

Université de Montréal

**Joyau du patrimoine mondial et tourisme : l'exemple de  
St-George, Bermudes**

Par

Maxime Gagnon

Institut d'urbanisme

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de Maîtrise  
en urbanisme

© Maxime Gagnon, 2009

Université de Montréal

Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

Joyau du patrimoine mondial et tourisme : l'exemple de St-George, Bermudes.

Présenté par :

Maxime Gagnon

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Daniel Gill, président-rapporteur

Gérard Beaudet, directeur de recherche

Isabelle Thomas Maret, membre du jury

# Résumé

Ce mémoire présente l'étude de cas de la ville de St George, ancienne capitale du protectorat britannique des Bermudes. Sa situation géographique particulière et la présence d'un ensemble architectural colonial britannique et d'ouvrages militaires lui ont récemment valu le titre de Site du patrimoine mondial de l'UNESCO, ce qui constitue une reconnaissance de la valeur exceptionnelle universelle de cet ensemble urbain. Cette inscription survient au moment où les autorités locales souhaitent diversifier l'économie de l'archipel en misant davantage sur le tourisme culturel et patrimonial.

L'hypothèse centrale de ce mémoire est que la ville St George se révèle, au sens où l'entendent G.J. Ashworth et J.E. Tunbridge dans leur ouvrage *The tourist-historic city*, un « joyau du patrimoine », ce dernier étant défini comme une petite collectivité territoriale recelant des ressources historiques exceptionnelles qui en définissent de manière notable la morphologie urbaine et l'identité paysagère et orientent les politiques municipales.

La recherche, suite à la présentation d'un cadre théorique sur le patrimoine mondial et le tourisme patrimonial, a par ailleurs permis de montrer que le concept de « cité historico-touristique » développé par les mêmes auteurs s'applique aux Bermudes à la condition qu'un transfert d'échelle soit opéré. En effet, nous ne sommes pas en présence d'un espace touristique constitué de deux secteurs d'une même ville qui contribuent, chacun à sa façon, à la définition de l'attractivité touristique, mais plutôt de deux petites villes voisines – St-George et Hamilton, la capitale – qui constituent le substrat d'une cité historico-touristique éclatée.

**Mots-clés :** Bermudes, Tourisme, Croisières, Centre historique, Patrimoine, Patrimoine mondial,

## Abstract

This dissertation presents the case study of the town of St. George, historic capital of Bermuda. Its unique geography, the presence of British colonial architecture and of many military forts allowed its inclusion on the UNESCO world heritage List. This nomination in itself constitutes a recognition of the exceptional universal value of this urban entity. This inscription happens at the exact moment where the local authorities wish to diversify the archipelago's economy by exploiting cultural and heritage tourism.

The hypothesis of this dissertation is that the town of St. George is, according to the proposition of G.J Ashworth and J.E Tunbridge in their book *The tourist-historic city*, a «heritage gem », that is, a small community containing a great number of exceptional historic resources shaping the urban morphology, the landscape identity and local policies.

The research, following the introduction of the relevant theoretical framework on world heritage and heritage tourism, demonstrated that the concept of the “tourist-historic city” developed by the same authors can be easily applied to the case of Bermuda if a scale reduction is made. Indeed, we are not presented with a touristic space created by two different sectors of the same city, but by two small neighbouring cities – St. George and Hamilton, the capital – which are the basis of a fragmented tourist-historic city.

**Keywords:** Bermuda, Tourism, Cruise, Historical Center, Heritage, World Heritage

## Table des matières

Introduction.....	1
1. Stratégie de recherche et méthodologie .....	7
1.1. Thème.....	7
1.2. Pertinence.....	10
1.3. Approche théorique.....	10
1.4. Problème spécifique .....	11
1.5. Hypothèse de travail.....	13
1.6. Question principale .....	13
1.7. Méthodologie .....	14
1.7.1. Construction des concepts.....	14
2. Le patrimoine .....	18
2.1. La convention de l'UNESCO sur le patrimoine culturel et naturel .....	18
2.1.1 Valeur universelle exceptionnelle et critères d'admissibilité.....	20
2.1.2 Liste du patrimoine mondial en péril .....	23
2.1.3 Les villes du patrimoine mondial.....	25
2.1.4 La ville touristifiée .....	26
2.2. Le patrimoine et la cité historique.....	30
2.2.1 Évolution de la conservation du patrimoine.....	31
2.2.2 Délimiter la « cité historique ».....	36
2.2.3 Modéliser la cité historique.....	39
3. L'activité touristique en milieu patrimonial.....	41
3.1. Le tourisme et la cité touristique.....	46
3.2. La cité historique : une ressource touristique.....	47
3.2.1. Modéliser la cité touristique.....	49
3.3. La « cité touristico-historique » .....	51
3.4. Le tourisme dans la Caraïbe et les « bijoux du patrimoine » .....	55
3.4.1. Le tourisme dans la Caraïbe.....	55
3.4.2. Les bijoux du patrimoine.....	58

4. Étude de cas : la ville de St-George, Bermudes .....	62
4.1. Historique des Bermudes et de la ville de St-George .....	62
4.2. La cité touristique-historique de St-George .....	69
4.3. La ville de St-George .....	71
4.3.1. Son aspect physique .....	71
4.3.2. Portrait de la population .....	80
4.4. Le rôle de St-George dans l'industrie touristique des Bermudes.....	82
4.4.1 Les Bermudes et l'industrie des croisières.....	86
4.5. Analyse de St-George comme « joyau du patrimoine » .....	98
4.5.1. Modèle de la cité touristique-historique de St-George .....	99
5. Le tourisme durable.....	104
5.1. Les impacts du tourisme en milieu patrimonial aux Bermudes .....	105
5.2. Le cercle vicieux du tourisme .....	112
6. Conclusion .....	117
Bibliographie.....	I

## Table des figures

Figure 1.1: Carte des Bermudes .....	8
Figure 1.2 : Limite de la ville historique de St-George.....	9
Figure 1.3 : Photo de St-George depuis un bateau de croisière. ....	12
Figure 2.1 : Évolution de la Cité historique .....	40
Figure 3.1 : Croisement des Cités historique et touristique .....	52
Figure 3.2 : Modèle évolutif de la Cité touristique-historique.....	53
Figure 4.1 : Photo satellite de la ville de Hamilton.....	68
Figure 4.2 : Photo satellite de la ville de St-George .....	68
Figure 4.3 : Schématisation de la cité touristique-historique aux Bermudes .....	70
Figure 4.4 : Exemples de rues typiques de St-George .....	72
Figure 4.5 : Tracé des rues de St-George.....	74
Figure 4.6 : Ville de St-George : Zonage.....	75
Figure 4.7 : Église Saint-Pierre .....	77
Figure 4.8 : <i>Water Street</i> .....	78
Figure 4.9 : <i>Old Rectory House</i> .....	78
Figure 4.10 : <i>White Hall</i> .....	79
Figure 4.11 : <i>Town Hall</i> .....	79
Figure 4.12 : <i>Water Street</i> .....	80
Figure 4.13 : Étude FFOM du tourisme aux Bermudes .....	87
Figure 4.14 : Matrice d'Ansoff .....	88
Figure 4.15 : Photo du Club Med avant sa démolition .....	94
Figure 4.16 : Photo de la marina de Dockyard,.....	97
Figure 4.17 : Modélisation de la ville touristique caribéenne.....	100
Figure 4.18 : <i>Unfinished Church</i> .....	102
Figure 5.1: Cercle vicieux du tourisme.....	115

## **Table des listes**

Liste 2.1 : Critères de sélection des sites mondiaux du patrimoine. ....	22
Liste 2.2: Extrait de l'évaluation de la ville de St-George : .....	23

## Introduction

---

Depuis l'adoption de la *Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel* en 1972, 878 sites ont été formellement reconnus et inscrits sur la Liste du patrimoine mondial. Les participants à l'élaboration de cette convention étaient d'avis que la destruction d'un seul de ces sites exceptionnels représenterait une perte pour tous les peuples. Leur intention était donc de créer un réseau international facilitant l'échange d'expertise et le partage de ressources afin de venir en aide aux sites en danger. En raison de leurs qualités historiques, scientifiques et esthétiques rarissimes, il n'est pas étonnant que plusieurs de ces lieux soient devenus des attractions touristiques de premier plan.

Les retombées économiques engendrées par l'activité touristique peuvent être une force positive et complémentaire aux efforts de conservations du patrimoine des autorités administratives locales. La croissance sans précédent du secteur touristique soulève cependant bien des questions et des inquiétudes. L'intégrité environnementale et culturelle de ces destinations en est parfois victime. Plus que jamais, les acteurs locaux demandent une réévaluation des développements touristiques en appliquant les principes du développement durable.

Ce concept s'articule à la préservation de l'environnement, il vise le développement économique, social, culturel et politique tout en ayant un minimum d'impacts négatifs sur le milieu. Depuis quelques années, cette conception du développement – et de l'aménagement – gagne en popularité dans toutes les sphères de l'activité humaine et le tourisme n'y échappe pas. Le développement du « tourisme durable » nécessite l'adoption de stratégies d'urbanisme afin de mitiger les aspects négatifs du tourisme sans sacrifier les bénéfices.

Plusieurs chercheurs et théoriciens du patrimoine reconnaissent que l'activité touristique présente un risque sérieux pour la sauvegarde du patrimoine. Pour pallier cette

situation, certains souhaitent mettre sur pied un meilleur contrôle de l'accès aux sites sensibles ou à risque. Pour ces acteurs, la protection du patrimoine et le tourisme sont deux pratiques qui sont forcément en opposition et il est inutile d'essayer de les rendre compatibles. Malheureusement, bien trop de sites nous rappellent que leurs craintes sont bien souvent justifiées. Les pressions engendrées et les contraintes urbanistiques créées par le désir de satisfaire un plus grand nombre possible d'usagers sont des facteurs qui peuvent parfois avoir de graves répercussions. Les spécialistes du tourisme doivent conséquemment s'efforcer de trouver des moyens techniques et logistiques pour limiter la dégradation de ces sites. Par exemple, un recours à des réglementations d'accès très strictes permet d'offrir une certaine protection et limite un envahissement par les touristes. Si de tels problèmes affectent plusieurs villes touristiques de renommée internationale, dont au premier chef Venise, Prague, Bath et le Mont-Saint-Michel, il ne semble pas que ce problème soit présent sur le territoire dont il est question dans le présent mémoire.

La situation actuelle de certaines destinations touristiques représente des enjeux d'aménagement qui engendrent parfois de sérieux problèmes aux différents professionnels. Effectivement, les choix de gestion du tourisme des générations antérieures entraînent leur lot de tourments. Il revient aux spécialistes de la ville et de l'industrie touristique de tenter de renverser la vapeur. Les petites îles<sup>1</sup>, de par leur centralité et leur taille réduite, possèdent une dynamique de développement différente de celles des grandes îles et autres destinations continentales. Leurs centres urbains, étant plus accessibles aux excursionnistes, facilitent la rencontre avec les habitants locaux. Ce rapprochement décuple inévitablement le rôle économique de l'activité touristique, même lorsque son volume semble bas. En effet, les données sur le nombre de visiteurs peuvent être trompeuses. Aussi, si la quantité initiale de touristes semble basse à première vue, le ratio visiteurs/résidents est bien souvent très élevé. Cela se traduit conséquemment par un envahissement de la culture locale par l'économie touristique; de sorte que sans la présence des excursionnistes, l'économie locale ne peut prospérer.

---

<sup>1</sup> Les îles ayant moins de 400 000 habitants sont considérées comme petites (Weaver 1993).

Les moyens de transport jouent sans contredit un rôle décisif dans la dynamique des centres urbains insulaires. En plus d’emmener les excursionnistes vers leur destination soleil, le transport de masse structure et hiérarchise spatialement les différents ensembles urbains de ces communautés. Effectivement, les grandes îles possèdent pour la plupart un aéroport international et un réseau routier plus important que les petites îles. Leurs réseaux touristiques sont donc structurés autour du transport aérien et terrestre. Dans le cas des petites communautés insulaires, la stratégie touristique est établie en fonction du transport maritime et s’articule autour d’un réseau de centres portuaires. Cette différenciation jouera un rôle important dans le cas de St-George.

En plus d’être une destination soleil, les Bermudes offrent une expérience riche et complète pour les amateurs de patrimoine colonial britannique. Le vaste Empire britannique, qui jadis s’étendait en Afrique, en Amérique et en Asie, a laissé des vestiges sur tous ces continents. L’héritage laissé par les Britanniques est bien souvent une nouvelle façon de faire qui s’est mariée aux traditions, habitudes et pratiques locales et a évolué de façon individuelle et unique. En effet, lorsqu’il y avait déjà un peuple indigène présent sur les lieux de la colonie, son architecture évolue et se modifie suite à son exposition à l’architecture britannique. De l’union de ces cultures distinctes, une nouvelle culture émerge. Certains embrassent cette unicité, d’autres cherchent à restaurer la culture originale du peuple colonisé.

Les Bermudes sont toutefois un exemple bien différent. Puisqu’il n’y avait pas de population indigène sur l’archipel, la population locale – descendante d’affranchis et/ou d’origine européenne – accepte son passé et son identité. Tandis que d’anciennes colonies vivent encore avec une certaine déchirure sociale entre « colons et colonisés », la création de l’ancienne colonie des Bermudes est le point de départ d’un renouveau identitaire pour ses habitants<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Il ne faut cependant pas nier que plusieurs habitants des Bermudes sont des descendants d’esclaves afro-caribéens. Toutefois, les Bermudes sont reconnues pour être, très tôt, épargnées par la ségrégation raciale.

Le « tourisme colonial » est une spécialité touristique dans un marché de plus en plus diversifié et compétitif. La ville de St-George, ville sœur de Williamsburg<sup>3</sup>, fait partie d'un réseau de sites offrant une expérience « coloniale » unique à leurs visiteurs. Toutes deux sont des vestiges de l'exploration britannique du Nouveau Monde; mais dans ce cas-ci, la ville est demeurée une ville vivante et n'est pas le produit d'une sélection et d'une reconstruction planifiée comme l'est Williamsburg (ICOMOS, 2000).

Les spécialistes du patrimoine se scindent en deux camps face aux restaurations historiques. Certains affirment que le type de mise en valeur effectué à Williamsburg représente une interprétation réaliste et honnête du passé. D'autres crient à la corruption de l'histoire et à la subordination du patrimoine au capitalisme. Il faut toutefois concéder que les mises en valeur historique sont parfois très dispendieuses et que certains sites souhaitent réaliser des activités touristiques qui seront rentables et desquelles il sera possible de tirer profit. Ceci étant dit, le désir de rentabiliser ces sites altère parfois le jugement des décideurs et quelques-uns se laissent prendre au jeu du tourisme patrimonial de masse. Pour les uns, ces reconstructions se veulent des interventions de valorisation réfléchies. Pour les autres, elles sont des démolitions et des réinterprétations de l'Histoire qu'il faut à tout prix proscrire (Choay, 1999).

C'est sur cette trame que j'aborderai le sujet de l'ancienne capitale des Bermudes, la ville de St-George. Ayant tout récemment obtenu son statut de Site du patrimoine mondial de l'UNESCO, elle est confrontée à une multitude d'options lui permettant de jouer un rôle clé dans la revitalisation du tourisme.

La situation géographique et politique des Bermudes en fait un sujet de mémoire des plus intéressants. Plusieurs particularités présentent des contraintes au niveau de l'aménagement du territoire, tels que la petite superficie de l'archipel, un relief vallonné ainsi que la présence d'agriculture. La composition géologique et hydrologique apporte également certains problèmes. Les 123 îles de corail sont très poreuses, ce qui fait en sorte

---

<sup>3</sup> Williamsburg est une ville de la Virginie fondée en 1632.

que l'on n'y retrouve aucun cours d'eau ni aucun plan d'eau douce important. De ce fait, les résidents utilisent l'eau de pluie afin de s'approvisionner en eau potable. L'expansion urbaine est donc limitée géographiquement par les contraintes physiques et l'étalement urbain doit être contrôlé afin de limiter les impacts environnementaux sur une écologie fragile.

Politiquement, l'archipel est un territoire indépendant du Royaume-Uni et possède un système législatif bicaméral. On y retrouve un sénat composé de onze membres et une chambre des représentants de quarante membres. Les sénateurs sont nommés d'office par le gouvernement et les représentants élus pour une période de 5 ans.

Au niveau local, les Bermudes sont divisées en neuf paroisses et deux municipalités. Devonshire, Hamilton, Paget, Pembroke, Saint George's, Sandys, Smiths, Southampton, Warwick constituent la liste des paroisses. Hamilton et St-George, elles, constituent les deux municipalités ayant chacune un maire élu. Les décisions politiques, économiques et d'aménagement du territoire émanent du gouvernement central et non pas des paroisses ou des municipalités.

Afin de diriger notre discussion, j'aborderai la situation historique de la ville coloniale de St-George et de son rôle dans l'industrie touristique des Bermudes, notamment en rapport avec son inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ces réflexions seront présentées suite à un survol des principales approches théoriques de la conservation du patrimoine et du tourisme. De plus, les enjeux et les défis de la conservation en contexte touristique seront abordés.

Afin de présenter une analyse juste de la ville, une approche théorique centrée sur le concept de la « cité touristico-historique » est utilisée. Le premier chapitre aborde la stratégie de recherche et la méthodologie. Le second chapitre présente la Liste du patrimoine mondial et les valeurs historiques et culturelles qui y sont associées. Il présente également une étude sur l'évolution de la conservation du patrimoine urbain, ainsi que sur le concept des centres historiques. Le troisième chapitre propose un survol de l'activité

touristique en milieu urbain et patrimonial. Les thèmes de la « cité touristico-historique », du tourisme dans la Caraïbe, et des « joyaux du patrimoine » sont également abordés. Ces concepts sont utilisés afin de cerner les qualités intrinsèques et culturelles des lieux patrimoniaux. Les dangers du tourisme sur les sites fragilisés sont également abordés, de même que les différents moyens de pallier ces lacunes. Le quatrième chapitre constitue notre étude de cas et montre la valeur exceptionnelle universelle de la ville de St-George. Finalement, le cinquième chapitre discute du tourisme durable dans le contexte de la cité touristico-historique de St-George.

# 1. Stratégie de recherche et méthodologie

---

## 1.1. Thème

Ce mémoire portera essentiellement sur le patrimoine bâti de la ville de St-George dans une perspective touristique, suite à son inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. La protection du patrimoine repose sur une multitude d'interventions urbanistiques susceptibles de marquer et d'influencer l'image d'une ville. Que ce soit une restauration imposante comme celle de Carcassonne par Viollet-le-Duc ou bien une modification mineure comme celle de la restauration des portes de l'église de Provins<sup>4</sup>, ces interventions marqueront pour plusieurs années, voire plusieurs décennies, l'image que les gens se font d'une ville.

À certains endroits, le patrimoine est rapidement devenu un produit de consommation. Des touristes de tous les coins du monde visitent les centres historiques à la recherche d'histoire, de culture ou d'un passé glorifié. Les destinations touristiques sont souvent en concurrence les unes avec les autres et offrent des expériences différentes en espérant attirer le plus de touristes. Il est parfois regrettable de remarquer que certaines attractions perdent de leur qualité au détriment d'une plus grande capacité de réception en vue d'augmenter la marge de profit. Ceci est la triste réalité de certains milieux; le désir de vouloir attirer les visiteurs peut avoir de lourdes répercussions sur les villes et plus précisément sur leur patrimoine bâti. Les forces commerciales sont parfois si intenses, qu'on doit choisir si l'on veut préserver le patrimoine et ses valeurs culturelles ou bien maximiser les profits.

---

<sup>4</sup> Cet exemple est un choix personnel. La restauration des portes de l'Église Saint-Ayoul de Provins m'a personnellement marqué lors d'une visite des lieux. Par ailleurs, Françoise Choay cite cette église comme exemple de restauration mineure modifiant la perception d'un lieu puisque les sculptures et portes sont des créations récentes.

Pour certains pays et certaines villes, le tourisme est la principale activité commerciale. Il est donc impératif dans ces cas particuliers de déterminer quelle quantité de touristes on souhaite recevoir et quelles sont les restrictions appropriées pour protéger le patrimoine. C'est justement ce qui arrive aux Bermudes; voilà pourquoi les autorités doivent bien évaluer les possibilités et les options pour la ville de St-George. Les illustrations suivantes cherchent à positionner spatialement le lecteur. La figure 1.1 localise les villes de St-George et Hamilton. La figure 1.2 délimite le Site du patrimoine mondial de St-George à l'intérieur de la corporation de St-George.

Figure 1.1: Carte des Bermudes



Source : <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/bd-map.gif>

Source: Mowbray (Mowbray, 2006)

Figure 1.2 : Limite de la ville historique de St-George



## 1.2. Pertinence

De nos jours, la protection du patrimoine bâti est primordiale pour plusieurs aménagistes et urbanistes. Tout d'abord, parce qu'elle permet d'assurer la pérennité du cadre bâti toujours en mesure d'abriter résidents et usages diversifiés, mais également de transmettre et sauvegarder les témoignages d'une époque marquante dans l'histoire d'une ville. En traitant de la protection du patrimoine des Bermudes, je souhaite centrer mon attention sur cette communauté insulaire, qui est parfois laissée pour compte dans la littérature spécialisée. C'est incidemment pourquoi la documentation sur le sujet est peu abondante, bien que ce cas soit riche d'enseignements pour les professionnels de l'aménagement. Par ailleurs, les enjeux de planification sont intéressants puisque le développement est limité physiquement et géographiquement sur le territoire. Finalement, les opportunités et les contraintes imposées par l'inscription de St-George sur la liste du patrimoine mondial représentent un défi pour les urbanistes, la ville et les autorités touristiques.

## 1.3. Approche théorique

J'utiliserai les recherches d'Ashworth et Tunbridge afin de cerner mon approche théorique. Bien que plusieurs chercheurs offrent des pistes intéressantes<sup>5</sup>, les thèses avancées par Ashworth et Tunbridge ont révolutionné le monde du patrimoine dans un milieu historique et sont évoquées dans plusieurs ouvrages sur le sujet depuis le début des années 1990. Ces auteurs proposent une typologie de la ville qui permet de caractériser les enjeux spécifiques de chaque type de villes. De ce point de vue, la ville touristique et historique pose problème dans la mesure où sa vocation repose entièrement sur le tourisme,

---

<sup>5</sup> Entre autres : Judd, D.R. et S.S. Feinstein (éd.) (1999) *The Tourist City*, Yale University Press; Cazes, G. et Potien F. (éd.) (1998) *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, L'Harmattan; Cazes, G. et Potien F (1996) *Le tourisme urbain*, PVF, coll. Que sais-je ? ; Cazes, G. et Lanquar R. (2000) *L'aménagement touristique et le développement durable*, PVF, coll. Que sais-je ?

ce qui la rend à la fois vulnérable aux fluctuations et aux pressions de cette « industrie ». Dans un premier temps, je ferai une présentation de la Liste du patrimoine mondial puisque celle-ci a été à l'origine de ma recherche. Je ferai ensuite un exposé des thèses d'Ashworth et Tunbridge sur la cité historique et la cité touristique et, finalement, sur la « cité touristico-historique ». Les dangers de la « touristification » des villes à vocation touristique seront également abordés. Pour finir, je me concentrerai sur l'étude du cas des Bermudes en appliquant le cadre théorique retenu.

#### **1.4. Problème spécifique**

À une époque où la mondialisation facilite le tourisme et la visite des centres historiques, le stress imposé à la ville et ses environs est facilement identifiable. Afin de limiter l'impact parfois négatif d'un tourisme de masse, plusieurs observateurs et gestionnaires souhaitent une réglementation plus stricte. Ceci est d'autant plus vrai lorsque la croissance de l'endroit visité est limitée géographiquement. Dans le cas des Bermudes, il y a peu d'espaces libres propices à de nouveaux développements, puisqu'il s'agit d'un petit archipel avec une densité de population de 1208 habitants par kilomètre carré.

L'archipel des Bermudes est composé d'îles subtropicales de 53,3 km<sup>2</sup> et est situé à l'est de la Caroline du Sud. Son économie est l'une des plus prospères du monde, en date de décembre 2007, et est dominée par le secteur des services financiers et d'assurance. Cependant, cette dépendance grandissante envers une économie tertiaire, combinée à la chute du tourisme, préoccupe l'élite qui souhaiterait voir une diversification des marchés (Archer, 1995b). Les spécialistes convoitent la diversification des sources de revenus en misant sur une complémentarité entre l'offre de services tertiaires et l'offre touristique. De surcroît, la question du développement durable se pose lorsqu'une population estimée à 65 773 habitants se dispute les quelque 23,45 km<sup>2</sup> de zone urbanisée (CIA, 2009).

La colonie des Bermudes a été fondée au début du XVII<sup>e</sup> siècle; elle est considérée comme la première implantation de l'Empire colonial britannique au Nouveau Monde. À

travers les années, la ville de St-George, premier village de la colonie, a conservé une grande partie du tracé de sa trame originelle et la presque totalité de ses ouvrages de maçonnerie, ce qui en fait un site historique d'une qualité remarquable (1999). Grâce à ces caractéristiques, elle a obtenu le statut de ville du patrimoine mondial<sup>6</sup> de l'UNESCO. La création de site exclusif, comme la ville de St-George, permet la protection de l'héritage bâti, mais pose également des contraintes pour certains types d'aménagement visant à la revitaliser. Par exemple, la construction de stationnements étagés, d'édifices à bureaux ou bien de marinas doit concorder avec l'environnement et le cadre urbain déjà en place.

Figure 1.3 : Photo de St-George depuis un bateau de croisière.



Source : Smith, 2005

Cette situation s'avère un enjeu majeur pour la protection de ce patrimoine insulaire, puisque l'architecture des Bermudes, illustrée à la figure 1.3, est considérée comme étant la seule forme d'art indigène (Smith, 2005). Selon Smith, les Bermudes ne possèdent pas de monument architectural de type « *Landmark* » permettant de reconnaître le protectorat. C'est pourquoi la protection de ce patrimoine vernaculaire est si importante : la signature architecturale de l'endroit se présente en un groupement d'édifices et non pas

---

<sup>6</sup> La ville de St-George est membre de l'Organisation des villes du patrimoine mondial.

en un seul monument de grande taille. Les visiteurs associent en effet les Bermudes à un regroupement de bâtiments **pastel** aux toits blancs dispersés sur des collines.

## **1.5. Hypothèse de travail**

Ancienne capitale des Bermudes, la petite ville de St-George a été inscrite sur la Liste du patrimoine mondial au début du présent siècle. Cette inscription survient au moment où les autorités locales souhaitent diversifier l'économie de l'archipel en misant davantage sur le tourisme et au moment où le tourisme s'articule de manière plus marquée aux ressources culturelles et patrimoniales des lieux. À la suite de son inscription sur la Liste du patrimoine mondial, la situation économique des Bermudes se trouve à une croisée des chemins. Cette reconnaissance internationale confirme une valorisation du patrimoine local et démontre une volonté de diversifier les sources de revenus avec une ressource touristique de premier plan. En effet, l'économie de la finance, qui avait peu à peu pris la place de l'économie touristique, n'est plus l'activité économique pressentie pour assurer l'autonomie financière. La conservation du patrimoine doit toutefois respecter les critères de sélection retenus par l'UNESCO et permettre de développer le potentiel historique et touristique de St-George. Sa place dans l'économie du tourisme ne peut que s'affirmer.

## **1.6. Question principale**

La question de recherche principale de ce mémoire est la suivante : « Est-ce que la ville St-George se révèle, au sens où l'entendent G.J. Ashworth et J.E. Tunbridge (2000) un « joyau du patrimoine<sup>7</sup> » et en ce sens, ce petit centre urbain constitue-t-il une ressource touristique de premier plan? ». La discussion de cette question n'est toutefois pas une fin en soi. Elle vise plutôt à permettre de poser la problématique de la mise en valeur touristique de cette ressource du point de vue du développement durable. En d'autres

termes, il s'agira de définir les enjeux de la mise en valeur d'une ville « touristico-historique » reconnue pour les valeurs universelles remarquables qui lui sont associées en tenant compte des avantages, mais aussi des risques que comporte une telle avenue.

## **1.7. Méthodologie**

Ma méthodologie de recherche est principalement basée sur des recueils théoriques, bien que j'aie visité le site de St-George à quatre reprises pour recueillir des documents, des photographies, étudier la disposition des lieux et relever la présence de commerces de proximité démontrant une utilisation du site par une population locale.

Mes recherches n'ont nécessité aucune interaction avec des sujets humains. J'utilise une approche de recherche théorique servant à élaborer un cadre d'analyse qui sera appliqué au site de St-George. Mise à part des observations de la forme urbaine, je n'utilise pas de données obtenues au moyen d'entrevues ou recueillies sur le terrain. J'ai, cependant, rencontré Mme Erica Smith qui était à l'époque directrice de l'urbanisme par intérim. Grâce à ce contact, j'ai pu recueillir beaucoup de documents du domaine public, mais qui étaient toutefois un peu ardues à obtenir.

### **1.7.1. Construction des concepts**

Afin d'explorer et de tenter de valider cette hypothèse, je privilégierai un point de vue théorique, puisque les travaux sur le sujet sont peu abondants et que les études entreprises par le gouvernement des Bermudes ne sont toujours pas terminées ni disponibles. Je vais tout d'abord présenter les thèses d'Ashworth et Tunbridge sur les villes historiques et terminer par l'étude de cas de St-George. Dans cette section, je présenterai les concepts qui seront utiles dans l'élaboration de l'approche théorique.

---

<sup>7</sup> Ashworth et Tunbridge indiquent que ces villes sont bien souvent de petites communautés possédant des ressources historiques extraordinaires qui définissent la morphologie urbaine, l'identité locale et orientent les politiques municipales.

Le premier sera celui de « cité touristico-historique »<sup>8</sup>. Ashworth et Tunbridge (1990) la définissent comme une forme urbaine ancienne qui correspond au cœur historique de certaines villes et dont la principale vocation s'articule au tourisme patrimonial et rejoint les activités historiques et touristiques de la ville. C'est pour cela que la « cité touristico-historique » est un secteur spécialisé d'une métropole, d'une ville ou d'une région. Elle peut à la fois être perçue comme une forme et une fonction. D'un côté, elle est une morphologie urbaine spécialisée. De l'autre, elle offre une activité urbaine recherchée par certains visiteurs. Finalement, elle est une utilisation spécifique de l'histoire à titre de ressource touristique et de l'utilisation du tourisme comme moyen de revitaliser et d'entretenir des infrastructures urbaines.

