y a des problèmes de stationnement?
- Est-ce qu'on note une dégradation accélérée de la chaussée?
- Est-ce que les citoyens se plaignent du bruit occasionné par la circulation?
- Est-ce qu'il y a un problème de pollution?
- La littérature fait mention d'un problème relié à la vibration qui abîme les structures.
- Est-ce que les autobus créent une pollution visuelle dans la vieille ville?

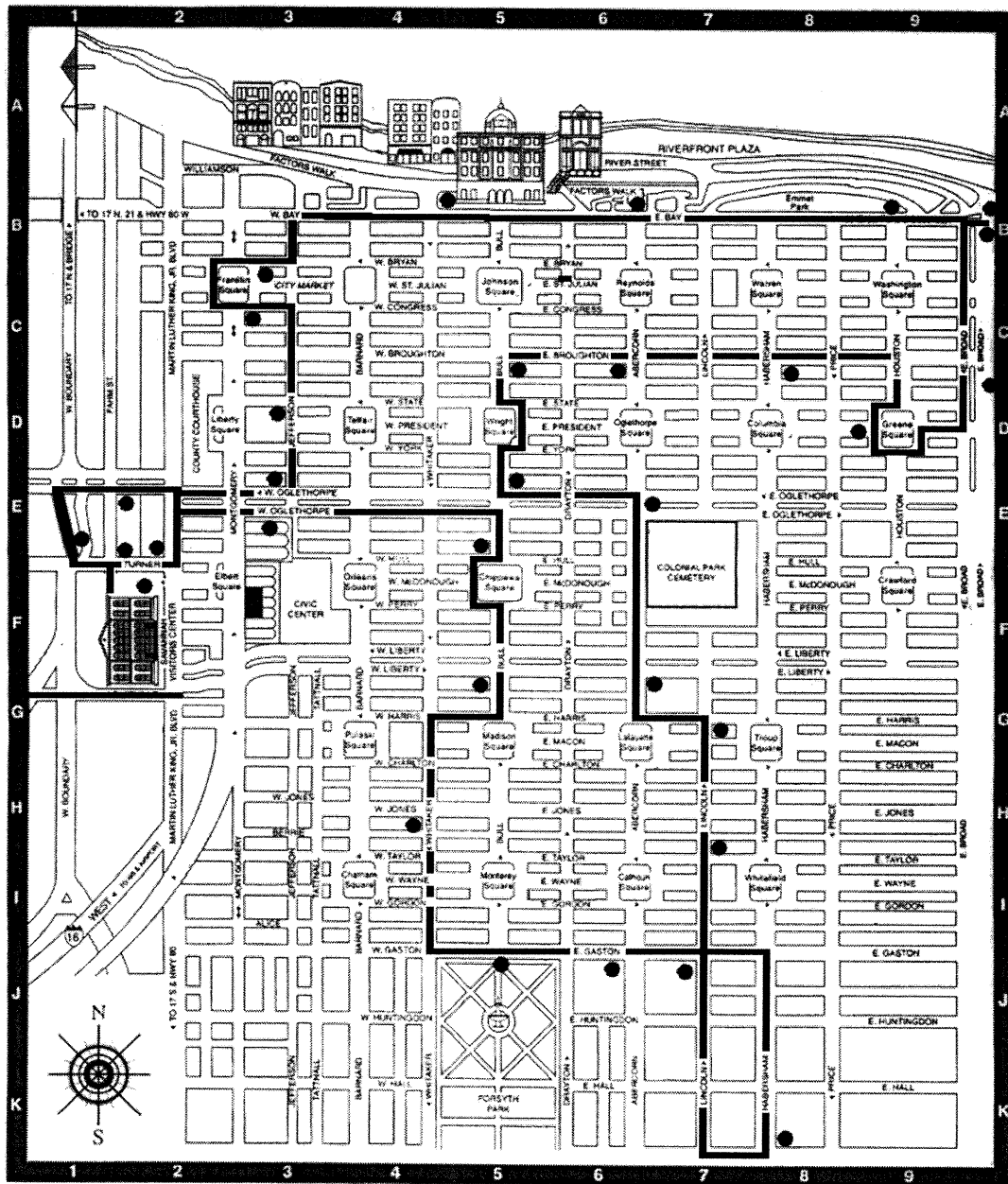
- La capacité de charge
- Est-ce qu'il y a des dommages physiques liés à une trop grande fréquentation?
- Est-ce qu'on note une concentration de touristes dans les sites majeurs?

#### L'effet de la rencontre

- Banalisation de la rencontre ou un facteur de socialisation ?
- Complexe d'infériorité qui génère le processus d'imitation
- Attitude hostile envers le touriste.
- Marchandisation des particularismes culturels locaux (exploitation).
- Aliénation ou acculturation
- Renforcement et valorisation des référents culturel et locaux
- L'interprétation historique est simplifiée.
- Tension entre culture locale et globale
- Augmentation du taux de criminalité
- Comprendre les cultures étrangères par intensification des contacts et des échanges sociaux.

# Annexe 4

## Circuit de la navette du Transit Authority de Savannah



Source : Office du tourisme de Savannah

## Annexe 5 – Statistique sur la récurrence des visiteurs de Québec

Récurrence des visiteurs dans la région de Québec  
(en fonction du lieu de résidence 1999)

	Est du Québec	Grand Montréal	Reste du Québec	Québec	Ontario	Reste Canada	Total Canada	Nord-Est USA	Reste USA	Total USA	France	Reste Europe	Total Europe	Ailleur	Outre-mer	Total
Première fois	0.5	1.8	2.1	1.4	20.4	23.2	4.3	50.4	65.3	57.3	67.6	77.8	72.0	85.4	74.8	15.4
De 2 à 5 fois	5.3	7.3	8.1	6.9	26.5	27.7	9.7	32.2	23.5	28.2	27.6	14.8	22.0	12.5	20.1	12.2
De 6 à 25 fois	13.1	22.7	25.1	20.2	18.6	22.0	20.3	11.3	4.1	8.0	1.9	3.7	2.7	2.1	2.6	17.6
Plus de 25 fois	80.6	67.6	63.7	70.7	34.5	27.1	65.1	6.1	7.1	6.6	1.0	3.7	2.2	0.0	1.7	54.2
Nsp / Nrp	0.5	0.7	1.0	0.7	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	1.1	0.0	0.9	0.0

Source : Léger & Léger (Profil annuel, comportements et perceptions des touristes de la région de Québec en 1999).