ordre : 32936

Université des Sciences et Techniques de Lille 1
U.F.R de Géographie et d'aménagement

THESE

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE LILLE 1

Discipline : GEOGRAPHIE HUMAINE

par

HARBRETEAU MANUEL

Juin 2003.

Titre :

Le tourisme et les loisirs dans l'aire eurorégionale transmanche : vers la constitution d'un territoire touristique ?

Directeur de thèse : Marie.Madeleine Damien – Professeur de géographie

JURY

Mr. M.Battiau, Professeur, Université de Lille 1 ; Président
Mr. JM.Dewailly, Professeur, Université de Lyon 2 ;
Mr. P.Thomas, Senior Lecturer, Canterbury Christ Church University College ;
Mr. P.Vitte, Professeur, Université de Clermont-Ferrand ;

SCD LILLE 1
D 030 215236 3

50377
2003
23

Université des Sciences et Techniques de Lille 1
U.F.R de Géographie et d'aménagement

THESE

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE LILLE 1

Discipline : GEOGRAPHIE HUMAINE

par

HARBRETEAU MANUEL

Juin 2003.

UNIVERSITÉ DES SC. ET TECHN. BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE LILLE

Titre :

Le tourisme et les loisirs dans l'aire eurorégionale transmanche : vers la constitution d'un territoire touristique ?

Directeur de thèse : Marie.Madeleine Damien – Professeur de géographie

◆

JURY

Mr. M.Battiau, Professeur, Université de Lille 1 ; Président
Mr. JM.Dewailly, Professeur, Université de Lyon 2 ;
Mr. P.Thomas, Senior Lecturer, Canterbury Christ Church University College ;
Mr. P.Vitte, Professeur, Université de Clermont-Ferrand ;

REMERCIEMENTS

J'adresse tous mes remerciements à Madame MM.Damien, mon directeur de thèse, sans qui l'élaboration de ce sujet n'aurait pas été possible.

Ce mémoire a nécessité de nombreuses démarches, rendez-vous, entretiens, visites, envois postaux et appels téléphoniques. Je remercie sincèrement toutes les personnes anonymes ou non, qui avec leur amabilité, ont contribué à l'élaboration de ce travail, en fournissant de précieuses informations :

- Mr P.Thomas, Senior Lecturer à Canterbury Christ Church University College ;
- Mr B.Halley-Des-Fontaines, ancien Directeur de la Mission Côte d'Opale ;
- Mme F.Warrington, Directeur du département tourisme au Kent County Council ;
- Mr JM.Juts, Responsable aménagement – développement touristique au Comité Départemental de Tourisme ;
- Mr S.Curtis, ancien Chargé de Mission tourisme au Kent County Council ;
- Mr J.Harris, ancien Chargé de Mission développement économique au Kent County Council ;
- Mr C.Bull, Directeur du département tourisme Canterbury Christ Church University College ;
- Mr JM.Dewailly, Professeur de géographie à l'Université de Lyon 2 ;
- Mme O.Heddebaut, Chargée de Recherche à l'INRETS-TRACES ;
- Mme Y.Battiau, Professeur de géographie à l'Université de Lille 1 ;
- Mr H.Decléty, Responsable développement immobilier France, Eurotunnel ;
- Mme N.Thieuleux, Délégué régional au tourisme ;
- Mme M.Caron, Responsable Chargé de Mission Interreg ;
- Mr R.Duflot, Responsable des stratégies touristiques au Comité Régional de Tourisme ;
- Mr Mortreux, Directeur du Comité Départemental de Tourisme du Pas-de-Calais ;
- Mr Delagrange, Responsable au Syndicat Mixte de la Côte d'Opale ;
- Mr S.Vérin, Responsable Chargé de Mission Interreg.

Dans l'arrière-pays de la Côte d'Opale, de nombreux sentiers pédestres, VTT ou équestres permettent une découverte champêtre du territoire. Le golf et la chasse y sont pratiqués. Les forêts dans le Kent Est, comme en Côte d'Opale, font la joie des citadins, et confèrent à ces territoires une excellente image.

1.1.2.2.Des vallées humides attractives.

L'eau est omniprésente dans les basses terres et les hauteurs de la Côte d'Opale et du Kent Est : rivières, canaux, fossés de drainage, watergangs, étangs, mares, plans d'eau, moulins, bassins fluviaux et fossés de places fortes, affaissements miniers... qui apportent un charme supplémentaire aux paysages. Au sein des entités littorales, il existe une forte tradition d'aménagement hydraulique.

Au cœur des paysages ruraux, l'eau est capitale dans le Kent Est avec les nombreuses rivières claires et pures, qui s'écoulent dans les collines de craie vers le littoral. Comme la '*Darent*' et la '*Medway*', la '*Great Stour*' a permis de faire du cœur du Kent, un vieux foyer peuplé d'habitations. Les collines et les plateaux des '*North Downs*' alternent avec des vastes plaines ceinturant des réseaux hydrographiques comme celui de la Stour (**carte n°12**). Cette vallée constitue, en terme de récréation, l'un des lieux humides les plus attractifs, en raison de la proximité de Douvres et d'Ashford. Elle est sillonnée par de multiples chemins tels que le '*Stour Valley Walk*' ou le '*North Downs Way National Trail*'. Dominée par des versants escarpés avec des massifs forestiers, la vallée présente une alternance de cultures et de grands domaines aristocratiques. Elle bénéficie d'une protection particulière (habitat de la vie sauvage). Autour de l'ancien village de Wye, dont les façades géorgiennes reflètent la prospérité du 18ème siècle, la '*Stour*' s'oriente vers les '*Downs*'. Ici, peu de forêts sont présentes mais un alignement d'arbres offre une végétation dense à travers le paysage ouvert. Des villages historiques comme Chilham, avec des demeures en bois et son château, souffrent de congestion pendant la saison touristique, et le trafic peut être très important à travers toute la vallée. A l'ouest, la forêt de Challock, aux pentes ouvertes, garde des traces des anciens systèmes agricoles. A l'est cependant, les pentes sont plus raides... dominées par les étendues herbeuses accidentées de la Réserve Naturelle Nationale de Wye. Ces zones de végétation « naturelle » contrastent avec les plantations décoratives d'arbres à Eastwell Park et Olantigh.

Sur la Côte d'Opale, les vallées humides, essentiellement localisées dans le Haut-Pays, constituent des lieux très attractifs pour les visiteurs : axes internes de développement du tourisme intérieur, les vallées de l'Authie, de la Canche, de la Course, de l'Aa, de la Lys... présentent des plans d'eau, rivières, végétation naturelle, peupleraies, villages typiques...

