

Présentation

Gérard Beudet and Myrabelle Chicoine

Volume 27, Number 2, Summer 2008

Les grands équipements touristiques

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1070790ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1070790ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Beudet, G. & Chicoine, M. (2008). Présentation. *Téoros*, 27(2), 3–4.
<https://doi.org/10.7202/1070790ar>



Présentation

Gérard Beaudet et Myrabelle Chicoine

Centres historiques, grands monuments, campagnes-paysages, littoraux, montagnes, déserts et forêts constituent la matière première et le terreau du tourisme. Mais, le tourisme étant, par définition, inscription de trajectoires dans l'espace géographique, routes, canaux, chemins de fer et gares, autoroutes, ports et aéroports lui sont indispensables. Si ces infrastructures et les équipements qui leur sont associés ne lui sont pas exclusifs, ils lui sont intimement liés, au point parfois de devenir eux-mêmes, à l'instar de l'Orient-Express ou des paquebots de croisières, attractions.

Il en est de même des équipements d'accueil des touristes, qu'il s'agisse des hôtels, des spas et autres centres de thérapie, des casinos, des grands et petits musées, des centres d'histoire et d'interprétation, des centres de foire et de congrès, des pavillons d'expositions, ainsi que des installations sportives. D'emblée destinés à supporter une fréquentation en lien avec leur mission première, ils sont progressivement devenus autant d'attracteurs qui enrichissent l'offre touristique et participent au façonnement de l'image de marque d'une destination, au point où la forme – abordée en tant que performance architecturale – éclipse parfois la fonction. Mais ces équipements, urbains par leur inscription habituelle dans la ville aussi bien que par la provenance de leurs usagers lorsqu'ils sont implantés à la campagne –, ne sont pas que des points d'ancrage isolés du tourisme dans l'espace géographique. Ils constituent des composantes de systèmes complexes dont les contributions à l'expérience touristique sont extrêmement variées.



Illustration 1 : Fairmont Le Château Montebello.

Photo : Paul Hurteau et Claude Parent, Tourisme Québec.

Si ces composantes ont d'abord consisté exclusivement en emprunts – les infrastructures de transport, les monuments de l'Antiquité, certaines villes historiques –, elles ont peu à peu acquis une spécificité et ce, à la faveur d'une complexification croissante de l'offre touristique. La petite ville de Bath inaugura le mouvement au tournant du XVIII^e au XIX^e siècle. Tourisme et urbanisme seront dès lors des alliés indéfectibles, jusqu'à partager une fascination inconditionnelle et lourde de conséquences pour les grands ensembles.

Dans les années 1960 et 1970, les stations balnéaires et de montagne semblaient en effet dans la démesure. Au point où, de nos jours, les dommages environnementaux se révèlent en plusieurs lieux quasi irréversibles. Le mouvement n'a pas cessé pour autant, comme le montre l'expérience de Dubaï. Désormais, toute destination

touristique qui se respecte semble devoir être à la fine pointe de la nouveauté, voire du spectaculaire, tant en ce qui regarde la taille et la performance des équipements qu'en ce qui a trait à leur conception. On ne s'étonnera donc pas d'assister à de véritables surenchères auxquelles personne ne semble pouvoir se soustraire et dont les batailles farouches et financièrement coûteuses que se livrent les villes qui souhaitent accueillir les Jeux olympiques, tout comme les quêtes de prouesses architecturales auxquelles on s'adonne sur le terrain des grands musées, ou encore les agrandissements successifs des centres de congrès, sont emblématiques.

Ce passage du statut d'équipement d'appoint à ressource de premier plan n'est pas nouveau. Déjà, en deuxième moitié du XIX^e siècle, les grands hôtels, les musées d'art et d'ethnologie, les installations des



Illustration 2 : Casino de Montréal.

Photo : Paul Villecourt, Tourisme Québec.

expositions internationales ou continentales – on n'a qu'à penser au Cristal Palace de Londres ou à la tour Eiffel de Paris –, voire les villes d'eau, drainent un flot considérable de touristes.

Ce qui est nouveau, en revanche, c'est le poids relatif pris par ces infrastructures et ces équipements dans la définition de l'offre touristique. C'est le sujet de l'article d'ouverture de ce présent dossier écrit par Gérard Beudet. Après avoir évoqué les emprunts d'équipements infrastructurels et superstructurels qui ont accompagné la naissance du tourisme, l'auteur nous transporte de Bath à Dubaï en montrant que la concentration et les modalités d'assemblage des équipements confèrent à ces lieux, sur fond d'urbanisation, le statut de véritables hyperéquipements.