Ce concept est étroitement lié à la notion de patrimoine. Pour le bien de ce mémoire, la notion de patrimoine sera élaborée à partir des réflexions de Rojas (2002) sur le thème du patrimoine urbain. C'est-à-dire l'ensemble des bâtiments, espaces publics et structures urbaines qui, en plus de posséder une ancienneté notable et documentée, possèdent une valeur culturelle propre au milieu qui l'a vu naître. Je fais également mienne la définition du « patrimoine historique » formulée par Choay :

« L'expression désigne un fonds destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires et constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé [...]. » (Choay, 1999 : 9)

Cette définition sera la pierre angulaire de mon étude de cas de l'ancienne capitale des Bermudes. Celle-ci s'imbrique également dans la notion de protection du patrimoine qui sera comprise comme étant l'acte de mettre un bien à l'abri d'un danger extérieur; de conserver un bâtiment ou une morphologie urbaine pour faciliter sa survie (Nasser, 2003). Cela permettra de conserver une architecture originale à un niveau de qualité plus qu'acceptable et de permettre à un grand nombre de personnes d'en jouir. Je vais également m'attarder sur les projets et les politiques de revitalisation mis en place afin

---

<sup>8</sup> Traduction libre du concept *tourist-historic city*.

d'affirmer la position de St-George sur la scène internationale de manière à déterminer si ces interventions sauront injecter la vigueur qu'elles souhaitent apporter à l'ancienne capitale.

Le concept de tourisme patrimonial est également un élément central de ce mémoire. Ashworth et Tunbridge (2000) sont probablement les chercheurs qui offrent une des définitions les plus complètes de ce terme. Le tourisme patrimonial est une activité complexe pouvant être séparée en deux notions complémentaires. D'un côté, il est un intérêt particulier, de l'autre, un endroit particulier. Ainsi, le tourisme patrimonial se rapporte à la consommation du patrimoine urbain par des visiteurs passifs et à la recherche d'attractions touristiques spécialisées pas des visiteurs les recherchant activement.

Puisque ce mémoire s'attarde à l'aspect touristique du patrimoine, il est primordial de définir le tourisme durable. Bien que simple, la définition du tourisme durable proposée par Nasser (2003) est loin d'être simpliste. Il s'agit en fait d'une activité touristique qui consolide et exploite les besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures à consolider les leurs. En d'autres termes, nous sommes à la recherche d'une équité intergénérationnelle qui ne s'attarde pas seulement à l'aspect économique de l'activité touristique. Weaver (2006) pousse encore plus la définition du tourisme durable. Afin d'être durable, le tourisme doit : « utiliser de façon optimale les ressources touristiques centrales de milieux; respecter l'authenticité socioculturelle de la communauté hôte tout en respectant son patrimoine bâti et vivant, ses valeurs traditionnelles et contribuer à la tolérance interculturelle; assurer la viabilité et une répartition équitable des profits ; et maintenir un haut rendement de satisfaction des visiteurs » (traduction, p. vii). Les enjeux de protection de la nature, de l'implication communautaire et de la qualité de vie sont tous des idées centrales de ce concept. Le tourisme durable est donc une planification à long terme de ressources touristiques, économiques, communautaires et naturelles afin d'assurer sa pérennité.

Lorsque tous ces concepts se recoupent sur un même territoire, il est possible qu'on soit en présence d'un « joyau du patrimoine ». Selon l'argumentaire d'Ashworth et

Tunbridge (2000), ces cités touristiques monofonctionnelles sont une denrée rare et partagent une évolution similaire. Suite à une expansion rapide due à un contexte économique et politique favorable, ces cités perdirent leur statut et tombèrent dans l'oubli. Leur situation géographique limitant leur expansion ou leur développement, elles demeurent une cité habitée ayant un tissu urbain ancien, sans toutefois devenir vétuste ou primitif. Elles sont en quelque sorte la pérennisation d'un type architectural et urbanistique ancien qui se trouve au milieu d'une région présentant une forme architecturale contemporaine.

## 2. Le patrimoine

---

### 2.1. La convention de l'UNESCO sur le patrimoine culturel et naturel

L'inscription de la ville de St-George sur la Liste du patrimoine mondial est l'élément clef de ce mémoire. Pour ce, sa création, sa raison d'être et sa portée seront présentées afin de bien cerner la légitimation qu'elle apporte à un lieu au sein du tourisme international.

La convention de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) sur le patrimoine culturel et naturel est un document visant à encadrer, baliser et faciliter la nomination de sites du patrimoine. Elle provient d'un mouvement international issu des conclusions de la Charte d'Athènes de 1931 assumant des fonctions de protection. Ce document énumère les doctrines et principes généraux concernant la protection des monuments historiques et est l'un des premiers ouvrages sur le patrimonial international qui fut porté à l'attention de la Société des Nations. Une Commission internationale des monuments historiques fut nommée afin de s'occuper « de la formation dans le domaine de la conservation, des questions juridiques et techniques et de la documentation » (UNESCO, 2007 : 27).<sup>9</sup>

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Société des Nations, établie en 1919 par le Traité de Versailles, fut remplacée par les Nations Unies. Dans un désir de renouveau idéologique, cette nouvelle organisation supranationale chercha à remplacer plusieurs des conventions et organisations de la défunte Société des Nations. Parmi celles-ci, l'UNESCO remplaça l'Institut international de coopération intellectuelle. Selon la constitution de cette nouvelle organisation, il est de sa compétence de promouvoir la protection et la conservation d'un patrimoine universel. Ce patrimoine se présente sous l'aspect de livres,

---

<sup>9</sup> Précisons que cette Charte d'Athènes diffère de la Charte d'Athènes de 1933 qui fut rédigée par le 4<sup>e</sup> Congrès international d'architecture moderne (CIAM) et qui porte sur une vision paternaliste de l'urbanisme.

d'œuvres d'art, et de monuments d'intérêts scientifiques ou historiques. Suite à plusieurs interventions, l'UNESCO a collaboré à la création d'une convention réunissant plusieurs experts en préservation des ressources patrimoniales, qui s'est tenue à Venise en 1964, soit 2 ans avant l'inondation qui abîma considérablement la ville. À la suite de cette réunion, la Charte de Venise est devenue l'un des documents les plus importants pour la mise en œuvre de la Conservation du patrimoine mondial et est reconnue comme un ensemble de principes éthiques fondamentaux. Par ailleurs, cette convention mena à la création du Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS) qui a pour vocation la conservation des monuments et des sites historiques internationaux.

La décennie qui suivit fut très importante pour la préservation du patrimoine. En 1965, des experts américains eurent l'idée de développer une Fondation du patrimoine mondial qui fut présentée à l'Union mondiale pour la nature en 1966. Ceci eut pour effet de baliser la protection du patrimoine. De plus, lors de la Conférence de Suède de 1972, les experts tâchèrent de cerner plusieurs paramètres du patrimoine, dont la définition de notion de « valeur universelle » et des catégories de patrimoines à préserver. Cette déclaration fut précurseur à une résolution proposant une Conférence de l'UNESCO visant à établir une Convention sur le patrimoine mondial. Elle entrera en vigueur en décembre 1975.

La prémisse de la Convention du patrimoine mondial est d'une importance primordiale pour l'élaboration de l'argumentaire de ce mémoire, puisqu'elle offre un outil justificatif. En effet :

« La Convention du patrimoine mondial est un instrument juridique unique qui repose sur l'idée que certains sites du patrimoine culturel et naturel ont une importance universelle et exceptionnelle et qu'ils doivent être protégés en tant qu'éléments du patrimoine commun de l'humanité. » (UNESCO, 2007 : 30)

### **2.1.1 Valeur universelle exceptionnelle et critères d'admissibilité**

La notion de « valeur universelle exceptionnelle » est l'un des éléments centraux de la Convention du patrimoine mondial. Cette caractéristique est définie par les critères du patrimoine culturel et naturel, qui sont eux-mêmes en constante évolution afin de s'adapter aux nouvelles interprétations du concept par diverses cultures.

La notion de valeur universelle exceptionnelle est apposée aux sites qui possèdent un caractère naturel ou culturel d'une si grande portée qu'elle dépasse les frontières nationales. Ces sites possèdent une valeur intemporelle marquée de sorte qu'ils possèdent un caractère unique pour les générations présentes et futures de toute l'Humanité. Lors de la proposition d'un site, les États signataires de la convention doivent soumettre une déclaration de « valeur exceptionnelle universelle » en se basant sur les critères de sélection et justifier la valeur unique du site en attestant de son authenticité et de son intégrité.

À l'origine, soit en 1977, les critères d'admissibilité à une inscription sur la Liste du patrimoine mondial étaient vastes et « faisaient référence aux aspects sociaux et anthropologiques des sites » (UNESCO, 2007 : 39). En 1980, les critères culturels du patrimoine mondial furent révisés et leurs étendues réduites. Cette précision des termes eut comme résultat une surreprésentation des États membres européens. On pouvait même qualifier cette époque d'euro-centralisation du patrimoine culturel mondial. Les références aux aspects esthétiques et monumentaux faisaient en sorte que les monuments d'origine européenne étaient plus facilement inscrits sur la Liste. En effet, les États européens privilégiaient l'aspect architectural et artistique des monuments et laissaient peu de place pour les sites qui avaient des valeurs centrées sur des aspects culturels et des mœurs différents. Ce n'est qu'en 1992 que les critères furent modifiés afin de faciliter l'inscription de sites provenant d'Afrique, d'Asie ou du Pacifique. Dans ces régions, les sites patrimoniaux sont plus souvent des lieux possédant des caractéristiques naturelles ayant une signification et des associations religieuses, culturelles ou symboliques.

Graduellement, nous assistons au détachement de l'approche beaux-arts, où le monument architectural dominait au détriment du cadre dont il est issu.

Avec l'évolution des critères, une nouvelle catégorie de biens fut également créée afin d'être conséquente avec les notions mises de l'avant par la Convention. En effet, le premier article de la Convention reconnaît un lien important entre la nature et la culture. Toutefois, aucun effort n'était fait à l'intérieur du texte de la Convention pour favoriser l'unification des deux composantes à l'intérieur d'un seul et même site. La création de la catégorie « Paysage culturel » réunit pour la première fois les deux concepts et révèle une évolution de la notion de valeur universelle exceptionnelle. Cette évolution se veut un reflet de la culture interne de l'institution qui traitait les sites comme étant soit culturels ou naturels, mais jamais mixtes. Maintenant, les œuvres architecturales, végétales et paysagères sont reconnues. Dès lors, les paysages clairement définis, conçus et créés par l'homme (parcs et jardins), les paysages essentiellement évolutifs (soit en stade de reliques ou un paysage vivant reflétant une utilisation par la population) et les paysages culturels associatifs (religieux, artistiques ou culturels) sont tous des exemples de paysages culturels admissibles (UNESCO, 2007).

Suite aux préoccupations des États membres face à l'eurocentrisme de la Liste, le Comité du patrimoine mondial a adopté une « Stratégie globale » visant à définir les grands termes permettant de combler les lacunes de la Liste. Avec cette stratégie globale, un assouplissement des critères de sélection fut également mis en œuvre afin de faciliter l'inscription de sites provenant de l'extérieur de l'Europe. Avant 1994, la définition des critères laissait sous-entendre que seuls les monuments d'une culture dominante méritaient d'y être inscrits (UNESCO, op. cit.). Les États parties et le Comité furent tous deux conscients qu'un échange et une influence culturels ne sont pas à sens unique et que les cultures minoritaires influencent également les cultures prédominantes.

Après avoir retravaillé les critères de sélection pour les sites culturels et naturels, il fut convenu en 2003 qu'à partir de 2007, les dossiers d'inscription seraient évalués sur une base de 10 critères unifiés qui réunissent les critères culturels et naturels (voir la liste 2.1

pour les critères de sélection et la liste 2.2 pour l'évaluation du site de St-George). Cette démarche démontre de façon plus soutenue l'interrelation entre l'homme et la nature. Le Comité espère ainsi encourager la soumission des régions sous-représentées et de sites où l'interaction entre la nature et la culture soit intimement liée.

Liste 2.1 : Critères de sélection des sites mondiaux du patrimoine.

**Critères de sélection :**

- i. représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain ;
- ii. témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;
- iii. apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue;
- iv. offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine ;
- v. être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, qui soit représentatif d'une culture (ou de cultures), ou de l'interaction humaine avec l'environnement, spécialement quand celui-ci est devenu vulnérable sous l'impact d'une mutation irréversible ;
- vi. être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle. (Le Comité considère que ce critère doit préférablement être utilisé en conjonction avec d'autres critères);
- vii. représenter des phénomènes naturels ou des aires d'une beauté naturelle et d'une importance esthétique exceptionnelle ;
- viii. être des exemples éminemment représentatifs des grands stades de l'histoire de la terre, y compris le témoignage de la vie, de processus géologiques en cours dans le développement des formes terrestres ou d'éléments géomorphiques ou physiographiques ayant une grande signification ;
- ix. être des exemples éminemment représentatifs de processus écologiques et biologiques en cours dans l'évolution et le développement des écosystèmes et communautés de plantes et d'animaux terrestres, aquatiques, côtiers et marins ;
- x. contenir les habitats naturels les plus représentatifs et les plus importants pour la conservation in situ de la diversité biologique, y compris ceux où survivent des espèces menacées ayant une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation.

Source : <http://whc.unesco.org/fr/criteres/>

Liste 2.2: Extrait de l'évaluation de la ville de St-George :

<p><i>Caractéristiques</i></p> <p>La ville historique de St George est d'une valeur culturelle exceptionnelle, en sa qualité d'exemple authentique de ville coloniale anglaise dans le Nouveau Monde, un type de ville dont elle est aussi la plus ancienne illustration. Certains des forts associés sont eux aussi d'une grande valeur en tant qu'exemples authentiques des premiers ouvrages défensifs construits par ces premiers colons européens, dont peu demeurent aujourd'hui intacts.</p> <p><i>Analyse comparative</i></p> <p>St George est comparable à d'autres villes inscrites sur la Liste du patrimoine mondial en termes d'ancienneté et d'intégrité. C'est la plus ancienne ville anglaise du Nouveau Monde ; pendant toute son histoire, elle est restée une petite communauté, avec seulement aujourd'hui 2500 habitants. En ce qui concerne les fortifications, il existe quelques rares exemples de forts plus anciens, qui ont pour la plupart été incorporés à des ouvrages ultérieurs ou enfouis sous ceux-ci. Plusieurs des forts associés à la ville de St George sont des exemples uniques survivants dans cette catégorie. Quant aux forts associés plus récents, ils illustrent de manière remarquable le continuum des fortifications côtières britanniques.</p>	<p><b>Brève description</b></p> <p>La ville de St George est un exemple exceptionnel d'ancien établissement urbain anglais dans le Nouveau Monde. Les fortifications associées témoignent visuellement du développement de l'ingénierie militaire anglaise du XVIIe au XXe siècle et de son adaptation, au fil du temps, à l'évolution de l'artillerie.</p> <p><b>Recommandation</b></p> <p>Si l'État partie peut donner des assurances quant à l'approbation et la mise en œuvre du projet de plan de gestion par le gouvernement des Bermudes, l'ICOMOS recommande que le bien soit inscrit sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des <i>critères iv et vi</i> :</p> <p><i>Critère iv</i> La ville historique de St George et les fortifications associées sont un exemple exceptionnel de ville coloniale fortifiée datant du début du XVIIe siècle et habitée de manière continue, sans oublier qu'elle est aussi la plus vieille ville anglaise dans le Nouveau Monde.</p> <p><i>Critère vi</i> St George illustre le début de la colonisation du Nouveau Monde par les Anglais, une étape dans le peuplement de l'Amérique du nord par les Européens dont les développements sont d'une signification universelle exceptionnelle.</p>
--	--

Source : ICOMOS (2000). "St-George (Royaume-Uni)." Évaluation des organisations consultatives. Page 246.

### 2.1.2 Liste du patrimoine mondial en péril

Certains sites inscrits sur la Liste du patrimoine mondial se retrouvent parfois face à divers problèmes qui mettent en péril leur valeur exceptionnelle universelle, et même leur préservation. Une liste du patrimoine mondial en péril fut donc dressée afin de mettre en garde la communauté internationale de menaces pressantes et possiblement destructrices sur des sites précis. Les causes de danger pour les sites du patrimoine peuvent tout aussi bien être humaines que naturelles; conflits armés, guerres, tremblements de terre, inondations, pollution, réaménagements urbains, etc.

L'urbanisation sauvage et le développement anarchique du tourisme sont deux des principales sources de problèmes qui menacent les caractéristiques pour lesquelles ces sites ont été inscrits. La Liste du patrimoine mondial en péril est composée de deux catégories quantifiant le niveau de menace. Les sites peuvent être en situation de « péril prouvé » ou de « mise en péril » (UNESCO, 2007). Le premier qualificatif sert à désigner une situation qui est sous l'emprise de menaces imminentes spécifiques et établies. Le terme de « mise en péril » est utilisé lorsque les sites sont confrontés à des menaces qui pourraient avoir des effets nuisibles sur leurs valeurs patrimoniales mondiales.

Le Comité du patrimoine mondial surveille l'état des sites et peut, à sa discrétion, inscrire un site sur la Liste du patrimoine mondial en péril, avec le consentement de l'État parti. Présentement, trente sites sont désignés comme exigeant de grands travaux et pour lesquels une assistance a été demandée (UNESCO, 2009). Par exemple, les îles Galápagos (Équateur), la vallée de l'Elbe (Allemagne), le Paysage culturel et les vestiges archéologiques de la vallée de Bamiyan (Afghanistan) sont tous des sites en péril. Le Comité, conjointement à l'État partie, élabore et adopte un programme de mesures visant à rectifier la situation et effectue un suivi du site. Le but ultime du Comité est de faire tout en son possible pour restaurer les valeurs du site et de le retirer de la liste le plus tôt possible. La nomination d'un site n'a pour but que d'apporter un soutien financier et professionnel au site et à l'État partie et ne se veut pas un déshonneur.<sup>10</sup>

Ultimement, si le site vient à perdre les caractéristiques qui lui ont valu son inscription sur la Liste du patrimoine mondial, le comité peut décider de la retirer de la Liste du patrimoine mondial et de la Liste du patrimoine mondial en péril. Jusqu'à maintenant, ce pouvoir décisionnel n'a jamais été utilisé.

---

<sup>10</sup> Les divergences culturelles peuvent parfois être problématiques à ce niveau, puisque certaines cultures voient cette désignation comme une tache à leur réputation.

### 2.1.3 Les villes du patrimoine mondial

Au cours des trente ans d'existence de la Convention, plusieurs catégories de sites patrimoniaux admissibles sur la Liste du patrimoine mondial ont été modifiées ou ajoutées. Prenons pour exemple le patrimoine immatériel. Cette nouvelle notion du patrimoine consiste en pratiques, représentations, expressions, connaissances, savoir-faire possédés par une communauté, un groupes et, dans certains cas, par un individu. De plus en plus, cette forme d'héritage est reconnue comme partie intégrante du patrimoine culturel.

Les critères de sélection du patrimoine culturel parlent souvent d'ensembles architecturaux, si bien que l'inclusion de villes entières dans la Liste en soit une progression logique. La planification urbaine et l'importance des villes sont de plus en plus reconnues et méritent maintenant leur place sur la Liste. Ces villes ont tendance à posséder un fort aspect pittoresque centré sur le Centre historique. Nous pouvons entre autres penser à la ville d'Olinda au Brésil, à la ville de Bath en Angleterre ou bien à l'arrondissement historique du Vieux-Québec.

Cependant, depuis l'adoption de la Stratégie globale au milieu des années 1990, le type de ville qui peut être inscrit sur la Liste a grandement changé. Dans un premier temps, le Comité accorde une plus grande importance « au contexte et au décor (naturel) du patrimoine urbain, à la ville et à sa dimension territoriale » (UNESCO, 2007 : 92). Ainsi, le caractère esthétique de la ville n'est plus seul gage d'une inscription. Par ailleurs, les aspects sociaux et culturels qui modèlent la ville sont maintenant considérés comme une valeur ajoutée à celle déjà présente dans la ville. La ville de Macao est souvent citée en exemple, puisqu'elle démontre un mariage « entre les influences culturelles, spirituelles, scientifiques et technologiques des civilisations occidentales et chinoises » (UNESCO, op. cit. : 92).

L'inscription d'une ville sur la Liste du patrimoine mondial lui apporte certains avantages. En effet, en 2001, le Comité adopta un programme intitulé « Programme des villes du patrimoine mondial ». Ce programme cherche à apporter une aide technique et

professionnelle pour la réfection de certaines infrastructures qui ont besoin d'être modernisées sans toutefois mettre en péril l'aspect patrimonial de ces villes. L'aide offerte ne s'arrête pas au niveau technique, puisque le programme offre également une assistance technique et professionnelle en matière de conservation urbaine. Des professionnels du patrimoine cherchent à faciliter les décisions des villes du patrimoine lors de la construction de nouvelles infrastructures modernes et souvent d'un besoin criant.

#### **2.1.4 La ville touristifiée**

Le monde du tourisme n'est pas un endroit parfait. Il s'agit en fait d'un univers plein de contradiction : le tourisme peut mettre en valeur les sites ou leur nuire grandement. Lorsque le développement de la ville est trop unilatéralement subordonné à la mise en valeur touristique, on assiste parfois à sa touristification. Les villes victimes d'une telle survalorisation touristique sont confrontées à un grand nombre de problèmes au niveau des populations locales et peuvent être affectées par une détérioration de leur cadre bâti.

La ville touristifiée<sup>11</sup> est une entité urbaine problématique pour les gestionnaires touristiques, du moins pour ceux qui valorisent une expérience urbaine agréable et authentique. Les exemples de villes envahies par le tourisme les plus connus sont Venise, Prague, Bruges et Tolède (Duhamel et Knafou, 2007). Après l'invasion d'un tourisme de masse, ces villes ont graduellement été muséifiées, à un tel point qu'il est maintenant difficile pour leurs habitants d'y vivre. L'activité touristique dans ces centres historiques est si intense et si présente au quotidien, que les services de proximité sont graduellement déménagés à l'extérieur du centre pour finalement n'être présents qu'en périphérie. Par exemple, il est quasi impossible de trouver un marché alimentaire dans le centre historique de Prague. Par conséquent, les habitants des centres historiques les délaissent graduellement puisqu'il devient de plus en plus difficile d'y vivre. Ce surdéveloppement

---

<sup>11</sup> Ce terme est un idiome développé par les chercheurs urbains pour définir une ville ou un espace urbain dont le centre historique est envahi par les touristes jour et nuit et à longueur d'année et où l'essentiel des services est axé sur le tourisme.

de l'activité touristique cause bien des tracasseries aux spécialistes du patrimoine et du tourisme qui prônent la présence de résidents locaux dans les centres historiques (Monteil, 2007). Les visiteurs ne s'y rendent que pour visiter la ville et l'habitent en conséquence très peu. Ces villes sont consommées comme un musée et les visiteurs ne dérogent que très rarement au parcours proposé. Les experts en tourisme vont même jusqu'à dire que les touristes ne recherchent aucune expérience culturelle spécifique.

L'un des principaux problèmes réside dans la définition et la délimitation géographique de l'activité touristique au cœur de ces secteurs historiques (Violier et Zarate, 2007). La place du tourisme ne possède pas la même importance pour différents groupes d'individus. Le cas de Prague par exemple n'est pas le résultat de politiques urbaines. Ce sont en effet les touristes qui ont créé cette touristification suite à la délimitation d'un secteur patrimonial par l'UNESCO (Monteil, op. cit.). Les entrepreneurs ont tout simplement suivi le courant et ont développé la ville de cette façon. Il serait plus juste de dire que le manque de politiques urbaines sur le tourisme est responsable de la muséification du centre historique de la capitale tchèque. Elle peut donc être profitable pour un certain groupe d'acteurs, tels quelques entrepreneurs qui se soucient peu de la qualité de la vie urbaine et de certains groupes de touristes qui recherchent une expérience rapide et en masse du tourisme.

En 2005, la population recensée dans l'arrondissement Prague 1 (qui englobe le centre historique de Prague) était de seulement 32 000 habitants (Monteil, op. cit. : 172), soit une diminution de 500 habitants par année depuis le début des années 1990 (Slivinsky, 2002). Une telle désertion du centre historique est l'une des caractéristiques marquantes de la muséification des villes touristifiées. En conséquence, le centre de Prague s'apparente de plus en plus à un musée à ciel ouvert. Les touristes ont tout le loisir d'y déambuler en ayant l'impression de visiter un musée dans lequel les barrières linguistiques sont absentes. Le touriste y côtoie de moins en moins l'habitant et ne ressent plus la présence de la culture hôte.

Ce phénomène est intimement lié à la patrimonialisation. Le désir de préserver une ville crée parfois des effets pervers qui peuvent être dommageables à son évolution. La patrimonialisation en soi est un phénomène noble et louable de la part des communautés. Cependant lorsque celle-ci est mal appliquée, ou « mal vécue » pour reprendre l'expression de Knafou (Duhamel et Knafou, 2007), elle est souvent source de confusion. En ce sens, la muséification des villes est une résultante, consciente ou non, d'un désir de préserver la ville.

Selon l'argumentaire de Knafou, la muséification est bien souvent « [le] phantasme ou [l']épouvantail agité au service d'intérêts pas toujours facile à identifier » (Duhamel et Knafou, op. cit.). À une époque où la propagation du phénomène des musées est monnaie courante, la muséification des villes est considérée comme un état indésirable et possède une connotation très négative. Les spécialistes du patrimoine et du tourisme s'entendent pour dire que l'« espace urbain lui-même ne doit pas se transformer en musée à ciel ouvert » (Duhamel et Knafou, op. cit. : 18). Plusieurs raisons sont abordées pour contester cette tendance, que ce soit au nom de la diversification, de l'évolution urbaine, de ses frais d'exploitation, etc.

Les chercheurs s'entendent toutefois sur une chose : les villes musées sont peu nombreuses. Pour pouvoir employer le terme, certains facteurs doivent être présents. On en signalera deux : la population du secteur concerné doit l'avoir fui et ce dernier commence à être traité comme un monument. Ainsi, nous constatons que les véritables villes-musées sont dans les faits rares. Carcassonne en constitue l'un des exemples les plus anciens. De nos jours, Venise et Prague en sont des exemples criants.

Les populations locales oublient parfois que la patrimonialisation a un coût. La restauration de bâtiments, l'installation de mobilier urbain, le financement de centres d'information touristique et d'autres attractions touristiques urbaines demandent énormément de ressources financières, professionnelles et techniques. Les études de cas nous apprennent qu'il existe deux solutions possibles pour défrayer ces coûts. D'une part, il y a l'embourgeoisement des lieux. C'est-à-dire « le remplacement d'une population par un

autre, moins nombreuse et disposant de moyens financiers plus grands » (Duhamel et Knafou, op. cit. : 18). D'autre part, il est possible de trouver d'autres sources de financement, par exemple en exploitant le mouvement touristique naissant. Ceci est tout aussi vrai du point de vue du particulier que de la ville. Ainsi, des propriétaires vont louer les chambres vides de leur maison afin de pouvoir conserver ce patrimoine familial. Les administrations publiques peuvent également favoriser le développement d'un plus grand nombre d'hôtels afin de générer plus de revenus fonciers. Paradoxalement, c'est dans les métropoles que ce phénomène est le plus souvent dénoncé, même si elles abritent plus de vocations et d'usages et qu'une population importante y habite toujours.<sup>12</sup>

Bien que les groupes populaires des grandes villes utilisent le terme muséification pour dénoncer cette réalité, les petites villes touristifiées sont bien plus à risque de devenir une ville musée. On conviendra en effet que la ville de Paris n'est pas près de devenir une ville-musée même si les prix y sont exorbitants; les effets ressentis sont ceux de l'embourgeoisement et non pas ceux de la muséification.

En revanche, certaines cités historiques sont devenues la proie du tourisme. Nous sommes présentement à une époque où les moyens de transport sont rapides et efficaces, si bien que la plupart des destinations touristiques sont rapidement accessibles en un temps relativement court. Tablant sur cette accessibilité, les villes patrimoniales cherchent à attirer le plus grand nombre de touristes en leurs murs pour soutirer les bénéfices économiques de cette fréquentation. Cependant, les sites patrimoniaux sont souvent victimes de leur succès. Certains sites sont littéralement érodés par l'activité touristique et les déplacements à l'intérieur de leur périmètre sont fortement réglementés et régularisés afin de conserver l'état des lieux. Ashworth et Tunbridge (1990) utilisent les exemples de Stonehenge, qui ne peut supporter le poids des pas des touristes, et des caves de Lascaux qui étaient abîmées par leur souffle. Ces deux exemples sont parmi les plus connus, mais beaucoup d'autres pourraient également être cités. Il ne faut pas se le cacher, le principal

---

<sup>12</sup> Les populations moins fortunées qui habitaient jadis ces secteurs sont souvent reléguées à la périphérie des centres pour faire place à une population mieux nantie. L'embourgeoisement y maintient toutefois une fonction résidentielle forte.

but de ces activités est la rentabilité, mais un achalandage trop important peut être dommageable et dévastateur (Ashworth et Tunbridge, op. cit.; Moscardo, 1996).

Plusieurs villes touristiques choisissent l'un de leurs caractères ou ressources qui semblent les plus lucratifs et orchestrent une mise en scène autour de celui-ci afin d'attirer les touristes. Plusieurs mécanismes fiscaux sont également mis en place pour permettre aux touristes de visiter les attractions touristiques à moindre coût. Puisque les coûts d'entrée sont bien souvent moindres qu'ils ne devraient l'être, la rentabilité se fait par un coût plus élevé des activités et accommodations pour touristes avoisinantes à l'attraction principale (Ashworth et Tunbridge, 1990). En effet, il n'est pas rare d'assister à une augmentation considérable des coûts de logement ou à l'érection de toilettes publiques payantes, par exemple. Ainsi, les coûts d'exploitation des attractions sont partiellement financés par les accommodations touristiques à proximité.

## **2.2. Le patrimoine et la cité historique<sup>13</sup>**

Pour Ashworth et Tunbridge, la ville patrimoniale est en fait une combinaison de deux stades différents de la vie d'une ville ou d'une métropole. Cette combinaison, judicieusement nommée la « cité touristico-historique », permet à la ville d'offrir différentes fonctions et expériences pour des utilisateurs variés, dans un cadre patrimonial invitant pour les amateurs de l'histoire (Ashworth et Tunbridge, 1990).

Cette position nous servira d'outil principal pour l'analyse de ce mémoire et de la mise en pratique sur le site de l'ancienne capitale, St-George. L'attribut historique des anciens centres urbains sera le qualificatif central de notre recherche : il convient donc d'étudier les différentes étapes qui ont fait en sorte que la conservation du patrimoine est telle que nous la connaissons aujourd'hui.

---

<sup>13</sup> Le terme cité peut aussi bien représenter une ville entière qu'un secteur précis, du quartier à l'arrondissement.

