

## Tourisme et transport : vers une vision intégrée

Yvon Bigras, Ph.D. and Isabelle Dostaler, Ph.D.

Volume 32, Number 2, 2013

Tourisme et transport

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1036589ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1036589ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Bigras, Y. & Dostaler, I. (2013). *Tourisme et transport : vers une vision intégrée*. *Téoros*, 32(2), 3–6. <https://doi.org/10.7202/1036589ar>

PRÉSENTATION

## Tourisme et transport : vers une vision intégrée

**Yvon BIGRAS, Ph.D.**

Professeur

Département de management et technologie, Université du Québec à Montréal (ESG-UQAM)

bigras.yvon@uqam.ca

**Isabelle DOSTALER, Ph.D.**

Professeure agrégée

Département de management, Université Concordia (Montréal)

isabelle.dostaler@concordia.ca

---

Les touristes se déplacent vers une destination, la visitent et en reviennent en utilisant les moyens de transport à leur disposition. Les modalités de ces déplacements peuvent varier quasiment à l'infini, mais le transport est toujours une partie intégrale et un élément clé de l'expérience touristique. Le transport est même parfois au cœur de cette expérience comme dans les cas des croisières et du cyclotourisme. Comme le dit Wackerman (1993 : 5), «le tourisme implique le transport puisqu'il exprime le loisir en déplacement à l'extérieur du domicile.» Au-delà du désir de voyager, plusieurs facteurs, parmi lesquels l'offre de services touristiques et de services de transport, déterminent la nature des déplacements touristiques. Évidemment il y a plusieurs types de voyageurs ayant des motivations très variées mais, en général, les touristes s'attendent à un transport sécuritaire, abordable, fiable, efficace et, de plus en plus, à un transport dont l'empreinte écologique est limitée. Si l'une ou l'autre de ces facettes du transport les déçoit, cela risque d'affecter la perception globale de leur voyage. Le transport agit donc sur le choix des touristes et il est déterminant pour soutenir le développement de l'activité touristique d'une destination.

Ce désir de déplacement et de mobilité à la source de l'expérience touristique est présent chez l'humain depuis des temps immémoriaux, mais l'évolution des moyens de transport a complètement changé la nature même de ces déplacements et, en conséquence, des voyages touristiques. On peut ainsi relier les grandes transformations dans le tourisme depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle à l'évolution de la technologie des transports. En passant successivement de l'énergie animale, à la machine à vapeur, au moteur à combustion puis au moteur à réaction, nous avons évolué d'un tourisme d'élite (ou de classe) à un tourisme de masse. Le développement de la technologie des transports a par ailleurs été accompagné d'une évolution du cadre réglementaire dans lequel se modifie le transport. Les débuts des transports de masse se sont faits dans un contexte de libre concurrence qui a été rapidement suivi par une

période de réglementation, de protectionnisme et de planification. Depuis une quarantaine d'années, on assiste à la déréglementation économique de grands pans des secteurs des transports, avec un mouvement parallèle de privatisation, de dénationalisation et d'introduction d'un financement privé des infrastructures. On recourt donc aux forces du marché en ce qui concerne l'accès au marché et la fixation des prix, mais l'intervention gouvernementale est renforcée quant à la sécurité, la sûreté et l'environnement.

Cette évolution des transports a contribué au phénomène de globalisation du tourisme qui s'est accéléré au cours des 20 dernières années. En effet, la mondialisation du tourisme repose sur des réseaux de transport de plus en plus intégrés qui permettent une connectivité globale entre (presque) tous les points de la planète. On assiste également à une intégration des diverses prestations touristiques où des groupes ayant des assises internationales deviennent producteurs de voyages assortis de tous les services touristiques. Les voyages touristiques sont de moins en moins de simples déplacements. Ces changements reposent sur une utilisation poussée des technologies de l'information et de la communication, dont certains segments de l'industrie touristique (le transport aérien et l'hôtellerie, en particulier) ont été des utilisateurs précoces et très actifs. Avec le développement de la société «sans-fil», de nouvelles applications modifient les pratiques dans le secteur touristique et dans le transport. Les coins les plus reculés de la planète sont maintenant reliés physiquement et virtuellement aux réseaux mondiaux, ce qui permet d'ouvrir de nouveaux marchés et de nouvelles destinations touristiques.

Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT, 2014), les destinations touristiques du monde entier ont reçu plus de 517 millions de visiteurs entre janvier et juin 2014, soit 22 millions de plus qu'au cours de la même période de l'année précédente. Cette croissance phénoménale des déplacements touristiques dans un monde qui semble de plus en plus petit n'est pas sans causer problème. Plusieurs des enjeux qui



**ILLUSTRATION 1** : Le comptoir du service à la clientèle d'United Airlines complètement vide au beau milieu de l'après-midi à l'aéroport O'Hare de Chicago illustre bien la baisse du niveau de service offert par les transporteurs traditionnels (photo : I. Dostaler).

émergent sont en lien avec les déplacements associés à l'activité touristique. Les infrastructures de transport sont de plus en plus sollicitées et, malgré des investissements massifs, les problèmes de congestion liés à une surutilisation d'infrastructures souvent vieillissantes sont éprouvants pour le touriste en déplacement. Les enjeux sont parfois reliés à l'organisation même des activités de transport. Par exemple, l'organisation d'une partie du transport aérien repose sur une configuration de pôles d'échange («hub-and-spoke») qui permet aux grands transporteurs de bénéficier d'économies d'échelle (Sheth *et al.*, 2007) mais qui n'a pas que des avantages pour les touristes qui doivent effectuer plusieurs escales lors de leurs déplacements. Cette centralisation des opérations peut rendre le système très vulnérable à des événements perturbateurs qui provoquent une cascade de retards et de délais. Les contraintes des opérations de transport sont parfois mal comprises par les touristes et les intervenants en tourisme. Par exemple, une contrainte majeure des opérations de transport consiste à gérer des capacités qui sont sollicitées de façon très variables dans le temps et dans l'espace. Le défi est alors d'optimiser les infrastructures existantes et les équipements disponibles. Les pratiques de surréservation («overbooking») qui visent à prémunir le voyageur contre le risque que certains passagers ne se présentent pas («no show»), peuvent alors générer beaucoup d'insatisfaction chez les voyageurs. Des chercheurs américains ont même démontré que des transporteurs qui s'affrontent sur différents marchés font preuve de tolérance mutuelle et ont tendance à être moins agressifs les uns envers les autres car ils sont conscients qu'une attaque sur un marché donné pourrait donner lieu à des ripostes sur d'autres marchés (Prince

et Simon, 2009). Il en résulte une collusion tacite quant à la ponctualité du service offert par ces transporteurs, ce qui leur permet d'allouer moins de ressources à l'embauche de personnel au sol, à l'enregistrement des bagages et à la maintenance des appareils (illustration 1).

Mais les menaces les plus sérieuses au développement du tourisme dans les prochaines décennies sont probablement reliées aux changements climatiques et à la hausse prévisible du prix de l'énergie, deux questions intimement liées au transport. Comme le transport est la principale source de gaz à effet de serre (GES) et comme l'époque de l'énergie à bon marché tire à sa fin, la hausse des coûts de transport est inévitable. Au-delà de cet impact direct, les changements climatiques vont être accompagnés de bouleversements socio-économiques et politiques tels que des tensions et des conflits environnementaux dans certaines régions ayant un fort potentiel touristique. Ces changements auront aussi un impact significatif sur la croissance économique. Dans ce contexte, les déplacements touristiques devront être repensés dans une perspective de transport durable permettant d'assurer un meilleur équilibre en termes d'utilisation des ressources nécessaires aux déplacements.

Or, certaines tendances actuelles en tourisme sont carrément dommageables pour l'environnement. Ainsi la durée des voyages a diminué mais leur fréquence a augmenté, ce qui s'ajoute à la tendance globale de croissance du nombre de touristes. Cette tendance est marquée en Europe où les touristes du Nord, profitant de tarifs aériens très bas avec certains transporteurs au rabais («low cost carriers»), vont passer quelques jours sur les plages de la Méditerranée. Le voyage annuel de

quelques semaines est ainsi remplacé par quelques brèves escapades, avec tout ce que cela implique quant aux déplacements supplémentaires. De façon générale, l'expansion du tourisme a conduit à une urbanisation croissante des zones côtières, à la construction d'installations de plus en plus importantes pour accueillir des paquebots gigantesques, et même à certaines installations choquantes telle cette piste de ski alpin à l'intérieur d'un centre d'achat à Dubai. Parallèlement aux déplacements de touristes, il faut aussi tenir compte des produits de consommation qui doivent être acheminés vers des sites touristiques de plus en plus sollicités.