L'exemple le plus caractéristique est celui des « Sept Vallées ». Ce « pays » possède de profondes vallées, de nombreuses petites rivières et de belles cascades. Son habitat rural typique (granges construites à clin c'est-à-dire de planches se recouvrant à la manière d'ardoises), témoigne de l'identité locale comme le village d'Embry. Ses paysages variés naturels et historiques en font un lieu attractif dans la Vallée de la Créquoise. Le « pays des Sept Vallées » regroupe 74 communes rurales (Hesdin, Fressin, Torcy, Embry...). Il s'investit dans la valorisation touristique de son patrimoine, grâce à un réseau important de chemins de randonnée, et à une offre de visites guidées... Ce territoire qui se veut un terroir authentique, commence à connaître un succès touristique.

Le « Pays » de Montreuil et la vallée de la Course présentent de nombreuses résidences fleuries, châteaux, manoirs, moulins, auberges...

Les arrières-pays recèlent de richesses forestières. Sur la Côte d'Opale, les massifs forestiers préservés du Boulonnais sont les plus importants avec un total de 3 172 ha (**tableau n°4**). L'Audomarois vient en seconde position avec les forêts domaniales de Tournehem et de Clairmarais (= 2 144 ha)[72]. Il existe aussi de nombreuses forêts non domaniales et privées, mais peu d'informations sont recensées à leur sujet. La plupart sont localisées dans l'Audomarois de manière éparse, et concernent les forêts d'Eperlecques, de Licques (qui est la plus vaste forêt : 700 ha)... Plus au sud, quelques massifs sont présents dans les « Sept Vallées », comme celles d'Hesdin, du Bois de Créquy... (**carte n°11**).

Outre-Manche, le Kent Est possède de belles zones boisées (soit 10% du territoire), dont les deux tiers sont anciennes et semi-naturelles (**tableau n°4**). Six massifs forestiers importants parsèment le Kent Est, et constituent la plus grande surface de forêt semi-naturelle de Grande-Bretagne[73]. Le *'Weald'* un ancien mot saxon, désigne une forêt, référence à la gigantesque forêt d'Anderida, qui couvrait jadis le plateau du même nom entre les *'North Downs'* et les *'South Downs'*. En bordure du Kent Est, la forêt de *'Bedgebury Pinetum and Forest Gardens'* possède la collection la plus complète de conifères avec 1 500 espèces répertoriées[74]. La **carte n°12** souligne la concentration des massifs forestiers dans les *'North Downs'* : *'Challock Forest'* qui est certainement l'une des plus attractives en raison de son panorama élevé, *'Lyminge Forest'* et *'Orlestone Forest'*. Un autre massif forestier du *'Haut Weald'*, le *'Hemsted Forest'* entre dans le périmètre du Kent Est. La principale différence avec la Côte d'Opale réside dans les forêts privées parsemant le Kent Est. Propriété de l'aristocratie, elles se concentrent dans les *'North Downs'*, et sont le domaine de la chasse. La Famille Royale, les nobles et aristocrates ont acquis, au fil des siècles, des propriétés prestigieuses entourées de grands massifs forestiers, comme ceux situés dans la vallée de la Stour.

Tableau n°4 : Les forêts domaniales de la Côte d'Opale et les massifs forestiers du Kent Est.

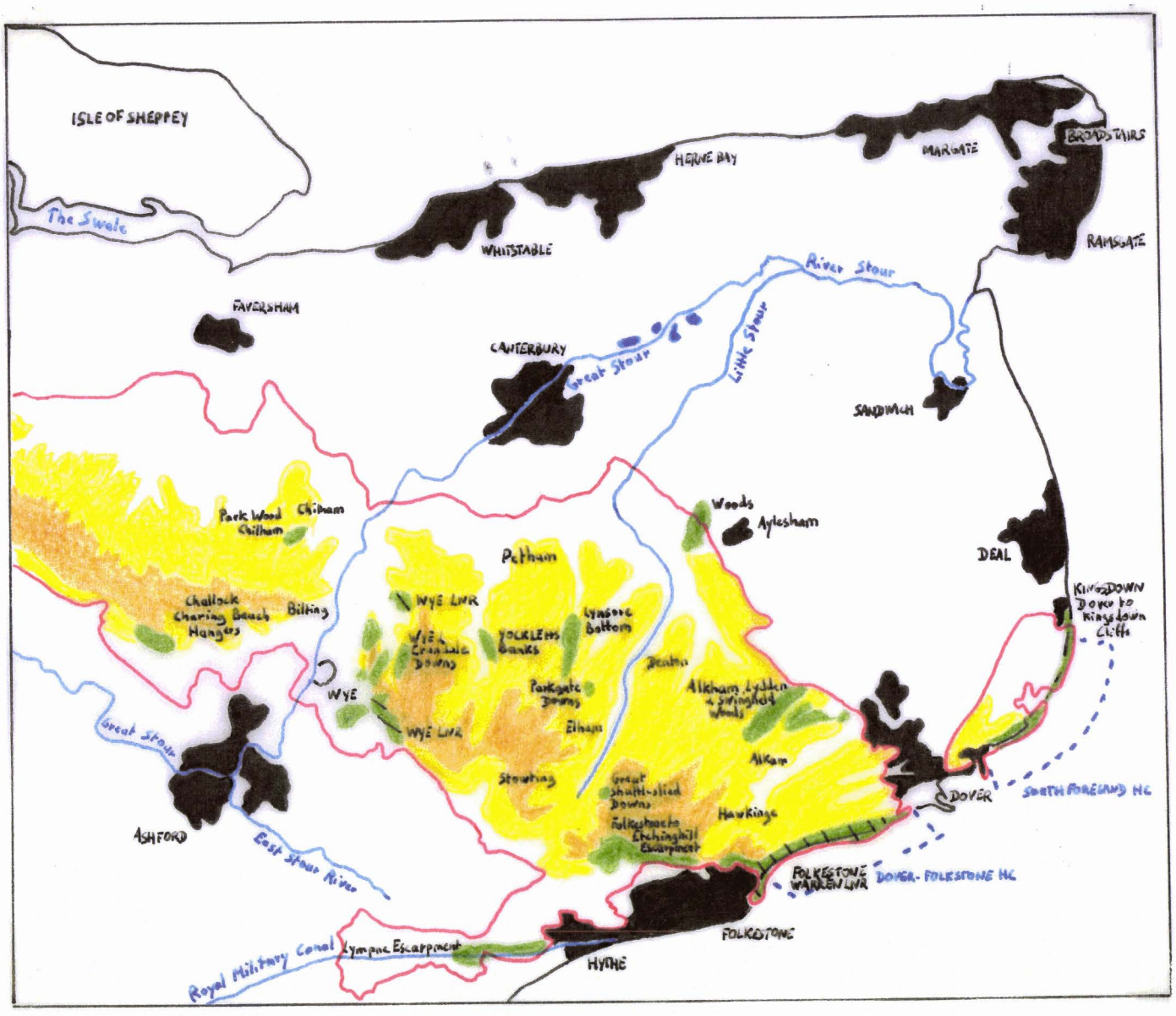
COTE D'OPALE		KENT EST	
Forêts domaniales	**Superficie**	**Massifs forestiers**	**Superficie**
Forêt de Boulogne	2 034 ha	*'Challock Forest'* (Ashford)	1 500 acres
Forêt de Clairmarais	1 170 ha	*'Lyminge Forest'* (Folkestone)	Forêt s'étendant sur plus de 6 km de long
Forêt de Desvres	1 138 ha	*'Orlestone Forest'* (Ashford)	800 acres
Forêt de Hesdin	1 016 ha	*'Hemsted Forest'* (Tenterden)	-
Forêt de Tournehem	974 ha		
Forêt de Guînes	806 ha		
Forêt de Hardelot	615 ha		