Les anciennes constructions ont toujours fasciné les civilisations contemporaines. Que ce soit les ruines des constructions romaines, ou les châteaux et les églises du Moyen Âge, l'architecture de nos prédécesseurs a intrigué les érudits dès la Renaissance (Beaudet, 2008). Mais avant tout, cet engouement pour ces architectures anciennes démontre un intérêt pour un renouveau et est signe de modernité. Ces mouvements ont débuté avec la reconstruction de certains monuments ou bien dans une construction de nouveaux bâtiments en style ancien. Ces reconstructions d'édifices ou de monuments ne sont qu'un pas vers le développement de nouveaux courants urbanistiques et architecturaux. Nous passons d'une reconstruction à une préservation et conservation des bâtiments existants, ce qui est responsable du développement de nouvelles politiques de conservation en aménagement. De la protection de certains bâtiments, nous assistons à l'élaboration de politiques visant la protection de secteurs entiers. Ultiment, leur développement se reflétera dans la création d'une entité urbaine définie en tant que cité historique.

### **2.2.1 Évolution de la conservation du patrimoine**

La protection du patrimoine au début du XVIII<sup>e</sup> siècle démontre une certaine touche de modernité. En effet, pour accommoder les visiteurs, un grand nombre d'hôtels, de cafés et de restaurants sont construits près des attractions. Cette modernité se manifeste avant tout par un désir de réaménagement urbanistique et architectural des secteurs anciens. La reconstruction et la rénovation de vestiges des époques de l'Antiquité et du Moyen-âge ouvrent la voie à une nouvelle expression architecturale et imposent la présence de constructions de style baroque à la scène urbaine contemporaine. Ce phénomène a comme effet secondaire de valoriser ces formes contemporaines aux yeux des visiteurs et des populations locales. Par contre, l'architecture vernaculaire, elle, est laissée de côté, et même oubliée.

Au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, les grandes villes industrielles étouffent. Le manque d'espace de certaines villes médiévales empêche une croissance et provoque un étouffement. Les murailles et autres contraintes géographiques, autrefois utiles en temps de

guerre, causent maintenant des problèmes de logistique énormes au développement et à l'expansion urbaine. Certains suggérèrent, et entreprirent même, de démolir ces enceintes qu'ils jugeaient vétustes et datant d'une époque révolue, détruisant par le fait même le tissu urbain avoisinant. Pourtant, malgré tous les efforts entrepris pour protéger les monuments, les défenseurs du patrimoine ne s'attardent que très peu au tissu urbain. Le Paris haussmannien en est un exemple criant. Le monument historique y est plus important que le tissu urbain, si bien que l'on assista au dépouillement radical des environs de certains monuments, afin d'en permettre une meilleure observation. Par le fait même, ce traitement enlève le contexte de l'évolution des monuments. Ainsi, la cathédrale Notre-Dame de Paris n'est plus aussi imposante qu'à l'époque où elle était le cœur d'un quartier urbain.

Il faut cependant admettre que l'idéologie derrière ces interventions est parfois louable. La nécessité de moderniser les villes anciennes et de les rendre plus hygiéniques fut la principale motivation de ces grandes percées et restructurations urbaines destinées à offrir un milieu de vie plus salubre (Choay, 1999). Suite à des changements si radicaux et à la destruction en bloc d'îlots du patrimoine urbain, certains groupes d'experts européens firent pression sur leur gouvernement pour favoriser la création des premiers organismes de l'administration nationale responsable d'inventorier les formes architecturales nationales (Ashworth et Tunbridge, 1990; Choay, *op. cit.*).

La prise de conscience produite par ces actions de modernisations, jumelée à la création de ces organismes, constitue un pas vers la reconnaissance d'un patrimoine qui transcende le monument et qui est applicable au tissu urbain lui-même. Ces organisations eurent le mandat de répertorier et d'émettre des critères sur la désignation de bâtiments en tant que monuments. Il faudra néanmoins près d'un siècle avant que les bâtiments vernaculaires, considérés moins importants aux yeux de certains, soient adéquatement protégés (Ashworth et Tunbridge, *op. cit.*). C'est donc vers les années 1960 que les gouvernements commencèrent à s'impliquer activement dans la conservation du patrimoine urbain (Beaudet, 2008).

Les législations adoptées par divers pays européens se ressemblent grandement et démontrent la portée internationale de la conservation du patrimoine, dans une perspective occidentale. La principale différence d'un pays à l'autre, aussi bien en Europe qu'en Amérique du Nord, se présente au niveau de la structure administrative (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). Lorsque nous étudions les législations de certains pays, nous pouvons noter des différences au niveau du rayonnement (local, régional ou national) de ces nouveaux monuments. Cette différenciation reflète la culture politique du pays. Ainsi, le choix des monuments français est laissé à une élite décisionnelle située au cœur du gouvernement à Paris. En Allemagne, les Länder jouissent d'un pouvoir décisionnel absolu en termes de patrimoine, ce qui se traduit par une nomination de monuments plus près d'une réalité régionale que nationale. En Grande-Bretagne, les bâtiments, tissus urbains et monuments protégés sont bien souvent de nature locale et reflètent un patrimoine considéré comme étant plus près des gens (Ashworth et Tunbridge, 1990).

Ces nouvelles législations paneuropéennes étaient bien souvent une consolidation et une continuation des outils de protection déjà en place localement. Les inventaires créés par les organismes au XIX<sup>e</sup> siècle furent réorganisés et plus de bâtiments protégés.

À la même époque, nous assistons à un changement radical dans les perceptions mêmes du patrimoine. L'attention n'est plus seulement centrée vers les bâtiments individuels, mais se transpose petit à petit sur les quartiers urbains. Choay (1999) rappelle que l'objectivation et la mise en histoire de l'espace urbain tardèrent longtemps à être appliquées, et ce, pour plusieurs raisons. Elle juge que son échelle, sa complexité et les associations historiques et culturelles de la ville, jumelées au manque de cadastre et à de faibles ressources cartographiques sont les principales causes du manque d'intérêt d'une préservation à l'échelle du quartier, à l'échelle urbaine.

En effet, jusqu'à la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville et son espace ne furent que très peu documentés et étudiés. L'immeuble n'était traité que pour ses qualités architecturales et non pas pour sa place dans l'espace. Le monument le surpasse. La ville n'est toujours pas perçue comme une entité à part entière qui grandit et évolue, mais

seulement comme un réceptacle pour divers œuvres et débris architecturaux (Choay, op. cit.).

La fascination actuelle pour l'histoire de la ville est directement reliée au déclin de la ville industrielle. Suite à une diminution importante des activités industrielles dans plusieurs villes occidentales, les chercheurs se sont posé bien des questions sur l'avenir de la ville. Les valeurs traditionnelles qu'elle véhiculait s'en trouvent bouleversées et une nouvelle échelle, autant viaire, parcellaire qu'architecturale, lui est imposée. Les études sur la ville moderne se sont peu à peu transposées sur la ville ancienne, afin de les différencier, de les contraster (Choay, op. cit.). En se basant sur l'œuvre de Ruskin, Choay affirme que les débuts de la conservation du patrimoine urbain trouvent leur base dans un désir de préserver la mémoire du lieu, de préserver la ville préindustrielle, de pouvoir sauvegarder les impressions laissées par le lieu et de reléguer les œuvres architecturales hors d'échelles au Nouveau Monde.

Cette nouvelle perception développa une attitude « pro conservation » chez les urbanistes. L'ancienne méthode de conservation qui se voulait plus réactionnaire et limitée à des cas particuliers est rapidement remplacée par cette nouvelle philosophie et s'étend au lieu, à l'espace urbain (Ashworth et Tunbridge, 1990). C'est ce même constat que Choay (1999) note dans le travail de Sitte. La philosophie de la conservation tend à vouloir une protection et une mise en valeur du milieu urbain en maintenant les quartiers anciens habités. D'autres interventions furent de transformer la ville en entité muséale, comme Viollet-le-Duc l'a fait avec Carcassonne.

Le chercheur qui donna au patrimoine urbain toute son importance restera sans contredit Gustavo Giovannoni. Il est l'un des premiers chercheurs et théoriciens à avoir soutenu qu'une ville historique est toujours un tissu urbain vivant et en constante évolution et devrait être considérée comme un monument (Choay, op. cit.). Suite aux travaux de Giovannoni, on assiste à une requalification du monument. Le tissu urbain environnant est maintenant considéré comme une composante essentielle à la signification et à la

valorisation du monument. Les démolitions et les percées visant à dégager un monument sont maintenant perçues comme une mutilation de l'œuvre et du tissu urbain lui-même.

Ce changement de cap qui s'affirma en Europe continentale et insulaire modifia également la nature du travail des professionnels de la conservation du patrimoine. Lorsque le bâtiment dominait la zone urbaine en termes de protection patrimoniale, l'architecte et l'historien de l'art étaient les principaux maîtres d'œuvre et les spécialistes les plus souvent sollicités (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). Toutefois, avec l'adoption du concept de quartier historique, l'urbaniste est maintenant un acteur important dans les dossiers de conservation du patrimoine. En plus d'offrir une perspective nouvelle sur l'entité cadastrale et le *townscaping*, l'importance accordée à l'aspect démographique et à la composition sociale des quartiers historiques affirme le rôle de l'urbaniste dans ces dossiers.

Néanmoins, ce changement de mentalité s'effectua principalement en Europe occidentale. Ce degré accru de protection des aires, des zones et des bâtiments patrimoniaux tarde toujours à être implanté en Amérique du Nord avec une telle rigidité. Le droit de propriété étant plus protégé aux États-Unis, il est plus complexe de mettre en place des politiques visant à protéger le patrimoine. Malgré tout, les initiatives prises au Québec par de nombreuses villes, dont Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sherbrooke, démontrent un changement de cap dans la gestion de patrimoine urbain.

\*\*\*

Le désir de protéger un patrimoine dit international fut largement développé suite à l'inondation de Venise et Florence qui abîma considérablement ces villes anciennes en 1966. Ce fâcheux incident exposa la fragilité de certains milieux, mais démontra la possibilité d'une entraide internationale lors de catastrophes détruisant un patrimoine dont l'intérêt transcende les frontières. Suite aux événements de 1966, l'UNESCO décréta que Venise est une obligation morale de la communauté internationale (Ashworth et Tunbridge, 1990). Cette sortie publique de l'UNESCO rallia plusieurs acteurs

internationaux et permit d'amasser de l'aide sous forme de fonds monétaires utilisés pour la restauration et la reconstruction. Mais avant tout, ceci a permis de discerner les forces et faiblesses d'un mouvement international visant à protéger un patrimoine jugé international.

Dans un premier temps, il est maintenant clair que certains acteurs de la communauté internationale peuvent facilement mobiliser personnels et ressources afin de venir en aide à certains États moins riches en période de crise. Ensuite, la communauté internationale (mais surtout européenne) devient un moyen de pression efficace pour activer des programmes de protection du patrimoine dans certains pays ayant des mesures déficientes.

### **2.2.2 Délimiter la « cité historique »**

L'appellation « cité historique »<sup>14</sup> définit bien plus qu'une ville ancienne possédant une histoire. Il s'agit d'un attribut que presque toute ville peut clamer posséder. Qu'elle soit largement développée ou tout simplement virtuelle, la cité historique est une composante centrale de toute ville. Elle est l'évolution logique de plusieurs éléments et usages urbains sur plusieurs décennies (Ashworth et Tunbridge, 1990).

Puisque la cité historique possède une zone urbaine distincte définie par une morphologie particulière et des caractéristiques fonctionnelles, il est possible de créer des modèles généralisés de location et de développement. À l'instar des secteurs commerciaux et résidentiels, il nous est facile de délimiter les abords de secteurs historiques et patrimoniaux.

Différents indicateurs et variables nous permettent d'identifier cette délimitation et de justifier la composition fonctionnelle et morphologique de la cité historique. Nous pouvons facilement isoler, identifier et expliquer le développement de ces cités à l'aide de

---

<sup>14</sup> Le terme « cité historique » peut tout aussi bien définir la ville en entier ou tout simplement un secteur restreint. Dans le cas où il désigne une ville, on reconnaît un contraste marqué entre le moderne et l'ancien et la prédominance d'une ancienne fonction qui est passée à l'histoire. Le terme peut aussi seulement qualifier certains districts que l'on considère historiques vis-à-vis de districts dits « modernes ».

trois types de critères. La qualité des formes, la désignation de la zone par les urbanistes et la valeur du site sont toutes reconnues comme les indicateurs primordiaux dans la création de la cité historique.

La composante la plus évidente de la cité historique est vraisemblablement sa morphologie. Plusieurs éléments peuvent être évalués afin d'émettre un jugement sur la qualité des formes : l'âge, la beauté, la signification symbolique, l'architecture, l'espace urbain, le cadastre, etc. Cependant, le listage ou la schématisation de ces caractéristiques ne justifient pas à eux seules la désignation de cité historique. Le choix des combinaisons retenues et l'importance qui leur est accordée sont basés sur un consensus préétabli par les décideurs. Il leur revient de juger ce qui est vieux, beau et important (Ashworth et Tunbridge, 2000). Ce qui semble être le fruit d'une décision rationnelle et objective est en fait la décision d'une poignée d'individus souhaitant représenter une image préconçue du passé. Ce qui en résulte est bien souvent les images choisies d'un passé et non pas une représentation objective des passés de la cité.

Si l'on se concentre seulement sur l'âge des bâtiments pour évaluer une cité historique, on peut se frapper à plusieurs obstacles. Certaines législations accordent un statut historique aux bâtiments dès qu'ils atteignent un âge prédéterminé ou limitent leur nomination s'ils sont trop récents. Puisque l'information sur l'année de construction ou de rénovation des immeubles est facilement accessible, il peut être tentant de situer la cité historique là où se trouve la plus grande concentration de bâtiments anciens. La qualité intrinsèque du bâtiment est un des facteurs permettant d'identifier la cité historique. Toutefois, il faut y jumeler d'autres aspects afin de conserver un ensemble urbain supérieur.

Pour y parvenir, il est parfois plus facile d'accepter les désignations formelles émises par des spécialistes externes. Des organisations internationales telles l'UNESCO ou le Conseil d'Europe, par exemple, ont identifié certaines villes possédant une valeur historique mondiale ou européenne (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). Des organismes similaires existent parfois au niveau national et produisent une liste de leurs villes

historiques. Afin de se qualifier pour ce privilège, celles-ci doivent habituellement se conformer à certains préalables et refléter une auto identification aux autres villes listées. Ces méthodes rigoureuses de désignation sont considérées pratiques et commodes, puisqu'un certain degré de conservation et une possible aide financière permettent de faciliter leur développement en secteur historique. Ces appellations et reconnaissances d'organismes qui surpassent la ville sont donc un reflet et un déterminant de la cité historique. Elles leur accordent par la même occasion une affirmation de leur statut.

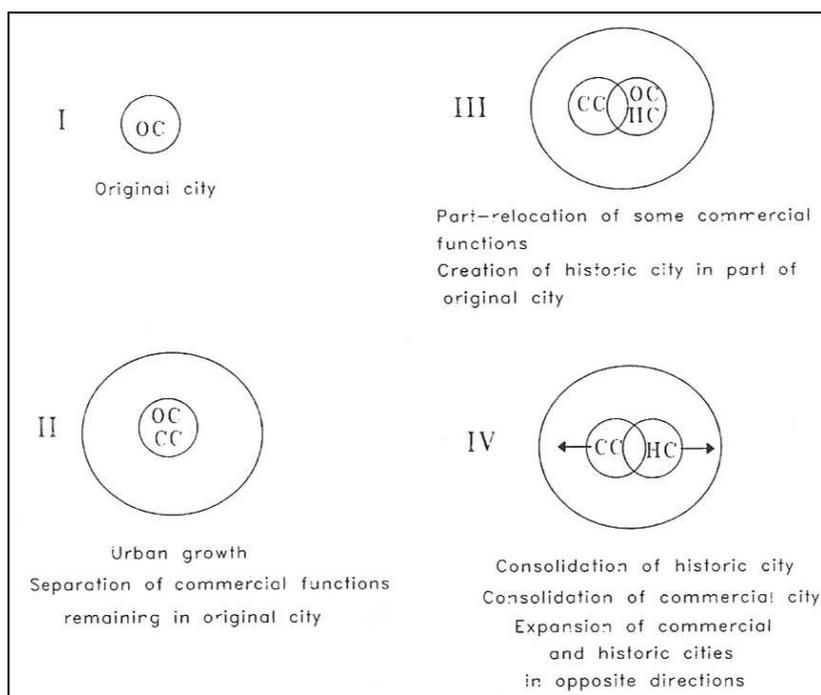
La cité historique est également un reflet de l'attitude et des valeurs de sa population. Avant même d'être reconnue par les différents gouvernements, la cité historique est définie par l'appréciation que les habitants lui portent. Les sites doivent être reconnus et promus par leur entourage immédiat et posséder une valeur historique connue, quantifiable et appréciable par les gens qui l'habitent.(Ashworth et Tunbridge, 2000). Non pas que la cité historique soit une entité morphologique entièrement subjective. Il serait plus juste de l'identifier comme la ville où le district qui s'impose en tant que cité historique pour plusieurs groupes d'usagers qui définit et justifie l'emplacement de la cité historique.

Attardons-nous à l'exemple de Norwich. Cette ville se présente comme une cité médiévale avec pour principales attractions le château, les remparts, la cathédrale et l'aire de conservation connue sous le nom de Elm Hill. Rien de tout cela ne date de l'époque médiévale ; le château et les remparts sont des reconstructions de l'ère victorienne et Elm Hill est une rénovation des années 1960 présentant des façades d'époques variées. Pourtant, cette réalité n'est pas un dénigrement de Norwich, ni des consommateurs qui la visitent. La ville possède plusieurs bâtiments préservés et soutient l'expérience touristique que les visiteurs souhaitent vivre. L'économie touristique et l'appréciation des habitants justifient son utilisation en tant que cité historique.

### **2.2.3 Modéliser la cité historique**

La création de la cité historique peut être facilement expliquée grâce à un modèle évolutif illustré à la figure 2.1 (page suivante). Au premier stade, la ville possède toutes les fonctions dans un territoire limité. S'ensuit une croissance urbaine en périphérie de la ville qualifiant le centre comme partie la plus vieille de la ville. La création de la cité historique arrive dans la troisième phase de développement, et ce, suite à deux procédés. Tout d'abord, on assiste à une réévaluation du patrimoine architectural culminant en l'introduction d'attitudes et de principes directeurs en préservation. Ces politiques sont plus sujettes à être implantées sur des districts de la cité originelle qui ont été à l'abri du développement. Ensuite, le deuxième procédé concerne la relation entre la cité historique et les fonctions centrales de la ville. La mise en place d'une réglementation visant à conserver le patrimoine place souvent d'énormes contraintes sur certaines entreprises puisque la densification, l'introduction de nouvelles technologies et même l'accès au centre peuvent être sévèrement contrôlés. Il est probable que certains secteurs de la cité historique soient toujours utilisés pour des activités commerciales et que l'attribut historique vive conjointement avec le secteur des affaires. Toutefois, il y a fort à parier que leur évolution et agrandissement se fassent à l'opposé l'un de l'autre comme le montre le stade quatre. Bien sûr, ce modèle est un outil théorique et plusieurs variantes peuvent exister.

Figure 2.1 : Évolution de la Cité historique



Source : Ashworth et Tunbridge (2000) p.49

La cité historique ne correspond donc pas à la totalité des secteurs anciens. Il s'agit plutôt du tissu social et politique que l'on retrouve dans ces secteurs morphologiquement et architecturalement définis. Nous passons donc d'un attribut ancien à une fonction historique. Il faut que la fonction historique soit reconnue comme étant une partie distincte de la ville et non pas un simple secteur ancien. Un sentiment d'appartenance fort et d'appropriation du lieu par une vaste majorité doit être présent.

### 3. L'activité touristique en milieu patrimonial

---

Bien que l'intérêt des collectivités pour la protection du bâtiment historique puisse être retracé par les actions de certaines personnes et certains gouvernements au cours des derniers siècles, la conservation du patrimoine sous sa forme actuelle est un phénomène plutôt récent. La notion de patrimoine, elle, n'est toutefois pas un concept nouveau. La protection des monuments historiques fut autrefois le passe-temps d'humanistes et de riches nobles du XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles et évolua graduellement en un effort concerté qui mobilisa autant des spécialistes (architectes et historiens pour la plupart) que des associations. Ce sont ces interventions qui donnèrent notamment naissance à la création de trusts et favorisèrent l'implication des gouvernements dans le dossier de la protection du patrimoine (Ashworth et Tunbridge, 1990; Choay, 1999).

Les grandes structures romaines de l'Antiquité, bien souvent réduites à l'état de ruines, fascinent dès l'époque de la Renaissance, vers la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. On assiste à la réécriture de l'époque gréco-romaine dans les mouvements littéraires et l'augmentation de l'engouement des érudits et des architectes pour les équipements légués par la civilisation romaine. L'intérêt des romantiques allemands et anglais pour les vestiges moyenâgeux affirma l'inscription de cette période dans le vocabulaire patrimonial. Les monuments ecclésiastiques et seigneuriaux gagnèrent en popularité auprès de ce nouveau groupe élitiste. Certaines grandes villes européennes possédant une plus grande concentration de ce type d'équipements dominèrent longtemps la liste des destinations visitées. Paris, Londres, Prague et Vienne s'imposent dès 1740 (Beaudet, 2008).

Le patrimoine, et par le fait même la cité historique, est de plus en plus présenté comme l'outil visant à développer le tourisme et à offrir une diversification des attractions visitées en dirigeant les visiteurs vers ces vestiges (Moscardo, 1996). Cependant, les touristes n'ont pas attendu la consécration patrimoniale telle qu'elle fut définie à compter du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle pour s'intéresser aux monuments urbains. Ces destinations distinctives, maintenant au cœur d'une industrie internationale florissante, cherchent à

offrir des activités historiques et culturelles à un public ciblé. Par contre, les cités historiques sont parfois victimes de leur succès et croulent sous les visiteurs. De sorte que la qualité des interventions peut parfois laisser à désirer. Les décideurs optent parfois pour une voie rapide afin de tirer profit d'une attraction plus axée sur le tourisme que sur la préservation du patrimoine. La valeur accordée au bâtiment versus la valeur du décor est un indicateur facilement identifiable afin de catégoriser le type d'intervention. C'est-à-dire de protection du patrimoine versus d'un intérêt purement économique. Une société qui ne valorise pas le bâtiment, ni le tissu urbain duquel il est issu, est plus à risque de le démolir et de reconstruire un « patrimoine » artificiel cherchant l'appât du gain (Ashworth et Tunbridge, 1990).

Ces valeurs nous amènent à nous interroger sur les raisons derrière la conservation du patrimoine bâti. Certains prônent un respect de l'authenticité et du patrimoine<sup>15</sup>, d'autres souhaitent une reconstruction systématique et idéaliste. Fait intéressant, le concept de patrimoine apporte une nouvelle dimension au concept d'authenticité. Ruskin affirme qu'un bâtiment patrimonial doit être conservé dans son état actuel et non pas remis à un état optimal et idéal qui pourrait n'avoir jamais existé, comme le prônait Viollet-le-Duc (Choay, 1999). L'apparence du bâtiment doit donc être préservée, mais les signes de son utilisation et de son occupation par des gens méritent également d'être protégés, afin de refléter une utilisation juste et démontrer par le fait même l'importance du bâtiment. L'authenticité est donc maintenant combinée au concept de patrimoine.

Le tourisme est, de par sa nature même, une activité complexe, mais elle comporte une caractéristique tout aussi urbaine que de villégiature. Puisque la majorité des touristes sont originaires des villes et que leurs destinations sont bien souvent d'autres villes, nous pouvons facilement voir l'existence d'une relation intrinsèque entre ville et tourisme : le

---

<sup>15</sup> Cependant, la signification de ces termes est loin de faire l'unanimité chez les différents partisans de la conservation patrimoniale. Une simplification peut cependant être apportée afin d'apporter un consensus. Lorsqu'il est question d'authenticité, on s'attarde principalement au côté esthétique du bâtiment ou de l'objet. Donc, c'est l'apparence qui importe afin d'émettre une opinion. Le terme patrimoine se rapporte plus souvent à l'utilisation faite du bâtiment ou de l'objet par les êtres humains (l'utilisateur). L'utilisation dans ce contexte est plus importante que l'apparence.

tourisme supporte la ville et la ville supporte le tourisme. Ashworth et Tunbridge (1990; 2000) ont identifié trois caractéristiques essentielles à la discussion du tourisme urbain. Tout d'abord, le tourisme urbain n'est qu'une infime partie d'un tourisme régional, voire national, et existe à l'intérieur de cet ensemble touristique. Le tourisme urbain évolue dans un monde où différents types de tourisme coexistent. Deuxièmement, le tourisme urbain fait également partie d'un réseau indépendant du tourisme régional. Bien qu'il fasse partie d'une activité plus globale, comme la première caractéristique le laisse sous-entendre, les activités touristiques urbaines diffèrent grandement des activités régionales. Finalement, tout ceci n'est possible que grâce à la coopération et/ou la rivalité entre plusieurs villes qui permettent de créer plusieurs réseaux touristiques régionaux indépendants.

La compétition toujours grandissante dans le milieu touristique encourage l'évolution de la relation entre les visiteurs et les attractions présentées par les organisateurs. Ashworth et Tunbridge (1990) vont même jusqu'à dire que la relation entre les ressources urbaines préservées et le tourisme est si étroite qu'il est plus difficile de les séparer que de justifier leur relation. De plus en plus, nous assistons à la création d'expériences historiques présentées à l'intérieur des enceintes des cités historiques et à un patrimoine récréatif, où des expériences patrimoniales sont créées là où elles n'ont jamais existé (Orbasli, 2000). C'est-à-dire que les activités reconstituant un mode de vie passé sont bien souvent une mise en scène servant à attirer les touristes et leurs pouvoirs d'achat. Le tourisme sert donc à former et justifier de nouvelles fonctionnalités de la cité historique même lorsque celles-ci semblent être étrangères à cette dernière (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). Il n'est pas étonnant de constater que plusieurs spécialistes du patrimoine n'hésitent pas à comparer quelques-unes de ces cités, dites patrimoniales et historiques, à des parcs d'attractions. Dans ces cas précis, la réalité historique étant constamment manipulée, il est difficile de retracer la vraie historicité du lieu.

Certains chercheurs vont même jusqu'à affirmer que dans le monde du tourisme patrimonial, le paraître est plus important que l'être (Nuryanti, 1996). En effet, les visiteurs souhaitent avant tout reconnaître dès le premier abord les secteurs historiques d'une ville et

s'attendent déjà à une image familière des composantes urbaines. Cette attente a donné naissance à plusieurs approches, ou attitudes, des spécialistes du tourisme, qui seront brièvement présentées afin de brosser un portrait de l'industrie touristique. Tout d'abord, l'attitude « conservatiste » craint de changer ou de modifier l'image extérieure de la ville, pour ne pas déplaire aux touristes et à la préconception qu'ils ont de la ville historique. On favorise donc une protection stricte de la ville et souhaite la figer dans le temps pour en conserver les fonctions et formes d'antan. Diamétralement à l'opposé se trouve l'attitude « activiste », qui suggère que l'essence même de la ville est de constamment évoluer et de se renouveler. Malgré cela, il est primordial pour ses promoteurs que les nouveaux bâtiments et autres nouvelles constructions dans le centre historique soient de bonne qualité pour ainsi offrir une expérience agréable (Orbasli, 2000).

Ces deux visions n'apportent pas de changements majeurs, puisqu'elles reconnaissent une forme précise, mais distincte, de la ville. Par contre, une troisième approche, qui se répand de plus en plus, en vient à dénuder la ville de sens. Le « façadisme » est une pratique qui est en soi une glorification de l'espace urbain qui se rapproche énormément de la façon de faire des sites touristiques, à l'image de Disneyland. Comme son nom le suggère, le « façadisme » prône la conservation des façades des bâtiments seulement. Cette méthode est bien souvent une façon détournée pour les promoteurs de faire ce qu'ils veulent tout en respectant le cadre législatif. Plusieurs exemples existent en Allemagne où de très grands centres commerciaux se cachent derrière des rangées de façades vernaculaires. De plus, le façadisme est parfois la méthode choisie afin de créer un nouvel espace urbain qui donne l'impression d'être ancien, mais qui en soi ne respecte pas du tout les proportions urbaines et architecturales de l'époque (Orbasli, op. cit.). Il ne faut également pas oublier que même si les touristes souhaitent vivre une expérience médiévale ou de la Renaissance, ils désirent tout de même avoir accès à des installations dignes du confort qu'ils peuvent avoir à la maison (Ashworth et Tunbridge, 1990). Il leur importe peu que derrière la façade patrimoniale de leur auberge se trouvent des chambres de taille disproportionnée pour l'époque, pour autant que leur confort soit égal ou supérieur à leurs attentes.

Orbasli (2000) émet cependant une réserve face à l'attitude des défenseurs du façadisme. Il craint que l'importance accordée à l'extérieur des bâtiments (au détriment de l'intérieur et de l'espace urbain en lui-même) se transforme graduellement en approche favorisant des mises en scène qui ne sont pas du tout reliées à la réalité et au génie du lieu. Selon lui, le façadisme comporte bien des dangers. Il fut tout d'abord utilisé comme un outil de préservation afin de conserver l'image et le caractère urbain et de répondre aux demandes croissantes pour des espaces modernes tout en sauvant les apparences face aux touristes. Les experts s'entendent sur un fait : le façadisme est devenu un « mensonge » théâtral encourageant des mises en scène, dénuées de vie propre et servant seulement à répondre à une croissance touristique spontanée et peut-être même passagère.

Nous sommes rendus à une époque où protéger le patrimoine n'est plus si simple. Nous devons nous poser plusieurs questions; quel patrimoine voulons-nous protéger; mais surtout le patrimoine de quelle culture voulons-nous mettre en valeur? Ce débat devient plus complexe dans les anciennes colonies. Selon Ashworth et Tunbridge (1990), la dépression de 1980 a été un temps crucial dans le développement du tourisme de certains pays en émergence. Plusieurs ont vu l'importance en termes économiques de leurs reliques et vestiges coloniaux. C'est pourquoi certains pays ont décidé d'exploiter leur passé colonial pour ainsi accaparer une petite part du marché touristique afin de pallier le déficit relié à la crise économique. L'exemple de la Caraïbe<sup>16</sup> illustre parfaitement cette situation puisqu'on y fait la promotion de leur héritage; un mélange de rivalité coloniale et de passé esclavagiste. Cela même si ces réalités sont toujours une source d'un certain inconfort pour les résidants (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). Toutefois, ce n'est que lorsque cette histoire commune est acceptée qu'elle puisse être exploitée touristiquement. Les auteurs présentent également l'argumentaire de Western sur ce sujet. Il affirme que « *a former colonial society can only identify with and value the heritage of its erstwhile masters when it no*

---

<sup>16</sup> Le terme Caraïbe est préféré à Antilles. Ce premier comprend un espace géographique plus grand comprenant les Grandes Antilles, les Petites Antilles, la péninsule du Yucatan, la façade Caraïbe de l'Amérique centrale, ainsi que les plaines côtières de Colombie, du Venezuela et le plateau des Guyanes. On y inclut généralement les Bahamas, les Keys, les Bermudes et plus rarement la Floride et le golfe du Mexique. Notons, toutefois, que les Bermudes ne sont pas membres de l'Association des États de la Caraïbe.