Sans une bonne gestion des activités touristiques et de sa dimension transport, c'est l'avenir même du tourisme qui est menacé. Les tendances actuelles ne sont pas soutenables et il faut favoriser le développement d'un nouveau tourisme qui tienne compte des ressources disponibles. Sans remettre en question le tourisme de masse, celui-ci ne pourra subsister sans d'importants ajustements. Les technologies doivent être mises à profit pour permettre une utilisation efficace des ressources, mais le touriste devra aussi porter le fardeau de coûts du transport plus élevés. L'utilisation de l'automobile à des fins touristiques devra certainement reculer au profit des transports de surface collectifs. Il faut aussi encourager le développement de produits touristiques reposant sur des moyens de transport durables (en incluant les modes de transport actifs) et inspirés des approches de mobilité douce et du «slow travel». Par ailleurs, le succès de ces changements repose sur une meilleure collaboration entre les secteurs public et privé. C'est le cas, par exemple, en ce qui concerne l'évaluation environnementale, qui devient incontournable, de la dimension transport de l'activité touristique.

Compte tenu de ces enjeux, on pourrait donc s'attendre à ce que la recherche en tourisme se soit particulièrement intéressée aux relations entre le tourisme et le transport. Or, il n'en est rien. Les études touristiques et la recherche en transport se sont développées sans un apport mutuel significatif. Quelques articles traitent de transport dans les revues en tourisme, mais le plus souvent ils abordent le tourisme de façon indirecte, sans intégrer les deux domaines. Il s'agit, par exemple, d'articles sur le transport aérien et sur l'évolution de ce secteur sur le plan de la structure de marché, des modèles d'affaires, des coûts ou de la demande. Le tourisme y est traité parce que certains passagers aériens sont des touristes, mais les interactions entre le transport et le tourisme sont peu analysées. Ces articles analysent habituellement les problèmes à partir d'une perspective disciplinaire plutôt que multidisciplinaire et ils se concentrent presque toujours sur un seul mode de transport, le plus souvent le transport aérien.

Il y a pourtant plusieurs façons d'aborder la relation transport/tourisme. Il est possible de l'aborder sous l'angle économique en analysant la demande et l'offre de transport, ainsi que leur interaction sur les marchés. Cette approche permet en particulier d'expliquer les stratégies des opérateurs de transport et de mesurer l'impact sur les coûts et sur les prix du transport (ex. : impact des transporteurs au rabais sur le tourisme). L'approche géographique s'intéressera plutôt aux réseaux de transport, aux flux de touristes et à la localisation des activités touristiques (ex. : modèles ou patterns

de transport, routes et itinéraires). L'approche marketing s'attardera aux stratégies des entreprises et au marketing mix. Le transport étant un service plutôt qu'un produit, les recherches s'inspirent souvent de la littérature sur le processus de livraison des services. L'accent est alors mis sur la qualité du service de transport offert à des touristes consommateurs de plus en plus sophistiqués. De plus, il ne faut pas passer outre les contributions de la sociologie (analyse des comportements des touristes voyageurs) et de l'aménagement urbain (impact de l'automobile dans les villes historiques). Il est en fait plus que temps d'aborder la relation transport/tourisme dans une perspective véritablement multidisciplinaire.