Source : M.Harbreteau d'après Syndicat Mixte de la Côte d'Opale et Ashford Borough Guide.

Certains massifs forestiers sont voués aux activités récréatives, comme la promenade, la chasse, les activités traditionnelles. En Angleterre, la *'Forestry Commission'* a mis en place divers équipements pour l'ensemble des visiteurs.

[72] SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[73] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, p 68, 118 p.
[74] KENT COUNTY COUNCIL, 1999.

Carte n°12 : La topographie des '*North Kent Downs*'

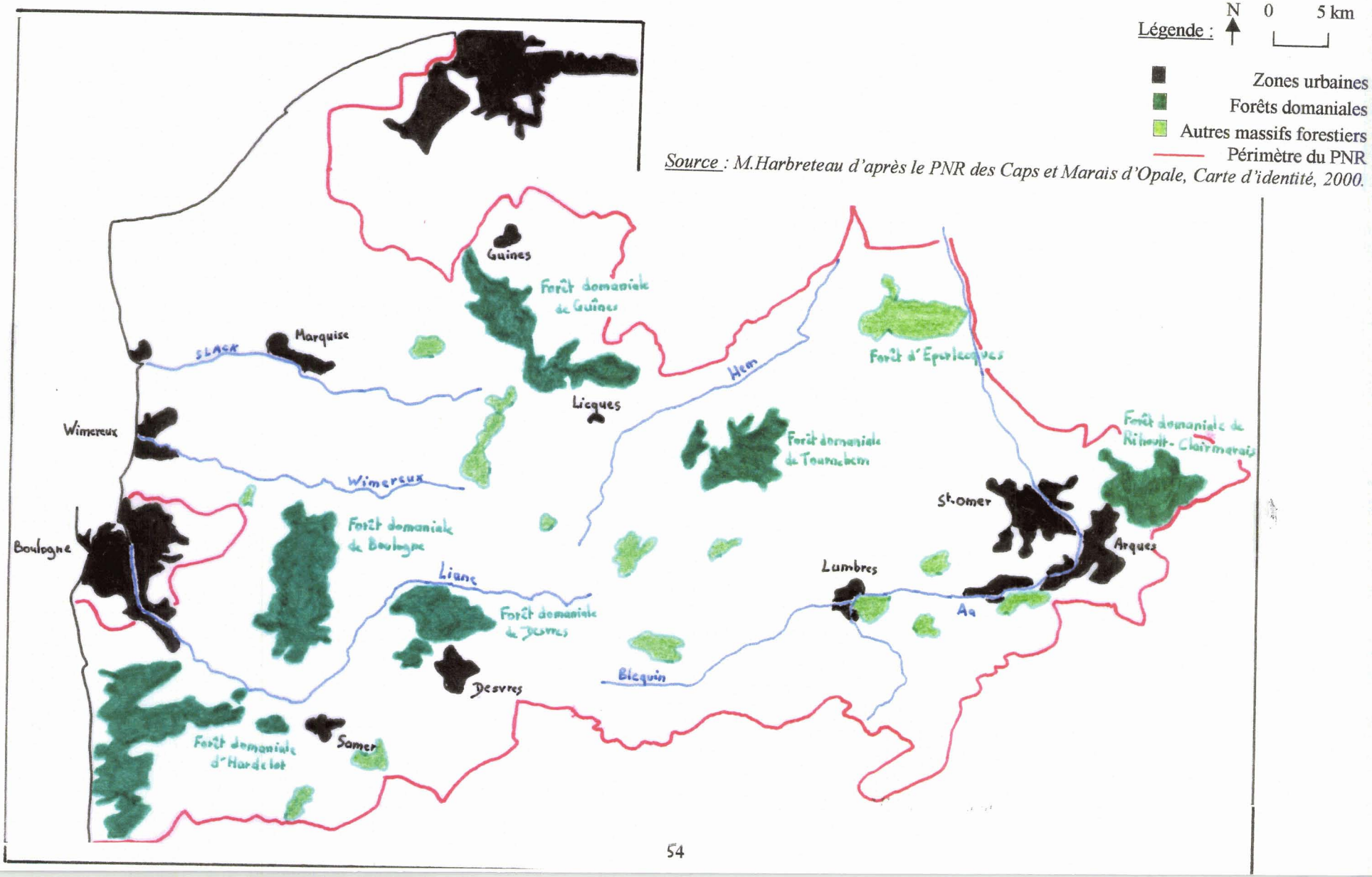


Légende : N 0 2km.

- Zones urbaines
- 100 – 150 m
- 150 – 200 m
- Délimitation du périmètre '*AONB*'
- SSSI's
- LNR
- Heritage Coast

Source : M.Harbreteau d'après Countryside Commission, The Kent Downs Landscape ; An assessment of the area of AONB, 1995.

Carte n°11 : Le paysage naturel de l'arrière-pays de la Côte d'Opale avec le Parc Naturel Régional.



Source : M.Harbreteau d'après le PNR des Caps et Marais d'Opale, Carte d'identité, 2000.

Alors que le Kent Est diversifie son offre touristique pour devenir plus que le « jardin de l'Angleterre », la Côte d'Opale tente de surmonter l'image négative de l'ensemble de la Région Nord-Pas-de-Calais. Mais alors, en l'absence d'une image forte, pourrait-on parler de « mythe transmanche »?

