

CRTP

Centre de recherche
en tourisme et patrimoine
ESG UQÀM

2015-C01

Le développement urbain durable : critère de choix pour le touriste ou reconnaissance mitigée ?

Maryse Boivin, Georges A. Tanguay

Les Cahiers du CRTP
CRTP Working Papers

Février 2015

Centre de recherche en tourisme et patrimoine (CRTP)
Tourism and Heritage Research Centre

Le CRTP est un regroupement interdisciplinaire de chercheurs et d'unités de recherche de l'École des sciences de la gestion (ESG) de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) et oeuvrant dans les domaines de recherche des études touristiques et patrimoniales. Les activités de recherche du CRTP sont divisées en fonction de deux axes interdépendants, soient le développement du tourisme et la valorisation et gestion du patrimoine.

The CRTP brings together academics and research units of the School of management of the University of Quebec in Montreal (ESG-UQAM) and conducting research in the fields of tourism and heritage studies. The activities of the CRTP are based on two interconnected axis: i) tourism development and ii) heritage valuation and management.

www.cntp.esg.uqam.ca

ISSN 2368-5557

Les cahiers du CRTP présentent les recherches en cours de ses membres. Les idées et opinions exprimées par les auteurs ne correspondent pas nécessairement à celles du CRTP.

The CRTP working papers present current reseaches of its members. Viewpoints expressed by the authors are not necessarily those of the CRTP.

Le développement urbain durable : critère de choix pour le touriste ou reconnaissance mitigée ?

Maryse Boivin¹, Georges A. Tanguay²

Résumé

Alors que les agglomérations évoluent vers des pratiques reposant sur des critères de développement durable, il est important de se demander comment cette orientation affecte le tourisme dans la ville. Pour examiner l'incidence du développement urbain durable sur le tourisme, nous interrogeons la perception du visiteur concernant sa reconnaissance des critères de développement durable de la ville, sur la base d'indicateurs rattachés aux piliers économique, environnemental, social et culturel. Au total, 499 questionnaires ont été récoltés et analysés dans les villes de Québec et Bordeaux. Nos résultats démontrent que les visiteurs accordent une certaine importance aux caractéristiques durables de la ville, particulièrement au niveau des dimensions culturelle et environnementale. Par ailleurs, ils sont moins enclins à se préoccuper des dimensions sociales et économiques lors du choix et la planification d'un séjour. Ainsi, la considération du développement durable apparaît évidente pour déterminer la visite d'une destination touristique urbaine, mais mitigée selon les dimensions retenues.

Mots clés : Développement durable, tourisme, Québec, Bordeaux

Abstract

While cities are moving towards practices based on sustainability criteria, it is important to wonder how this orientation affects tourism in the city. To examine the impact of sustainable urban development on tourism, we analyse the perception of visitors regarding their recognition of sustainability criteria in the city, based on indicators related to economic, environmental, social and cultural pillars. A total of 499 questionnaires were collected and analyzed in Quebec and Bordeaux Cities. Our results show that visitors give some importance to the sustainable features of the city, particularly to the cultural and environmental dimensions. Moreover, they are less likely to be concerned with social and economic dimensions when selecting and planning a holiday. Thus, consideration of sustainable development becomes evident to determine future visits of urban tourism destination but is mitigated according to the selected dimensions.

Keywords : Sustainable Development, Tourism, Quebec City, Bordeaux

¹ CRTP et Université du Québec à Montréal, ESG-DEUT, C.P. 8888, Succ. Centre-ville, Montréal (Québec), Canada, H3C 3P8. Boivin.maryse@courrier.uqam.ca

² CRTP et Université du Québec à Montréal, ESG-DEUT. Tanguay.georges@uqam.ca

1. Introduction

Depuis le rapport Brundtland en 1987, le concept de développement durable participe de façon importante à la redéfinition des villes à travers le monde. Dans ce contexte de conscientisation des impacts de l'action anthropique sur la planète, les villes d'aujourd'hui se tournent progressivement vers ce mode de développement dit durable (Emelianoff, 2007a). Parmi les raisons sous-jacentes, on souhaite améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens, attirer de nouveaux investisseurs et une main d'œuvre qualifiée et bénéficier d'un rayonnement international favorable à la diversification et l'accroissement du tourisme (Speirs, 2003 ; Swyngedouw, Moulaert et Rodriguez, 2002). En posant des gestes concrets, les collectivités territoriales façonnent ainsi l'évolution du produit touristique que représente leur ville. Le secteur du tourisme est alors amené à composer avec les changements urbains, au sein desquels émergent certaines opportunités. En effet, puisque le tourisme repose sur les attributs et caractéristiques des lieux (Edwards, Griffin et Hayllar, 2008), le tournant des villes vers le développement durable pourrait jouer un rôle majeur sur l'industrie touristique. Entre le développement durable des villes et la pratique du tourisme urbain réside alors un espace de recherche prometteur (Vlès, Clarimont et Hatt, 2011). Notre travail de recherche s'intéresse à la perception du visiteur des caractéristiques de développement durable d'une destination urbaine.

Nous présenterons d'abord la littérature concernant le développement urbain durable, le tourisme dans la ville et la perception du développement durable par les touristes. Après avoir décrit la problématique, nous aborderons la méthodologie de recherche de ce travail. Nous exposerons ensuite les résultats de notre étude, suivie d'une discussion sur le rôle du développement durable dans l'attractivité de la ville selon la perception du visiteur. Nous concluons ensuite notre travail sur quelques ouvertures de recherche.

2. Littérature

Le développement durable de la ville

Plusieurs villes aujourd'hui interrogent leurs façons de faire de l'urbanisme et de l'aménagement, leur gestion des ressources et de l'énergie, leur approche à la population ou encore leur mode de gouvernance. Témoinnant d'un tournant pour les villes, le développement durable participe à la redéfinition des politiques urbaines (Emelianoff, 2007a). Comme la majorité de la population mondiale vit en ville et y pratique ses activités, le milieu urbain constitue une sphère importante de l'intégration des principes de développement durable (Nations Unies, 2014 ; Speirs, 2003). Depuis le rapport Brundtland (1987), celui-ci est défini comme un mode de développement qui s'efforce de répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures.

La notion de ville durable apparaît comme une déclinaison du concept de développement durable, visant l'intégration des dimensions économique, environnementale et sociale au milieu urbain (Veyret et Le Goix, 2011). À ces trois dimensions, une quatrième s'ajoute, l'aspect culturel, qui touche l'identité et le patrimoine et représente un élément crucial de la construction d'une communauté (Brault, 2009 ; Levy, 2009 ; Runnalls, 2007). Le développement durable de la ville se traduit notamment par des stratégies reliées à la densité, la mixité sociale et fonctionnelle, aux transports collectifs et aux espaces naturels (Keivani, 2010 ; Emelianoff, 2007b ; Speirs, 2003). Il a d'ailleurs déjà été démontré que l'instauration d'espaces verts stimule le bien-être des citoyens (Ambrey et Fleming, 2014). La ville durable aborde ainsi des thèmes transversaux, comme la reconquête des espaces publics, le recyclage des ressources et des friches industrielles, la présence de la nature en ville, la consommation locale, la desserte de mobilités alternatives et la maîtrise de l'étalement urbain (Theys et Emelianoff, 2001).