*longer represents a threat to national self-confidence. Roman remains in Britain are marketed as a European, or even global, tourism resource while British remains in the United States are happily sold as “colonial style”* » (Ashworth et Tunbridge, 2000 : 68). La relation colons colonisés est à la base des conflits patrimoniaux dans les pays où plusieurs cultures s’entrechoquent, surtout lorsqu’une fut imposée à d’autres. Si la relation est très récente, il est probable que le patrimoine d’une culture domine.

### **3.1. Le tourisme et la cité touristique**

Comme nous en avons brièvement discuté précédemment, l’activité touristique est intimement reliée au développement de la ville. Le tourisme est pour plusieurs une activité de détente, une façon de laisser de côté une routine quotidienne et de se changer les idées. Pour d’autres, c’est une opportunité rêvée de s’instruire et d’apprendre plus sur les différentes coutumes et cultures. Ce type de tourisme s’apparente au Grand Tour du XVIII<sup>e</sup> siècle où les jeunes nobles britanniques parcouraient l’Europe continentale à la fin de leurs études afin de parfaire leur instruction, de développer leur jugement politique et leur goût pour l’art. De nos jours, l’idée est sensiblement la même, on souhaite parcourir le monde, à la recherche de lieux culturels, patrimoniaux et/ou célèbres pour élever nos connaissances. Ces voyages ne sont plus une simple excursion hors de la maison. Ils se veulent une façon de vivre l’histoire, de voir ces lieux et de pouvoir dire que nous les avons visités.

Le tourisme est également un moteur économique important. Celui-ci représenterait 12 % du PIB mondial et emploie plus de 200 millions de personnes de par le monde. Pour l’année 2007, le nombre de voyageurs fut estimé à 900 millions (UNIAGRO, 2008). Pour plusieurs villes, il s’agit de la source de revenus la plus importante. Il est simple de vérifier l’importance économique du tourisme. Une brève visite dans une librairie permet de découvrir un nombre important d’ouvrages destinés aux voyageurs; guides sur des villes, sur des pays, itinéraires proposés pour certains musées, le choix est vaste. Le voyageur dispose de tous les outils nécessaires afin de réaliser son voyage ou ses vacances de rêve. De plus, avec la popularité grandissante de l’Internet, plusieurs agences de voyages offrent

des services aux voyageurs sans que ceux-ci aient à se déplacer. Le patrimoine est à la portée de tous.

Pourtant, nous devrions nous poser la question suivante : quel est l'impact de tous ces touristes sur les vieux centres historiques? Une masse critique de gens qui visitent des centres anciens de plusieurs siècles est certainement un facteur accélérant leur processus de dégradation. Il est de plus en plus complexe pour les gestionnaires de sites patrimoniaux de trouver le juste milieu entre un niveau acceptable de présence touristique et la préservation des lieux. Nous allons discuter tout d'abord de la capacité des sites historiques en tant que ressources touristiques. Finalement, nous allons tenter de modéliser la cité touristique.

### **3.2. La cité historique : une ressource touristique**

On ne peut passer sous silence l'importance économique du tourisme à l'intérieur des différentes parties d'une ville ou d'une métropole. Les commerces servant principalement les visiteurs sont devenus monnaie courante et ils semblent parfois plus répandus que nécessaire. Il faut comprendre que les visites en elles-mêmes suffisent très rarement à supporter financièrement la cité historique. Il faut donc développer d'autres ressources et attractions afin d'amoindrir les dépenses nécessaires au maintien de ces cités historiques. C'est à ce moment que les ressources touristiques entrent en jeu. Ces installations permettent d'injecter de l'argent dans l'économie touristique et de parfaire l'expérience patrimoniale.

Dans le jargon touristique, une « ressource touristique » peut être simplement définie comme toute installation qui est ou peut être utilisée par des touristes (Ashworth and Tunbridge 1990 : 57). Cependant, les auteurs admettent que cette définition est très vague et qu'une plus grande attention mérite d'être portée aux ressources touristiques et aux attractions afin de mieux comprendre leur importance. Nous pouvons facilement classer les attractions touristiques comme étant primaires ou secondaires. Les attractions attirant les touristes comme motif principal de leur visite (c.-à-d. musée) sont considérées

comme étant primaires. Les attractions de support (c.-à-d. hôtels, auberges, etc.) sont considérées comme secondaires. Cependant, les attributions « primaire » et « secondaire » ne sont pas qualifiées quantitativement. Donc, même si certains visitent une ville pour voir un musée précis, tout en passant plus de temps dans un hôtel particulier, cet hôtel reste tout de même une attraction secondaire. De surcroît, si les attractions secondaires sont construites pour accommoder les touristes, la plupart du temps les attractions primaires étaient déjà présentes par le passé, qu'elles soient naturelles (Chutes Niagara), construites (Disneyland; casinos) ou patrimoniales (musées). Néanmoins, les ressources historiques abondent grandement et constituent la majorité des attractions de la cité touristique-historique. Ashworth et Tunbridge soutiennent que:

*« The inherited built environment of historical architecture and urban morphology, associations with historical events and personalities and the accumulations of cultural artefacts and associations with artistic achievements and individuals are the raw material from which the tourist-historic cities is created. It is our contention that these historic resources are the single most important primary attraction for tourists and thus tourist-historic cities are the world's most important tourism resort. »*  
(Ashworth et Tunbridge, 1990 : 59)

La même observation est faite par Orbasli :

*« Historic towns may also become tourist destinations for their association with a famous event or personage. Sarajevo, previously associated with an assassination triggering off the First World War, is now better known for the atrocities of a more recent civil war. Dublin and Stratford-upon-Avon on the other hand are famous for their literary associations. The use of a place for a film location may also make it an attraction, to the extent event that a film location may become more authentic than an actual (historic) location. »* (Orbasli, 2000 : 46)

L'importance du patrimoine dans le milieu touristique n'est donc plus à démontrer. Que ce patrimoine soit historique, culturel, littéraire, cinématographique, réel ou inventé, il est présent d'une façon ou d'une autre dans la cité touristique. En comptant les excursions d'un jour, les attractions historiques se retrouvent en troisième position dans le type de destinations touristiques les plus prisées de l'Europe occidentale (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). Ces données, combinées aux ventes de guides touristiques à saveur patrimoniale et à celles de titres annuels aux grands musées, démontrent un intérêt marqué pour les sites patrimoniaux en Occident (Orbasli, op. cit.). Malheureusement, il est virtuellement impossible de connaître l'importance exacte au niveau local d'un secteur patrimonial spécifique. La gratuité d'entrée de certaines attractions, jumelée à l'attraction principale faisant partie de l'expérience urbaine locale, est peu quantifiable puisque les entrées ne sont pas enregistrées de façon absolue.

Il ne faut cependant pas sous-estimer le pouvoir de développement touristique des attractions à entrée libre. Plusieurs organisations caritatives et regroupements de bénévoles participent activement au développement du tourisme et de la protection du patrimoine et sont souvent responsables de l'élaboration de nouvelles attractions culturelles (Gunn, 2002). Certains individus ou groupes d'individus sont conscientisés par certaines lacunes de l'expérience touristique d'un patrimoine qui leur est cher et ils développent donc des attractions à entrée libre ou à faible coût pour permettre aux visiteurs de vivre une expérience qui leur semble plus complète.

### **3.2.1. Modéliser la cité touristique**

Puisque la cité touristique est une entité complexe et parfois paradoxale de la ville, il serait important de préciser sa nature et d'en proposer un modèle qui nous sera utile lors de la modélisation de la cité touristico-historique. Ashworth et Tunbridge (2000) utilisent un modèle afin de présenter les différentes caractéristiques spatiales inhérentes à la ville qui remplissent les fonctions urbaines primordiales au tourisme. Ils ne visent pas à

délimiter un secteur spécifique de la ville, puisque l'activité touristique se présente dans la ville dans son ensemble.

La ville touristique est avant tout constituée de différents éléments qui, ensemble, permettent le bon fonctionnement de la cité. Les accommodations hôtelières sont vraisemblablement l'épine dorsale des cités touristiques, puisqu'il faut loger adéquatement les visiteurs. Par contre, il serait faux de croire que tout visiteur urbain soit automatiquement un touriste. Plusieurs clients d'hôtels sont parfois des gens provenant de l'intérieur des murs mêmes de la ville ou bien sont des résidants de la région. De plus, le secteur grandissant des congrès est basé quasi uniquement dans les centres de congrès et l'intérieur des hôtels urbains. Il serait donc inexact de considérer ces visiteurs comme des touristes puisque leur temps de résidence dans la ville est souvent très court et qu'ils s'intéressent peu aux attractions touristiques et culturelles.

Ashworth et Tunbridge (2000) précisent également que leur modèle est construit de sorte à schématiser des villes de moyenne importance où toutes les attractions se situent à quelques mètres les unes des autres. Par contre, il ne faut pas croire que ce modèle ne s'impose qu'aux villes moyennes. Une grande ville (ou même une métropole) peut jouir de la présence de plusieurs « cités touristiques » groupées autour de différentes attractions dans différents quartiers ou arrondissements, sans oublier les villes historiques plus petites qui concentrent toutes les fonctions dans un emplacement spatial de moins de 200 mètres de rayon, de sorte que la distinction entre chacune des fonctions n'est plus possible. Il ne faut pas non plus oublier que chaque touriste est différent et que son attention et ses motifs de visite le sont tout autant (Ashworth et Tunbridge, 1990). Les raisons de la visite, sa durée et le mode de fréquentation (en groupe ou seul) sont autant de facteurs à considérer, ce qui crée également des cités touristiques différentes.

Nous pouvons donc résumer en disant que la relation entre les accommodations touristiques, le comportement du touriste et l'image touristique véhiculée par la ville sont les facteurs décisifs qui créent la cité touristique. Puisque chacune de ces composantes influence les autres sans qu'aucune ne soit la plus importante, c'est l'entité elle-même qui

domine l'espace. Par contre, la cité historique deviendra la composante la plus importante lorsqu'elle sera combinée à la cité touristique afin de brosser un portrait plus complet de la situation touristique en milieu patrimonial. Dans l'union de ces deux cités, les raisons des visites des touristes sont plus facilement identifiables et permettent de modéliser certaines tendances dont nous allons discuter dans le chapitre suivant.

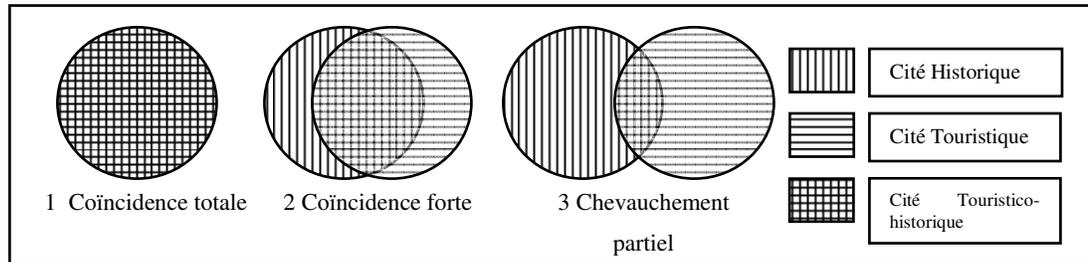
### **3.3. La « cité touristico-historique »<sup>17</sup>**

Le modèle de la cité touristico-historique est une combinaison des deux modèles précédemment discutés. La figure 3.1 illustre trois différentes variations possibles de la cité touristico-historique. Tout d'abord, le modèle 1 illustre une coïncidence totale des aspects touristiques et historiques. Le second modèle présente une coïncidence forte dans laquelle se trouvent un grand nombre d'attractions patrimoniales. Finalement, le modèle 3 montre un chevauchement partiel des deux cités et crée une cité touristico-historique de plus petite envergure par rapport aux cités touristiques et historiques (Ashworth et Tunbridge, 1990). Ce modèle est très fréquent puisque les aspects touristiques et historiques rentrent parfois en conflit. Ashworth et Tunbridge (op. cit.; 2000) identifient les particularités de chacun des modèles qui peuvent être problématiques. Tout d'abord, il incombe de savoir si l'activité touristique envisagée est un usage optimal de la cité historique. C'est-à-dire, si l'utilisation proposée pour ces vestiges historiques crée des conflits et des désagréments pour les autres usagers et résidents. L'exploitation de la cité historique par le tourisme crée souvent des conflits pour les différents utilisateurs de la cité, si elle est irréaliste ou contraignante pour les résidents.

---

<sup>17</sup> Traduction libre de tourist historic city. Il s'agit de l'appellation donnée par Ashworth à la rencontre spatiale des cités historiques et touristiques.

Figure 3.1 : Croisement des Cités historique et touristique



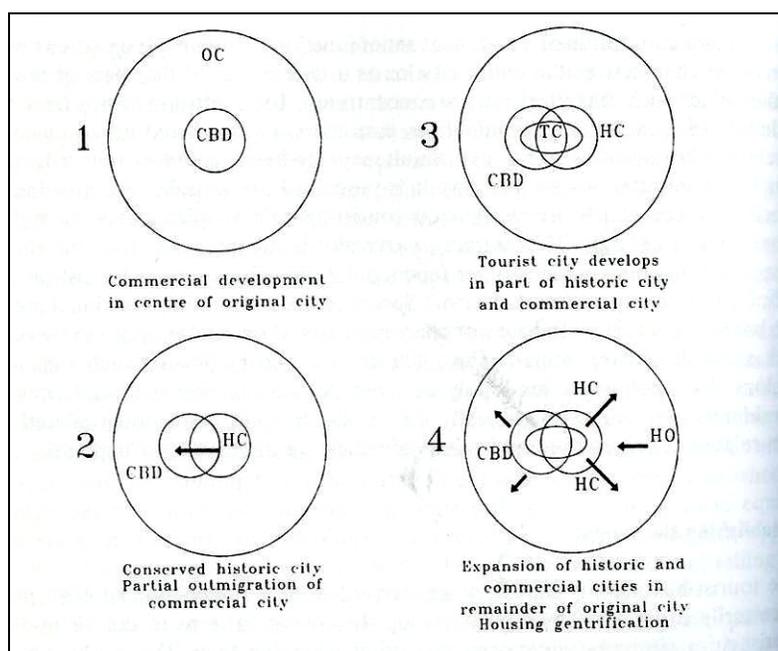
Source : M. Gagnon

Plusieurs problèmes se présentent également du point de vue de la cité touristique. Premièrement, le tourisme demande la transformation du patrimoine en une marchandise dans une économie qui est parfois éphémère et qui est extrêmement compétitive. Il faut donc choisir certains aspects du patrimoine pour s'assurer un succès et une longévité optimale (Orbasli, 2000), ce qui peut créer des secteurs oubliés au détriment d'autres qui obtiendront plus d'attention. La distribution inégale des subventions et des crédits pour la rénovation et la remise en état de bâtiments risque inévitablement de créer de la jalousie chez les différents propriétaires. Comme nous l'avons déjà mentionné, la protection du patrimoine n'est pas une entreprise aussi objective qu'on aimerait le faire croire.

Bien que la cité touristico-historique possède plusieurs contraintes, il ne faut pas croire que celles-ci soient définitives. La réglementation peut facilement être adaptée afin de répondre à un plus grand nombre d'utilisateurs. L'une des plus grandes contraintes restera sans doute l'installation de nouvelles accommodations touristiques dans un milieu ancien protégé. Même avec toutes les améliorations et la promotion, il est faux de croire que la cité touristico-historique ralliera tous les visiteurs d'une ville. Les différentes cités touristiques couvrent une aire plus grande que la cité historique et offrent plusieurs activités qui peuvent intéresser les touristes. Par ailleurs, la cité touristique est soutenue par un réseau touristique plus vaste qui facilite la satisfaction des clients (Orbasli, op. cit.).

La représentation graphique de la cité touristico-historique facilite grandement sa compréhension, puisqu'elle permet une visualisation spatiale des propos d'Ashworth et Tunbridge. Ces représentations sont exposées à la figure 3.2. Toutefois, il faut garder à l'esprit qu'il s'agit d'un modèle basé sur l'expérience de la ville moyenne et multifonctionnelle européenne et se veut un modèle théorique et non pas absolu.

Figure 3.2 : Modèle évolutif de la Cité touristico-historique



Source : Ashworth et Tunbridge 2000 : 83

Tout d'abord, la ville originelle possède un centre des affaires dans lequel la plus grande partie des services et commerces sont concentrés. Suite à l'expansion de la ville, la zone des affaires migre graduellement hors des confins du secteur des affaires. Ce vieux centre urbain devient alors la cité historique puisque son utilisation en tant que zone névralgique de l'administration de la ville a diminué en importance suite à la migration de la zone administrative. Le secteur historique et le secteur des affaires se côtoient et partagent des fonctions similaires localisées dans l'intersection de ces deux citées. Petit à petit, la cité touristique se développe et finit par venir se superposer à ces deux zones pour

des raisons pratiques et commerciales qui répondent aux intérêts des touristes. La partie chevauchant la cité touristique et la cité historique devient donc la zone considérée comme étant la cité touristico-historique. Cependant, bien que cette zone spécifique soit exploitée en tant que cité touristico-historique (Ashworth et Tunbridge, 1990). L'appréciation de cette zone nouvellement créée est étroitement liée à l'offre d'attractions touristiques présentes dans les deux cités, puisqu'elles se développent de façon indépendante. De plus, les parties de ces cités qui ne font pas partie de la cité touristico-historique peuvent éventuellement évoluer et y être intégrées. Pour ces raisons, la réglementation de la cité touristico-historique doit reposer sur une compréhension globale des cités qui l'ont vu naître, afin d'assurer une unité et d'en permettre son agrandissement. D'un côté, les gouvernements doivent reconnaître que les attractions touristiques ne sont qu'un type d'attraction parmi plusieurs situées à l'intérieur de la cité. De l'autre, ils doivent comprendre que les politiques de conservation sont plus qu'une sélection de faits historiques promotionnels et qu'elles ne doivent pas restreindre les autres utilisations et usages quotidiens du secteur historique (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). La figure suivante présente le modèle de l'évolution de la cité touristico-historique. Le modèle 3 représente un exemple optimal, puisque les deux cités se superposent harmonieusement et les pressions externes sont faibles. De ce fait, les effets parfois néfastes (comme l'embourgeoisement) ne sont que très peu ressentis. Le modèle 4 représente la même situation, mais avec des pressions immobilières (housing offer, HO).

Le secteur historique a également tendance à s'étendre afin d'offrir une plus grande aire de protection. Bien souvent, cette expansion fait en sorte que plusieurs bâtiments plus récents fassent peu à peu leur entrée dans la cité historique. Hors du modèle théorique, le développement de la ville ne se fait pas de façon circulaire et le secteur historique tend à se développer en opposition au centre des affaires. De plus, les secteurs commerciaux se développent souvent au détriment des secteurs historiques et forcent parfois ces derniers à régresser ou à se replier sur eux-mêmes. Cette tendance n'est pas reliée à une incompatibilité entre les deux secteurs. La tendance à favoriser le développement de nouvelles constructions et habitations dans les secteurs des affaires est responsable du

déclin de secteurs anciens. Paradoxalement, le développement des secteurs économiques nouveaux à l'intérieur des secteurs historiques peut être bénéfique. Il permet en effet de libérer des parcelles et des lots autrefois utilisés par des fonctions similaires dans les anciens quartiers et ainsi consolider la cité historique en favorisant la qualité et non la quantité.

Dans le cas de la cité touristique, il est peu probable qu'elle augmente considérablement, puisque ses possibilités sont plus limitées dans le centre urbain. Selon Ashworth et Tunbridge (2000), une augmentation de la demande touristique est plus sujette à produire une intensification de l'utilisation de la cité touristique, ce qui se traduit en une augmentation de la concurrence et de la compétition entre les installations touristiques déjà présentes et les autres fonctions de la cité. Par contre, la partie de la cité historique utilisée par les touristes peut se transformer au gré de l'intérêt touristique. Ces changements sont bien souvent une résultante des politiques touristiques locales et de la promotion présentée par les différentes agences touristiques de par le monde. Ils sont bien souvent liés à la transformation de la cité historique. En fait, lorsque le moment est venu de construire des logements supplémentaires pour touristes suite à une expansion de la cité historique, ceux-ci sont souvent construits en périphérie du centre urbain. Il est, en effet, parfois plus facile de construire ces grands complexes dans un milieu moins dense.

### **3.4. Le tourisme dans la Caraïbe et les « joyaux du patrimoine »**

#### **3.4.1. Le tourisme dans la Caraïbe**

La Caraïbe fut reconnue internationalement depuis le début des années 1980 suite à l'accroissement de popularité du tourisme vers les destinations soleil dans le monde anglo-saxon (Ashworth et Tunbridge, 1990). Cependant, la commercialisation du tourisme caribéen commença plus tôt, vers le début des années 1960. Ainsi, les destinations où le dollar américain n'était pas utilisé connurent une popularité grandissante lors de la

récession américaine de 1980 (Archer, 1995b, 1995a). Ces îles de l'Atlantique furent envahies par des touristes désireux de s'offrir des vacances au soleil à prix plus abordable, tandis que les destinations plus dispendieuses, comme les Bermudes, connurent un certain déclin. Trois grandes villes caribéennes furent rapidement développées comme des villes touristico-historiques suite à leur « découverte » par le milieu touristique. La Havane, Santo Domingo et Cartagena étaient méconnues du monde avant que les touristes ne développent une affection pour leurs plages. Ces villes furent longtemps laissées à l'abandon et elles ne connurent un accroissement de leur protection historique qu'à la suite de la découverte de leur potentiel touristique (Ashworth et Tunbridge, op. cit.).

La répartition de l'activité touristique dans la Caraïbe est inégale. De grandes villes riches offrant plusieurs attractions côtoient souvent des milieux négligés et pauvres. Les tensions sociales et politiques sont d'autres facteurs qui influencent directement le nombre de touristes. Il suffit de penser à la Colombie ou à Haïti. Dans le premier cas, la capitale Bogota redevient une destination recommandée suite une diminution de la violence. Dans le second, on dénombre à 100 000 le nombre total de touristes l'ayant visité en 2007. Ceci est en lien direct à l'instabilité politique d'Haïti ((Dehoorne, 2007).

Afin de s'appropriier une grande part du marché touristique, les grandes îles de la Caraïbe misent sur un tourisme de masse en développant des stations balnéaires à faible coût. Cuba reste l'exemple le plus connu. D'autres îles plus petites, telles les îles Caïmans, optent sur un tourisme de luxe dominé par les Américains. Rien de surprenant puisque les régions urbaines nord-américaines représentent 70% des visiteurs de la Caraïbe (Dehoorne, op. cit.).

De manière générale, les centres urbains des anciennes colonies caribéennes britanniques sont des villes de petites dimensions et de piètre qualité. En effet, elles sont bien souvent des villes à l'économie faible et possédant peu d'infrastructures touristiques et peu d'attractions structurées (Ashworth et Tunbridge, 1990). Trois villes se démarquent pourtant par la qualité des infrastructures et l'utilisation de facteurs culturels et patrimoniaux. Les villes de Nassau aux Bahamas, de Montego Bay en Jamaïque et de

Bridgetown à la Barbade sont les mieux équipées pour soutenir une industrie de tourisme de masse. Toutes ne peuvent cependant prétendre au titre de cité touristico-historique. Seule la ville de Nassau possède, aux yeux des chercheurs, une cité touristico-historique développée. Sa riche tradition commerciale datant du XVIII<sup>e</sup> siècle est utilisée comme patrimoine culturel et historique pour courtiser les touristes. Ces idéaux romantiques jumelés aux histoires de pirates et de flibustiers et l'attrait de commerces de luxe hors-taxes attirent les touristes américains, prioritairement courtisés puisqu'ils sont très près géographiquement. De plus, ces villes, lorsqu'elles exploitent un passé historique, mettent l'accent bien souvent sur la période esclavagiste. Ce type de rappel historique peut parfois incommoder les touristes et la population locale, ce qui explique le manque d'intérêt de la population générale (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). De plus, l'état des petites villes de ces colonies est parfois très près de conditions que l'on retrouve dans les pays en émergence, ce qui est parfois déstabilisant pour les touristes en quête de luxe paradisiaque.

Dans l'optique des cités touristico-historiques, ces villes possèdent un potentiel beaucoup plus grand et plus intéressant pour ceux qui ne recherchent pas le type d'attractions offert par les stations balnéaires. C'est d'ailleurs une des voies explorées par les gouvernements locaux afin de rafraîchir leur image et d'intéresser les touristes à fouler le sol de leur ville. Selon Ashworth et Tunbridge (2000), ceci est envisageable pour plusieurs villes caribéennes britanniques à l'exception peut-être de Kingston en Jamaïque, où le taux de criminalité très élevé décourage les touristes. C'est précisément le manque d'intérêt des touristes recherchant les plages et quelques « diversions historiques » qui rendent possible la réappropriation de ces villes en tant que cités touristico-historiques. L'absence de grandes infrastructures touristiques permet de ramener des emplois dans la ville et ainsi de s'approprier une part de revenus qui autrement se retrouveraient bien souvent dans les poches d'intérêts étrangers qui gèrent les stations balnéaires.

Il ne faut pas oublier que la dynamique des petites villes est parfois différente. Certains sites historiques d'une grande richesse peuvent se trouver en dehors de la ville, mais faire également partie de la cité touristico-historique. Ainsi, des fortifications

environnantes, des villas aristocratiques, d'anciennes plantations et autres vestiges historiques sont inclus dans l'élaboration de la cité. Par ailleurs, les villes ayant des ports desservis par des bateaux de croisière ont avantage à exploiter cette situation. En effet, les passagers n'ont bien souvent que quelques jours pour visiter et sont souvent dans un état d'esprit propice à se concentrer sur les centres touristico-historiques confinés à l'intérieur de la ville, de ses attractions et de ses boutiques (Ashworth et Tunbridge, 1990). Ces villes doivent donc développer leurs attractions touristico-historiques en fonction de l'arrivée par mer des visiteurs. Finalement, ces villes devraient faire partie intégrante des efforts de marketing visant à promouvoir les centres touristiques. Elles ne devraient pas être présentées comme des attractions supplémentaires.

C'est dans ce croisement entre la cité touristique et le statut historique que le tourisme patrimonial et le tourisme culturel sont à leur point culminant. Les réglementations dans ces secteurs permettent une certaine souplesse pour accommoder les installations touristiques sans toutefois mettre en danger le patrimoine de la cité historique. Pour des raisons que nous avons déjà exposées, la cité touristico-historique se distingue des autres cités touristiques possédant des qualités historiques. Les efforts pour protéger le patrimoine urbain sont beaucoup plus prononcés dans la première que dans les secondes. Dans une cité touristique ayant des vestiges patrimoniaux, le traitement de ceux-ci reste souvent anecdotique; les environs immédiats sont bien souvent relégués en second plan d'une attraction majeure et servent de décor. Dans une cité touristico-historique, le tourisme n'est qu'une fonction parmi tant d'autres à l'intérieur d'une cité historique.

### **3.4.2. Les joyaux du patrimoine**

Les joyaux du patrimoine sont très importants pour l'argumentation de ce mémoire. En effet, mon hypothèse assume que la ville de St-George possède un potentiel touristique fort et significatif qui lui mérite cette appellation. Nous ne pouvons entamer ce sujet sans tout d'abord présenter quel type de ville, principalement européenne et coloniale européenne, constitue un « joyau du patrimoine ». Ashworth et Tunbridge indiquent que

ces villes sont « *usually small communities in which the historic resources is both so dramatic, extensive, and complete and also so valued as to dominate their urban morphology, their identity and their policy options* » (1990 : 155). Les villes ayant conservé une morphologie historique dominante sont, dans notre contexte occidental, les petites villes médiévales européennes et les villes coloniales du Nouveau Monde. La promotion de ces patrimoines historiques est d'une importance primordiale pour ces villes. Leur portée économique dans leurs régions était souvent négligeable avant leur conversion en villes patrimoniales touristiques, du moins depuis la Révolution industrielle. La présence de villes plus avancées et importantes, économiquement parlant, a tôt fait de réduire ces dernières en « relique » d'un temps passé (Ashworth et Tunbridge, op. cit.). Afin d'illustrer l'importance de ces joyaux, nous allons présenter quelques exemples européens pour offrir une base analytique et comparative pour la ville de St-George. Bien que plusieurs exemples existent, nous allons nous contenter de présenter le modèle de création de ces joyaux.

Le développement d'une ville en un joyau est bien souvent le résultat d'un accident historique. Au cours de leur histoire, les villes évoluent et subissent plusieurs phases de croissance et doivent s'adapter et être modifiées durant celles-ci si elles veulent rivaliser avec les villes voisines. Cependant, les joyaux du patrimoine n'ont pas nécessairement suivi ce chemin et furent laissés dans un état de relative dormance économique et politique au détriment de leurs consœurs de plus grande envergure.

Il existe généralement quatre phases caractérisant l'évolution citadine : la phase de fondation, la phase de stagnation, la phase de valorisation et la phase d'entretien. Lors de la phase de fondation, ces petites villes connaissent souvent une croissance extrêmement rapide lorsqu'elles sont comparées aux villes voisines. Que se soit pour des raisons économiques, politiques ou stratégiques, cette phase de développement intense demeure néanmoins d'une très courte durée. C'est pourquoi ces villes peuvent facilement être associées à un petit nombre de gens puissants et célèbres. Ces quelques personnages ont bien souvent régné sur ces villes et ont imposé des styles architecturaux qu'ils appréciaient

(Ashworth et Tunbridge, 2000). Cette phase se termine tout aussi abruptement suite à la disparition de l'avantage économique, politique ou militaire initial. En conséquence, ces villes possèdent un cadre bâti bien souvent homogène, par exemple les Bastides du sud-ouest de la France, Rothenburg en Bavière et Ribe aux Pays-Bas. D'autres sont de petites villes industrielles ou de petites capitales, par exemple Williamsburg en Virginie.

La faille majeure de ces villes réside dans leur spécialisation qui les empêche de trouver un substitut pour relancer leur développement. Elles tombent donc rapidement en période de stagnation et parfois même de déclin. Dans les cas extrêmes, un déclin de la population s'amorce et la situation peut s'étendre sur plusieurs siècles. Les cadres bâtis (qui deviendront plus tard des bâtiments patrimoniaux) sont négligés, réutilisés ou ignorés, mais jamais détruits puisqu'il y a peu de demandes pour un réaménagement immédiat.