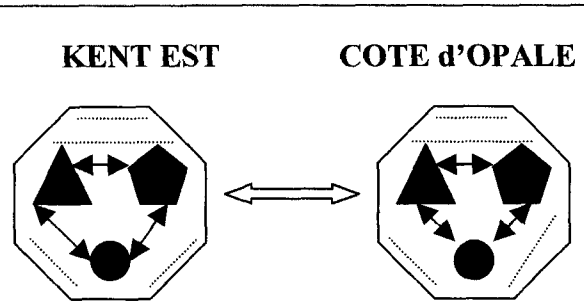
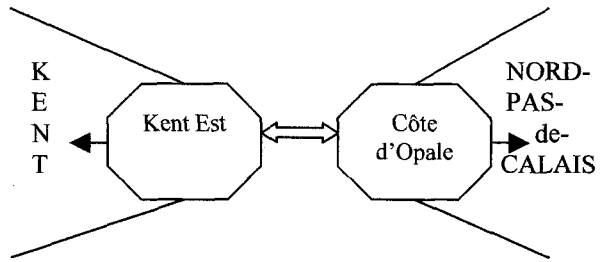
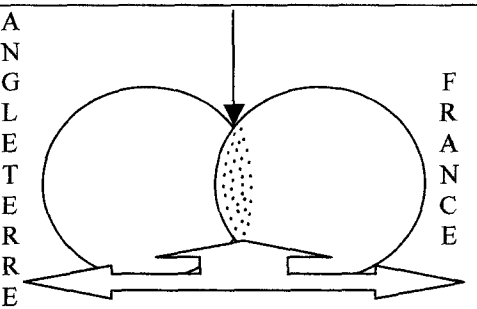
- Echelle temporelle :
L'ambition de notre recherche est de déterminer les formes spatiales passées et récentes de l'aménagement touristique des littoraux concernés. Mais alors, quelle tranche chronologique retenir ? On ne peut étudier précisément la situation actuelle sans avoir pris connaissance de la situation antérieure de l'espace en question. Dans ce domaine, il semblerait qu'il faille raisonner en terme de « cycles » touristiques entraînant différentes « générations » d'aménagements. Une large partie de notre réflexion sera donc consacrée à la naissance puis à l'évolution du tourisme et des loisirs dans le Kent Est et en Côte d'Opale, tout en se demandant à quel type de phase se situe la période actuelle.

La problématique centrale :

Il conviendra de répondre à toutes ces interrogations pour mettre en évidence la problématique centrale sur **le fonctionnement général du tourisme dans l'aire eurorégionale transmanche, c'est-à-dire de quelle façon les activités de tourisme et de loisirs marquent l'espace et surtout le structurent. Il s'agit de montrer les similitudes et les différences qui s'appliquent à cet espace touristique, où les échelles s'emboîtent sur le plan de l'accessibilité, tant sur le terrain que dans le temps long ou le temps court.** Par conséquent, **l'espace transmanche existe-t-il vraiment en tant que territoire touristique ou n'est-il qu'une « construction » institutionnelle technocratique européenne ? Alors, il ne resterait qu'un assemblage ou un puzzle artificiel de territoires identitaires ?**

Au-delà de ce constat de base, notre problématique centrale a également pour objectif de souligner **l'importance du jeu des acteurs dans la genèse et la dynamique des lieux touristiques ou non, pour réfléchir à leur avenir. Il s'agit de confronter les acteurs à la réalité vécue et pratiquée à grande échelle sur le terrain.** Dans ce domaine, les enjeux de développement sont multiples au sein des entités littorales.

Tableau n°2 : Diagramme des différentes échelles spatiales et temporelles qui s'entrecroisent entre-elles.

Echelle locale	Echelle régionale	Echelle transmanche
		

Echelle temporelle

(évolution entraînant différentes « générations » d'aménagement)

⇩

⇩

⇩

INTERROGATIONS		
- Nature et degré du potentiel touristique : naturel, culturel, architectural et historique ? ▲ - Formes élémentaires d'aménagement et de développement, récentes ou anciennes ? ● - Espaces « spécialisés » dans les activités récréatives ? ⬟ - Processus de « touristification » ? ◄► - Rôle et impact des images et des représentations ? ·····	- Etat des lieux touristiques précis des deux façades littorales et de leur arrière-pays ? - Activités récréatives = rôle d'aménagement du territoire ? - Importance des ensembles régionaux dans lesquels les littoraux s'insèrent ?	- Nature exacte de la frontière maritime ? - Pertinence de l'échelle transmanche ? - Nature du partenariat public et institutionnel ? - Nature de la réalité transmanche avec des échanges massifs de personnes, dans les mentalités… ?

PROBLEMATIQUE CENTRALE

- Fonctionnement général du tourisme dans l'aire eurorégionale transmanche : similitudes et différences qui s'appliquent à cet espace touristique, où les échelles s'emboîtent sur le plan de l'accessibilité, tant sur le terrain que dans le temps long ou le temps court. L'espace transmanche existe-t-il vraiment en tant que territoire touristique ou n'est-il qu'une « construction » institutionnelle technocratique européenne ?
- Importance du jeu des acteurs dans la genèse et la dynamique des lieux touristiques ou non, pour réfléchir à leur avenir.

Source : M.Harbreteau, 2003.

TABLE DES MATIERES

- Remerciements p 2
- Table des matières p 3
- Introduction générale p 13

1.COTE D'OPALE ET KENT EST, DES ESPACES RIPUAIRES IDENTITAIRES INSERES DANS UNE ECHELLE EUROREGIONALE SPECIFIQUE.