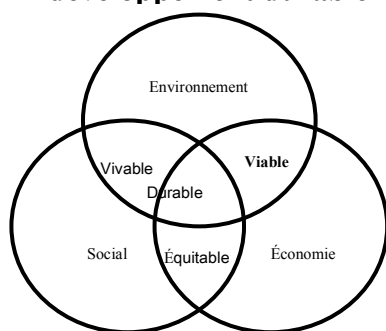
Il existe une pluralité d'approches du concept de la ville durable (Tanguay *et al.*, 2010 ; Emelianoff, 2007a ; Speirs, 2003). D'abord, Emelianoff (2007a) identifie quatre principaux registres d'actions des villes européennes dans le sens du développement durable : 1) les politiques climatiques dans laquelle s'insère les plans de réduction de CO₂

urbain et l'introduction d'énergies renouvelables, 2) les politiques de mobilité durable et de planification visant la densification, le renouvellement urbain, le polycentrisme et les trames d'espaces naturels et agricoles, 3) les politiques d'écoconstruction visant l'instauration de quartiers éco énergétiques, multifonctionnels et naturels et 4) l'élaboration d'agenda 21 locaux comme outil de sensibilisation et d'inflexion des modes de vie. Les villes peuvent ainsi tendre de la simple modernisation environnementale à un changement plus profond des trajectoires de développement durable, axées non seulement sur l'urbanisme, mais aussi sur la diversification économie, l'évolution de modes de vie, la reprise en mains par les habitants de leur environnement et l'action en faveur des plus démunis (Emelianoff, 2007a).

Pour sa part, Speirs (2003) stipule que les villes qui se lancent dans des démarches de développement urbain durable font le pari de se renouveler sur elles-mêmes par cinq axes d'actions. 1) L'aménagement et l'urbanisme reposent sur un modèle de ville compacte, sur l'intégration des transports moins polluants et sur les questions de centralité et de patrimoine. 2) La démarche environnementale implique la prise de conscience de la ville comme un écosystème, la maîtrise de la consommation énergétique et le contrôle de la pollution en faisant le suivi de la qualité des différents éléments naturels. 3) L'axe de l'économie concerne la création d'emplois reliés à l'introduction de critères sociaux ou environnementaux. 4) La démarche de la participation au développement social est basée sur l'identité de la ville et ses habitants et la contribution de la société civile aux décisions publiques. 5) Finalement, l'axe de la solidarité Nord-Sud vise la coopération avec des collectivités étrangères.

Dans leurs travaux (figure 1), Tanguay *et al.* (2010) font ressortir l'importance pour les villes de se doter d'indicateurs associés aux différentes sphères du développement durable afin d'établir des priorités d'actions et mesurer l'efficacité des politiques mises en places. L'utilisation commune d'indicateurs en matière de développement durable des villes peut servir de signal d'alarme aux administrations municipales ainsi que de source d'information et d'appui aux objectifs régionaux. Tanguay *et al.* (2010) révèlent des indicateurs associés aux trois sphères du développement durable et leurs espaces concentriques durables, équitables, viables et vivables.

Figure 1 : Trois dimensions du développement durable



Source : (Tanguay *et al.*, 2010)

Le tourisme dans la ville

L'espace touristique est formé d'attraits qui peuvent, au départ, revêtir des formes et apparences sans connotations touristiques (Cazelais, Nadeau et Beaudet, 1999). Perçue comme un lieu de concentration, d'accumulation et d'échange, le milieu urbain attire non seulement pour l'offre patrimoniale et artistique, mais aussi pour la participation du visiteur à la société (Knafou, 2007). À travers les différents attraits touristiques, l'espace urbain offre une vitrine sociale, culturelle, physique et esthétique au visiteur (Hayllar, Griffin et Edwards, 2008). Le touriste vit la ville grâce à ses fonctions et ses ressources car l'industrie touristique dépend de l'alimentation, l'énergie, l'eau, l'urbanisme, les paysages, la culture ou les transports (Vlès, Clarimont et Hatt, 2011).

L'attractivité d'un territoire est sa capacité à être choisi par un acteur comme zone de localisation pour ses activités (Poirot et Gérardin, 2010). L'urbanisme et l'aménagement cherchent à embellir la ville et attirer des visiteurs qui valorisent l'espace urbain (Laroche et Hermet, 2010). Selon Law (2002), investir en tourisme implique le développement d'installations, d'infrastructures, d'activités et d'amélioration de l'environnement physique qui bénéficieront également à la communauté locale. L'utilisation des biens publics dans une perspective touristique permettrait une industrie plus durable et une meilleure préservation des ressources (Rigall-I-Torrent, 2008). La qualité de l'environnement d'une destination s'insère d'ailleurs désormais dans les choix de voyage,

conférant un avantage compétitif à une destination (Mihalič, 2000). Confrontés à différents scénarios de destinations, les touristes ont tendance à préférer les endroits dont l'offre répond à des critères d'éco efficacité et ils seraient même aptes à déboursier pour contribuer à l'élaboration et au maintien de mesures environnementales (Kelly *et al.*, 2007). Ainsi, le rapport entre le développement durable et la compétitivité de la ville gagne en reconnaissance (Balkyte et Tvaronavičiene, 2010). Une nouvelle forme de concurrence territoriale pour attirer les ménages et les visiteurs semble apparaître sur la base de l'application des principes de développement durable (Poirot et Gérardin, 2010).

Perception du développement durable

Maints auteurs en tourisme ont étudié le phénomène d'attractivité pour comprendre comment les touristes sont attirés par une destination (Gunn, 1997 ; Leiper, 1990 ; Lew, 1987 ; Gunn, 1972). Selon Lew (1987), l'attractivité touristiques se définit comme l'élément de la destination qui le tire le voyageur hors de son environnement habituel. Être attiré par une ville dépend alors de la perception que se fait un touriste potentiel des attributs du milieu à visiter. On peut définir la perception comme une expérience et un processus par lequel le consommateur sélectionne, organise et interprète les informations qui parviennent à ses sens (d'Astous, 2002). L'interprétation qu'il en fait lui permet de donner du sens aux informations issues de son environnement, donc de ressentir un certain niveau d'attrait envers une destination (Ladwein, 1999). Le simple fait que la déambulation soit la principale activité des visiteurs urbains en dit long sur l'importance de la qualité de l'environnement dans lequel le tourisme est exercé (Vlès, 2008).

Entre les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable, des recherches révèlent que le pilier environnemental est le plus reconnu par les consommateurs touristiques (Dekhili et Akli Achabou, 2014 ; Brieu *et al.*, 2011 ; Richins, 2009). Consistant à maintenir un équilibre entre les besoins du touriste, de l'environnement et de la population locale, le tourisme durable apparaît comme une initiative pouvant apporter des retombées bénéfiques pour une agglomération (Lechien, 2009). Or, quand le visiteur tente de qualifier et symboliser ce tourisme durable, la préoccupation environnementale se distingue en premier lieu, illustrée par le souci

d'éviter de polluer les lieux, de se loger et se divertir simplement et d'être en contact avec la nature (François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011). Pour les touristes, le partage équitable des revenus générés par l'activité touristique est associé à la dimension économique alors que la protection du patrimoine historique et le contact avec la communauté d'accueil relève du pilier socioculturel (François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011). Pour d'autres chercheurs, en termes environnementaux, les visiteurs reconnaissent plutôt l'efficacité énergétique, la minimisation et la gestion des déchets et l'adaptation du niveau de confort aux conditions locales (Wehrli *et al.*, 2012). Les variables locales (ou culturelles) plus reconnues par les touristes sont les paysages et le patrimoine culturel, l'implication de la communauté locale, la considération des impacts liés au tourisme sur la population visitée et la non-discrimination (Wehrli *et al.*, 2012). Au niveau socioéconomique, l'utilisation des produits et services locaux, l'emploi régional et le bien-être de la communauté à long-terme ressortent des attributs du tourisme durable.

Ces travaux de recherche témoignent d'une conscientisation croissante des consommateurs touristiques envers les impacts de leurs séjours sur l'environnement et le développement local du lieu visité. Or, cette sensibilisation pourrait aussi se traduire par une reconnaissance des caractéristiques reliées au développement durable d'une destination. En pratiquant le tourisme dans une ville durable, les visiteurs pourraient ainsi appliquer leurs valeurs quotidiennes et avoir un impact bénéfique sur le lieu visité (Kelly, Haider et Williams, 2007). Comme très peu de recherches ont porté sur l'attractivité touristique de la ville durable, nous proposons ici de lier le développement durable au tourisme urbain en se positionnant du point de vue du visiteur.