Dans la même lignée, le dossier se poursuit par un court article de Myrabelle Chicoine qui traite de la Basse-Mauricie. L'auteure y explore, à l'aide d'exemples, l'appropriation à des fins touristiques de certaines infrastructures et de quelques équipements. Ces derniers n'ayant pas été conçus et construits en fonction du tourisme, ces mises en valeur témoignent d'un phénomène répandu de conversions que la volonté de contrer les impacts de l'érosion de l'économie industrielle et l'inquiétude de les voir sombrer dans l'oubli favorisent.

De telles transformations n'affectent pas seulement les équipements ; elles touchent également la géographie physique et humaine d'un pays. C'est ce que montre Carine Fournier en s'attardant à l'Espagne pour y observer l'évolution récente des

stations balnéaires, plus précisément celle de la Marina d'Or à Oropesa del Mar. Son article fait voir comment la conciliation des volontés politiques et des intérêts économiques a transformé, en moins de 15 ans, une modeste station balnéaire en un méga-projet touristique qui tend presque à inverser la relation usuelle entre villes côtières et stations balnéaires.

Cette évolution de la conception des stations engendre des pressions considérables sur les attraits naturels auxquels elles donnent accès, qu'ils soient côtiers ou de montagne. Si les stations font face au défi de renouveler l'offre touristique en se donnant un visage distinctif dans un contexte hautement compétitif, elles sont par ailleurs dorénavant confrontées – changements climatiques et nouvelles perspectives socioéconomiques aidant – aux impératifs du développement durable. Il ne s'agit désormais plus de faire toujours davantage, mais de faire autrement. Philippe Bourdeau, en privilégiant une approche géoculturelle du tourisme, dresse un portrait des enjeux et des défis actuels de l'articulation d'infrastructures de grande taille à des espaces naturels et socioéconomiques dont on saisit mieux le fonctionnement et la fragilité.

Si le tourisme en milieu naturel apporte son lot de transformations aux sites qui l'accueillent, il en est de même du tourisme urbain en ce qui concerne les villes, et notamment les villes hôtes de prestations sportives aussi grandioses que le sont de nos jours les Jeux olympiques. En s'attardant aux jeux de Montréal (1976), de Barcelone (1992) et de Pékin (2008), Jean-Pierre Augustin montre comment les sites olympiques s'inscrivent formellement dans des projets de villes et comment les infrastructures et les équipements sportifs y renforcent l'offre touristique. Mais il signale également que de tels projets urbains restent l'apanage de villes qui consolident, par le biais de cette exclusivité, leur position sur l'échiquier urbain contemporain.

Un échiquier urbain où se profilent des pièces inusitées. Au début du siècle dernier, les grands paquebots étaient qualifiés de villes flottantes. Le Corbusier y voyait

même le prototype des cités de l'avenir. Si cette analogie reste valable, tant les navires de croisière impressionnent par leur taille et la diversité des installations qu'ils offrent, aussi bien que par le nombre de passagers qu'ils peuvent accueillir, il n'en reste pas moins qu'ils font toujours escale, que ce soit par nécessité logistique ou pour l'agrément des passagers. Encore faut-il que les ports et les territoires d'accueil soient en mesure d'offrir aux passagers une expérience satisfaisante tout en assurant le confort et la sécurité de ces touristes bien particuliers. Alain A. Grenier clôt ce dossier avec un article portant sur l'évolution des croisières qu'il aborde tantôt sous un angle sociologique, tantôt d'un point de vue environnemental. Il montre que si la métaphore urbaine reste pertinente, l'idéal « villageois » n'est pas disparu pour autant.

Le thème des grands équipements touristiques évoque d'emblée ces installations spécialisées dont aucune destination touristique qui se respecte ne saurait se passer, entre autres les centres de congrès, les complexes hôteliers, mais aussi les grands musées et les casinos. Les textes proposés dans le présent numéro montrent toutefois que l'offre touristique repose davantage sur des assemblages complexes d'équipements et d'installations, dont plusieurs ne sont pas par destination touristiques. L'histoire du tourisme se singulariserait même plus par ses emprunts que par ses productions spécifiques, même si le dernier demi-siècle s'est distingué par la multiplication de grands équipements voués spécifiquement à cette activité. Mais il ressort également des diverses contributions que le développement du tourisme est intimement lié à l'urbanisation, dont il constitue à la fois et de manière en apparence contradictoire l'antidote et une composante de premier plan.

Gérard Beudet est directeur de l'Institut d'urbanisme de la Faculté de l'aménagement à l'Université de Montréal.

Myrabelle Chicoine est agente de développement à la Conférence régionale des élus de la Mauricie.