Par la suite vient une époque où, pour une raison quelconque, les bâtiments anciens commencent à être valorisés comme ressource socio-économique. Cette situation peut parfois être problématique, puisque d'un côté, il y a un désir de protéger et de conserver le patrimoine urbain et de l'autre, il y a souvent un mouvement contraire en faveur d'un réaménagement. Selon Ashworth et Tunbridge (2000), si les outils et les réglementations de préservation sont appliqués avant les pressions de développement, un joyau aura été créé. Si on en vient à perdre l'intégrité de l'espace urbain avant sa création, il aura été trop tard.

Suite à sa création, il ne reste plus qu'à maintenir le statut de joyau. Cependant, le fait que la ville soit maintenant reconnue comme ayant un caractère patrimonial unique, la rend parfois victime de pression pour qu'elle change ou évolue. Les joyaux deviennent rapidement une destination touristique prisée et la grande appréciation de leur environnement urbain fait de ces villes un emplacement envié par les boutiques, les commerces et les fonctions résidentielles de distinction. Par ailleurs, les joyaux se trouvent face à deux menaces distinctes. D'un côté, elles sont parfois aux prises avec des intrusions visuelles à leur périphérie afin d'adapter les demandes grandissantes pour ces nouvelles

fonctions. De l'autre, elles deviennent parfois victimes d'une surpatrimonialisation de leur centre urbain.

Le cas de chaque joyau est unique, mais le statut n'est accordé qu'exceptionnellement. La ville qui l'obtient est indéniablement considérée comme possédant une valeur exceptionnelle. Les villes d'Albany (Australie), d'Armidale (Australie), de Louisbourg (Nouvelle-Écosse, Canada), de Ribe (Danemark), de Rothenburg (Bavière, Allemagne), de St. Andrews (Nouveau Brunswick, Canada) et de Williamsburg (Virginie, États-Unis) sont des exemples reconnus de «joyau du patrimoine». Le cas de Williamsburg est probablement l'exemple le plus frappant en Amérique du Nord.

## 4. Étude de cas : la ville de St-George, Bermudes

---

### 4.1. Historique des Bermudes et de la ville de St-George

L'histoire de St-George est intimement liée à l'histoire des Bermudes. La colonisation des îles s'est faite via St-George et elle garda son statut de ville centrale pendant plusieurs décennies. Les documents historiques nous apprennent que les Bermudes furent découvertes suite à un naufrage en 1505 par le capitaine Juan de Bermudez, capitaine de vaisseau espagnol en route vers le Nouveau-Monde. L'imposante ceinture de corail qui encercle les Bermudes fut responsable à cette époque de plusieurs naufrages et l'archipel devint un refuge. Cependant, le capitaine de Bermudez ne réclama jamais les îles au nom de l'Espagne. L'abord périlleux, responsable de la perte de plusieurs vies, mit fin à la tentative de colonisation des Espagnols (Leclerc, 2008). L'archipel devint toutefois un point de repère stratégique lors de la traversée vers le Nouveau Monde.

Un peu plus de 100 ans plus tard, soit en juin 1609, le vaisseau *Sea Venture*, commandé par l'amiral George Somers et faisant route vers la Virginie, s'échoua à son tour sur les îles. Les naufragés restèrent prisonniers de l'île pendant près de 10 mois et devinrent les premiers habitants des Bermudes installés dans des maisons temporaires en bois et en feuillage dans un campement dont la localisation précise est toujours inconnue. Certains avancent cependant qu'il se trouverait sur le site où la ville de St-George fut érigée plus tard (Jarvis, 1998). Leur principale tâche fut la construction de deux nouveaux bateaux leur permettant de rejoindre la Virginie afin de terminer leur mission. Ils utilisèrent du cèdre, espèce indigène des Bermudes maintenant presque complètement disparue, pour construire la *Deliverance* et la *Patience* (Friary et Bendure, 2005), des noms qui reflètent sans équivoque les sentiments des naufragés. Toutefois, l'amiral Somers décida de laisser des hommes derrière pour réclamer ce territoire au nom de la Couronne d'Angleterre<sup>18</sup>. En

---

<sup>18</sup> En fait, il s'agit plus précisément de deux déserteurs qui refusèrent de continuer leur périple vers la Virginie et l'amiral y vit une opportunité de réclamer l'archipel et de se sortir de l'embarras.

novembre 1610, l'amiral Somers revint aux Bermudes avec la *Patience* afin de ramener quelques vivres pour la colonie de Virginie, qui faisait face à une famine. Au grand étonnement de Somers, les deux déserteurs étaient toujours vivants et en pleine santé (Jarvis, 1998).

La colonisation de l'île de St-George's<sup>19</sup> commença officiellement en août 1612. L'Angleterre y envoya un gouverneur (Richard Moore), un curé et un total de 660 colons. Les colons commencèrent la construction de tours d'observation<sup>20</sup>. Le gouverneur Moore ordonna ensuite la construction d'habitations en feuilles de palmier. Petit à petit, le campement se transforme en village. Après trois années de colonisation, qui coïncident avec la fin du mandat de Moore, la colonie était fortement peuplée et en route vers la stabilité et la permanence (Jarvis, op. cit.).

En 1615, après l'arrivée du gouverneur Tucker, le gouvernement britannique céda les droits de la *Virginia Company* (propriétaire des Bermudes) à la *Somers Island Company*<sup>21</sup>. Cette cessation des pouvoirs modifia pour toujours le système de gestion de l'archipel. Les différentes parties de la colonie, appelées *tribes* (tribus) à l'époque et maintenant *parishes* (paroisses), furent partagées en sections de 25 acres et distribuées à des propriétaires privés.<sup>22</sup> Toutefois, l'île de St-George's et quelques petites îles isolées demeurèrent propriétés publiques et furent utilisées comme centre du gouvernement des Bermudes (Jarvis, op. cit.).

À cette époque, le nombre d'habitants de la ville et de l'île de St-George diminua rapidement, pour atteindre 150 colons, les autres habitants ayant opté pour les paroisses privées, ne laissant que les employés du secteur public dans la capitale. Rapidement, une palissade fut érigée afin de contenir le bétail dans une aire délimitée. La construction de maisonnettes en bois annonce le début des constructions en dur de la capitale et assura sa

<sup>19</sup> « St-George's » fait référence à l'île sur laquelle se trouve la ville.

<sup>20</sup> Elles deviendront par la suite des forts dignes de ce nom et feront la renommée de Bermudes (ICOMOS, 2000).

<sup>21</sup> Connue sous le nom de Bermuda Company

<sup>22</sup> Aujourd'hui encore, elles portent le nom de leur principal actionnaire. D'ouest en est : Sandys, Southampton, Warwick, Paget, Pembroke, Devonshire, Smiths, Hamilton Parish et St-George's (Jarvis, 1998; ICOMOS, op. cit.).

pérennité. C'est également à cette époque que le rôle de la colonie dans l'Empire britannique commença à se dessiner.

La grande mixité ethnique des Bermudes commença également à cette époque. Sous la gouvernance de Tucker, des travailleurs africains et antillais furent amenés aux Bermudes afin de pallier le manque de main-d'œuvre créé par la migration des colons britanniques vers les paroisses privées (Jarvis, 1998). Quelques années plus tard, la main-d'œuvre fut si réduite que le statut de ces nouveaux arrivants fut changé de travailleurs à esclaves. En plus des esclaves venus d'Afrique et de la Caraïbe, des travailleurs portugais des îles Madeira et Açores furent introduits sur l'île, concentrant leurs efforts sur la production de tabac et s'occupant de la pêche à la perle, les deux principales activités économiques des Bermudes à l'époque (Pinckney, 2000). Le gouverneur Tucker essaya également d'introduire la culture de la canne à sucre sur l'île de St-George's, mais la présence de forts vents mit celle-ci en danger. Cette période de l'histoire, au cours de laquelle l'esclavagisme était la norme, offre maintenant aux Bermudes ses vastes richesses culturelles et multiethniques (Jarvis, op. cit.; ICOMOS, 2000).

En 1684, le mode de gestion de la colonie fut grandement modifié, suite à la dissolution de la *Sommers Company*, puisque l'archipel fut racheté par la Couronne britannique. Cependant, le statut de St-George fut conservé puisqu'elle demeura la capitale. Ce changement altéra l'économie des Bermudes, puisque la Couronne se préoccupait plus du destin des colonies américaines. L'économie passa d'une économie coloniale centrée sur la production de tabac, à une économie basée sur la construction de navires, à une propagation de la flibuste et une augmentation du nombre de corsaires et de pirates au service de la Couronne d'Angleterre (Jarvis, op. cit.).

Les traces de ce passé sont toujours présentes sur l'île. Il ne s'agit pas nécessairement de vestiges légués aux générations ultérieures, mais plutôt d'un vide qui fut laissé par ces activités. Le cèdre, essence indigène de l'archipel, est maintenant une espèce

végétale quasiment disparue<sup>23</sup>. Celui-ci était utilisé dans la construction des navires sans qu'aucune mesure ne soit prise afin de le préserver, de sorte que cette espèce indigène du patrimoine naturel des Bermudes est en grand danger. Ce changement de cap permit néanmoins aux Bermudes de jouir d'un statut international dans le monde maritime. La construction de navire, ainsi que le développement de nouveaux vaisseaux plus petits et plus rapides, devint la pierre angulaire de l'économie de la capitale de St-George.

La succession de la Couronne à la compagnie entraîna d'autres changements majeurs. Par exemple, l'augmentation du nombre d'habitations construites en dur est un vestige de cette époque. Le gouvernement britannique donna la possibilité aux colons et habitants de St-George d'acquérir leur lot, ayant pour seule obligation de remplacer leur habitation de bois par des constructions en pierre (Jarvis, 1998). Des lots vacants furent également donnés gracieusement à toute personne qui acceptait d'ériger une structure de pierre dans la première ou la deuxième année suivant la prise de possession. La morphologie actuelle de la ville ainsi que son tracé de rues sont tous deux un héritage direct de ces initiatives (ICOMOS, 2000).

La capitale prit de l'essor suite à l'arrivée du gouverneur Benjamin Bennett, surnommé « le père de St-George ». Capitaine Bennett (gouverneur de 1701 à 1713 et de 1715 à 1722) est jusqu'à maintenant reconnu comme étant le gouverneur à avoir influencé positivement la ville et les Bermudes. Durant son mandat, il accorda cent treize subventions pour l'encouragement à la construction et à l'agrandissement de la ville de St-George (Jarvis, op. cit.). Ces initiatives furent renforcées par la mise en place de titres de propriété. La concession étant complétée, les terres n'étaient plus propriétés de la Couronne. La population put alors mettre à profit les gains obtenus par le commerce maritime et la construction navale. La construction en dur fut soutenue par ces nouvelles sources de revenus. Ceci donna, certes, une allure plus permanente à la colonie, mais elle permit également de refléter le statut social et économique des différentes strates de la population. Malgré toutes ces initiatives, la ville de St-George amorça son déclin vers l'an

---

<sup>23</sup> Les efforts de réintroduction du cèdre des Bermudes semblent porter fruit.

1710. Jusqu'à cette date, les navires marchands étaient sommés de jeter l'ancre à son port et ceci avait permis à la capitale de croître rapidement grâce à ses chantiers navals, ses tavernes et autres commerces reliés à l'activité maritime. Par contre, suite à la concession des terres, les lots en bordure de mer furent les premiers convoités et leurs nouveaux propriétaires soumièrent des pétitions à la Couronne pour lever l'obligation de mouiller à St-George (Jarvis, 1998). L'obligation de charger et de décharger les cales dans les entrepôts de la capitale levée, plusieurs armateurs et propriétaires d'entrepôts décidèrent de faire commerce dans l'ouest de l'archipel. La proximité de leur résidence et la plus grande distance entre les quais de chargement et les inspecteurs gouvernementaux facilitèrent les activités de contrebande. De nombreux produits importés illégalement<sup>24</sup> permirent aux marchands de l'ouest de faire une concurrence déloyale aux marchands de la capitale. Le contrôle mercantiliste jusqu'à maintenant exercé par la capitale ne tarda pas à se dissoudre vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Heureusement, les tâches administratives de St-George et la présence de quelques marins peu familiers avec le reste de l'île permirent à la capitale de maintenir une certaine viabilité économique (Jarvis, op. cit.).

La situation stratégique des Bermudes au XVIII<sup>e</sup> siècle intéressa grandement les États-Unis. La colonie, en stagnation économique depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, profita de la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783) pour redémarrer son économie en construisant plusieurs fortifications (ICOMOS, 2000). À cette époque, plusieurs loyalistes quittèrent la colonie américaine pour trouver refuge dans les colonies britanniques avoisinantes. Cette vague d'immigration doubla la population de St-George. Suite à la défaite britannique dans sa plus grande colonie nord-américaine, les Bermudes devinrent un emplacement stratégique de premier plan pour la Grande-Bretagne. Ayant perdu une part importante du territoire de son empire colonial, l'archipel était le seul point de ravitaillement permettant de joindre les provinces maritimes canadiennes aux British West Indies, dans la Caraïbe. L'armée britannique envoya des renforts provenant des garnisons de New York afin de sécuriser les lieux. Qui plus est, l'archipel devint une sentinelle

---

<sup>24</sup> De provenance de la Hollande pour la plupart.

privilegiée pour maintenir une observation quasi constante sur les États-Unis d'Amérique, état créé suite à la Révolution américaine. Ce déploiement amorça plus d'un siècle de présence militaire (Jarvis, 1998). La flotte navale britannique crut bon d'améliorer le port de St-George afin de transformer l'île en base navale et de multiplier les fortifications de l'archipel afin de protéger leurs installations militaires. Cette présence militaire accrue changea encore une fois la vocation économique de la capitale, qui évolua d'une économie maritime avec les États-Unis (activité maintenant interdite) en une économie visant à supporter les troupes navales britanniques.

Suite au dépôt d'une pétition des habitants et des marchands des paroisses centrales et occidentales de l'archipel, le gouverneur Sir Henry Hamilton, gouverneur de 1788 à 1794, décréta que la colonie pourrait bénéficier d'une ville centrale. Jusqu'à ce jour, la principale et seule ville, St-George, se trouvait à l'extrémité est. Cette nouvelle centralité se voulait une façon d'offrir une grande ville accessible pour tous les habitants (Friary, 2005 : 17).

En 1815, la ville de St-George perdit son statut de capitale. La désignation de la jeune bourgade de Hamilton en tant que capitale officielle souleva plusieurs protestations des habitants des paroisses orientales et des habitants de l'ancienne capitale (Friary, op. cit.). Ils désiraient garder le centre économique et politique à St-George, mais l'activité portuaire de Hamilton faisait d'elle la destination d'arrimage de choix des vaisseaux et bateaux commerciaux. Encore aujourd'hui, la ville de Hamilton reste la capitale administrative et est également le centre économique, culturel et commercial du protectorat.

Ce résumé historique nous permet de répondre au premier des critères d'Ashworth et Tunbridge quant à la création des joyaux du patrimoine. Comme nous l'avons vu précédemment, une perte de vitesse économique et de développement est souvent présente dans l'histoire de ces petites villes. Dans le cas de St-George, la capitale historique perdit en pouvoir économique et politique au profit de Hamilton. La disposition spatiale contemporaine de ces deux villes est illustrée aux figures 4.1 et 4.2.

Figure 4.1 : Photo satellite de la ville de Hamilton



Figure 4.2 : Photo satellite de la ville de St-George



## 4.2. La cité touristique-historique de St-George

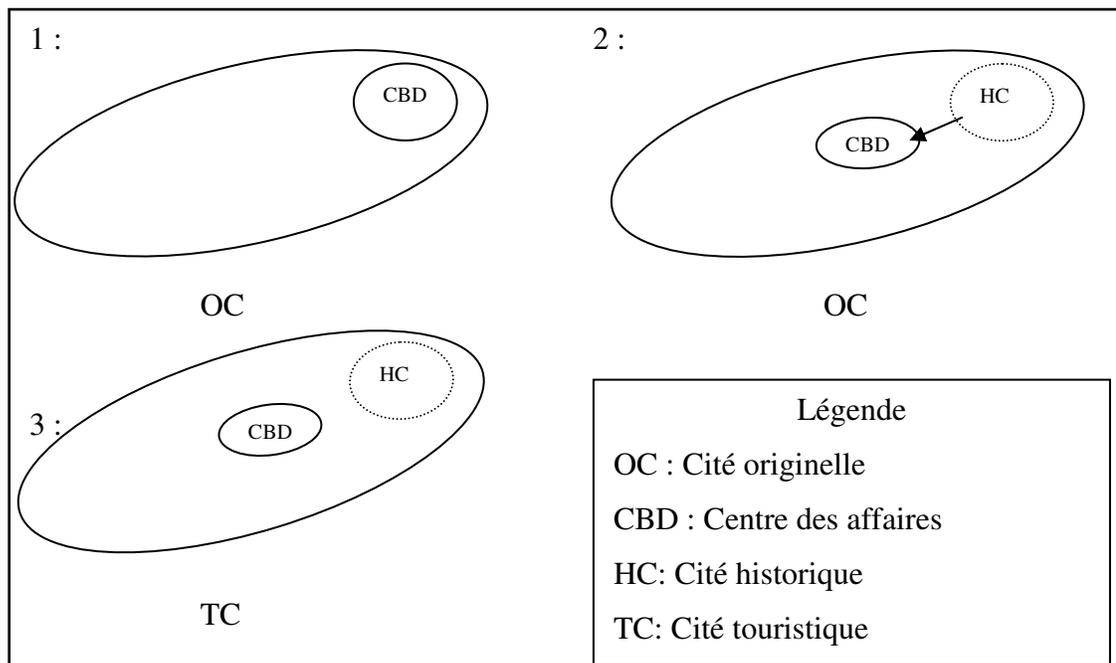
La modélisation de la cité touristique-historique de St-George est une étape cruciale dans l'argumentaire de ce mémoire et est présentée à la figure 4.3. Dans ce cas-ci, il est plutôt difficile de parler d'une cité originelle (OC), puisque les Bermudes possèdent la superficie d'une ville moyenne et sont présentement habitées de façon continue le long des principales routes. L'archipel en entier sera donc considéré comme la cité originelle pour simplifier la schématisation. Le centre des affaires original (CBD) est sans contredit la ville de St-George. L'importance de son activité portuaire et commerciale du début de la colonie n'est plus à démontrer. Cependant, la fondation de la capitale, Hamilton, fut un coup dur pour St-George. Cette dernière perdit rapidement de son importance économique suite à la migration des principales activités portuaires. Rapidement, le nouveau port de Hamilton devint le nouveau centre économique. Quoique la principale activité économique soit maintenant articulée aux services du secteur tertiaire, l'évolution de l'ancienne et de la nouvelle capitale reste directement reliée à l'activité portuaire. C'est pourquoi, l'une est devenue un centre économique fort et l'autre une ville historique toujours habitée et offrant toujours des emplois.

En revanche, comme toutes deux possèdent un port capable de recevoir des bateaux de croisière, elles accueillent un nombre similaire de visiteurs. Hamilton n'est pas sans attraits touristiques, mais puisqu'il s'agit d'une capitale économique et non pas historique, les attractions sont d'une nature plus commerciale. En effet, le département du Tourisme cherche à promouvoir internationalement la ville de Hamilton comme une destination par excellence pour les congrès et autres réunions d'affaires. Ce type de tourisme requiert plus d'hôtels, de salles de réception et d'attractions touristiques près des centres de congrès et à consommation plus rapide<sup>25</sup>. Le type de tourisme présent dans les deux villes est donc sensiblement différent, mais sert également de support à leur vitalité.

---

<sup>25</sup> Conversation avec Erica Smith, alors directrice par intérim du département d'urbanisme. Décembre 2005.

Figure 4.3 : Schématisation de la cité touristico-historique aux Bermudes



La ville de Hamilton se voulant plus « économique », la ville de St-George se concentre donc sur le tourisme historique. Son statut de site du patrimoine mondial — incluant les fortifications avoisinantes — offre une expérience historique qu’il n’est pas possible de recréer artificiellement, ne serait-ce que pour le cadre naturel avoisinant. La zone touristique s’étend en effet sur l’archipel en entier. Cependant, la cité touristique est en fait constituée de deux petites cités présentes dans les villes de Hamilton et St-George et leurs environs<sup>26</sup>. Bien sûr, la cité touristico-historique se situe en plein cœur de la vieille capitale. Suite à la touristification des Bermudes, la cité originelle disparaîtra peu à peu et laissera sa place à la cité touristique.

Ce survol historique détaillé de l’évolution de la petite colonie britannique était essentiel à une bonne compréhension de sa dynamique touristique et historique. Dans les sections suivantes, nous allons présenter l’aspect actuel de la ville de St-George suite à sa

<sup>26</sup> Ashworth et Tunbridge (2000) présentent un modèle similaire, mais y incluent Dockyard à l’extrémité ouest. Pour des raisons de simplicité et de pertinence, elle sera laissée de côté.

désignation en tant que Site du patrimoine mondial. Finalement, nous allons discuter l'enjeu touristique du site.

### **4.3. La ville de St-George**

#### **4.3.1. Son aspect physique**

Au début des années 2000, les efforts du gouvernement des Bermudes portèrent fruits et l'ancienne capitale St-George et ses fortifications furent inscrites sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. La qualité des vestiges coloniaux, l'habitation et l'utilisation constante de la ville sont une fierté pour la communauté insulaire, mais aussi l'un des principaux énoncés servant à décrire le site. La ville de St-George est donc inscrite sous les critères iv et vi et est considérée comme un ensemble culturel, c'est-à-dire :

iv : offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine.

vi : être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle. (Le Comité considère que ce critère doit préférablement être utilisé en conjonction avec d'autres critères);

Comme nous l'avons déjà mentionné, la ville de St-George est une ville toujours habitée et sert de lieu de résidence et lieu de travail pour 633 Bermudiens (Office, 2002). La capitale Hamilton restera toutefois sa plus grande rivale en termes du nombre d'emplois offerts à la communauté, mais celle-ci reste une ville administrative. Puisque plusieurs emplois dans le domaine des services tertiaires sont disponibles aux Bermudes, ceux-ci sont principalement centralisés dans la capitale au détriment des autres lieux d'emploi. Cette centralité empêche la ville de St-George d'accroître le nombre d'emplois disponibles. Elle contribue toutefois à une certaine préservation des caractères de la ville puisqu'un trop grand nombre d'emplois peut parfois demander la construction de structures et

d'infrastructures plus modernes qui ne se marient pas toujours au tissu historique des villes anciennes.

Le tracé du réseau viaire de la ville est une grande richesse urbanistique puisqu'il est le résultat d'une évolution organique de sentiers datant du XVII<sup>e</sup> siècle. Ce réseau viaire se compose d'allées étroites et sinueuses; vestiges de sentiers d'antan qui furent élargis afin de permettre le déplacement de véhicules automobiles introduits par les Américains dans les années 1940 ; des photos de ces rues sont présentées à la figure 4.4. (Jarvis, 1998).

Figure 4.4 : Exemples de rues typiques de St-George



Photo de *Governor Alley* par M. Gagnon



Photo de *No Name Lane* par M. Gagnon

Au centre de la ville se trouve *King's Square* qui offre un point central en bord de mer, tout en étant une place d'amusement publique durant la période touristique estivale. De plus, cette place agit comme une zone tampon entre le quai et les deux routes principales qui relient la ville au reste des Bermudes (ICOMOS, 2000). Cette séparation divise un peu l'activité touristique et l'usage résidentiel de la ville puisque la plupart des commerces, musées et autres attractions se trouvent en bordure de mer. L'usage résidentiel se concentre au nord de la rue principale *Duke of York* et les activités économiques et touristiques au sud.

Avant de posséder leur toponymie actuelle, les rues de St-George virent trois phases distinctes d'appellation. Ce détail anodin est pourtant un des charmes pittoresques de la ville. Comme dans bien d'autres petites villes, les sentiers étaient tout simplement connus de par leur provenance vers leur destination, ainsi la rue *Queen* était connue sous le nom de *Path from John Hilton's warf by way of Captain Mitchell's House to the Northside of the Island* (Jarvis, 1998). Plusieurs de ces sentiers sont les prédécesseurs des allées et des rues sinueuses de St-George. Étonnement, les appellations toponymiques à saveur monarchique britannique ne sont pas des vestiges de l'époque coloniale. En fait, les rues de la ville ne portèrent aucun nom relié à la monarchie britannique avant l'arrivée, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et le début du XIX<sup>e</sup> siècle, de Loyalistes de l'Empire-Uni fuyant les États-Unis suite à la Révolution américaine. Ceux-ci, rejoints par des habitants natifs de St-George, entreprirent de baptiser les principales rues et d'honorer les membres de la famille royale. Finalement, au début du XX<sup>e</sup> siècle, les habitants nommèrent des ruelles et allées jusqu'à maintenant laissées sans nom pour donner une impression romantique et traditionnelle aux touristes. Par ailleurs, les rues des Bermudes ne furent pavées que suite à l'arrivée de soldats américains vers la fin des années 1940. Puisque les routes des Bermudes n'étaient parcourues que par des piétons, des voitures à cheval et des carrosses, les rues de St-George étaient composées de terre battue et de galets de pierre calcaire appelés *goal nuts*.<sup>27</sup> Afin de redonner une ambiance plus vieillotte, la Corporation de St-George a étudié la possibilité de repaver les rues avec un pavé de pierres provenant de Galles. Bien qu'historiquement inexacte et non traditionnelle, la Corporation voit dans cette alternative un juste milieu dans la lutte entre la voiture et la préservation du cachet historique. La Corporation a également opté pour un mobilier urbain qui reflète les attentes des visiteurs.

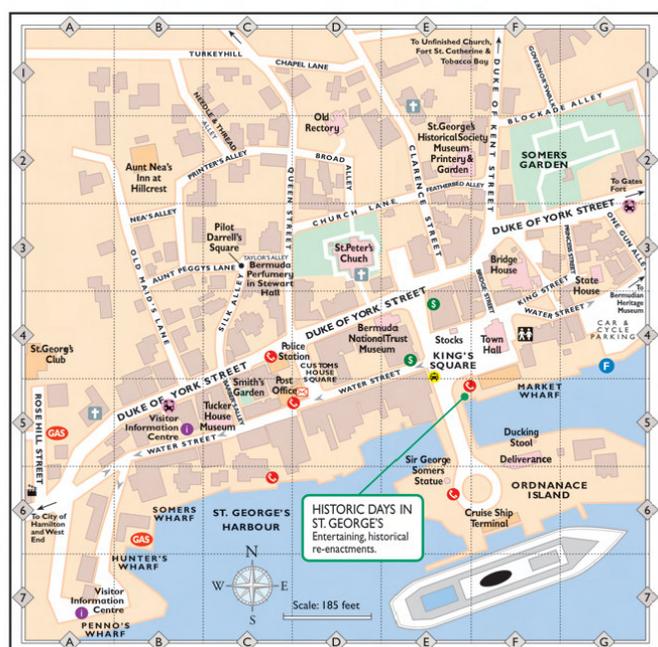
L'aspect toponymique ainsi que la grille de rue organique sont de bonnes amorces pour entamer la discussion des différents usages des secteurs de la ville (voir figure 4.5 pour une carte des rues et figure 4.6 pour une carte de zonage). Ces zones peuvent

---

<sup>27</sup> Il s'agissait de pierres cassées par les prisonniers du pénitencier local.

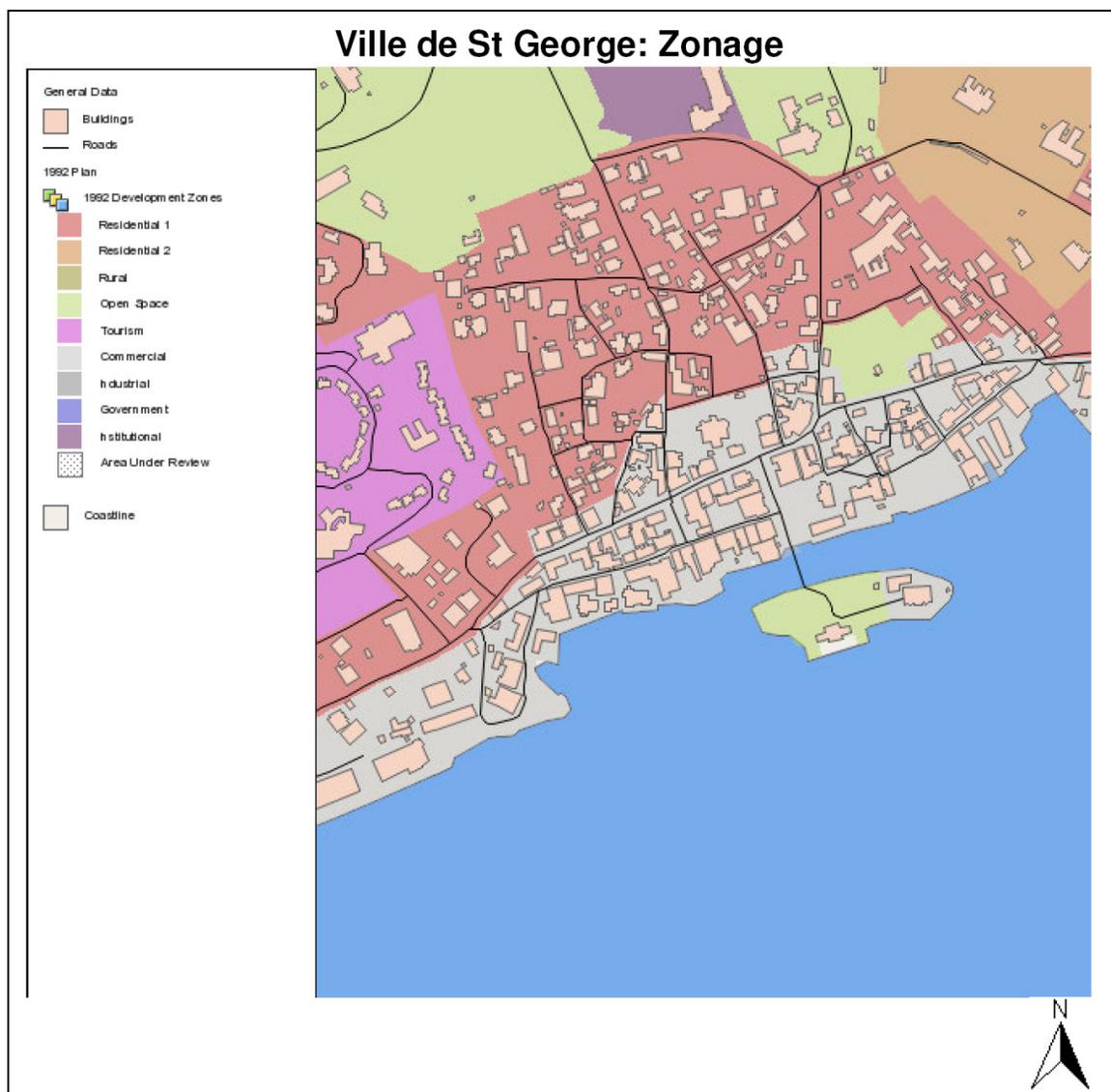
facilement être évoquées pour expliquer la présence d'une grille de rue organique en tous points différente de celle de la capitale, Hamilton. La quasi-totalité des 1 199 électeurs inscrits se trouve au nord de la rue *York*, qui constitue la plus grande zone de la municipalité de St-George. Les lots en bordure de mer sont toujours affectés aux activités commerciales, aussi diverses que variées; on y trouve des boutiques, des pubs et restaurants, ainsi que des musées et des entrepôts. La présence de commerces de proximité près de *King Square* assure une présence d'habitants locaux dans un secteur plus touristique. On y retrouve en effet deux succursales bancaires, un restaurant sportif aux abords du Square et une épicerie au coin de *York* et *Kent*. Dans cette portion de la ville, les rues sont sensiblement droites pour faciliter le transport des marchandises. Par ailleurs, la taille des Bermudes fait en sorte qu'il est quasi impossible de limiter un type d'usage à un secteur particulier. Ainsi, à l'orée du secteur historique se trouve une école primaire qui offre aux habitants un établissement scolaire à distance de marche.