Introduction. p 30

A.Des entités littorales aux particularismes marqués. p 30

1.Un patrimoine naturel touristique contrasté mais épargné. p 30

1.1.Des paysages divers identitaires mais fragiles. p 30
1.1.1.Un espace littoral eurorégional hétérogène. p 31
1.1.1.1.Un espace ripuaire séparé par la mer du Nord et la Manche. p 31
1.1.1.2.La variété de ces littoraux. p 33
1.1.1.2.1.Des plages sableuses bordées de cordons dunaires prédominantes en Côte d'Opale. p 33
1.1.1.2.2.Des falaises aux sites remarquables mais fragiles de part et d'autre du détroit. p 41
1.1.1.2.3.Des estuaires aux milieux riches pour leur flore, mais hautement anthropisés. p 42
1.1.1.2.4.Des marais littoraux dans les bas champs des plaines maritimes. p 44
1.1.1.3.Un paysage littoral cependant menacé. p 46
1.1.2.Des arrières-pays eurorégionaux au potentiel touristique de qualité. p 52
1.1.2.1.Des hauteurs boisées au potentiel touristique notoire. p 52
1.1.2.2.Des vallées humides attractives. p 57

1.2.Des paysages relativement bien préservés. p 58
1.2.1.Une prise de conscience précoce outre-Manche de l'importance paysagère. p 58
1.2.2.Une richesse naturelle paysagère épargnée et récemment protégée en Côte d'Opale. p 64
1.2.3.La protection de la faune et de la flore naturelles. p 72

2.Un patrimoine historique remarquable mais inégal, étroitement lié à la frontière. p 73

3.Conclusion. p 80

B.Le berceau du tourisme balnéaire d'une réputation internationale jusque 1929. p 81

1.Tentative de clarification de quelques concepts. p 81

1.1.Les origines du terme « tourisme » et sa définition actuelle. p 81
1.2.Un tourisme étroitement lié aux termes « produit » et « cycle ». p 84

2.Un tourisme « hérité » né dans le Kent Est et diffusé vers la Côte d'Opale, grâce à la Révolution des transports. p 85

2.1.Un « cycle pré-touristique » impulsé d'Angleterre, dès le milieu du 16ème siècle. p 85

2.2.Rapprochement et lancement du tourisme balnéaire du début du 18ème siècle à 1850. p 86
2.2.1.Les facteurs à l'origine de l'émergence des stations balnéaires. p 87
2.2.1.1.Un climat océanique vivifiant apprécié. p 87
2.2.1.2.La proximité londonienne. p 91
2.2.1.3.Une accessibilité sans cesse améliorée. p 92
2.2.2.Le Kent Est, « berceau du tourisme balnéaire » en Europe. p 93
2.2.2.1.Le développement touristique précoce de Margate. p 93
2.2.2.2.Le lancement touristique du port militaire de Ramsgate. p 95
2.2.2.3.L'émergence touristique des villages côtiers. p 95
2.2.2.4.Les prémisses d'un développement touristique sous influence anglaise à Boulogne. p 96
2.2.3.Conclusion. p 97

2.3.Synergie et apogée du tourisme balnéaire de 1850 à 1914. p 97
2.3.1.La vulgarisation du train et la promotion des stations. p 98
2.3.2.L'apogée touristique des stations du Kent Est. p 100
2.3.2.1.Des élites bourgeoises sources de bien être et de détente. p 100
2.3.2.2.Margate et Folkestone, pôles d'excellence. p 103
2.3.3.L'émergence du tourisme balnéaire au sein de la Côte d'Opale. p 106
2.3.3.1.La primauté touristique de Boulogne et de Berck (station climatique). p 106
2.3.3.2.L'essor touristique des villages de pêche. p 108
2.3.3.3.La dynamique anglaise et l'éclosion de nouvelles stations. p 109
2.3.4.Conclusion. p 114

2.4.Repli sur soi progressif des deux rives et fausse prospérité de l'entre-deux-guerres. p 115
2.4.1.La fuite des élites favorisée par les performances du fer et la diffusion de l'automobile. p 116
2.4.2.La fausse prospérité des stations perdant progressivement leur caractère mondain. p 116
2.4.3.La crise économique et la relance de l'activité touristique par le tourisme de masse. p 119
2.4.4.Conclusion. p 120

3.Conclusion. p 121

C.Des entités littorales en perte d'identité et confrontées à de nouveaux défis. p 122

1.Massification et perte d'identité des stations de 1945 au début des années 80. p 122

1.1.La démocratisation des pratiques balnéaires et les nouvelles tendances. p 122

1.2.Un « tourisme de masse » synonyme de dégradation socio-environnementale. p 124
1.2.1.La « crise » et l'apparition de friches touristiques dans le Kent Est. p 124
1.2.2.La dégradation du patrimoine et le mitage sur la Côte d'Opale. p 130

1.3.L'émergence du tourisme rural et des loisirs dans l'arrière-pays. p 134

1.4.Conclusion. p 136

2.Des espaces littoraux reflétant les inégalités sub-régionales. p 137

2.1.Une anthropisation eurorégionale forte mais inégale. p 137
2.1.1.Des populations côtières réparties de manière inégale. p 137
2.1.2.Des populations littorales opposées vis à vis de leur composition socio-démographique. p 143

2.2.Des littoraux valorisés mais aux mutations économiques inégales. p 145
2.2.1.Une récession économique ayant touché les entités littorales de manière inégale. p 145
2.2.2.Une artificialisation forte de la Côte d'Opale, liée à sa spécificité industrielle. p 148
2.2.3.Une situation économique plus favorable dans le Kent Est. p 151
2.2.4.Des activités économiques menaçant fortement l'environnement. p 153

2.3.Conclusion : des espaces géographiques fortement artificialisés objets d'enjeux multiples. p 158

3.Les activités touristiques et de loisirs : un espoir de relance économique et récréative ? p 159

3.1.Des espaces où s'insèrent et s'emboîtent des flux récréatifs complexes et de proximité. p 159

3.2.Une appréhension différente du rôle des activités récréatives. p 162
3.2.1.Les activités récréatives : des outils d'aménagement du territoire ? p 162
3.2.2.Le tourisme scientifique et technique : un produit peu développé à renforcer. p 163

3.3.Une implication inégale des acteurs locaux. p 168
3.3.1.Un regroupement communal et un repositionnement politico-administratif côté anglais. p 168
3.3.2.La décentralisation française synonyme d'émergence du pouvoir local. p 174

4.Conclusion : un « cycle de la mobilisation des acteurs » synonyme de nouvelle synergie ? p 177

D.L'aire eurorégionale transmanche, modèle transfrontalier original en Europe. p 178

1.La question transfrontalière au sein de l'Union Européenne. p 178

2.Un espace transfrontalier particulier, inséré en Europe du Nord Ouest. p 180

2.1.Le tunnel sous la Manche suscitant un grand espoir pour les institutionnels. p 180

2.1.1.Des stratégies d'accompagnement précoces et ambitieuses, côté français. p 182
2.1.2.Une certaine réserve des stratégies d'accompagnement outre-Manche. p 185
2.1.3.Des mesures d'accompagnement transmanche au caractère ambiguë. p 190

2.2.Une situation géographique privilégiée, renforcée par une accessibilité remarquable et se traduisant par un transit énorme. p 191

2.3.Une frontière maritime originale, celle du Kent Est / Côte d'Opale. p 199
2.3.1.Une frontière à la perméabilité différentielle. p 199
2.3.2.L'ambiguïté de la frontière. p 200

2.4.Conclusion : vers une certaine cohérence spatiale des entités littorales ? p 203

3.Une coopération transfrontalière maritime institutionnalisée précoce. p 204

3.1.Le tourisme peut-il animer et nourrir cette dynamique ? p 204
3.2.Interreg 1, coup de fouet à la coopération au sein de l'aire eurorégionale transmanche. p 207
3.3.Conclusion. p 208

4.Conclusion. p 209

E.Conclusion. p 210

2.UN ESPACE RECREATIF DE PROXIMITE REPOSANT SUR UN MYTHE INSTITUTIONNEL A COURT TERME.