3. Problématique

Le tourisme urbain repose sur les attributs et les lieux qui forment la ville (Edwards, Griffin et Hayllar, 2008). Comme son offre ne peut être isolée de son environnement (van den Berg et Braun, 1999), l'évolution de la ville vers le développement durable devrait affecter le produit touristique que représente milieu urbain. La ville durable et le tourisme pourraient ainsi s'articuler pour former un produit intégré (Vlès, Clarimont et Hatt, 2011). Selon Ashworth et Page (2011), le tourisme urbain doit être analysé en tenant

compte des changements urbains et des théories en études urbaines. Comprendre le lien entre le développement urbain durable et l'attractivité touristique tend ainsi vers ce raisonnement.

Pour examiner certaines incidences du développement urbain durable sur le phénomène touristique, il apparaît pertinent de questionner le point de vue du visiteur. Lors du choix de séjourner dans une ville, par sa perception, le touriste se fait une idée de la destination urbaine sur la base de certaines de ses caractéristiques et en arrive à prendre sa décision. Nous interrogeons alors en quoi les touristes reconnaissent et accordent de l'importance aux critères de développement durable de la ville, en termes économiques, environnementaux, sociaux et culturels?

4. Méthodologie

Le présent travail s'insère dans un programme de recherche plus large portant sur l'attractivité touristique de la ville durable. L'étude de cas a été réalisée sur Québec et Bordeaux, toutes deux villes touristiques reconnues par l'UNESCO ayant démontré un virage vers le développement durable depuis quelques années. Pour les fins de cette étude, un sondage a été réalisé auprès des touristes au cours de l'été 2014. Au total, 499 questionnaires ont été récoltés et analysés. Le sondage à Québec a été effectué en juillet (249 répondants) alors que celui de Bordeaux s'est réalisé au mois d'août (250 répondants). Les semaines de collecte pour les deux villes ont été sélectionnées avec un souci de comparabilité, donc hors festivals d'envergure et événements spéciaux. Le sondage a été réalisé en face à face et de façon auto administrée, selon les répondants, à l'intérieur du centre d'information touristique principal des deux villes. Ce lieu a été choisi afin d'obtenir des répondants en début de séjour, donc proche de leurs motivations et perceptions initiales.

Le questionnaire comprenait trois sections. La première concernait les caractéristiques du voyage actuel que faisaient les touristes. La seconde section traitait de l'attractivité touristique de la ville, notamment en termes de développement durable. Dans cette partie, des indicateurs économiques, environnementaux, sociaux et culturels ont été abordés. Pour ce faire, nous nous sommes inspirés de travaux sur les indicateurs de développement

durable des villes et d'indicateurs culturels élargis afin d'élaborer une liste recouvrant les quatre dimensions (Tanguay et Rajaonson, 2013 ; Tanguay *et al.*, 2010 ; Poirier, 2008). L'objectif était de faire ressortir les éléments liés au développement durable auxquels les touristes s'attardent avant de venir visiter une ville. Ces questions étaient formées avec une échelle de Likert (ou 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement »). La troisième et dernière section considérait le profil sociodémographique des répondants.

À l'aide des données recueillies, nous démontrerons quelques implications découlant des mutations urbaines sous l'égide du développement durable, qui stimulent une nouvelle attractivité pour certains visiteurs. Des avenues de recherche novatrices s'offrent ainsi aux chercheurs et intervenants touristiques au niveau de la pratique du tourisme et de la diversification des périmètres de visites urbaines.

5. Résultats

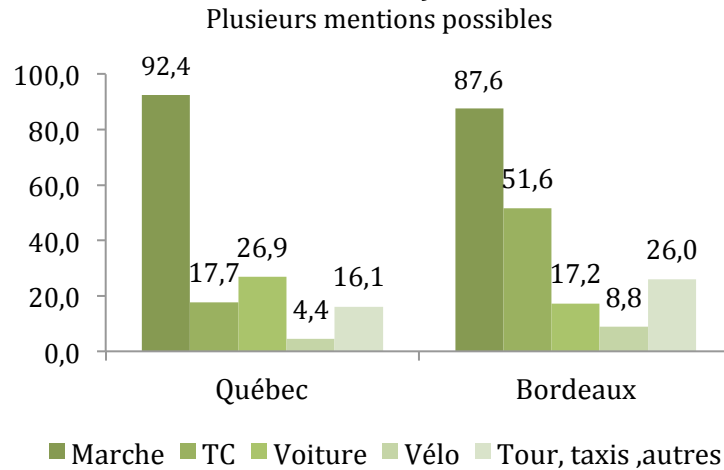
Caractéristiques du voyage et profil des répondants

Les première et dernière sections de notre questionnaire comprenaient des questions sur le voyage actuel et le profil des répondants. Au niveau du nombre de visites dans la ville, 57,4 % de ceux visitant Québec étaient à leur première visite, alors qu'ils représentaient 74,4 % des visiteurs à Bordeaux. En ce qui a trait au contexte de voyage, près du tiers des répondants (Québec : 32,5 %; Bordeaux : 31,6 %) avait pour principale destination la ville en question, alors que plupart réalisaient un circuit de voyage plus large. Pour entrer dans la ville, une très forte majorité de répondants déclare être arrivée en voiture (Québec : 67,7 %; Bordeaux : 65,2 %), le second mode de transport étant l'avion pour Québec (Québec : 12,1 %; Bordeaux : 14,8 %) et le train pour Bordeaux (Québec : 8,1 %; Bordeaux : 15,6 %).

Tel que présenté à la figure 2, pour effectuer les déplacements dans la ville (plusieurs réponses possibles), la marche se distingue nettement pour les deux terrains étudiés (Québec : 92,4 %; Bordeaux : 87,6 %). Néanmoins, c'est la voiture qui arrive en second rang pour Québec (26,9 %), suivi du transport en commun (17,7 %), alors que c'est le

transport en commun qui est en deuxième à Bordeaux (51,6 %), suivi des tours de ville, taxis ou autres (26,0 %).

Figure 2 : Modes de transports - déplacements dans la ville (Québec et Bordeaux) %



Sans surprise, les touristes interrogés sont venus en majorité pour faire du tourisme d’agrément (Québec : 86,7 %; Bordeaux : 80,0 %) suivi de la visite de parents et d’amis (Québec : 6,4 %; Bordeaux : 17,2 %). On voyage majoritairement en famille (Québec : 47,8 %; Bordeaux : 39,8 %) ou en couple (Québec : 34,0 %; Bordeaux : 41,4 %) et on séjourne principalement dans un hôtel ou un motel (Québec : 65,4 %; Bordeaux : 38,6 %). À noter qu’un nombre important d’excursionnistes est observé, plus fortement à Bordeaux (Québec : 5,3 %; Bordeaux : 21,3 %). Finalement, à la question concernant le style de voyageur, près d’une personne sur deux affirme préférer profiter de l’atmosphère et déambuler. La figure 3 démontre la répartition des réponses.

Concernant le profil des répondants (figure 4), on observe que la plus forte proportion des visiteurs interceptés à Québec sont des Canadiens (36,4 %), suivi des Américains (25,1 %) et des Français (19,4 %). Comparativement, à Bordeaux, ce sont majoritairement des Français, suivis des Européens (27,2 %). On doit toutefois mentionner que ces proportions ne suivent pas les ratios habituels des visiteurs de ces deux villes, puisque les touristes canadiens, y compris québécois, représentaient en 2012

pas moins de 81,9 % de la clientèle à Québec, alors que les Français occupaient 65 % de l'achalandage à l'Office de tourisme de Bordeaux (Office du tourisme de Québec, 2014 ; Office du tourisme de Bordeaux, 2012). On soulignera aussi que l'échantillon est majoritairement féminin (Québec : 53 % ; Bordeaux : 59 %).