### Notre dossier

Ce dossier spécial de *Téoros* veut donc contribuer à combler le fossé entre les recherches en tourisme et en transport. L'objectif est d'apporter un éclairage nouveau sur l'interaction entre tourisme et transport à l'aide de différentes approches méthodologiques variant de l'enquête sur le terrain à l'analyse documentaire. Ce dossier a pour point de départ le Québec du début du XX<sup>e</sup> siècle et fera voyager le lecteur à travers les Amériques du Nord et du Sud, l'Europe, l'Afrique et l'Asie, et ce par différents moyens de transport. Les auteurs ayant contribué à ce dossier se sont attardés au lien entre réseau de transport et développement touristique en mettant au jour l'effet structurant qu'ils ont l'un sur l'autre. On remarquera ainsi que les transports collectifs plus lents tels le train, l'autocar ou le bateau ne sont pas seulement une façon de se déplacer d'un endroit à un autre, mais sont en soi des lieux touristiques. Il est également intéressant de noter que les textes proposés dans ce dossier spécial abordent tous d'une façon ou d'une autre la question des politiques publiques, inévitablement liée à celle du transport.

Étienne Faugier, de l'Institut d'histoire de l'Université de Neuchâtel, jette un regard résolument historique sur le développement réciproque du tourisme et de l'automobilisme au Québec avec en trame de fond les éléments politiques pertinents. À partir de l'examen de divers documents historiques tels des rapports annuels des gouvernements et les archives de clubs automobiles, l'auteur met au jour l'intervention de l'État québécois favorisant conjointement le développement du réseau de transport routier et l'essor touristique de la province. En lisant le texte de Faugier, on ne peut s'empêcher de penser que ce type de synergie est cruellement manquant à notre époque caractérisée par la lourdeur bureaucratique de l'État, ce qui est vrai au Québec et ailleurs. L'auteur conclut son texte en se faisant l'avocat de ce qui s'appelle l'histoire «totale» du tourisme qu'on parvient à cerner en s'intéressant également à l'histoire de la mobilité.

Le second texte de ce dossier, signé par Anne-Marie Broudehous et Jean Legroux, respectivement de l'École de design de l'UQAM et du Laboratoire d'Économie des Transports de l'Université de Lyon 2, illustre plutôt l'absence de synergie en matière de politiques publiques. Les auteurs s'intéressent à trois projets récents de téléphérique donnant accès à trois favelas situées à Rio de Janeiro au Brésil. Il ressort de leurs enquêtes de terrain que ces investissements semblent privilégier la vocation touristique au détriment des

besoins de la population locale. Dans un contexte de planification d'urgence pour rencontrer les échéanciers reliés à la tenue de grands événements (Coupe du Monde 2014 et Jeux Olympiques d'été de 2016) dans la ville, le manque de consultation publique et de transparence du processus décisionnel provoque une profonde insatisfaction parmi les habitants de ces trois favelas. Les considérations d'image et de marketing touristique priment sur les besoins réels de la population en termes de mobilité.

Le texte d'Ekaterina Andreeva-Jourdain, de l'Université d'Angers, nous amène sur le terrain de la mobilité douce par laquelle le moyen de transport devient un lieu touristique en soi. L'analyse historique est en partie à l'honneur dans cet article. L'auteur s'appuie sur des données secondaires telles que les catalogues des voyageurs, des textes de lois, des archives d'État et des articles de journaux russes pour comprendre l'impact qu'a eu le développement de ce train mythique qu'est le Transsibérien sur le développement de lieux touristiques en Russie depuis la chute de l'Union soviétique. Il est véritablement question de construction du territoire. On note au passage l'influence qu'a eue le développement de la liaison ferroviaire transcanadienne sur celle de la Sibérie, de même que d'autres régions du monde. Andreeva-Jourdain présente deux exemples, celui de la ville de Novossibirsk à laquelle le Transsibérien a carrément donné naissance en 1893, et celui du petit village de Listvianka temporairement déconnecté du lien ferroviaire. En plus de l'effet structurant du transport sur le tourisme, l'auteure nous rappelle qu'il ne faut pas minimiser le rôle important des autres acteurs, soit les hôteliers, les restaurateurs, voire les touristes eux-mêmes, dans le développement touristique.