Introduction. p 216

A.Les différentes échelles spatiales d'intégration et dynamiques institutionnelles. p 216

1.L'engagement des acteurs publics dans une coopération transfrontalière institutionnalisée. p 216

1.1.La nature de la coopération transfrontalière entre le Kent Est et la Côte d'Opale. p 217
1.1.1.Un renforcement de la démarche transfrontalière avec Interreg 2. p 217
1.1.2.Une mauvaise lisibilité institutionnelle transfrontalière. p 220
1.1.3.Conclusion. p 220

1.2.Les autres formes de partenariats transfrontaliers institutionnels. p 222
1.2.1.A l'échelle locale, les jumelages de villes. p 222
1.2.2.A l'échelle régionale : quelle réalité pour l'Eurorégion ? p 224

1.3.Conclusion : un partenariat transfrontalier encore trop timoré à renforcer. p 224

Le trafic transmanche entre les deux rivages est considérable : le nombre de passagers (trafic aérien inclus) est passé de 9.6 millions en 1962 à 64.8 millions en 1990, et il devrait atteindre 113 millions en 2003 et 150 millions en 2013[369]. Douvres est le premier port mondial de voyageurs suivi de Calais. Douvres a vu transiter par son port 19 441 608 passagers, 3.3 millions de véhicules touristes, 154 000 bus et 1.5 million de véhicules fret en 1998[370]. Peu s'arrêtent au sein des entités littorales : A titre d'exemple, lorsque Ramsgate bénéficiait d'une liaison transmanche avec Dunkerque (jusqu'en 1998), à peine 10% des voyageurs étrangers s'arrêtaient dans ce port anglais[371]. De plus, parmi l'ensemble des voyageurs, les excursionnistes sont les plus nombreux. Parallèlement, le trafic de marchandises s'accroît plus vite, passant de 29 millions de tonnes en 1971, à 79 millions en 1990[372]. Ce trafic est essentiellement concentré sur l'axe Douvres / Calais.

Ce transit au sein des entités littorales doit être valorisé pour favoriser le développement touristique des rivages du détroit, l'effet frontière se réduisant. Ce transit résulte d'une situation géographique remarquable conjuguée à une accessibilité renforcée. Dans ce domaine, le rôle et la nature de la frontière maritime sont essentiels.

2.3.Une frontière maritime originale, celle du Kent Est / Côte d'Opale.

2.3.1.Une frontière à la perméabilité différentielle.

La frontière politique s'efface progressivement grâce à l'intensification des échanges, qui s'effectue entre l'Angleterre et la France. Les liens maritimes avec le Continent se renforcent, lorsque la Grande-Bretagne rejoint la CEE en 1973, conduisant à des changements profonds dans le secteur des échanges commerciaux. Parallèlement, cette signature du traité d'adhésion à la CEE entraîne le basculement des économies régionales anglaises vers le littoral Sud. La hiérarchie des ports britanniques et français est bouleversée (**tableau n°39**).

Tableau n°39 : Classement des ports britanniques par l'importance du trafic maritime.

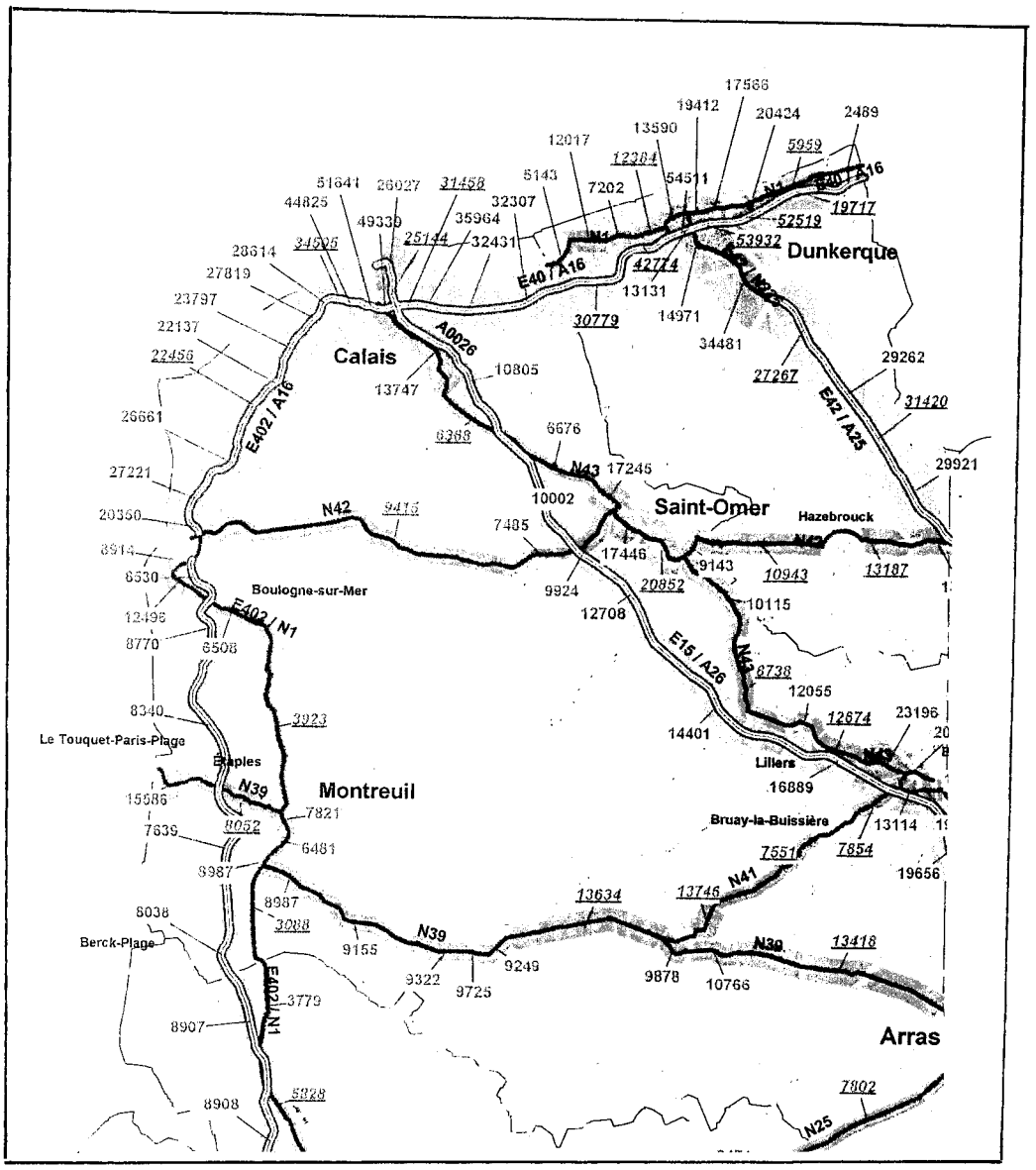
1965	1985
1. Londres	1. Londres
2. Liverpool	2. Tees & Hartlepool
3. Clyde	3. Grimsby & Immingham
4. Tees & Hartlepool	4. Felixstowe
5. Manchester	5. Douvres
6. Bristol	6. Liverpool
7. Hull	7. Clyde
8. Newport	8. Medway