Figure 3 : Style des voyageurs urbains (Québec et Bordeaux)

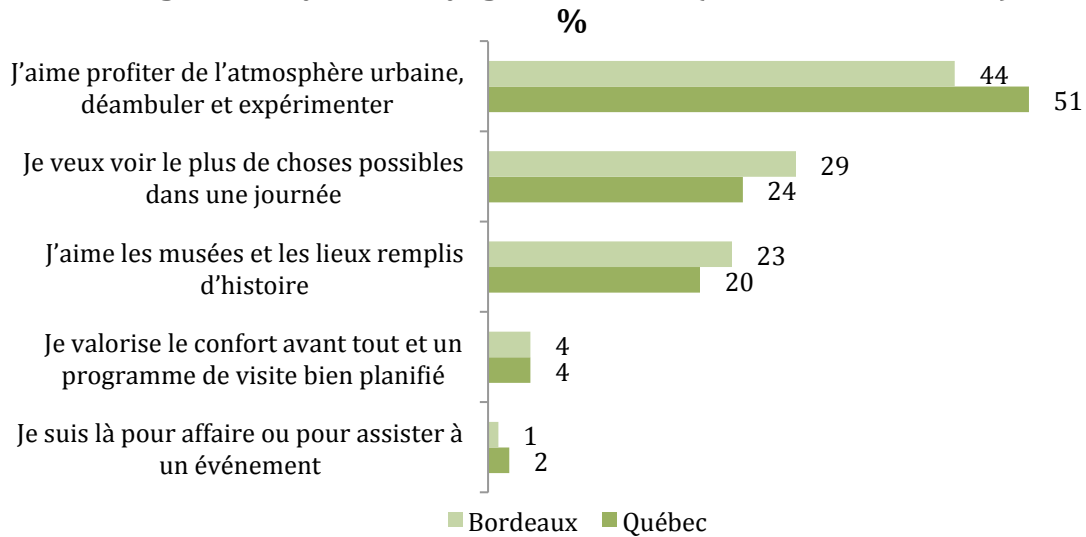
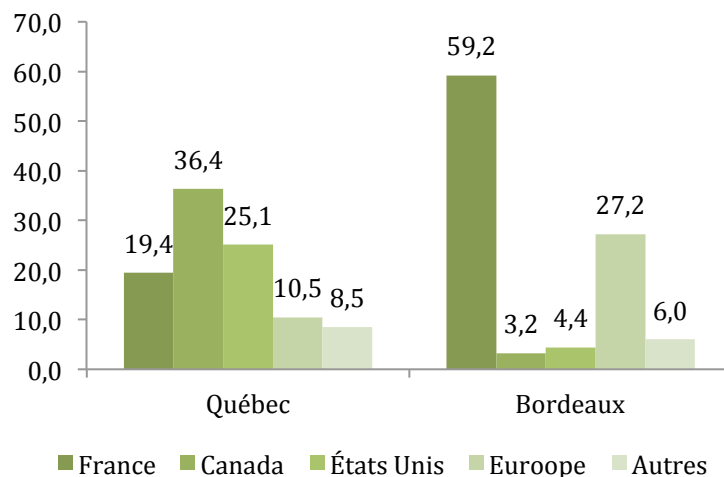


Figure 4 : Provenance des répondants (Québec et Bordeaux) %



Analyse des indicateurs

Au niveau des indicateurs de développement durable (tableau 1), certaines ressemblances existent entre les deux villes, bien que des divergences s'imposent également. Sur les 10 premiers indicateurs en ordre d'importance décroissante, 7 variables (en gras dans le tableau) se retrouvent à la fois dans la liste de Québec et Bordeaux. Les principales différences seront élaborées plus spécifiquement dans la discussion. Il importe de noter que notre intérêt porte sur l'ordre d'importance des indicateurs plutôt que sur leur valeur moyenne, étant donnée les différences culturelles qui peuvent exister entre les visiteurs des villes de Québec et de Bordeaux et affecter la moyennes des réponses.

Tableau 1 : Moyenne et rang des caractéristiques urbaines auxquelles s'attardent les touristes lors du choix et de la planification du séjour (Québec et Bordeaux)

Indicateurs	Québec		Bordeaux	
	Moyenne	Rang	Moyenne	Rang
Situation de l'emploi (ex : chômage)	1,69	20	1,38	20
Commerce de produit locaux	2,49	12	2,84	7
Activité économique	2,26	16	1,95	15
Niveau des prix (coût de la vie)	2,74	7	2,22	11
Développement d'infrastructures	2,61	10	2,44	9
Types d'énergie utilisés	2,09	17	1,81	17
Transport en commun et réseau cyclable	2,51	11	3,03	4
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	2,48	13	2,27	10
Espaces verts et biodiversité	3,25	5	2,76	8
Recyclage et gestion des déchets	2,31	15	1,88	16
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	2,38	14	2,02	13
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	2,08	18	1,65	18
Diversité sociale et ethnique	2,63	9	2,00	14
Accès aux soins de santé	1,98	19	1,55	19
Sécurité et taux de criminalité	2,75	8	2,03	12
Patrimoine bâti et naturel	4,10	1	3,77	1
Animation de l'espace public	3,44	4	2,90	6
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	3,54	3	3,28	3
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	3,20	6	3,02	5
Authenticité des lieux et modes de vie	3,78	2	3,31	2

Question : Lors du choix et de la planification de votre séjour à Québec/Bordeaux, sur une échelle de 1 à 5, ou 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement », à quel point vous êtes-vous attardé aux caractéristiques urbaines suivantes?

Un exercice de corrélation a été réalisé entre les classements des indicateurs pour les villes de Québec et Bordeaux. Au total, 7 éléments occupent le même rang dans les deux villes, 5 sont à un rang près, 1 indicateur est à deux rangs d'écart, 2 variables sont à trois

rangs près et 5 sont à plus de quatre rangs de distance. L'analyse de ces classements engendre un coefficient de corrélation très élevé entre les deux séries ($\rho = 0,881$). Ce coefficient de corrélation de Spearman est généralement préconisé pour la comparaison de classements (Zar, 1972). Le test révèle que les deux classements sont fortement liés en raison du haut degré de concordance. Une valeur du coefficient proche de 1 suggère une corrélation parfaite alors que 0 révèle l'absence de corrélation.

Plus spécifiquement, lorsqu'on demande aux répondants à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, les visiteurs de Québec et Bordeaux s'entendent sur les trois premiers items : 1^{er}) le patrimoine bâti et naturel 2^e) l'authenticité des lieux et des modes de vie et 3^e) la musique, la gastronomie, l'artisanat et cinéma. À Québec, l'animation de l'espace public arrive en 4^e place (6^e à Bordeaux) et les espaces verts et la biodiversité arrive en 5^e position (8^e à Bordeaux). À Bordeaux, c'est le transport en commun et le réseau cyclable qui occupe le 4^e rang (10^e à Québec) alors que les œuvres d'art publiques et mobilier urbain sont en cinquième place (6^e à Bordeaux). Si les indicateurs suivants demeurent relativement proches dans l'ordre, certaines divergences sont à noter. Par exemple, le commerce de produits locaux est mieux positionné pour les visiteurs de Bordeaux (12^e à Québec; 7^e à Bordeaux), alors que la sécurité et taux de criminalité (7^e à Québec; 12^e à Bordeaux), le niveau des prix (8^e à Québec; 11^e à Bordeaux) et la diversité sociale et ethnique (9^e à Québec; 14^e à Bordeaux) sont plus importants en ordonnancement pour les visiteurs de Québec. Ces principales divergences, qui peuvent servir de riches enseignements, seront commentées en discussion. On notera que les quatre derniers items de la listes sont les mêmes à Québec que Bordeaux : 17^e) les types d'énergies utilisées, 18^e) les politiques de solidarité, 19^e) l'accès aux soins de santé et 20^e) la situation de l'emploi.

À l'aide de ces indicateurs de développement durable, nous avons procédé à une analyse factorielle en composantes principales en utilisant le logiciel SPSS. L'approche vise à réduire un grand nombre d'information sur un sujet donné à un petit nombre d'éléments plus facilement interprétables (Stafford, Bodson et Stafford, 2006). Cette analyse factorielle a été réalisée avec rotation varimax. Le test de sphéricité de Bartlett, dont la

valeur observée est de 0,00, démontre qu'il est justifié de rechercher des composantes (Stafford, Bodson et Stafford, 2006). Le coefficient Kaiser-Meyer-Olkin étant de 0,930, donc d'une très grande validité, cela indique que les variables sont suffisamment reliées entre-elles pour effectuer l'analyse (Stafford, Bodson et Stafford, 2006). Les résultats sont présentés au tableau 2.