Figure 4.5 : Tracé des rues de St-George



Source : [www.experiencebermuda.com](http://www.experiencebermuda.com)

Figure 4.6 : Ville de St-George : Zonage



Échelle : 1 :5000

L'histoire de certains bâtiments des St-George peut facilement être retracée jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle et même à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, moment de la transition de maisonnettes en bois vers des constructions en pierre. Certes, certaines furent reconstruites ou rénovées, mais la qualité des rénovations est exceptionnelle et contribue à l'image de la ville (Jarvis, 1998). Afin de respecter cette image, la commission-conseil sur

l'urbanisme peut, à sa discrétion, émettre des restrictions sur tous bâtiments jusqu'à ce que les plans ou les modifications suggérées respectent et augmentent la valeur architecturale et le caractère historique distinct de la ville historique. De plus, contrairement à ce qui se passe dans la capitale, les bâtiments doivent conserver l'échelle, le design ainsi que les matériaux d'aspect traditionnel (Environment, 2000). Puisque l'architecture des Bermudes est reconnue par les architectes comme étant la seule forme d'art indigène, il est très important que ce site du patrimoine mondial donne l'exemple et maintienne un aspect le plus traditionnel possible, sans pour autant devenir vétuste (Smith, 2005).

Les restrictions sur l'aspect traditionnel des bâtiments ne visent pas seulement les constructions anciennes. Les nouvelles constructions doivent détenir un aspect traditionnel. De plus, elles doivent accroître la qualité et le caractère des bâtiments historiques.

Nous pouvons donc affirmer que le désir de préserver la ville historique de St-George ne se limite pas à l'architecture seulement. Une grande importance est accordée au maintien du « génie du lieu ». Le respect du cadre bâti est pris en considération lors de l'implantation de constructions nouvelles, afin de conserver une forme urbaine cohérente ayant la même valeur urbanistique malgré l'érection de constructions nouvelles. Cependant, certaines initiatives poussent à se demander si les différents paliers de gouvernement s'entendent entre eux pour respecter les balises qu'ils imposent. En effet, dans un désir de décentraliser l'activité économique, le département de l'urbanisme souhaite développer des secteurs économiques à l'est (St-George) et à l'ouest (Dockyard)<sup>28</sup>. Ces secteurs sont tous deux au cœur de l'activité touristique et des préoccupations patrimoniales. La création d'emplois ne doit pas se faire au détriment de la protection du patrimoine. Toutefois, des constructions nouvelles respectant le gabarit et les formes urbaines anciennes démontrent une évolution de la ville dans un respect de son héritage et de ses valeurs.

---

<sup>28</sup> Conversation avec Erica Smith, alors directrice par intérim du département d'urbanisme. Décembre 2005

De plus, certains documents du gouvernement mentionnent le désir de construire un stationnement étagé pour véhicules personnels (Management plan implementation table 2006). Une telle superstructure risque de détériorer l’ambiance des constructions avoisinantes et omniprésentes dans la ville si elle n’est pas intégrée adéquatement. Cependant, la désignation d’un agent du patrimoine<sup>29</sup>, commis d’office par le gouvernement et théoriquement objectif, a ralenti et bloqué plusieurs projets sur le site du Patrimoine mondial, dont le stationnement étagé. Suite à la publication de son rapport de situation, il entreprit de stopper certains projets et amendements prévus pour le site de manière à conserver l’apparence de St-George tout en permettant une modernisation des lieux. Les figures suivantes sont une mise en contexte architectural du Site du patrimoine mondial de St-George.

Figure 4.7 : Église Saint-Pierre



Photo : Q. Burgess

---

<sup>29</sup> Traduction libre de “Heritage Officer”

Figure 4.8 : *Water Street*



Photo : M. Gagnon

Figure 4.9 : *Old Rectory House*



Année de construction : 1699  
Photo : M. Gagnon.

Figure 4.10 : *White Hall*



Année de construction : 1815  
Photo : M. Gagnon

Figure 4.11 : *Town Hall*



Année de construction : 1803  
Photo : M. Gagnon

Figure 4.12 : *Water Street*



Photo : Q. Burgess

### 4.3.2. Portrait de la population

Il fut plusieurs fois abordé dans notre discussion sur St-George, que celle-ci est toujours une ville historique habitée. Il serait important de présenter en détail les différents usagers et habitants de la ville afin de brosser un bon portrait de la situation sur le plan socio-économique et politique. Dans l’imaginaire nord-américain, il est peu probable qu’une agglomération considérée comme un village par nos standards possède le statut de ville.

Les données du recensement de l’an 2000 nous permettent d’obtenir une bonne représentation des habitants de la ville, à une dizaine d’habitants près.<sup>30</sup> La population de St-George est principalement composée d’habitants âgés de 35 à 65 ans. Cette tranche

---

<sup>30</sup> Ces données se basent sur les 1176 personnes recensées.

d'âge compose 53 % de la population totale de la ville. Nous notons également que la relève de cette tranche de la population n'est pas entièrement assurée. La tranche de la population composée des 15 à 35 ans n'est que de 31 % contre 16 % de population âgée de plus de 65 ans (CensusOffice, 2002). Ceci risque d'être un problème pour les Bermudes puisque le taux de natalité, considéré faible, est en partie la cause de ce vieillissement. Toutefois, la forte économie peut adoucir ce choc. La proportion des représentants des deux sexes est près des normes mondiales : 53 % des habitants sont de sexe féminin contre 47 % de sexe masculin. La population de St-George est, comme dans le reste des Bermudes, majoritairement de descendance afro-caribéenne dans une proportion de 65 %. La proportion de la population de descendance européenne caucasienne se situe à 20 % et la proportion de métis se situe à près de 12 %. Les données montrent pour la ville de St-George une plus grande proportion de descendants afro-caribéens. Cette donnée étant de 55% dans le reste du pays et de 34% pour les descendants d'origine caucasienne. La proportion de gens se considérant comme appartenant à deux groupes ethniques se situe à 6 %. Cette concentration de population afro-caribéenne, jumelée au passé historique de la ville, a fait en sorte que la plupart de ses musées sont représentatifs du tissu social. Les habitants des Bermudes sont fiers de leurs origines et du passé de leurs ancêtres, qu'ils soient descendants d'anciens esclaves, d'affranchis africains et amérindiens ou bien d'Européens. Nous pouvons donc voir ici un désir de la population de vouloir faire partager son héritage culturel.

Dans le cas présent, ceci ne se confine pas dans l'anecdote puisque la municipalité fut continuellement habitée par toute sorte de représentants de différents milieux et ce sont ces différences qui caractérisent le tissu social actuel. Il est également intéressant de noter que la ville de St-George était connue durant l'époque de l'Empire britannique pour son faible taux de ségrégation raciale. De plus, en 1806, soit 30 ans avant l'Émancipation, 147 des 717 Afro-Caribéens habitant à St-George étaient des hommes affranchis. Donc 20 % des Noirs des St-George étaient libérés de l'esclavage contre seulement 5,4 % dans le reste de la colonie (Jarvis, 1998).

L'année 2007 fut une année d'élection aux Bermudes. Ce détail anodin nous donne toutefois les derniers chiffres en termes de population. En 2003, le nombre d'inscrits sur la liste du scrutin était de 1 116 personnes, sans distinction de nationalité, c'est-à-dire un mélange de Bermudiens et de gens ayant le statut d'époux de Bermudiens. Ce nombre monta à 1 199 lors des toutes dernières élections de décembre 2007. Cependant rien ne nous indique si ce changement est dû à une augmentation de la population ou bien est tout simplement dû à l'augmentation du nombre d'habitants d'âge légal pour exercer leur droit de vote. Vraisemblablement, il s'agit d'un mélange des deux possibilités, mais dans des proportions incertaines. Il faut également noter qu'il existe deux types de population. Bien qu'ils soient recensés, les travailleurs expatriés aux Bermudes n'ont pas le droit de vote, ce qui explique les contradictions entre le nombre d'habitants et le nombre d'électeurs.

L'ancienne capitale, bien que toujours habitée, n'offre qu'une infime portion de la totalité des emplois de l'archipel. Il serait donc justifié de voir comment le tourisme s'imbrique dans cette dynamique. Par ailleurs, une étude de l'achalandage touristique nous permettra de mieux définir la cité touristique, ce qui ultimement nous permettra d'analyser la cité touristico-historique de St-George.

#### **4.4. Le rôle de St-George dans l'industrie touristique des Bermudes**

Comme il fut déjà évoqué, le tourisme joue un rôle central dans la définition d'une ville qualifiée de « joyau du patrimoine ». Dans le cas des Bermudes, le tourisme est l'une des activités économiques névralgiques qui offrent plusieurs emplois à la population locale. Longtemps, l'économie de l'archipel fut grandement influencée par l'arrivée de nombreux touristes, qui étaient la seule source de revenus internationale. Pendant plusieurs années, les Bermudes furent une destination touristique d'hiver, où le climat doux offrait un baume temporaire à ceux qui étaient confrontés aux froides températures hivernales. Cependant, l'ère d'après-guerre fut significative dans sa transformation en destination

estivale et son adaptation aux habitudes touristiques des Nord-Américains et des Européens (Archer, 1995a, 1995b).

La Deuxième Guerre mondiale fut une période de grande importance pour le développement de l'industrie touristique. Afin de faciliter le transport de matériel vers la base d'opération de la US NAVY, le gouvernement autorisa la construction d'un aéroport d'envergure internationale après avoir obtenu plus d'espace constructible suite à des travaux de remblai en rive. L'arrivée du transport aérien en provenance des Amériques et de l'Europe permit aux Bermudes d'augmenter leur potentiel touristique. Les croisières étant dispendieuses à l'époque et les propriétaires de yachts privés étant peu nombreux, la venue des vols internationaux permit donc à une classe de touristes moins nantis de profiter du climat subtropical des Bermudes à un prix abordable. De ce fait, les responsables touristiques se mirent à cibler le tourisme de masse, rendu possible grâce aux avions de ligne offrant de meilleurs prix, et furent en tête de ce marché touristique durant les années 1960.

Depuis cette époque, le marché touristique des Bermudes attire principalement des visiteurs américains. On estime à près des 80 % la part de marché en provenance des États-Unis d'Amérique (Archer, 1995b). Les chercheurs estiment que ce marché peu diversifié a eu deux conséquences directes pour les Bermudes. Tout d'abord, Archer (op. cit.) affirme que la force du dollar américain vis-à-vis des autres devises influence directement l'achalandage touristique. Ceci fut d'autant plus vrai durant la récession des années 1980. Il soutient également que les changements économiques internes aux États-Unis, principalement dans les États du Nord-Est, sont également des facteurs à prendre en considération lors des campagnes publicitaires et ont donc une incidence directe sur les revenus touristiques. (Archer op. cit.; Grenier 2008).

Dès le début des années 1980, les responsables du tourisme aux Bermudes prévoyaient la crise de l'industrie qui toucha le protectorat (Lewis et Beggs, 1982). Longtemps le tourisme fut la première source de revenus et les moyens nécessaires furent pris pour amoindrir les effets néfastes de sa baisse de popularité. Puisque le dollar

bermudien est tenu à parité avec le dollar américain, une économie de services aux entreprises se développa (principalement en comptabilité et en assurance). Malgré le ralentissement de l'activité touristique, il ne faut pas sous-estimer l'importance de la contribution des dépenses des voyageurs pour l'économie de l'île. En 1994, la somme des dépenses effectuées par les plaisanciers et les touristes se chiffrait à près de 525,3 millions de dollars (Archer, 1995b). Ces sommes importantes justifient une présentation et une analyse de l'économie du tourisme pour les Bermudes et son implication sur la cité touristico-historique.

Plusieurs spécialistes du tourisme s'accordent à dire que les Bermudes n'auraient jamais atteint leur statut économique actuel, si ce n'était de l'économie touristique. Bien sûr, une réorientation économique fut bénéfique à ce changement. Néanmoins, bien que le secteur financier et du business international soient le premier secteur d'emploi aux Bermudes, la grande majorité des salaires versés aux travailleurs qui ne sont pas spécialisés dans ce domaine provient toujours du tourisme (Archer, *op. cit.*). Ces deux secteurs économiques firent en sorte que le niveau de vie des habitants des Bermudes est considérablement plus élevé que dans la majorité des autres îles de la Caraïbe. Toutefois, les Bermudes ne sont plus la destination touristique préférée des Nord-Américains, puisque 52 % des services de croisière se concentrent sur les destinations caribéennes et seulement 3 % des croisières y incluent un arrêt. Malgré quelques difficultés, le tourisme demeure un secteur important pour l'économie locale. Le nombre d'emplois fourni par le secteur touristique se chiffrait à plus de 5 000 en 1996 et demeurait le secteur offrant le plus d'emplois, incluant les services aux entreprises (Dale et Robinson, 1999). Cependant, le tourisme continua son déclin durant les années 1990. Bien que le nombre de visiteurs en provenance de l'Europe et du Royaume-Uni augmenta de façon significative, le nombre total de visiteurs (pour la plupart en provenance de l'Amérique) chuta considérablement (Price, 2006). Dale et Robinson (*op. cit.*) attribuent cette chute à une mise en marché et un marketing inadéquat de la part du département responsable de la promotion de l'activité touristique, ce qui s'avère être un problème majeur pour un protectorat qui concentre une grande partie de sa main-d'œuvre dans ce secteur précis. Ces deux chercheurs soutiennent

que si les Bermudes veulent demeurer compétitives, elles se doivent d'adhérer à un marketing et à un tourisme plus durables. Le marketing durable cherche à donner une plus grande visibilité aux décisions durables qui visent à préserver l'environnement immédiat dont jouissent les touristes. Cependant, le manque de créativité de la part de plusieurs pays des Caraïbes limite ce type de développement.

Ils soutiennent également que les Bermudes bénéficient d'une image de marque positive et qu'elles possèdent un bon nombre d'attractions qui leur sont propres. La perception que les touristes ont des Bermudes amplifie également cette situation. L'archipel est perçu comme étant une destination accueillante, charmante, amicale et avant tout accessible (Dale et Robinson, 1999). Cependant, les auteurs affirment également que la popularité et la promotion des Bermudes comme destination touristique reposent pour l'essentiel sur le bouche à oreille, plus que sur une stratégie promotionnelle efficace. La promotion est bien souvent faite par des parents et amis ayant récemment visité les Bermudes. Dale et Robinson (op. cit.) furent étonnés de constater que seulement 2 % des visiteurs aient mentionné des informations provenant de l'Internet comme élément décisif. Bien que le département du Tourisme possède un site internet offrant des informations sommaires, les auteurs de l'étude ont appris que seulement le quart des passagers des bateaux de croisière connaissent l'existence de ce site et que seulement 11 % des passagers l'ont visité. Cette réalité montre que les responsables de la mise en place de stratégies promotionnelles et de mise en marché négligent parfois le pouvoir attractif de l'Internet comme outil de promotion. De plus, l'amélioration des infrastructures informatiques et des nouveaux outils de communication jumelée à la numérisation des téléviseurs et la baisse de coûts des services Internet vont faire en sorte que l'accès à la Toile soit plus facile, ce qui justifie la mise en place d'une campagne publicitaire virtuelle des autorités touristiques des Bermudes. Toutefois, une réorientation durable du tourisme permettrait aux Bermudes d'améliorer leur position dans le monde touristique (qui est en déclin depuis 1994) et permettrait également d'utiliser le Site historique de la ville de St-George dans ces promotions touristiques.

#### 4.4.1 Les Bermudes et l'industrie des croisières

Les politiques visant les bateaux de croisière<sup>31</sup> sont en partie responsables du déclin du nombre de visiteurs<sup>32</sup>. Cependant, elles offrent également un potentiel inouï pour la réorientation touristique. Les spécialistes soutiennent que l'industrie ne connaît de limite que celles que lui imposent ses infrastructures en mer et au sol (Grenier, 2008). Les infrastructures des Bermudes ne permettant pas d'accueillir un trop grand nombre de visiteurs, il fut impératif de limiter le nombre de bateaux de croisière qui pouvaient jeter l'ancre dans les ports afin de diminuer la pression encourue sur le réseau routier et les différentes infrastructures touristiques et ainsi continuer d'offrir une expérience agréable<sup>33</sup>. Ceci étant dit, il ne faut pas non plus oublier que l'industrie des croisières reste sous l'emprise des compagnies les administrant et que les différents pays visités ne sont que des partenaires.

Afin d'illustrer l'importance des croisières aux Bermudes, Dale et Robinson (1999) utilisent une approche stratégique basée sur l'étude des forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM), présentée à la figure 4.13. Cet outil simple démontre avec efficacité les problèmes et solutions possibles. Bien qu'elle soit principalement faite dans une optique de tourisme de croisière, cette analyse représente une image réaliste de la situation touristique et de la promotion des Bermudes à l'étranger et peut facilement être appliquée aux touristes voyageant par avion puisque ces deux moyens de transport se complètent très bien (Grenier, op. cit.). Par ailleurs, les auteurs affirment que l'application de la matrice d'Ansoff<sup>34</sup>, combinée à l'analyse FFOM, permet d'identifier des stratégies potentielles favorisant la croissance et la profitabilité des Bermudes (Dale and Robinson, 1999). Ils soutiennent également que l'application de cette matrice permet d'identifier deux possibilités concernant l'avenir touristique de l'île.

---

<sup>31</sup> C'est-à-dire une expérience nautique à des fins ludiques (Grenier, 2008)

<sup>32</sup> Le nombre de croisiéristes est limité à 6000 par jour (Sarkis, 1999).

<sup>33</sup> Un navire de 3000 passagers demande 50 autobus pour déplacer les croisiéristes sur terre, sans compter les formalités de dédouanement. (Grenier, op. cit.)

<sup>34</sup> La matrice d'Ansoff est une matrice conçue par Igor Ansoff pour classer et expliquer les différentes stratégies de croissance pour une entreprise.

Figure 4.13 : Étude FFOM du tourisme aux Bermudes

<p><b>FORCES</b></p> <p>Bonne réputation et image de marque</p> <p>Économie prospère</p> <p>Présence marquée du commerce international</p> <p>Service accueillant et amical</p> <p>Environnement naturel agréable</p> <p>Accessibilité</p>	<p><b>FAIBLESSES</b></p> <p>Recours aux croisières en déclin</p> <p>Diminution du nombre de touristes</p> <p>Dépréciation de l'expérience touristique et concentration sur un tourisme de plage</p> <p>Infrastructures de transport interne et externe faible</p> <p>Sous-utilisations des ressources de l'île</p>
<p><b>OPPORTUNITÉS</b></p> <p>Cibler le marché des croisières</p> <p>Développement de nouveaux produits, notamment du tourisme d'affaires, du tourisme culturel et le magasinage de détente</p> <p>Expansion et investissement dans <b>des</b> canaux de communications promotionnels, emphase sur l'Internet</p> <p>Amélioration des infrastructures pour améliorer l'expérience touristique</p>	<p><b>MENACES</b></p> <p>Croissance du tourisme international qui risque d'engendrer une augmentation de la compétition, principalement en provenance de l'Asie du Sud-est et du Pacifique Sud.</p>

Source : Dale et Robinson (1999) Traduction M. Gagnon

Avant de poursuivre sur le discours de Dale et Robinson, il serait approprié de brièvement présenter la Matrice de Ansoff qui est moins connue en urbanisme ou en tourisme. Cette matrice, présentée à la figure 4.14, est un outil de marketing fort simple, destiné à faciliter le processus de décision. Ansoff soutient qu'il existe quatre stratégies économiques différentes visant à promouvoir la croissance d'un produit. Premièrement, si l'entreprise se concentre sur ses marchés actuels avec les produits qu'elle offre présentement, elle n'a d'autre choix que de miser sur une pénétration du marché ou une consolidation. C'est-à-dire elle doit convaincre ses clients actuels d'acheter plus de ses produits ou bien d'en acheter plus fréquemment. Deuxièmement, elle peut également convaincre de nouveaux clients de se détourner de ses concurrents et de faire leurs achats auprès d'elle, ou bien, elle peut également amener ses produits actuels sur de nouveaux marchés et ainsi créer une extension de marchés. Troisièmement, il est possible de

conserver les marchés actuels, mais de développer de nouveaux produits visant sa clientèle actuelle. Finalement, elle peut développer une multitude de produits pour plusieurs marchés. Ces produits peuvent soit être connexes (services bancaires, services d'assurances, etc.) ou bien de produits différents pour des marchés différents. On assiste alors à la diversification des produits.

Figure 4.14 : Matrice d'Ansoff

	Produits actuels	Nouveaux produits
Marché actuel	1. Pénétration du marché	3. Développement de produits
Nouveaux marchés	2. Extension de marchés	4. Diversification

Source : Dale et Robinson (1999) Traduction M. Gagnon

Ces outils de gestion expliqués, nous pouvons maintenant nous attarder aux principaux arguments de Dale et Robinson. Le principal problème touristique aux Bermudes n'est pas un simple problème de gestion. Il s'agit en fait d'un problème combiné d'infrastructures, de gestion touristique et de présentation de produit.

Selon eux, suite à la globalisation des marchés, les touristes ne sont plus seulement à la recherche de destination où le sable et le soleil sont les principales aménités. Pour ce, les Bermudes se doivent d'utiliser pleinement toutes leurs ressources touristiques potentielles, tout en misant sur une stratégie promotionnelle touristique qui englobe la totalité des aménités et se présentent ainsi comme un concept touristique (Dale and Robinson, 1999). Afin de rivaliser avec d'autres destinations touristiques, les Bermudes gagneraient à faire ce changement de cap et ainsi faire la promotion de leur panoplie d'attractions aux clients actuels et à d'autres clients potentiels.

Une des approches pour raviver le tourisme suggère la création de boutiques focalisant sur une économie de détente, c'est-à-dire la promotion du magasinage comme

activité touristique. Les auteurs soutiennent que plusieurs villes et municipalités de par le monde ont utilisé cette méthode pour faire leur publicité en tant que destination touristique et que cette démarche pourrait être favorable aux Bermudes, principalement à Hamilton. Les exemples de Saint-Tropez et de Monaco sont grandement utilisés pour démontrer que la création d'une image de marque et d'une infrastructure touristique comprenant des boutiques haut de gamme peut être bénéfique. De plus, la clientèle de ces deux destinations touristiques majeures est similaire à celle des Bermudes. Il faut cependant nuancer et préciser que ces deux destinations méditerranéennes sont plus facilement accessibles et nécessitent moins de préparatifs préalables.

Dale et Robinson (1999) soutiennent également que les Bermudes possèdent un très grand nombre d'attractions touristiques historiques et culturelles sous-utilisées. Ce type de tourisme intéresse grandement la clientèle typique issue du marché des croisières. Selon eux, la demande grandissante pour un tourisme culturel, jumelée au niveau d'éducation des gens qui visitent l'île, fait en sorte que les Bermudes sont adéquatement positionnées pour développer et promouvoir leurs attractions patrimoniales et culturelles. Cette réalité, supportée par une campagne de commercialisation et de promotion d'un tourisme culturel et patrimonial, serait un atout majeur pour une relance du tourisme.

Par ailleurs, le groupe de visiteurs ciblé par le département du tourisme tarde à évoluer et à se restructurer sur de nouveaux marchés. Selon les spécialistes, il est temps que les Bermudes diversifient leur marché et offrent des attractions qui intéresseront d'autres gens sans pour autant créer un tourisme de masse ou de luxe. La popularité croissante des croisières a permis aux différents organisateurs d'offrir des croisières à bord de bateaux de qualité à un coût moindre. Un groupe de touristes potentiel qui vient de faire son apparition est le grand oublié du plan touristique des Bermudes. Les jeunes professionnels aux revenus moyens à élevés sont, en effet, très peu courtisés par les organisateurs de croisières. Pourtant, ces jeunes sont à la recherche de sensations et d'expériences nouvelles et sont même le groupe d'âge le plus friand de croisières à l'heure actuelle (Grenier, 2008). Cependant, les Bermudes ne possèdent pas les

infrastructures touristiques nécessaires pour intéresser cette jeune clientèle. Les restaurants, les boîtes de nuit et les infrastructures sociales et récréatives du centre touristique des affaires, situé à Hamilton, ne ciblent pas cette clientèle et ne peuvent ainsi supporter le centre touristique-historique de St-George.

La grande capacité des navires de croisière emmène un bon nombre de visiteurs sur l'île. Néanmoins, ils restent l'un des plus grands impacts physiques pour la ville de St-George. Les acteurs locaux, rejoignant l'opinion de consultants privés, estiment que le tort causé par les bateaux de croisière peut être quantifié de quatre différentes façons. Tout d'abord, l'impact esthétique des bateaux est le plus évident des préjudices causés. Les plus petits des ces visiteurs mesurent 211 mètres de long par 30,5 mètres de large ; ils sont lentement mis hors service et graduellement remplacés par des navires de plus grandes dimensions (Grenier, op. cit.). Ils sont aussi une source importante de pollution pour les eaux du port et pour l'air environnant. Ils endommagent les installations portuaires, mais ceci pourrait tout simplement être qualifié d'usure normale. Finalement, il ne faut pas oublier que les passagers de ces bâtiments débarquent tous à la même occasion, ce qui apporte une grande masse de gens dans la ville de St-George. À titre indicatif, la plus grande classe de bateaux de croisière demande 50 autobus pour déplacer les croisiéristes sur terre (Grenier, op. cit.). Ceci représente un nombre considérable de nouveaux arrivants.

Il serait excessif d'affirmer que les croisières n'apportent que des soucis à la ville. En effet, elles sont l'un des principaux moteurs économiques de la vieille capitale et sont l'une des sources de financement de la Corporation de St-George, l'entité administrative responsable de la gestion quotidienne de la ville (Environment, 2000). De plus, il ne faut pas oublier que les impacts visuels négatifs ne sont que temporaires. Les bâtiments soulagent également la ville de certaines pressions, puisqu'ils servent d'hôtels flottants et permettent de loger les visiteurs sans augmenter la demande pour des infrastructures permanentes dans la cite touristique-historique (Grenier, 2008). Cet aspect, supporté par une gestion adéquate de l'offre touristique, constitue une alternative à la construction de

gigantesques complexes hôteliers qui dénatureraient l'héritage bâti et culturel de l'ancienne colonie.

Toutefois, l'aspect culturel n'est que très peu exploité en termes de promotion touristique. Le département du tourisme se doit de développer une approche coordonnée afin de promouvoir l'archipel comme lieu d'une expérience touristique complète. La fragmentation des marchés n'est pas une situation rentable à long terme comme l'avait déjà noté Lewis et Beggs (1982). À l'époque, ces derniers suggéraient aux plus importants acteurs du tourisme des Bermudes de s'unir afin d'offrir une expérience globale de manière à contrer la stagnation du marché touristique annoncée. Ils proposaient, entre autres, de voir le rôle du département du tourisme comme un coordonnateur ou un partenaire et non plus seulement comme un simple administrateur. Par ailleurs, le prix des installations hôtelières hors saison était selon eux trop élevé et non justifié pour une expérience touristique réduite des Bermudes, ce qui peut être extrêmement dommageable pour une industrie qui mise sur le bouche à oreille comme moyen promotionnel. Lewis et Beggs (op. cit.) proposaient déjà à l'époque de présenter différentes facettes de l'archipel. Ainsi, les Bermudes hors-saison ne sont pas les mêmes que durant la saison haute. Il serait donc important de mettre à jour la documentation pour refléter les saisons touristiques et ainsi offrir une expérience à la hauteur des attentes des touristes. La taille des Bermudes fait en sorte qu'un hôtel précis ou un restaurant particulier ne peut espérer être la seule attraction de l'île. Selon eux, le milieu de l'industrie doit toujours garder en tête que le produit touristique est toute une île et non pas un secteur particulier et que si les ressources de l'île ne sont pas pleinement exploitées, toute l'île en sort perdante.

En ce moment, le département de la planification et la Corporation de St-George reconnaissent que le tourisme est d'une importance extrême pour la vieille capitale. Puisque le site historique est accessible entre autres par bateau de croisière, il incombe d'analyser et de prendre en considération l'impact de ces vaisseaux sur la ville. La même réalité se présente pour le nombre de touristes qui la visitent. Toutefois, leur impact ne se limite pas seulement à la ville, il se répercutera probablement sur le territoire en entier. La

nomination de la ville de St-George comme Site du Patrimoine mondial offre aux gestionnaires un angle promotionnel des plus intéressants et maintes fois exploité de par le monde.

Il existe plusieurs failles et limitations à la gestion actuelle du site qui empêchent de développer une cité touristique-historique de manière optimale. Heureusement, le plan de gestion du Site du Patrimoine mondial les identifie et propose des solutions visant à pallier ces problèmes. Par exemple, le grand nombre d'acteurs impliqués dans la ville de St-George peut être en soi un problème. Le dynamisme à l'intérieur d'un « joyau du patrimoine » étant différent, les activités touristiques et historiques doivent être offertes afin de créer une expérience unie et non pas une multitude d'activités en compétition. Contrairement aux autres centres historiques, généralement plus grands, les acteurs doivent agir de concert afin d'offrir le joyau sous son meilleur jour. Ceci se rapproche énormément des suggestions de Dale et Robinson (1999), et de Lewis et Beggs (op. cit.).