Source : D'après Breheny dans C.Chaline, Le Royaume-Uni : Economie et régions, Masson géographie, 1991, p 66, 238 p.

L'augmentation du transit, au sein du Kent Est et de la Côte d'Opale, traduit la poursuite du renforcement des échanges transmanche, depuis le début des années 90.

[369] R.VICKERMAN, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.
[370] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Facts - 1999, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 2000.
[371] THANET DISTRICT COUNCIL, Ramsgate Renaissance – A vision for Ramsgate Waterfront, 1998.
[372] R.VICKERMAN, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.

Carte n°38 : Recensement de la circulation routière en 1999 sur la Côte d'Opale



Moyennes Journalières Annuelles

Autoroutes

20000 10000 5000

Routes nationales

20000 10000 5000

Italiques: **Postes permanents**

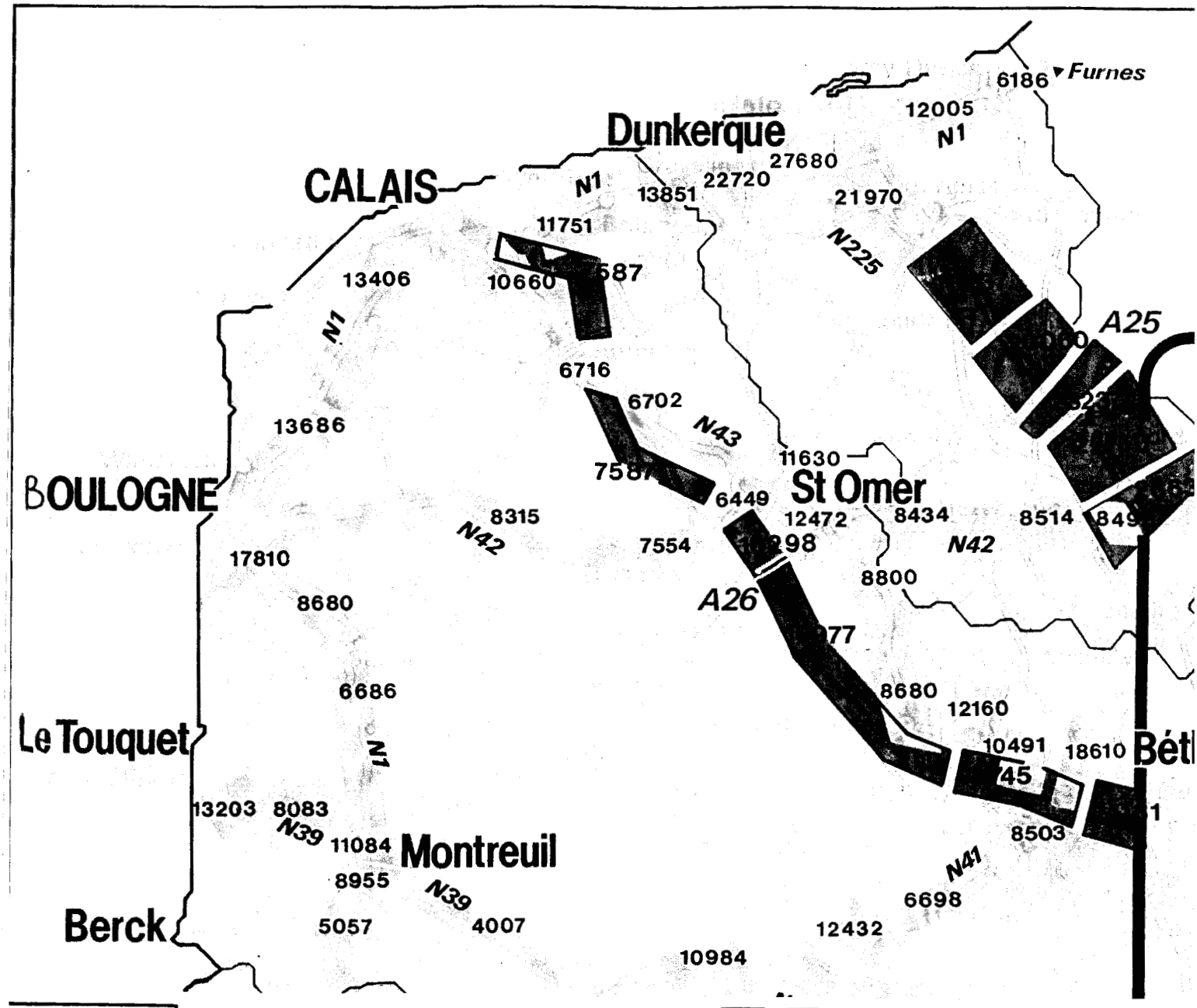
N.C. : section non comptée

N

Echelle : 0 20 km.

Source : CETE Nord-Picardie, 2002.

Carte n°37 : Recensement de la circulation routière en 1992 sur la Côte d'Opale



AUTOROUTES

10000 5000 2500

ROUTES NATIONALES

10000 5000 2500

N

Echelle : 1/ 500 000

Source : CETE Nord-Picardie.

2 clubs de vols et une école de l'air y sont implantés. L'aéroport de Lydd-Ashford, situé dans les marais de Romney, à 15 minutes de vol du Touquet, représente un aéroport de déroutage pour les avions en provenance du Continent. Comme le Kent, la Côte d'Opale possède un aéroport d'affaires, celui du Touquet.