Tableau 2 : Analyse factorielle en composantes principales basée sur les caractéristiques urbaines auxquelles s'attardent les touristes lors du choix et de la planification du séjour (Québec et Bordeaux)

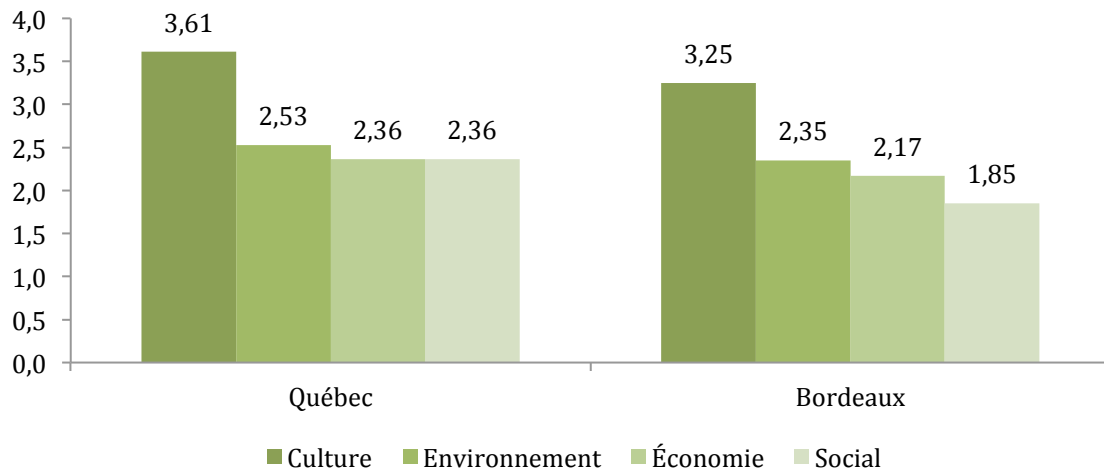
Facteurs et variables	Coefficients	Variance en %	
		Réelle*	Interne
Facteur 1 : Indice social			
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	0,792	39,8%	63,7%
Accès aux soins de santé	0,781		
Sécurité et taux de criminalité	0,693		
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	0,660		
Diversité sociale et ethnique	0,654		
Facteur 2 : Indice culturel			
Patrimoine bâti et naturel	0,772	10,7%	17,1%
Animation de l'espace public	0,756		
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	0,741		
Authenticité des lieux et modes de vie	0,726		
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	0,718		
Facteur 3 : Indice environnemental			
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	0,737	6,3%	10,1%
Transport en commun et réseau cyclable	0,734		
Espaces verts et biodiversité	0,732		
Types d'énergie utilisés	0,598		
Recyclage et gestion des déchets	0,588		
Facteur 4 : Indice économique			
Commerce de produit locaux	0,713	5,7%	9,1%
Activité économique	0,710		
Situation de l'emploi (ex : chômage)	0,642		
Niveau des prix (coût de la vie)	0,611		
Développement d'infrastructures	0,482		
Variance totale		62,4%	100,0%

*Avant rotation varimax.

Les résultats de l'analyse démontrent que quatre dimensions se distinguent au niveau des caractéristiques de la ville auxquelles les gens s'attardent lors de leur choix de destination, pour expliquer 62,4 % de la variance. On observe ainsi que les facteurs générés représentent les quatre dimensions du développement durable, soit les piliers social, culturel, environnemental et économique. On note que le facteur social affiche la variance interne la plus élevée en raison de la force corrélacionnelle entre les variables la composant. La figure 5 suivante illustre la moyenne par facteur. On remarque alors que les répondants de Québec et de Bordeaux ont accordé la valeur la plus importante à la dimension culturelle, suivie de la dimension environnementale. Au niveau des facteurs

économique et social, les valeurs moyennes apparaissent plus faibles. Il importe aussi de noter que les résultats de Bordeaux affichent une plus grande variation que ceux de Québec, notamment au niveau de l'écart entre les dimensions économique et sociale.

Figure 5 : Considération du développement durable lors de la planification du séjour - moyenne sur 5 (Québec et Bordeaux)



À l'aide de ces résultats, nous démontrerons quelques implications concernant l'incidence du développement durable sur l'attractivité de la ville selon les visiteurs. Des avenues de recherche novatrices s'offrent ainsi aux chercheurs et intervenants touristiques concernant la pratique du tourisme en ville et l'attrait de nouveaux visiteurs soucieux du milieu urbain.

6. Discussion

L'analyse comparée des villes de Québec et Bordeaux nous amène à constater certaines conséquences du développement durable sur l'attractivité touristique, selon le point de vue des visiteurs. Tout d'abord, la ville de Québec semble attirer davantage de touristes répétitifs que la ville de Bordeaux, même si toutes les deux sont visitées majoritairement par des touristes effectuant un circuit multi-destinations. Si la voiture demeure le moyen d'entrée dans la ville le plus utilisé, c'est définitivement la marche qui l'emporte dans les déplacements intra-ville et ce, tant à Québec qu'à Bordeaux. Néanmoins, la moitié des répondants à Bordeaux affirment utiliser le transport en commun pour leurs déplacements

dans la ville, alors que cette proportion est beaucoup plus faible pour les visiteurs de la ville de Québec. On peut établir un lien avec l'existence du tramway à Bordeaux qui, construit depuis 2003, jouit d'une notoriété et facilité d'accès à la fois pour le touriste que le citoyen.

Par ailleurs, on vient principalement dans ces villes pour faire du tourisme d'agrément, en famille ou en couple, séjournant majoritairement dans des hôtels ou motels. Une nuance importante est à souligner par rapport à la proportion d'excursionnistes, plus forte à Bordeaux, étant donné que plusieurs touristes séjournant sur la côte océane aquitaine en profitent pour faire un saut d'une journée à la ville durant leurs vacances. En outre, la plupart des répondants viennent faire du tourisme en ville parce qu'ils aiment profiter de l'atmosphère urbaine, déambuler et expérimenter le quotidien des gens. Cela confirme l'importance de la qualité de l'environnement dans lequel le tourisme est exercé (Vlès, 2008). Pour ce qui est du profil des répondants, les visiteurs interceptés dans les Centre d'information touristique proviennent en plus grande proportion du pays d'accueil, mais cette part est plus beaucoup élevée à Bordeaux qu'à Québec. Finalement, rappelons que l'échantillon est majoritairement féminin.