\*\*\*

Bien que la gestion des visiteurs et des bateaux de croisière figure en tête de liste des préoccupations de l'élite dirigeante de St-George, l'éducation de la population et le marketing de la ville sont des outils majeurs pour la promotion et l'avenir du Site du patrimoine mondial. Le sentiment d'appartenir à un site d'importance internationale peut servir de tremplin pour le développement et l'intégration d'activités culturelles et offrir une expérience dynamique et inspirante aux visiteurs. Le gouvernement des Bermudes espère mettre sur pied une initiative visant à développer un sentiment d'appartenance au site du patrimoine mondial chez les habitants de l'île et plus précisément chez les habitants de St-George (Environment, 2000). Comme cela est bien souvent le cas, les habitants de l'île ne sont que très peu informés relativement à l'importance de leur culture et de leur architecture dans le village global. La proximité d'une ressource fait parfois en sorte que son importance relative aux yeux de la population s'estompe. L'architecture unique des Bermudes mérite d'être préservée et comprise par un bon nombre d'habitants, ne serait-ce que dans la ville de St-George. Le système scolaire offre une excellente opportunité pour

éduquer les jeunes et les moins jeunes. Des visites guidées de la ville sont présentement offertes pour permettre aux élèves de découvrir ses richesses culturelles. Par ailleurs, une campagne de marketing supportée par des subventions pourra permettre à la population adulte, et propriétaire, d'être informée de l'importance du respect du patrimoine bâti de l'ancienne colonie.

La désignation comme Site du patrimoine mondial s'accompagne souvent d'une demande touristique accrue. Le gouvernement des Bermudes espère que la désignation de la ville de St-George et de ses forts permettra le développement d'un tourisme culturel. Les revenus économiques de certains de ces sites, jumelés à la préservation historique, permettraient à plusieurs résidants et commerçants d'améliorer leur situation financière. La nouvelle de l'inscription de St-George sur la Liste du patrimoine mondial est en soi un outil de promotion touristique non négligeable. Cela permet d'amorcer une approche promotionnelle axée sur un groupe de touristes friands de culture autant au niveau local qu'international. Toutefois, le titre de Site du patrimoine mondial vient avec son lot de restrictions. Ainsi, les efforts déployés pour faire respecter l'architecture, l'esprit du lieu et les activités culturelles qui s'y rattachent devront s'accorder avec l'histoire de St-George. La gestion des visiteurs, des structures historiques, ainsi que de l'offre de services touristiques secondaires adéquate devront également faire partie de la liste de préoccupation de l'élite décisionnelle (Environment, 2000). Orbasli (2000) a soutenu que les touristes en milieu patrimonial appréciaient le matériel informatif interactif, signe de notre société technologique multimédia, ainsi que des installations de qualité. En s'affichant comme un « joyau du patrimoine » mondial, la ville de St-George doit s'assurer que les services secondaires soient de qualité et intéressants pour les visiteurs. Les pages web, les vidéos, les enregistrements sonores, les toilettes et le système de transport, pour ne nommer qu'une petite sélection, devront être à la hauteur des attentes des visiteurs. Ainsi, ils seront plus enclins à suggérer les Bermudes comme destination soleil.

L'un des problèmes majeurs du site reste l'insuffisance de ses accommodations touristiques. Certes, elles peuvent être facilement implantées et rapidement opérationnelles, mais le tissu urbain et architectural de St-George demande un certain doigté et une connaissance du milieu pour pouvoir y intégrer des équipements touristiques de qualité. On ne peut tout simplement pas implanter des hôtels, des auberges et autres services sans avoir pris un grand soin dans l'élaboration architecturale et du respect de l'échelle urbaine pour faciliter l'intégration de ces nouvelles ressources.

En janvier 2008, la démolition des installations vétustes et abandonnées du Club Med de St-George fut entamée. Le site verra l'érection d'un nouvel hôtel cinq étoiles. Tout laisse croire que les erreurs du Club Med ne seront pas renouvelées. Les installations, illustrées à la figure 4.15, étaient si grosses et si disproportionnées en termes d'échelle qu'elles détonnaient avec le cadre de St-George et des Bermudes en général. Le réaménagement de ce secteur était une priorité pour le ministère du Tourisme, puisqu'il est considéré comme un élément clé dans la revitalisation du tourisme dans cette portion de l'île. Toutefois, il incombe que les nouvelles structures érigées respectent le site du patrimoine.

Figure 4.15 : Photo du Club Med avant sa démolition



Source : Bermuda-online.org : <http://bermuda-online.org/seestgeo.htm>

La chaîne d'hôtellerie St Regis, qui est reconnue de par le monde pour ses hôtels de luxe, sera probablement propriétaire du nouvel hôtel (Pears, 2007). Le premier ministre et ministre du Tourisme, l'honorable Dr. Brown, se félicite de l'arrivée de ce nouvel acteur dans le domaine touristique de St-George. Il espère ainsi revitaliser la colonie historique et y injecter une vie d'affaire et culturelle. Les détails ne sont pas tous connus pour l'instant puisque le projet final n'est toujours pas complété. Toutefois, nous savons que le complexe devrait comprendre 150 logements, ce qui est plus raisonnable que les 340 unités du gigantesque Club Med. De ces 150 unités, certaines seront des propriétés privées comprenant des appartements de 1 à 3 chambres ou de somptueuses villas. Bien sûr, ces unités d'habitation seront vraisemblablement réservées à l'élite pouvant se payer un petit pied-à-terre au soleil. La configuration du complexe souhaite respecter l'échelle de St-George, de sorte qu'un développement d'une hauteur maximale de trois étages soit favorisé (Forbes, 2009). Cette limite de hauteur est la plus fréquente aux Bermudes et ne devrait pas présenter de contraintes au niveau du cadre bâti voisin. Seule la capitale Hamilton permet des bâtiments de 6 à 7 étages, qui ne doivent pas faire ombre au clocher de la cathédrale.

Les Bermudes sont présentement à un tournant de l'histoire de leur industrie touristique. La nomination de la ville de St-George comme Site du patrimoine mondial de l'UNESCO permet d'exploiter un nouvel angle touristique jusqu'à ce jour négligé dans ce protectorat britannique. Pour ce faire, il est primordial d'investir temps et argent dans des études et recherches visant à offrir un produit de qualité qui saura plaire et répondre aux attentes des visiteurs. Pour ce, le Ministère du Tourisme et la Corporation de St-George doivent recueillir le plus d'informations possible sur les visiteurs de l'ancienne capitale. Plus précisément, une étude de marché cherchant à identifier les activités et les lieux les plus visités et une évaluation des dépenses faites à l'intérieur de la ville historique s'imposent. Une telle étude est également un moment propice pour recueillir les suggestions des visiteurs sur de possibles améliorations ou d'autres activités qui pourraient intéresser les visiteurs. À partir de ces données, on pourra élaborer un plan de gestion des visiteurs qui permettrait de mettre en place des accommodations et des activités de

divertissements cherchant à consolider la base de l'offre touristique. Par la suite, un développement des activités touristiques permettra d'augmenter le nombre de visiteurs se rendant au Site du patrimoine mondial. Si les Bermudes souhaitent exploiter les capacités touristiques de la ville de St-George, il est primordial d'élaborer une stratégie de gestion des visiteurs afin de désengorger certains lieux qui pourraient être endommagés par une présence touristique constante ou accrue.

La Corporation de St-George commence déjà à préparer des questionnaires et des études de marché visant à calculer le nombre réel de visiteurs se rendant dans la ville, à cerner leurs expériences et à identifier leurs attentes (Environment, 2000). Elle souhaite utiliser les données recueillies pour obtenir des fonds pour mettre sur pied un centre d'interprétation du Site du patrimoine et un bureau d'information touristique visant à offrir de l'aide aux visiteurs. Toutes ces initiatives sont un pas vers l'intégration de la ville dans un circuit touristique culturel national et international. Les secrets de la cité touristico-historique jumelés au charme de la cité touristique des affaires offrent un potentiel pour le moment sous-exploité. Toutefois, la ville de Hamilton ne doit pas agir en rivale et compétitrice comme à l'époque de la construction de navires. Les deux cités, la première historique et la seconde administrative et commerciale, doivent exploiter les forces de l'une pour pallier les faiblesses de l'autre. Comme il fut précédemment mentionné, les Bermudes ont tout à gagner à offrir une expérience touristique incorporant plusieurs aspects de l'île.

Plusieurs spécialistes en tourisme s'entendent pour soutenir que les Bermudes doivent augmenter leur capacité d'accueil des bateaux de croisière afin de rester compétitives. Cependant, il serait insouciant d'augmenter la capacité d'accueil des ports pour accueillir de plus grands vaisseaux. Deux des trois ports des Bermudes sont situés dans des lieux historiques ou d'une nature architecturale intéressante. Il serait déplorable que le port de St-George soit dénaturé et agrandi pour recevoir de grands bateaux de

croisière, tandis que le port de Dockyard<sup>35</sup>, illustré à la figure 4.16, pourrait facilement être adapté pour recevoir les mégacroiseurs proposés par les opérateurs de croisières<sup>36</sup>. Toutefois, l'impact environnemental qui se ferait ressentir serait un très grand coût à payer. Afin de percer une voie navigable permettant à ces bâtiments d'accéder à la ville de St-George et à la capitale de Hamilton, il faudrait élargir les points d'accès en détruisant la ceinture de corail qui encercle, et protège l'archipel et son écosystème (Price, 2006). Par ailleurs, les croisières visitant les Bermudes durent en moyenne huit jours ou moins, ce qui assure une certaine constance puisque certains croisiéristes cherchent un voyage de courte durée.

Figure 4.16 : Photo de la marina de Dockyard,



Photo : M. Gagnon

---

<sup>35</sup> Le port de Dockyard à l'extrême ouest peut recevoir des bateaux de la classe Post-Panamax, c'est-à-dire qui possèdent une taille supérieure à la dimension maximum pour rentrer dans les écluses du canal de Panama.

<sup>36</sup> Selon toute vraisemblance, la construction du nouveau quai de débarquement est déjà en cours, en date du 10 mai 2008.

#### **4.5. Analyse de St-George comme « joyau du patrimoine »**

La ville de St-George est un « joyau du patrimoine » en émergence. Elle en possède toutes les qualités requises, mais on ne peut lui accorder le titre sans quelques débats idéologiques. La forme architecturale et urbanistique, la reconnaissance du milieu et les valeurs promues par la ville ne sont pas les seuls gages d'une nomination en tant que « joyau du patrimoine ». La seule objection à lui accorder ce titre reste le manque de gestion et de promotion touristique visant à attirer l'attention des visiteurs, ce qui fait que la ville de St-George ne possède pas, pour l'instant, la reconnaissance du milieu international comme destination touristique culturelle. Pour l'instant, les Bermudes restent une destination soleil et seules ses plages sont grandement utilisées pour en faire la promotion. Lorsque l'île sera promue comme une expérience globale, culturelle et touristique, la ville de St-George recevra l'attention qui lui revient. Les décideurs cherchent à créer et développer cette expérience globale et à utiliser le potentiel touristique de l'ancienne capitale. Toutefois, tant qu'ils n'auront pas développé les stratégies de gestion des visiteurs adéquates, il serait prématuré de faire la promotion du site. En effet, la vieille capitale reste un site fragile pour l'instant. Il serait néfaste pour la ville et pour l'activité touristique des Bermudes si les étapes clés de la revalorisation touristique étaient menées trop rapidement. Une promotion trop rapide risquerait de détruire la qualité et l'intégrité culturelle du site. Cependant, on ne peut lui retirer son titre de « joyau du patrimoine ». La grande qualité des œuvres de maçonnerie, de l'ambiance urbaine et culturelle fait de St-George un endroit unique.

L'avenir touristique des Bermudes, si l'on se fie aux chercheurs et spécialistes, se trouve dans une exploitation adéquate de son héritage culturel, de ses bâtiments historiques, de son potentiel comme destination d'affaires et de congrès et non seulement comme destination soleil. De ce point de vue, la ville de St-George se veut l'un des outils de revitalisation touristique aux Bermudes. Toutefois, elle ne peut à elle seule espérer raviver l'économie touristique. Ses autorités doivent travailler en accord avec celles de la capitale de Hamilton afin d'offrir des activités touristiques complémentaires et différentes.

En conclusion, la ville de St-George est un « joyau du patrimoine » en émergence et recevra vraisemblablement sous peu la reconnaissance qu'elle mérite.

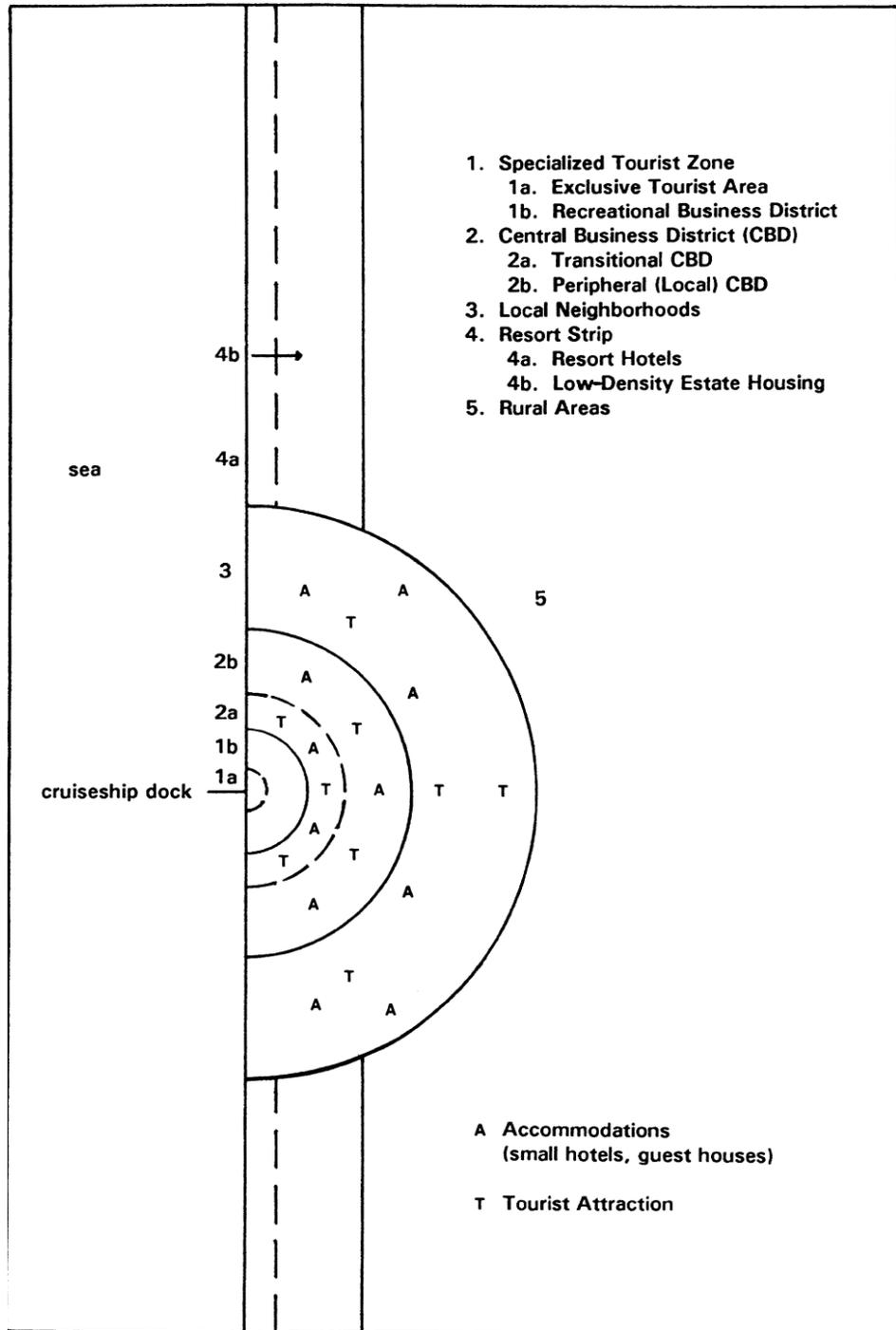
#### **4.5.1. Modèle de la cité touristique-historique de St-George**

Puisque les cités touristique-historiques sont souvent présentées sous forme de schéma, il existe un modèle antillais qui s'applique à la ville de St-George. Ce modèle fut développé en 1993 par David Weaver et présenté dans son article *Model of Urban Tourism for Small Caribbean Islands*. Sa présentation schématisée de ces villes contient toute l'information nécessaire à la planification et à la gestion d'un tourisme urbain en milieu portuaire. La composante patrimoniale, bien qu'elle n'y soit pas explicitement abordée, peut facilement être incluse dans ce modèle, puisqu'elle n'en est pas exclue. Le modèle illustré sur la figure 4.17 montre clairement l'émergence d'une ville, d'une cité ou d'un centre principal spécialisé en tourisme.

Ce modèle montre clairement l'émergence d'une ville, d'une cité ou d'un centre principal spécialisé en tourisme, la zone 1. Dans notre cas bien précis, cette zone est la ville de St-George avec son quai de débarquement comme point central. Le quai est utilisé comme axe principal puisqu'il s'agit de la porte d'entrée d'une grande masse de visiteurs à un instant précis. Cette spécialisation dans un tourisme axé sur l'arrivée d'excursionnistes requiert des commerces visant principalement à répondre à leurs besoins. Ainsi, d'anciennes constructions, parfois de nature patrimoniale, sont converties en échoppes, restaurants ou boutiques spécialisées dans la vente d'objets de confection artisanale, ce qui transforme cette forme du centre des affaires en zone de commerce du tourisme et facilite l'intégration de l'activité touristique au reste de la ville.

Selon Weaver (1993), ces zones sont bien souvent transformées en zone exclusive pour piétons afin d'offrir une expérience touristique de qualité. Ces dernières acceptent facilement les espèces étrangères afin d'accueillir les visiteurs et est bien souvent visités par des amateurs publics ou des musiciens, ce qui ajoute également une touche d'authenticité.

Figure 4.17 : Modélisation de la ville touristique caribéenne



Source : Weaver, 1993.

Cette généralité s'applique également à la ville de St-George, les rues *King's Square* et *Water Street* sont toutes deux piétonnes et sont adjacentes au quai de débarquement. De plus, leurs boutiques acceptent la devise américaine, puisque le dollar des Bermudes est tenu à parité avec celui-ci, ce qui simplifie grandement la vie des touristes. Cependant, cette partie de la ville ne montre pas un portrait réaliste de sa population. Le touriste n'est exposé qu'aux marchands, amuseurs publics et autres membres de l'élite touristique. Les véritables habitants se trouvent plus loin de ce cœur. Il est par exemple peu probable de voir des mendiants et des sans-abris dans cette zone.

Ce type de cité touristique s'apparente aux autres types de districts récréatifs. Sauf que dans ce cas précis, la principale attraction touristique est le magasinage et le patrimoine, et non pas un hôtel, une plage ou autre attraction récréative susceptible d'être un attrait touristique majeur. Le modèle de Weaver prévoit une section de la ville qui se limite au quai. Dans cette zone, l'excursionniste peut faire des achats horstaxes, mais n'est pas contraint d'entrer dans la ville et dans le pays. La zone 1a n'existe pas dans le cas de St-George, mais il n'est pas impossible de la voir ailleurs.

Par la suite vient la zone 2 qui se présente comme une zone commerciale ou le centre des affaires. Bien souvent en bordure du cœur touristique, le centre des affaires offre une zone tampon, appelée zone 2a, et y offre des commerces qui permettent aux touristes et aux habitants de magasiner dans un secteur commun. Plus l'on s'éloigne du cœur touristique, moins les touristes y seront présents et donc les commerces seront d'une nature plus locale, zone 2b. Cependant, Weaver soutient que ces secteurs sont vraisemblablement plus authentiques, mais qu'ils peuvent parfois sembler menaçants pour les touristes. Plus la distance est grande entre un secteur et le centre touristique, moins celle-ci est attirante pour ces derniers. Par contre, ces secteurs possèdent bien souvent des attractions patrimoniales qui seraient très intéressantes pour les touristes culturels. Ces vestiges sont classés comme étant dans la cité touristico-historique. Dans le cas précis de St-George, l'église *Unfinished*

Church<sup>37</sup>(figure 4.18) fait vraisemblablement partie de ces attractions hors du centre touristique.

Figure 4.18 : *Unfinished Church*



Photo de Unfinished Church: [http://www.tourism-bermuda.com/bermuda\\_photos/unfinished\\_church.JPG](http://www.tourism-bermuda.com/bermuda_photos/unfinished_church.JPG)

Le modèle initial de Weaver y inclut également des petites auberges locales. Ces dernières ne sont pas présentes à St-George, mais les autorités locales cherchent toutefois à en implanter quelques-unes. Ces auberges servent avant tout à loger les habitants de la région qui viennent visiter la ville (Weaver, 1993). Dans le cas des Bermudes, il serait important de faire la promotion de ces petites auberges afin de pallier le manque de tourisme régional.

Aux frontières de la zone des affaires se trouve la zone 3 qui se compose des quartiers résidentiels. À l'instar des exemples américains, la qualité des habitations et l'aisance des occupants augmentent en s'éloignant du centre touristique. Ceci implique qu'un touriste quittant le centre des affaires peut inconsciemment tomber dans le quartier

---

<sup>37</sup> La construction de l'Unfinished Church débuta en 1870, elle devait remplacer l'église Saint-Pierre. Cependant, suite à des guerres inter paroissiales, des problèmes financiers et une violente tempête, la construction ne fut jamais complétée.

le plus pauvre et le plus dangereux de la ville. Ces zones possèdent quelques accommodations touristiques visant une clientèle exclusivement régionale et possèdent également quelques attractions touristiques accessibles par taxi ou autres véhicules.

La zone des stations balnéaires ou hôtelières, zone 4, se veut une continuation du tourisme urbain. Dans le cas de St-George, on peut facilement identifier le site du Club Med qui sera prochainement redéveloppé en complexe hôtelier comme une tentative de représenter ce modèle. Ces complexes sont des secteurs spécialisés en tourisme, mais diffèrent des zones touristiques du calibre de cités touristiques et même de cités touristico-historiques. Ces complexes visent à héberger et fournir des activités de détente (plages, excursions planifiées, etc.) à une clientèle qui séjourne pour une longue période de temps. Les zones touristiques adjacentes aux quais se spécialisent en patrimoine et en différentes activités commerciales ciblant les excursionnistes (Weaver, 1993).

Ce modèle nous permet de trouver les limites de la cité touristico-historique. Les trois premières zones, soit les zones touristique, économique et résidentielle, sont toutes différentes parties qui la composent. L'activité touristique présente dans le secteur des complexes hôteliers ne présente que très peu d'intérêts d'un point de vue patrimonial. Du moins, elle n'en possède pas pour l'instant.

## 5. Le tourisme durable

---

Le concept du tourisme durable est solidement ancré à la notion du développement durable et en est indissociable. Si le tourisme veut contribuer au développement durable, tout comme ce dernier, il doit être économiquement viable, se préoccuper de l'environnement et véhiculer de bonnes valeurs socioculturelles (Nasser, 2003). Pour rendre le tourisme « durable », il faut changer la vision des gestionnaires et adopter une gestion du patrimoine à plus petite échelle, financée par des activités locales, pour lui permettre de moins consommer de ressources. Cette manière de procéder apporte trois principaux avantages économiques aux sites touristiques qui l'appliquent.

Tout d'abord, les demandes de financement pour la conservation des ressources patrimoniales dans les milieux touristiques durables diminuent et font place à un tourisme sélectif qui préconise la qualité sur la quantité. Ensuite, les propriétaires et les employés locaux reçoivent plus de liberté, puisqu'ils n'ont pas à se conformer aux exigences bisornues provenant des grandes corporations. En donnant le pion à ces multinationales touristiques, il est alors possible de promouvoir l'artisanat et les produits locaux. Finalement, les profits du tourisme pourront alors être conservés localement et être redistribués dans la communauté (Nasser, op. cit.). Ces principes du tourisme durable sont en concordance avec les préceptes véhiculés par le *Sustainable Development Unit*. Ce groupe de recherche, mis en place par le gouvernement des Bermudes, vise le développement d'une économie durable qui accroîtra l'implication des acteurs internationaux dans les communautés locales. Bien que cet organisme désire instaurer des normes de commerce durable plus générales, il serait profitable, et simple, de les transposer à l'industrie touristique locale (*The Bermuda Plan*, 2008).

Cette approche est l'une des voies assurant la pérennité des sites historiques. Elle est particulièrement intéressante aux Bermudes où la taille des attractions facilite

l'implantation d'une expérience et d'un mode de gestion différent. Il faut toutefois s'attendre à une longue, et parfois pénible, transition. Afin de la rendre efficace, il faut une rééducation systématique des touristes et une centralisation des gestionnaires en un regroupement concerté sous l'égide d'un acteur public. Certains chercheurs proposent la distribution de dépliants, dans les hôtels et les avions, informant les visiteurs des complications causées par le tourisme de masse. D'autres suggèrent que l'éducation du touriste se fasse sur le site même afin qu'il prenne conscience de son rôle dans le processus de durabilité. Ce qui est certain, la population locale doit, elle aussi, avoir accès à des ressources lui expliquant son rôle dans l'élaboration du développement – et du tourisme – durable. Sans une rééducation de la communauté et des visiteurs, la réalisation des énoncés de la durabilité est grandement compromise.

### **5.1. Les impacts du tourisme en milieu patrimonial aux Bermudes**

La question se pose d'emblée, pourquoi est-il si important de protéger le patrimoine de façon durable ? Longtemps, le tourisme patrimonial a été perçu comme un type de tourisme centré sur ce que nous avons hérité, des bâtiments historiques aux œuvres d'art, en passant par le paysage (Garrod et Fyall, 2000). Or, nous semblons avoir tenu pour acquis que ces ressources soient, par définition, durables. Les dernières années ont permis de comprendre qu'il n'en était rien. Ainsi, si nous voulons léguer ces vestiges du passé aux générations futures, il faut que des dispositifs de développement durable soient appliqués au tourisme en milieu patrimonial. Ces démarches servent à assurer l'utilisation et la préservation du patrimoine par les générations futures en utilisant des outils de réhabilitation des ensembles urbains, en offrant des opportunités d'emploi pour la communauté locale, en sensibilisant la population aux enjeux environnementaux, en gérant l'offre touristique et en favorisant la participation de la communauté (Pickard, 2001).

L'aventure des Bermudes vers le tourisme durable débuta vers le milieu des années 1980. À cette époque, la croissance touristique de l'archipel commença à stagner et les coûts des nuitées et des autres accommodations commencèrent à monter de façon significative et les visiteurs montrèrent des signes d'insatisfactions. Ces dernières forcèrent une réorientation des politiques gouvernementales afin de contrer l'augmentation du coût et de l'intensité des activités touristiques. Les acteurs touristiques entreprirent alors de dresser un portrait de la situation. Après quelques années, les sondages et les consultations publiques portèrent fruits ; bientôt le gouvernement apprit que les habitants souhaitaient conserver les espaces naturels ayant un caractère particulier, les espaces verts et les espaces possédant une grande biodiversité ou un fort patrimoine historique (McElroy, 2001). Les résidents affirmèrent également qu'ils étaient prêts à voir une diminution de la croissance économique du protectorat, même si cela signifie une diminution de leur qualité de vie. La conservation de leur environnement, dans un contexte touristique et de durabilité, est une valeur chère aux Bermudiens, bien plus que la richesse monétaire.

Des politiques furent donc développées afin de conserver l'image de marque des Bermudes, ainsi que pour restreindre la croissance de l'économie touristique. Des limites sur le nombre de touristes, de lits, d'hôtels et sur le nombre de véhicules automobiles furent imposées afin de conserver l'image chérie par les résidents. Des normes de construction furent également établies afin de conserver l'aspect traditionnel de l'architecture des Bermudes. Des mesures fiscales particulières furent offertes aux hôteliers afin de favoriser la remise à neuf de leurs installations en respectant les nouvelles normes de construction (McElroy, 2001).

Dès le début des années 1990, les bienfaits de ces politiques se firent ressentir. Le nombre de visites se stabilisa, de même que le nombre d'emplois et le taux de satisfaction. Au niveau local, les dépenses des résidents descendirent entre 5 et 10% sous les niveaux de 1980. Peu à peu, la situation se stabilisa et l'économie de services aux institutions financières et d'assurances prit lentement la place de l'industrie touristique. Selon McElroy (op. cit.), ce changement de cap permit de conserver les aménités des Bermudes intacts :

les plages de sable rose, l'architecture historique et la sécurité de l'île. Pour lui, la conservation de ces aménités est gage du tourisme durable.

Malgré cette réorientation de l'industrie, il est encore difficile de dire précisément quels sont les impacts du tourisme sur le développement durable des Bermudes, puisque les études sur ce sujet débutent à peine. Toutefois, il est indéniable que l'activité touristique influence de façon directe plusieurs secteurs touchés par les principes du développement durable, et ce, autant à St-George qu'à Hamilton.

En premier lieu, la gestion des infrastructures touristiques est au cœur des notions de tourisme durable. La plus grande majorité de celles-ci sont de facture et d'échelle locale, c'est-à-dire qu'elles sont petites et que leurs gestionnaires sont facilement identifiables, puisqu'elles sont, bien souvent, tenues par le Ministère des Parcs, par le Bermuda National Trust ou par d'autres groupes d'acteurs locaux. Les politiques gouvernementales des Bermudes favorisent le dynamisme des entrepreneurs locaux. En effet, l'implantation de grandes chaînes commerciales, notamment de restauration, est interdite. Par exemple, seulement un restaurant est exploité sous une franchise internationale, puisqu'il possède un droit acquis sur sa bannière. Ces politiques favorisant le dynamisme et l'économie locale touristique sont un pas vers l'implantation d'un tourisme durable. Il suffirait d'élargir certaines politiques gouvernementales et favoriser la gestion et l'administration d'attractions touristiques par des acteurs locaux.

La gestion des logements pour visiteurs nous présente une toute autre réalité. Malgré le dynamisme local dans la gestion des commerces et des restaurants, plusieurs acteurs internationaux assument la gestion des grands équipements hôteliers. La situation est toutefois différente entre Hamilton et St-George. Ainsi, Fairmont exploite l'un des plus luxueux hôtels d'Hamilton, le Fairmont Hamilton Princess, tandis que St-George est desservi par de petites auberges à saveur locale. Nous pouvons prétendre que, comparées à Hamilton, les accommodations touristiques de St-George sont d'une facture et d'une échelle locale à saveur patrimoniale, c'est-à-dire des bâtiments de deux étages en respect avec l'échelle des bâtiments avoisinants gérés par des résidents de l'île. Malgré la

différence d'échelle entre les installations hôtelières, le nombre de touristes présents sur l'archipel ne fluctue que très peu. Le gouvernement a entrepris, dès 1988, deux mesures afin de limiter le nombre de touristes présents sur l'archipel. Le nombre de croisiéristes est limité à 150 000 dans la saison forte et le nombre de lits est limité à 10 000. Ces réglementations se font dans un but de protection durable (Weaver, 2006). Le gouvernement décida de limiter le nombre de lits au lieu de laisser libre cours à une augmentation des prix afin de conserver la bonne réputation des Bermudes comme destination touristique (McElroy, 2001). Lorsqu'un hôtel ferme ou réduit son taux d'opération, le nombre de lits est redistribué à d'autres hôtels en fonction du taux de rendement et du maintien de la qualité des établissements. Malgré que les plus luxueux hôtels soient gérés par des acteurs internationaux, les normes imposées pour limiter le nombre de visiteurs fait en sorte que les plus petits acteurs puissent également avoir leur part de marché. La libération des installations militaires américaines permettent au petit protectorat de modifier son offre d'accommodations et d'attractions touristiques, il ne reste qu'à savoir sous quelles mesures elles seront utilisées (Ashworth et Tunbridge, 2000).