Il est encore question de transport ferroviaire, bien que beaucoup plus rapide, dans le texte suivant proposé par Sylvie Bazin-Benoît, de l'Université de Reims Champagne-Ardenne et Marie Delaplace, de l'Université de Paris-Est Marne-la-Vallée. L'arrivée d'un train à grande vitesse dans une ville crée beaucoup d'attentes quant au nombre de touristes attirés par une accessibilité soudainement améliorée. Sylvie Bazin-Benoît et Marie Delaplace montrent, à partir d'une analyse de la littérature sur l'impact des trains à grande vitesse en France et ailleurs dans le monde, qu'il ne s'agit pourtant pas là d'une panacée et que les retombées économiques ne sont pas toujours au rendez-vous. Plusieurs facteurs doivent être considérés si on veut tenter une explication des expériences fort contrastées vécues dans différentes villes. L'arrivée du train à grande vitesse peut certes créer un effet d'image mais les acteurs locaux doivent coordonner leurs efforts en tenant compte des atouts touristiques de la région et des comportements des touristes.

Charlotte Tuggeri, de l'Université de Cergy-Pontoise, avance des arguments similaires dans son texte sur la campagne menée par la ville d'Anaheim en Californie pour accueillir un train à grande vitesse vers 2020-2030. L'auteure croit que l'impact de la grande vitesse sur la fréquentation touristique

ne va pas de soi; l'attrait de la région, le ciblage des clientèles et l'intermodalité sont également nécessaires. L'examen de documents pertinents et des entretiens menés auprès des acteurs locaux ont permis à l'auteure d'apprécier l'attitude proactive de ceux-ci. Elle conclut cependant que l'arrivée du train à grande vitesse à Anaheim permettrait de soutenir les pôles touristiques existants et non d'en créer.

Le parcours nous amène ensuite dans l'océan Indien grâce au texte de Véronique Mondou et d'Hélène Pébarthe-Désiré, de l'Université d'Angers, qui posent la question de l'accessibilité aérienne comme facteur de mutations touristiques pour quatre destinations insulaires. Deux facteurs externes affectent cette évolution : l'environnement plus concurrentiel qui caractérise le transport aérien et l'émergence de nouvelles clientèles touristiques. Ces quatre destinations ont choisi des modèles de développement touristique différents et elles ont également des stratégies spécifiques en matière de dessertes aériennes, oscillant entre une grande ouverture aux transporteurs aériens extérieurs et la volonté de protéger une compagnie nationale. L'enjeu pour ces destinations est de trouver un modèle qui évite de les placer dans une situation de trop grande dépendance par rapport à une compagnie aérienne tout en leur permettant de répondre aux attentes de clientèles touristiques de plus en plus diversifiées.

Notre dossier se conclut sur la question du développement touristique durable avec l'article de Christine Salomone, de l'Université de Lille, qui porte sur la billettique et l'intermodalité. Dans ce texte, l'*artecard* est un véritable symbole de fluidité, permettant aux détenteurs de circuler aisément à travers le réseau de transport napolitain et de visiter gratuitement les différents musées de la ville. S'appuyant sur l'analyse d'une base de données et sur l'examen de différents rapports et articles de presse, Christine Salomone dresse un portrait réaliste de la billettique, démontrant son potentiel tout en identifiant les écueils qui en ont somme toute limité l'adoption. Force est de constater qu'il reste beaucoup à faire pour créer ces cercles vertueux par lesquels la durabilité du transport et celle du tourisme se renforceraient mutuellement. ■

#### Références

- OMT – Organisation mondiale du tourisme (2014) « Progression de 5% du tourisme international au premier semestre 2014 », Organisation mondiale du tourisme, < <http://media.unwto.org/fr/press-release/2014-09-15/progression-de-5-du-tourisme-international-au-premier-semestre-2014>>, consulté le 15 septembre 2014.
- PRINCE, Jeffrey T. et Daniel H. SIMON (2009) « Multimarket contact and service quality: Evidence from on-time performance in the U.S. airline industry », *Academy of Management Journal*, vol. 52, n° 2, p. 336-354.
- SHETH, Jagdish N.; Fred C. ALLVINE et Can USLAY (2007) *Deregulation and Competition : Lessons from the Airline Industry*, Sage Publications : New Delhi. 344 pages.
- WACKERMANN, Gabriel (1993) *Tourisme et transport*, Paris : SEDES, collection Mobilité spatiale. 279 p.