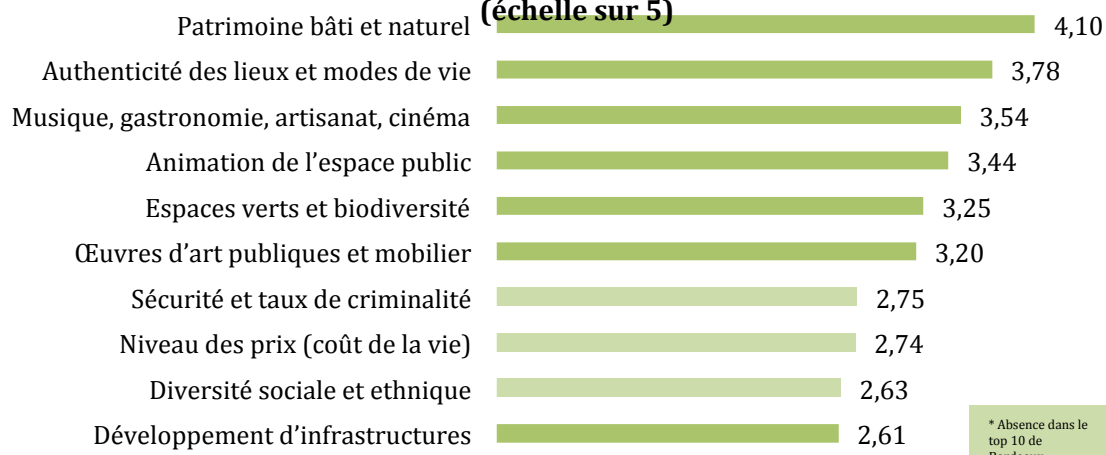
Au niveau des indicateurs de développement durable associés dans le questionnaire aux caractéristiques urbaines d'une destination touristique (Tanguay *et al.*, 2010), l'exercice de corrélation réalisé entre les classements des indicateurs pour les villes de Québec et Bordeaux révèle que les deux classements sont fortement liés en raison d'un degré de concordance élevé ($\rho = 0,881$). Cela dit, malgré certains écarts entre les rangs, l'appréciation des visiteurs envers les variables de développement durable des villes de Québec et Bordeaux suit une logique comparable. On observe que les variables culturelles se hissent dans les premiers rangs des préoccupations, notamment grâce au patrimoine bâti et naturel, à l'authenticité des lieux et modes de vies et à la musique, la gastronomie, l'artisanat et le cinéma. On voit donc que le partage du patrimoine et de l'espace public suscite l'intérêt des visiteurs, ce qui confirme la pertinence d'utiliser des biens publics à des fins touristiques pour engendrer une industrie plus durable (Rigall-I-Torrent, 2008). Parmi les variables environnementales, un élément se distingue particulièrement dans les deux villes, soit les espaces verts et la biodiversité. Comme il a

déjà été démontré que l'instauration d'espaces verts stimule le bien-être des citoyens (Ambrey et Fleming, 2014), on constate ici que cela pourrait aussi s'appliquer aux visiteurs temporaires. Le transport en commun et le réseau cyclable ainsi que le niveau de pollution ressortent également, mais ils sont mieux positionnés à Bordeaux. Ces indicateurs environnementaux abondent dans le sens de Mihalič (2000) qui stipule que la qualité de l'environnement d'une destination intervient désormais dans les choix de voyage. Pour ce qui est des variables économiques, le commerce des produits locaux émerge à Bordeaux, le niveau des prix ressort davantage à Québec alors que le développement d'infrastructures se positionne dans les deux villes. Enfin, au niveau des items relatifs à la dimension sociale, la diversité sociale et ethnique ainsi que la sécurité et le taux de criminalité reçoivent une attention certaine des visiteurs de la ville de Québec. Dans une prochaine étape de ce travail, il sera nécessaire de croiser ces éléments avec l'ensemble des actions concrètes en termes de développement durable mises en œuvre dans les deux villes étudiées pour comprendre l'existence d'effets de leviers d'actions et politiques urbaines. Néanmoins, nous faisons ici un focus sur chacune des villes, en s'attardant aux points saillants du développement durable reconnus par les touristes dans les villes visitées.

En termes d'indicateurs de développement durable, tel que récapitulé à la figure 6, les visiteurs de la ville de Québec s'attardent principalement au patrimoine bâti et naturel, à l'authenticité des lieux et des modes de vie, à la musique, la gastronomie, l'artisanat et le cinéma, à l'animation de l'espace public, aux espaces verts et à la biodiversité, aux œuvres d'art publiques et au mobilier urbain, à la sécurité et au taux de criminalité, au niveau des prix, à la diversité sociale et ethnique et au développement d'infrastructures. Les éléments qui se distinguent de Bordeaux dans ce palmarès sont donc la sécurité et le taux de criminalité, le niveau des prix ainsi que la diversité sociale et ethnique. Parmi les explications possibles, on peut croire que le fait que les touristes interrogés dans cette recherche à Québec soient d'origines internationales variées joue un rôle sur une perception favorable du coût de la vie, notamment en raison du taux de change du dollar américain et de l'euro (Ministère du Tourisme du Québec et Institut de la statistique du Québec, 2008). Pour ce qui est de la sécurité, Québec est considérée parmi les villes canadiennes les plus sécuritaires, or cet élément semble compter dans le choix de cette

destination pour les touristes interrogés (Morin, 2012). Finalement, au niveau de la diversité sociale et ethnique, on observe que la ville de Québec affiche une faible part de population immigrée (4,4 %), comparativement à Montréal (22,6 %) ou Gatineau (9,9 %) (Gouvernement du Québec, 2014). De plus, la population de la Capitale-Nationale apparaît particulièrement éduquée, avec un niveau de chômage inférieur à la moyenne québécoise et un revenu disponible des ménages par habitant plus élevé que celui des autres Québécois (ISQ, 2014: p. 49). Il nous importera éventuellement de creuser davantage ces éléments afin de pouvoir interpréter le sens de ce résultat.

Figure 6 : Top 10 des caractéristiques urbaines auxquelles s'attardent les touristes lors du choix et de la planification d'un séjour à Québec (échelle sur 5)

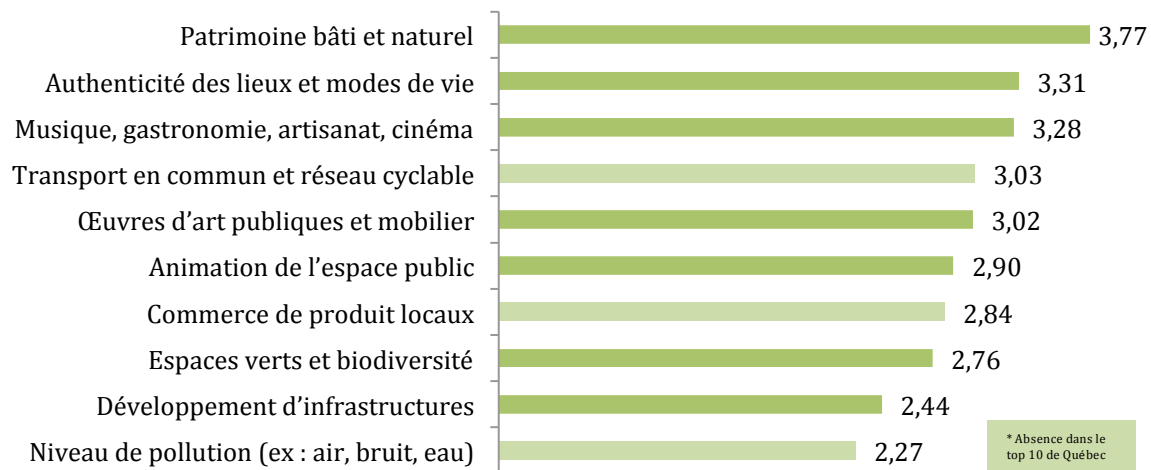


Question : Lors du choix et de la planification de votre séjour à Québec/Bordeaux, sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement », à quel point vous êtes-vous attardé aux caractéristiques urbaines suivantes?

En contrepartie, la ville de Bordeaux (figure 7) attire particulièrement par son patrimoine bâti et naturel, l'authenticité de ses lieux et modes de vie, la musique, la gastronomie, l'artisanat et le cinéma, le transport en commun et le réseau cyclable, les œuvres d'art publiques et le mobilier urbain, l'animation de l'espace public, le commerce de produit locaux, les espaces verts et la biodiversité, le développement d'infrastructures ainsi que le niveau de la pollution de l'air, du bruit ou de l'eau. Comparativement à Québec, on observe que les répondants de Bordeaux ont accordé une attention particulière au transport en commun et au réseau cyclable, au niveau de pollution et au commerce de

produits locaux. La mise en place du tramway à Bordeaux en 2003 et l'application d'un Agenda 21 explique en bonne partie le positionnement des indicateurs environnementaux dans le top 10 pour cette ville (Mairie de Bordeaux, 2008). En effet, le tramway et l'instauration de voies cyclables a reconfiguré l'ensemble des déplacements urbains et contribué à l'assainissement de la qualité de l'air et du bruit par la restriction de la voiture dans les quartiers centraux (Victoire, 2014 ; URBATOD, 2006 ; Dabitch, 2004). Cela démontre que la desserte de transports doux en milieu urbain peut déterminer le choix et la façon de visiter une ville (Kelly, Haider et Williams, 2007). Ceci apparaît d'autant plus vrai que dans notre étude, plus de la moitié des répondants à Bordeaux affirment utiliser le transport en commun pour leurs déplacements touristiques en ville. Enfin, au niveau du commerce de produits locaux, c'est inéluctablement le vin de la région de Bordeaux, patrimoine immatériel détenant une renommée internationale, qui explique l'importance de cette variable pour le choix de la ville, en plus des divers produits régionaux offerts par la région Aquitaine (Cité des civilisations du vin, 2014 ; Chauvin, 2010).