L'attrait du tourisme patrimonial amène parfois, bien contre son gré, des effets pervers. L'un des effets les plus rapidement perceptibles suite au succès de ces secteurs uniques est l'augmentation des loyers commerciaux et résidentiels (Orbasli, 2000), ce pourquoi, les acteurs locaux devraient porter une oreille attentive à l'augmentation des prix des loyers du secteur du Site du patrimoine mondial. Une telle situation aurait un impact désastreux pour l'économie locale et pour les notions même de tourisme durable. Les habitants locaux, n'ayant plus accès à des loyers raisonnables, pourraient voir leurs commerces disparaître et être remplacés par des attractions et des commerces gérés par des exploitants internationaux. C'est pour cela que lors de l'évaluation de la durabilité de l'économie locale, une proposition fut mise de l'avant afin d'offrir une réduction de loyer, et dans certains secteurs d'Hamilton la gratuité de loyers, afin de faciliter le démarrage de commerces locaux (*The Bermuda Plan*, 2008). Pour plusieurs chercheurs, dont Ashworth et Tunbridge (2000), les Bermudes ne possèdent pas encore de tourisme culturel et patrimonial. Il s'agit en effet d'un aspect du tourisme en pleine émergence. Les approches

gouvernementales sur le développement durable pourraient facilement, et devraient, être utilisées afin de développer et mettre en place un réseau d'attractions touristiques patrimoniales et assurer un loyer à prix raisonnable pour les exploitants locaux. Partant sur des nouvelles bases, il serait facile de favoriser ces derniers et de préconiser des types de commerces compatibles avec les activités du Site du patrimoine mondial.

Les enjeux les plus importants sont au niveau de l'empreinte écologique du tourisme. La demande en énergie et en eau potable jumelée à l'impact environnemental des bateaux de croisière et à la présence de nombreux touristes représentent les mêmes contraintes pour Hamilton et St-George. L'évacuation des eaux usées au large des côtes, le stress créé lors de débarquements des excursionnistes et l'ouverture de voies navigables dans les barrières de coraux sont tous de sérieux problèmes écologiques qui devront être pris en considération lors des études d'impacts des croisières.

La présence d'une surpopulation temporaire entraîne avec elle une plus grande demande au niveau des différents fournisseurs d'énergie. Puisqu'il n'y a aucun cours d'eau, ni plan d'eau potable, les habitants utilisent les toits de calcaire de leur résidence pour récupérer l'eau de pluie et la filtrer. En période de sécheresse et lorsque les usines de traitements ne fournissent pas à la demande, les acteurs gouvernementaux doivent importer de l'eau douce par bateaux-citernes. Nous pouvons prétendre que les grands acteurs internationaux en hôtellerie possèdent un pouvoir d'achat plus grand en ce qui a trait à l'approvisionnement en eau douce qu'un exploitant d'une petite auberge. La présence de touristes augmente indéniablement la quantité de déchets sur l'île. Bien souvent, cet aspect n'est pas un réel problème. Cependant, lorsque l'espace est si restreint, chaque tonne de déchets crée un impact énorme. Pour l'instant, la valorisation des déchets consiste à les incinérer pour produire de l'électricité, une autre ressource taxée par le tourisme. Toutefois, l'impact des cendres peut être extrêmement néfaste. Pour l'instant, les opérateurs se contentent de les mélanger à des blocs de ciment qui seront déposés dans le littoral afin de créer plus de surface constructible (Ross, 2008). Le recyclage et la réduction

des déchets sont donc des enjeux très importants pour les habitants et les touristes devront faire leur part.

Finalement, l'écotourisme est l'une des nouvelles approches touristiques des Bermudes. Celui-ci utilise les attraits naturels d'une destination comme première attraction touristique. Cette nouveauté est l'occasion rêvée d'instaurer un programme de sensibilisation des impacts environnementaux causés par les touristes et les excursionnistes (Hunter, 2002). Cette sensibilisation se prête tout aussi bien à l'impact causé sur les ressources patrimoniales et culturelles. L'exposition d'une ressource à de trop grandes masses de touristes est l'un des plus grands facteurs de dégénération prématurée. Malgré que ce problème ne se pose pas pour l'instant, il serait approprié d'inclure les sites sensibles dans l'élaboration de ces programmes afin d'être préparé à leur gestion. Il est cependant étrange que la promotion de l'écotourisme aux Bermudes soit plus avancée que celle du tourisme culturel. Certes, les deux formes de tourisme sont tout aussi importantes, toutefois l'aventure du tourisme culturel a commencé plus tôt, mais elle n'a pas atteint le même niveau de promotion que l'écotourisme. Une visite rapide sur le site Internet du département du tourisme permet de constater cette réalité. L'écotourisme est facilement identifiable, mais il faut chercher très longtemps afin de trouver un lien vers la *St. George's Foundation* qui s'occupe de la promotion du tourisme culturel.

Tous ces enjeux ont été identifiés par les acteurs locaux lors de l'élaboration du plan de gestion du site historique (Environment, 2000). Bien que les termes « tourisme durable » et « développement durable » ne soient jamais mentionnés dans le plan de gestion, les principes de gestion mis de l'avant sont en accord avec les principes de durabilité préconisés par la littérature.

Ils sont conscients qu'une inclusion sur la Liste du patrimoine mondial augmente considérablement le nombre de visiteurs et de risques potentiels. Pour ces raisons, ils ont bien étudié les avenues possibles afin de protéger leur histoire, leur culture, leur architecture et le tissu social de leur communauté (McElroy, 2001). Trois grands objectifs ont été identifiés afin de contrer les effets parfois néfastes du tourisme. Tout d'abord le

souhait de développer un tourisme culturel de qualité dans lequel la communauté serait directement impliquée a été formulé. Notamment en impliquant les élèves des communautés locales et voisines dans l'étude et l'appréciation de la ville historique et de ses fortifications (Environment, 2000).

Puisque la ville historique est toujours une ville habitée et dynamique, les autorités locales sont très préoccupées par une augmentation du nombre de visiteurs. Ainsi, il est primordial de gérer le nombre de visiteurs, surtout de croisiéristes, afin de conserver l'intégrité et le charme du site, de préserver la qualité historique et architecturale des bâtiments et d'offrir une bonne qualité de vie aux résidents.

Le plan de gestion propose également la création d'un centre d'information à l'entrée du port. Ce centre, dont la réalisation est complétée, sert à diriger les croisiéristes et visiteurs vers certaines attractions à l'intérieur du site en plus de donner des informations historiques sur le protectorat. Toutefois, ce centre pourrait servir à la sensibilisation de l'impact écologique et économique du tourisme sur le site historique. En sensibilisant les visiteurs et croisiéristes à l'impact que leurs gestes peuvent causer, la ville de St-George se rendrait un grand service. McElroy (2001) soutient que le cas des Bermudes est une étude de cas vouée au succès puisque le milieu possède une longue tradition touristique, un fort sentiment d'appartenance en tant que destination touristique haut de gamme, une implication et une conscience citoyennes fortes, et un désir d'instaurer ces pratiques à long terme.

Toutes ces approches servent à protéger le milieu d'insertion des effets néfastes du tourisme. Les chercheurs affirment que le « cercle vicieux du tourisme » est l'un des principaux ennemis des sites touristiques. Cette réalité sera présentée afin de bien comprendre quels sont les effets négatifs qui pourraient se faire ressentir aux Bermudes, si les principes de durabilité déjà appliqués ne sont pas enforcés.

## 5.2. Le cercle vicieux du tourisme

Le cercle vicieux du tourisme est l'un des arguments par lesquels les spécialistes cherchent à instaurer le concept de développement durable en milieu touristique. Comme il fut mentionné précédemment, plusieurs chercheurs affirment que le tourisme dans les centres patrimoniaux accélère la dégradation des monuments et menace leur pérennité. St-George n'est pas immunisé contre cet aspect négatif. Bien que les problèmes ne se soient pas encore fait pressentir. Il est primordial pour les acteurs locaux d'envisager des alternatives possibles si jamais le besoin se présente. En plus de la dégradation de monuments, d'autres effets pervers reliés au tourisme se font également ressentir. Entre autres, l'exclusion des habitants des centres historiques au détriment d'une population riche et la création d'un marché immobilier de prestige (Choay, 1999) sont quelques-unes des conséquences les plus décriées. Certains chercheurs, tels Russo (2002) et Van der Borg et coll. (1996), suggèrent même que le tourisme dans les milieux patrimoniaux mène rapidement à la dégradation des services touristiques offerts et non pas seulement la détérioration des bâtiments. Cela se présente lorsque les touristes se transforment en excursionnistes et lorsqu'ils ne passent plus qu'une nuit ou que quelques jours sur les lieux, faute de temps et d'argent, ou simplement en raison du trop grand achalandage. Pour que St-George puisse conserver son statut de ville historique habitée, les acteurs locaux devront s'assurer de contrebalancer la hausse des loyers. C'est ce statut particulier qui lui a valu l'inclusion sur la Liste du patrimoine. Il est donc primordial de conserver cet aspect.

Les destinations touristiques patrimoniales deviennent alors proie à la multiplication des acteurs et propriétaires internationaux. Ceux-ci peuvent se permettre d'offrir des promotions que les exploitants locaux ne pourraient rêver offrir, puisqu'ils ont accès à un marché et à une plateforme promotionnelle plus importante. Les revenus que ces acteurs génèrent échappent à la population locale et renflouent les coffres de propriétaires qui ne sentent pas toujours le besoin de s'impliquer dans la communauté locale. Dans le cas des Bermudes, même si le gouvernement exige une réallocation des profits des multinationales dans la communauté locale, il est parfois difficile d'évaluer

l'impact réel de ces mesures (*The Bermuda Plan*, 2008). C'est cette réalité qui crée le « cercle vicieux » du tourisme (Russo, 2002). L'article de Russo sert de mise en garde contre l'accroissement d'un tourisme capitaliste centré sur le profit. Il affirme qu'un trop grand nombre de touristes peut être néfaste, économiquement et non seulement physiquement, pour le centre patrimonial d'une ville.

Tout d'abord, selon Russo (op. cit.), le flot de touristes d'un jour augmente lorsque la ville ne peut limiter la croissance du tourisme en accord avec ses ressources physiques. Nous assistons ainsi à la métropolisation de la région touristique, où toute la ville devient une attraction, ce qui n'est pas nécessairement mal en soi. Par contre, si cette métropolisation se fait de façon déstructurée et non planifiée, la décentralisation des infrastructures culturelles est souvent inexistante et nous assistons à une offre inégale des activités. Les grandes attractions sont toujours au cœur des centres historiques et de nouvelles attractions plus petites se développent autour des centres. Dans le cas des Bermudes, St-George est vue comme la cité touristique-historique, Hamilton comme la cité économique et le reste de l'île peut facilement être identifié comme la cité touristique. Ainsi, il est même profitable dans le cas des Bermudes que la métropolisation des ressources touristiques se développe puisque ceci permettrait de restructurer l'approche promotionnelle du tourisme patrimonial et de l'inclure dans une approche plus globale.

Si les touristes souhaitent visiter à la fois les attractions principales et les attractions secondaires en périphérie, ils auront peu de temps à allouer aux centres. Ils dépenseront par le fait même une grande partie de leur budget à l'extérieur de la partie patrimoniale, puisque les distances et les coûts y sont moins élevés. Une plus grande portion de touristes dépensent donc leur budget en dehors des centres historiques et les empêchent de se développer. Cette situation est parfois néfaste puisque les touristes continuent d'imposer des coûts pour maintenir les infrastructures du centre historique en état, sans nécessairement contribuer à son financement.

Certains chercheurs ont un regard différent sur la question. Garrod soutient que la pratique de l'utilisateur qui ne paie qu'une fraction du prix nécessaire à la préservation

n'est plus la meilleure façon de gérer le tourisme. Il affirme qu'il faudrait un droit d'admissions plus près du coût réel des sommes déboursées pour entretenir l'attraction. De cette façon, les conservateurs pourraient injecter plus d'argent dans la conservation du patrimoine. Toutefois, les spécialistes du patrimoine ne sont pas d'accord avec cette proposition. Garrod et Fyall (2000) admettent que les curateurs de sites patrimoniaux sont peu favorables à l'idée de demander un droit d'admission élevé, puisque selon eux le patrimoine est un bien public. Selon les auteurs, cette pratique est la cause directe du sous-financement des sites patrimoniaux ce qui mène ultimement à leur déclin. Outre les problèmes financiers, d'autres réalités empêchent les touristes de profiter pleinement des centres historiques. Puisque les visiteurs ne disposent que de quelques jours de visite, ils choisissent avec soin la période à laquelle ils vont voyager. C'est-à-dire que les touristes ne se déplacent plus que pour certaines occasions spéciales, ou au gré de la température. La « flexibilité » des visites diminue grandement, ce qui fait en sorte qu'un plus grand nombre de touristes est présent au même moment pour visiter un site pour y célébrer une activité particulière<sup>38</sup>. Il y a, donc par le fait même, une augmentation et une concentration de l'achalandage dans les sites historiques, ce qui crée un stress accru et inutile. Par conséquent, cela diminue le temps nécessaire à la découverte de la culture locale et des trésors historiques. Les touristes ne sont plus nécessairement à la recherche d'informations culturelles véridiques : l'attrait de l'attraction la moins chère a pris le dessus sur la qualité, puisque ces voyages se font souvent sur un plus petit budget.

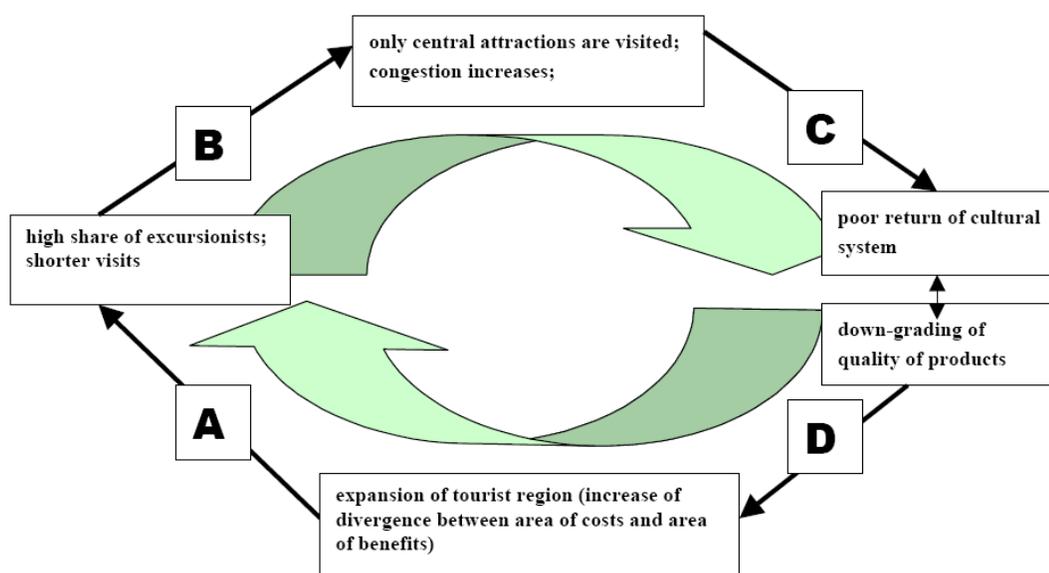
Pour reprendre la formulation de Russo (2002), la concentration des visites et la dispersion des points de vente associées à l'émergence des voyageurs d'un jour affectent la performance des attractions. À partir de cette étape, il devient dangereux pour le centre de perdre les ressources nécessaires à sa préservation et à l'innovation de nouveaux produits. Les acteurs locaux risquent donc de perdre le contrôle au détriment d'acteurs extérieurs, voire internationaux, qui se permettent d'offrir des services à moindre coût.

---

<sup>38</sup> Cette réalité est très fréquente dans le tourisme urbain de courts séjours qui cible habituellement les destinations les plus prestigieuses.

Puisque les touristes disposent de moins de temps pour visiter, ils ne sont plus nécessairement à la recherche de qualité. Nous pouvons alors observer une diminution de la qualité des services en général et la création de plusieurs nouveaux centres touristiques, ce qui nous ramène au point de départ (van der Borg, Costa et Gotti, 1996; Russo, op. cit.).

Figure 5.1: Cercle vicieux du tourisme



Source : Russo 2002

Le schéma de la figure 5.1 résume l'hypothèse de Russo (2002), soutenue par les recherches de van der Borg et coll. (1996). Ils affirment que cette situation est d'autant plus désastreuse dans les villes où le tourisme est la principale source de revenus. Ce cercle vicieux s'installe bien souvent après que la destination ait vécu un âge d'or du tourisme. Après des années, voire des décennies, de succès touristiques, le centre historique perd de son attrait au détriment des régions voisines (Butler dans Nasser, 2003). Plusieurs touristes ne peuvent dépenser plusieurs centaines de dollars afin de passer quelques jours au cœur d'un centre historique. Lorsqu'une alternative bon marché et de qualité satisfaisante se présente, il est normal que le voyageur souhaite s'en prévaloir. C'est bien souvent pourquoi les divers acteurs et paliers de gouvernement locaux mettent sur place des outils

de gestion du patrimoine qui permettent une redistribution des revenus. Cette stratégie permet de mettre en place des programmes de conservation à l'intention des plus petits acteurs en place dans la cité touristique-historique. Cette hypothèse se place, certes, à une extrémité du discours patrimonial, mais permet aux décideurs de prendre conscience d'un danger potentiel et d'y remédier avant qu'il ne se présente. De surcroît, cette manœuvre permet la création d'installations touristiques de qualité et qui répondent aux attentes des visiteurs puisque leur planification est faite de manière concertée.

Le tourisme durable gagne en popularité depuis que les populations locales et étrangères deviennent de plus en plus concernées par l'environnement et la préservation des cultures. Cependant, il faut se demander si ce type de tourisme est viable, s'il peut être économiquement rentable. Le tourisme durable est un concept évoluant autour de l'environnement, de l'économie et d'une société équitable (Nasser, 2003; Moscardo, 1996). De plus, il est dans l'intérêt des villes avec un centre historique touristique fort de décider si attirer plus de tourisme est plus important que de conserver un patrimoine authentique. Les gouvernements doivent décider s'ils désirent conserver leur patrimoine dans un état originel ou bien s'ils veulent plaire aux touristes.

## 6. Conclusion

---

La situation sociopolitique des Bermudes en fait un candidat de choix pour le développement d'un tourisme patrimonial. Sa mixité raciale présente des avenues touristiques intéressantes et une saveur locale unique. Les tensions raciales étant chose du passé, il est possible d'y faire référence dans une perspective touristique sans faire l'exploitation d'injustices sociales. De plus, sa géographie propose un exotisme qui ne compromet pas un confort typiquement occidental. Les perspectives de conflits et le taux de criminalité étant relativement bas, les touristes s'y sentent en confiance.

Son identité culturelle est également gage de réussite pour la promotion d'un tourisme patrimonial. Le public touristique cible est depuis plusieurs décennies une population anglo-américaine. Ceci est grande partie attribuable à la présence de vestiges de l'empire colonial britannique et à la proximité des États-Unis. Il serait facile pour les Bermudes de faire la promotion de son Site mondial du patrimoine comme un centre thématique colonial. Toutefois, il serait risqué de faire une telle publicité, puisque cela mettrait trop d'emphasis sur un site possiblement fragile. Une promotion concertée offrant une offre touristique globale serait plus appropriée. Ainsi les plages, le soleil, les hôtels luxueux, les terrains de golf, le site du patrimoine et l'écotourisme offrirait une expérience plus complète permettant à un plus grand nombre de visiteurs de trouver chaussure à leur pied.

Comme nous l'avons vu dans la présentation du cadre théorique, les cités touristico-historiques traditionnelles sont bien souvent situées à l'intérieur d'une même ville. Dans le cas des Bermudes, nous ne sommes pas en présence de deux secteurs de ville distincts, mais bien de deux villes aux fonctions complémentaires. Les théories de G.J. Ashworth et J.E. Tunbridge s'appliquent parfaitement à cette étude de cas. Il suffit seulement d'effectuer une réduction d'échelle et de traiter l'ensemble de l'archipel à la fois comme cité originelle et cité touristique pour comprendre son évolution.

Malgré la géographie limitative et la sous-exploitation du tourisme patrimonial et culturel, le Site mondial du patrimoine de St-George s'impose comme un joyau du patrimoine. En suivant les recherches d'Ashworth et Tunbridge, il apparaît évident que les Bermudes représentent l'exemple typique de la cité touristique. La différence d'échelle commande cependant une modification des superficies des différentes cités. Ainsi, la capitale Hamilton s'impose en même temps comme la cité des affaires et la cité du tourisme d'affaires, puisque l'accent est de plus en plus mis sur la disponibilité de ses installations pour la tenue de congrès divers. Cette situation politique et économique en fait une attraction touristique des plus attrayantes. Il est pratiquement impossible pour un touriste, et encore moins pour un croisiériste, de visiter les Bermudes sans passer par Hamilton. L'ancienne capitale, St-George, s'impose d'elle-même comme cité touristique-historique et, de par la qualité de son espace urbain et historique, peut prétendre au titre de joyau du patrimoine. Son unicité est cependant très peu exploitée, à l'inverse du reste de la cité touristique qui se mérite toute l'attention avec ses plages baignées de soleil.

L'hypothèse de travail nous a permis d'élaborer un cadre de recherche structurant ce mémoire. L'ancienne capitale des Bermudes, la ville de St-George, a été inscrite sur la Liste du patrimoine mondial au début du XXI<sup>e</sup> siècle, à un moment où les autorités cherchent à diversifier les sources de revenus. L'industrie touristique, ancien fer de lance de l'économie de l'archipel, fait un retour en force et ses responsables souhaitent diversifier les attractions afin d'offrir une expérience patrimoniale, culturelle et durable. L'hypothèse centrale de ce mémoire est que la St-George se révèle un « joyau du patrimoine » et que ce centre urbain constitue une ressource touristique de premier plan.

La nomination du site sur la Liste du patrimoine mondial est l'élément déclencheur de la revitalisation touristique des Bermudes et plus précisément de sa capitale historique. La valeur exceptionnelle universelle du site permettra à son industrie touristique de se détourner quelque peu des trois « S » du tourisme : *Sun, Sea and Sand*, Ce qui permettra de mettre sur place une panoplie d'attractions culturelles et patrimoniales.

La fermeture des dernières installations navales de l'armée américaine offre un potentiel inouï pour le développement d'équipements et de ressources touristiques. En effet, la proximité des marchés, la qualité de vie et les faibles risques attribués aux destinations soleil des pays en émergence sont des facteurs attrayants pour les touristes. Cependant, le manque d'élasticité des marchés, le manque d'installations et de services spécialisés, et le développement de son rôle de station balnéaire limitent les orientations de développement touristique. Pour cela, l'orientation la plus logique et la plus propice au développement, compte tenu des conditions existantes, est vraisemblablement la pérennisation de sa cité touristique-historique et de son joyau du patrimoine. Les acteurs locaux pourraient ainsi maximiser l'exploitation d'un tourisme culturel et durable et ainsi assurer une rentabilité des diverses installations lorsque celles-ci seront publicisées comme des installations complémentaires et non pas compétitives.

## Bibliographie

---

- Archer, B. 1995a. «The impact of international tourism on the economy of Bermuda, 1994.» *Journal of Travel Research* vol. 34 (no. 2): 27-30.
- . 1995b. «Importance of tourism for the economy of Bermuda.» *Annals of Tourism Research* vol. 22 (no. 4): 918-30.
- Ashworth, G. J. et J. E. Tunbridge. 2000. *The tourist-historic city: retrospect and prospect of managing the heritage city*. Second ed. New York: Pergamon.
- Ashworth, G. J. et J. E. Tunbridge. 1990. *The tourist-historic city*. Chichester ; Toronto: Wiley.
- Beaudet, G. 2008. «Les hyperéquipements de tourisme de Bath à Dubaï.» *Téoros* vol. 27 (no. 2): 5-15.
- The Bermuda Plan*. 2009. En ligne. <http://www.gov.bm/portal/server.pt?open=512&objID=730&&PageID=229466&mode=2> (Page consultée le 11 avril/2009).
- Choay, F. 1999. *L'allégorie du patrimoine*. Nouv. éd. rev. et corr. ed. Paris: Seuil.
- CIA. 2009. *World Factbook*. En ligne. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bd.html> (Page consultée le 2 avril/2009).
- Dale, C. et N. Robinson. 1999. «Bermuda, tourism and the visiting cruise sector: Strategies for sustained growth.» *Journal of Vacation Marketing* vol. 5 (no. 4): 333-9.
- Dehoorne, O. 2007. «Le tourisme dans la Caraïbe - De la nécessité à sortir du tourisme de masse.» *Téoros* vol. 26 (no. 1): 3-5.
- Duhamel, P. et R. Knafou. 2007. *Mondes urbains du tourisme*. Paris: Belin.
- Environment, Ministry of. 1999. *Nomination of the historic town of St. George and related fortifications at Bermuda for inclusion in the world heritage List*
- . 2000. *Historic town of St. George's and related fortifications: Management plan*.
- Forbes, K. A. 2009. *Bermuda's St. George's parish*. En ligne. <http://bermuda-online.org/seestgeo.htm> (Page consultée le 2 avril/2009).
- Friary, N. et G. Bendure. 2005. *Bermuda*. Oakland: Lonely Planet.
- Garrod, B. et A. Fyall. 2000. «Managing heritage tourism.» *Annals of Tourism Research* vol. 27 (no. 3): 682-708.
- Grenier, A. 2008. «Le tourisme de croisières.» *Téoros* vol. 27 (no. 2): 36-48.
- Gunn, C. 2002. *Tourism planning*. Fourth ed. New York: Routledge.
- Hunter. 2002. «Sustainable tourism and the touristic ecological footprint.» *Environment development and sustainability* vol. 4 (no. 1): 7-20.

- ICOMOS. 2000. «St George (Royaume-Uni).» Dans *Evaluation des organisations consultatives*.
- Jarvis, M. 1998. *Bermuda's architectural heritage: St. George's*. Westford: Courier Companies. Inc.
- Leclerc, J. 2008. *Bermudes*. En ligne. <http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/ammord/bermudes.htm> (Page consultée le 28 octobre/2008).
- Lewis, R. C. et T. J. Beggs. 1982. «The interface between national tourism and the hotel industry in promoting a destination area in off-season: the Bermuda case.» *Journal of Travel Research* vol. 20 (no. 4): 35-8.
- «Management plan implementation table ». 2006. ed. D. o. Planning. Hamilton: Government Press.
- McElroy, Jerome L. 2001. «Island Tourism: A Development Strategy for Biodiversity.» *INSULA* vol. 10 (no. 2).
- Monteil, G. 2007. «Stratégie actuelles, jeux et enjeux de l'horizon touristique dans l'espace urbain pragois.» Dans P. Duhamel, dir. *Mondes urbains du tourisme*. Paris: Belin, 163-75.
- Moscardo, G. 1996. «Mindful visitors - heritage and tourism.» *Annals of Tourism Research* vol. 23 (no. 2): 376-97.
- Mowbray, L. 2006. «Historic town of St. George and related fortifications, world heritage site, Bermuda, annual progress report – 2005-2006.»
- Nasser, N. 2003. «Planning for urban heritage places: reconciling conservation, tourism, and sustainable development.» *Journal of Planning Literature* vol. 17 (no. 4): 467-79.
- Nuryanti, W. 1996. «Heritage and postmodern tourism.» *Annals of Tourism Research* vol. 23 (no. 2): 249-60.
- Office, Census. 2002. *Report on the 2000 census of population and housing*. The Bermuda Press.
- Orbasli, A. 2000. *Tourists in historic towns : urban conservation and heritage management*. London ; New York: E & FN Spon.
- Pears, C. 2007. «Luxury hotel moves a step closer at Club Med site.» *Bermuda Network News* novembre 16.
- Pickard, R. 2001. *Management of historic centers*. London: Spon Press.
- Pinckney, W. R. 2000. «Toward a history of jazz in Bermuda.» *Musical Quarterly* vol. 84 (no. 3): 333-71.
- Price, A. 2006. «Cruiseships and sustainability in Bermuda: a preliminary evaluation.» Cambridge: Bermuda National Trust.

- Rojas, E. 2002. «Urban heritage conservation in Latin America and the Caribbean: a task for all social actors.» Dans *III Reunión de Alcaldes con Centros Históricos en Proceso de Recuperación*. Mexico: Inter-American Development Bank.
- Ross, G. 2009. *Tynes Bay waste treatment*. En ligne.  
<http://www.rossgo.com/Tynes%20Bay/AshPlant.html> (Page consultée le 13 avril/2009).
- Russo, A. P. 2002. «The "vicious circle" of tourism development in heritage cities.» *Annals of Tourism Research* vol. 29 (no. 1): 165-82.
- Sarkis, S. 1999. «Report on the potential impacts of cruise ships on Bermuda's environment.»: Bermuda National Trust.
- Slivinsky, A. 2009. *Le dépeuplement du centre historique de Prague*. En ligne.  
[http://agora.qc.ca/reftext.nsf/Documents/Prague--  
 Le depeuplement du centre historique de Prague par Alain Slivinsky](http://agora.qc.ca/reftext.nsf/Documents/Prague--Le%20depeuplement%20du%20centre%20historique%20de%20Prague%20par%20Alain%20Slivinsky) (Page consultée le 8 avril /2009).
- Smith, E. 2005. «Protecting Bermuda's built heritage.».
- UNESCO. 2007. *Patrimoine mondial - défis pour le Millénaire*. Paris: UNESCO.
- . 2009. *Liste du patrimoine mondial en péril*. En ligne.  
<http://whc.unesco.org/fr/peril/> (Page consultée le 8 avril/2009).
- UNIAGRO. 2008. Essai présenté à la Conférence écotourisme en Afrique, à Paris.
- van der Borg, J., P. Costa et G. Gotti. 1996. «Tourism in European heritage cities.» *Annals of Tourism Research* vol. 23 (no. 2): 306-21.
- Violier, P. et A. M. Zarate. 2007. «Politiques urbaines du tourisme.» Dans P. Duhamel, dir. *Mondes urbains du tourisme*. Paris: Belin, 143-50.
- Weaver, D. 2006. *Sustainable tourism*. Burlington: Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Weaver, D. B. 1993. «Model of urban tourism for small Caribbean islands.» *Geographical Review* vol. 83 (no. 2): 134-40.