Figure 7 : Top 10 des caractéristiques urbaines auxquelles s'attardent les touristes lors du choix et de la planification d'un séjour à Bordeaux (échelle de 5)



Question : Lors du choix et de la planification de votre séjour à Québec/Bordeaux, sur une échelle de 1 à 5, ou 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement », à quel point vous êtes-vous attardé aux caractéristiques urbaines suivantes?

Il demeure intéressant de constater que lors de l'exercice de l'analyse factorielle en composantes principales, l'ensemble des variables se sont regroupées en quatre facteurs. En effet, les indicateurs se répartissent entre quatre dimensions, qui rejoignent exactement les piliers du développement durable : le social, la culture, l'environnement et l'économie. Comparativement aux études antérieures réalisées sur la perception du tourisme durable (Dekhili et Akli Achabou, 2014 ; Brieu *et al.*, 2011 ; Richins, 2009), c'est l'aspect culturel qui se distinguerait en premier lieu en milieu urbain, suivi de l'aspect environnemental, et ce tant à Québec qu'à Bordeaux. Cela va tout de même dans le sens des travaux antérieurs démontrant que les touristes ont tendance à préférer les endroits dont l'offre répond à des critères d'éco efficacité (Kelly *et al.*, 2007). Toutefois, les résultats portent à croire que lors du choix et de la planification d'un séjour urbain, les visiteurs urbains sont moins enclins à se préoccuper des éléments révélateurs des dimensions sociales et économiques du développement durable, du moins, pas sous la forme proposée dans ce travail de recherche. La reconnaissance du développement durable dans le choix d'une destination apparaît alors mitigée en fonction des dimensions considérées. On peut présumer que le fait que les touristes visitent une ville européenne ou nord-américaine déjà développée rende ces préoccupations sociales et économiques plus acquises. Dans nos travaux ultérieurs, nous comparerons ces résultats par provenance. Cela dit, cette échelle de mesure pourrait être peaufinée davantage afin d'arriver à un outil universel permettant de bien saisir les éléments reconnus par les visiteurs touristiques en termes de développement urbain durable. Cela nous permettrait alors de bien comprendre à quel point le rapport entre le développement durable et la compétitivité de la ville est réel pour le visiteur touristique (Balkyte et Tvaronavičiene, 2010).

7. Conclusion

La notion de développement durable s'intègre progressivement dans la compréhension urbaine et nous commençons à l'associer à l'attractivité touristique de la ville. Sous la condition que les installations en place et les services offerts permettent une pratique touristique durable, la ville apparaît comme un lieu propice à ce genre de tourisme. Pour demeurer viable, le tourisme urbain d'aujourd'hui requiert un achalandage touristique

plus soucieux de l'environnement, de la société, de la culture et de l'économie. Dans le but d'examiner certaines incidences du développement urbain durable sur le tourisme en ville, nous avons interrogé la perception du visiteur concernant sa reconnaissance des critères de développement durable de la ville, sur la base d'indicateurs rattachés aux piliers économique, environnemental, social et culturel. Nos résultats démontrent que les visiteurs accordent une certaine importance aux caractéristiques durables de la ville, et plus fortement aux niveaux des dimensions culturelle et environnementale. Si les éléments culturels se distinguent particulièrement, nos travaux démontrent que les espaces verts, la desserte de transports doux en milieu urbain et le niveau de pollution peuvent contribuer à déterminer le choix et la façon de visiter une ville. Plus mitigés sur les deux autres dimensions, les touristes sont moins enclins à se préoccuper des dimensions sociale et économique lors du choix et la planification d'un séjour. La prochaine étape de ce travail sera de croiser les éléments de résultats avec la perception des acteurs touristiques et urbains ainsi qu'avec les actions concrètes de développement durable mises en œuvre dans les deux villes étudiées. Ainsi, nous comprendrons mieux l'existence d'effets de leviers d'actions et politiques urbaines sur l'achalandage touristique et la pratique du tourisme urbain durable. Ce travail de recherche pourra ainsi servir de support aux décisions quant à la promotion des villes concernant les efforts de développement durable et permettra aux élus de mesurer les impacts de leurs décisions sur l'industrie touristique (Li *et al.*, 2009).

8. Bibliographie

AMBREY, C., et C. FLEMING (2014) «Public Greenspace and Life Satisfaction in Urban Australia», *Urban Studies*, vol. 51, n° 6, May 1, 2014, p. 1290-1321. En ligne. <<http://usj.sagepub.com/content/51/6/1290.abstract>>.

ASHWORTH, G., et S. J. PAGE (2011) «Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes», *Tourism Management*, vol. 32, n° 1, p. 1-15.

BALKYTE, A., et M. TVARONAVIČIENE (2010) «Perception of competitiveness in the context of sustainable development: Facets of “sustainable competitiveness”», *Journal of Business Economics and Management*, vol. 11, n° 2, 2010/01/01, p. 341-365.

BRAULT, S. (2009) *Le facteur C : l'avenir passe par la culture*, Montréal: Éditions Voix parallèles, 166 p.

BRIEU, M., F. DURIF, J. ROY et I. PRIM-ALLAZ (2011) «Valeurs et risques perçus du tourisme durable - Le cas du Spa Eastman», *Revue Française du Marketing*, n° 232, Sep 2011, p. 7-24.

BRUNDTLAND, G. H. (1987) *Notre avenir à tous*, Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies, 349 p.

CAZELAIS, N., R. NADEAU et G. BEAUDET (1999) *L'espace touristique*, Sainte-Foy: Presses de l'Université du Québec, xxv, 287 p.

CHAUVIN, P.-M. (2010) *Le marché des réputations. Une sociologie du monde des vins de Bordeaux*, France, 268 p.

CITÉ DES CIVILISATIONS DU VIN (2014) *Cité des civilisations du vin - Bordeaux*, Bordeaux, 12 p.

D'ASTOUS, A. (2002) *Comportement du consommateur*, Montréal: Chenelière McGraw-Hill, xi, 460 p.

DABITCH, C. (2004) *Le tramway de Bordeaux : une histoire*, Bordeaux: Éditions Sud Ouest, 63 p.

DEKHILI, S., et M. AKLI ACHABOU (2014) «La perception de l'écotourisme : Complexité sémantique et attentes des consommateurs », *RIMHE*, vol. 1, n° 10, p. 37-57.

EDWARDS, D., T. GRIFFIN et B. HAYLLAR (2008) «Urban Tourism Research: Developing an Agenda», *Annals of Tourism Research*, vol. 35, n° 4, p. 1032-1052.

EMELIANOFF, C. (2007a) «La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe», *L'Information géographique*, vol. 71, n° 3, p. 48-65.

EMELIANOFF, C. (2007b) «Les différents visages de la ville durable : Qu'est-ce qu'une ville durable?», DANS *Problèmes politiques et sociaux, la ville durable, perspectives française et européennes*, sous la direction de J.-M. OFFNER et C. POURCHEZ, p. 27-30. Paris: La documentation Française.

FRANÇOIS-LECOMPTE, A., et I. PRIM-ALLAZ (2011) «Les Français et le tourisme durable : Étude des représentations», *Décisions Marketing*, n° 64, Oct-Dec, p. 47-58.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2014) *Population immigrée au Québec et dans les régions en 2011 : caractéristiques générales*, Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011, données ethnoculturelles, Direction de la recherche et de l'analyse prospective du ministère de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion, 126 p.

GUNN, C. A. (1972) *Vacationscape designing tourist regions*, Coll. «Studies in tourism-recreation 1», Austin: University of Texas at Austin Bureau of Business Research, 238 pages p.

GUNN, C. A. (1997) *Vacationscape developing tourist areas*, 3rd, Washington: Taylor & Francis, x, 196 p.

HAYLLAR, B., T. GRIFFIN et D. EDWARDS (2008) *City spaces--tourist places : urban tourism precincts*, 1st, Amsterdam: Butterworth-Heinemann, xviii, 381 p.

ISQ (2014) *Le Québec chiffres en main*, É. 2014 (dir.), Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, Québec, 73 p.

KEIVANI, R. (2010) «A review of the main challenges to urban sustainability», *International Journal of Urban Sustainable Development*, vol. 1, n° 1-2, 2010/05/24, p. 5-16.

KELLY, J., W. HAIDER et P. W. WILLIAMS (2007) «A Behavioral Assessment of Tourism Transportation Options for Reducing Energy Consumption and Greenhouse Gases», *Journal of Travel Research*, vol. 45, n° 3, February 1, 2007, p. 297-309. En ligne.
<<http://jtr.sagepub.com/content/45/3/297.abstract>>.

KELLY, J., W. HAIDER, P. W. WILLIAMS et K. ENGLUND (2007) «Stated preferences of tourists for eco-efficient destination planning options», *Tourism Management*, vol. 28, n° 2, p. 377-390.

KNAFOU, R. (2007) «L'urbain et le tourisme : une construction laborieuse », DANS *Mondes urbains du tourisme*, sous la direction de P. DUHAMEL et R. KNAFOU, p. 366. Paris: Belin.

LADWEIN, R. (1999) *Le comportement du consommateur et de l'acheteur*, Paris: Économica, 402 p.

LAROCHE, C., et P. HERMET (2010) «De la prise en compte du tourisme dans le succès d'un projet de ville», DANS *Ville, urbanisme & tourisme*, sous la direction de T. LAMAND, p. 8-15. Paris: Éditions touristiques européennes.

LAW, C. M. (2002) *Urban tourism : the visitor economy and the growth of large cities*, 2nd, New York: Continuum, 217 p.

LECHIEN, X. (2009) *Tourisme durable : devenir une destination d'excellence*, Liège: Edipro, 195 p.

LEIPER, N. (1990) «Tourist attraction systems», *Annals of Tourism Research*, vol. 17, n° 3, p. 367-384.

LEVY, A. (2009) «La « ville durable ». Paradoxes et limites d'une doctrine d'urbanisme émergente», *Esprit*, vol. 12, n° Décembre, p. 136-153.

LEW, A. A. (1987) «A framework of tourist attraction research», *Annals of Tourism Research*, vol. 14, n° 4, p. 553-575.

MAIRIE DE BORDEAUX (2008) *Agenda 21*, Délégation au développement durable, Bordeaux, 80 p.

MIHALIČ, T. (2000) «Environmental management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness», *Tourism Management*, vol. 21, n° 1, p. 65-78.

MINISTÈRE DU TOURISME DU QUÉBEC, et INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2008) *Modèle prévisionnel touristique : la démarche d'élaboration* Québec, 56 p.

MORIN, A. (2012) «Québec toujours une oasis pour la sécurité», *La presse*, 25 juillet. En ligne. <<http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/justice-et-faits-divers/201207/24/01-4558616-quebec-toujours-une-oasis-pour-la-securite.php>>.

NATIONS UNIES (2014) *World Urbanization Prospects Highlights*, Revision, Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations, New York, 32 p.

OFFICE DU TOURISME DE BORDEAUX (2012) *Rapport d'activité Exercice 2012*, Bordeaux, 32 p.

OFFICE DU TOURISME DE QUÉBEC (2014) *Écho tourisme STATistiques*, Bulletin de performance de l'industrie touristique de la région de Québec, Québec, 20 p.

POIRIER, C. (2008) «Vers des indicateurs culturels élargis? Justificatifs des politiques culturelles et indicateurs de performance au Québec et en Europe », DANS *Accounting for culture thinking through cultural citizenship*, sous la direction de S. J. E. W. S. C. ANDREW, p. 235-256. Ottawa: University of Ottawa Press, ebrary Inc. En ligne.

<<http://proxy.bibliotheques.uqam.ca/login?url=http://site.ebrary.com/lib/uqam/Doc?id=10139178>>

POIROT, J., et H. GÉRARDIN (2010) «L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel», *Mondes en développement*, vol. 1, n° 149, p. 27-41.

RICHINS, H. (2009) «Environmental, cultural, economic and socio-community sustainability: a framework for sustainable tourism in resort destinations», *Environment, Development and Sustainability*, vol. 11, n° 4, Aug 2009, p. 785-800.

RIGALL-I-TORRENT, R. (2008) «Sustainable development in tourism municipalities: The role of public goods», *Tourism Management*, vol. 29, n° 5, p. 883-897.

RUNNALLS, K. (2007) *Choreographing community sustainability*, Centre of Expertise on Culture and Communities, Vancouver, 110 p.

SPEIRS, C. (2003) *Le concept de développement durable : l'exemple des villes françaises*, Coll. «Collection "Inter-National". Série Première synthèse», Paris: L'Harmattan, 195 p.

STAFFORD, J., P. BODSON et M.-C. STAFFORD (2006) *L'analyse multivariée avec SPSS*, Sainte-Foy: Presses de l'Université du Québec, xi, 245 p.

SWYNGEDOUW, E., F. MOULAERT et A. RODRIGUEZ (2002) «Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy», *Antipode*, vol. 34, n° 3, p. 542-577. En ligne. <<http://dx.doi.org/10.1111/1467-8330.00254>>

TANGUAY, G., et J. RAJAONSON (2013) «Sélection et utilisation d'indicateurs de tourisme durable dans l'évaluation de projets et de politiques», *Transfert*, vol. 1, p. 102-115.

TANGUAY, G. A., J. RAJAONSON, J.-F. LEFEBVRE et P. LANOIE (2010) «Measuring the sustainability of cities: An analysis of the use of local indicators», *Ecological Indicators*, vol. 10, n° 2, p. 407-418.

THEYS, J., et C. EMELIANOFF (2001) «Les contradictions de la ville durable», *Le Débat*, vol. 1, n° 113, p. 122-135.

URBATOD (2006) *Bordeaux : la relance d'une ville par le tramway*, Forum URBA 2015, Montréal, 19 p.

VAN DEN BERG, L., et E. BRAUN (1999) «Urban competitiveness, marketing and the need for organising capacity», *Urban Studies*, vol. 36, n° 5/6, p. 987-999.

VEYRET, Y., et R. LE GOIX (2011) *Atlas des villes durables*, Paris: Éditions Autrement, 87 p.

VICTOIRE, É. (2014) *Sociologie de Bordeaux*, Coll. «Collection Repères», France: La Découverte.

VLÈS, V. (2008) «Attractivité des villes touristiques : des limites au projet urbain», présenté dans le cadre du Colloque « L'attractivité : maîtrise du temps et de l'espace », Paris Université Paris 12 et Université Lille 1, 17 et 18 novembre 2008 7p.

VLÈS, V., S. CLARIMONT et E. HATT (2011) «Tourisme durable, ville durable : Une articulation à parfaire», *Les Cahiers Espaces*, vol. 110, p. 154-163.

WEHRLI, R., M. LUTZENBERGER, J. STETTLER, H. EGLI et D. PFISTER (2012) «Tourist's understanding of sustainable tourism: An analysis in eight countries», *GSTF Business Review (GBR)*, vol. 2, n° 2, Oct 2012, p. 219-224.

ZAR, J. H. (1972) «Significance Testing of the Spearman Rank Correlation Coefficient», *Journal of the American Statistical Association*, vol. 67, n° 339, p. 578-580. En ligne.
<<http://www.jstor.org.proxy.bibliotheques.uqam.ca:2048/stable/2284441>>.