Ces nouvelles infrastructures viennent renforcer l'accessibilité, et mènent indubitablement au renforcement du trafic de transit au sein de ces espaces littoraux. Le littoral de la Côte d'Opale connaît une importante hausse de son trafic. La comparaison entre la situation de 1992 et celle de 1999 est fournie par les **cartes n°37** et **n°38**. Celle-ci traduit la hausse des flux, notamment à proximité des trois grands pôles régionaux (Dunkerque, Calais et Boulogne) et surtout sur l'A16. A titre de comparaison, la N1 recense en 1988 une moyenne de 10 000 véhicules par jour entre Calais et Boulogne. En 1999 sur l'A16, on dénombre sur la même portion, près de 23 000 véhicules par jour ! Plus de 16 millions de personnes traversent le détroit chaque année, dont 80% de Britanniques. Parmi eux, seule une minorité s'arrêtent sur la Côte d'Opale. Le Calaisis est une zone de transit par excellence : ce sont près de 30 millions de passages qui sont enregistrés annuellement tous modes de transports confondus.

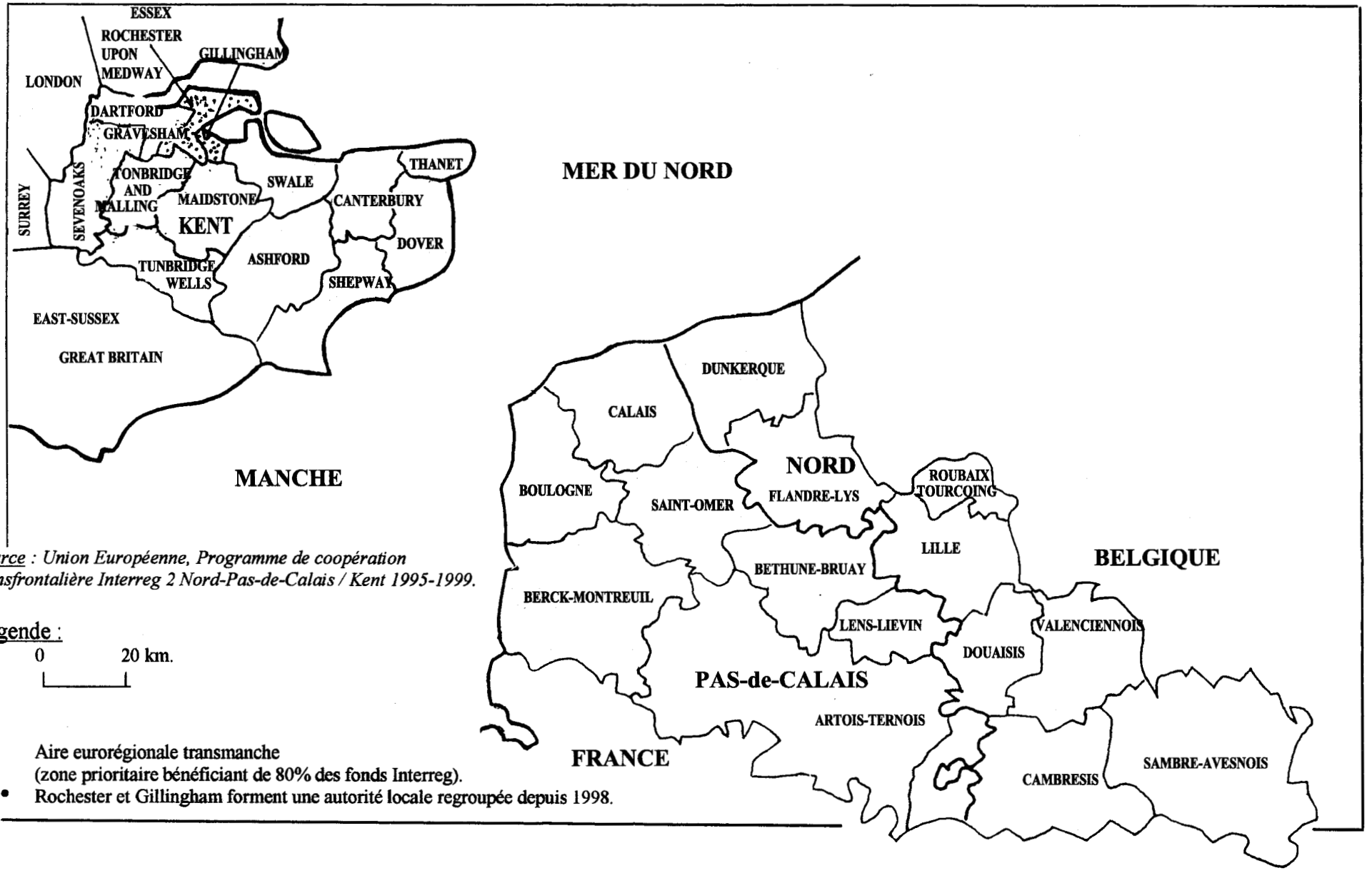
Dans le Kent, le trafic routier régional est supérieur à la moyenne nationale. Il progresse plus vite sur les autoroutes et les routes nationales : « Entre 1988 et 1997, l'écart s'est encore creusé, avec une augmentation de près de 38% du trafic sur les autoroutes et les routes nationales du Kent »[366]. Aujourd'hui, près de 88 500 véhicules circulent chaque jour sur les routes principales du Kent, tandis que la moyenne britannique s'élève à 80 100 véhicules sur le réseau national. Les prévisions officielles envisagent une augmentation de ces volumes de 35% d'ici 2010[367]. Cette augmentation du trafic sur les routes reflète, en grande partie, le rôle de corridor que joue cette zone entre Londres et le Continent. Sur la même période, le trafic a également augmenté sur les axes secondaires et sur les routes rurales. Il n'existe pas de grandes villes régionales et le manque de centralisation fait que la circulation interurbaine est considérable. Sur ce réseau secondaire - pitoyable -, le trafic dépasse d'environ 50% la moyenne du pays[368]. La liaison routière A2/M2 doit être améliorée pour renforcer l'accessibilité vers Douvres et Thanet. Au même titre que la Côte d'Opale, le Kent Est devient une région de transit.

[366] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 57, 161 p.

[367] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 57, 161 p.

[368] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent , Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.

Carte n°2 : Une aire eurorégionale intégrée à la Région transmanche Kent / Nord-Pas-de-Calais.



Source : Union Européenne, Programme de coopération transfrontalière Interreg 2 Nord-Pas-de-Calais / Kent 1995-1999.

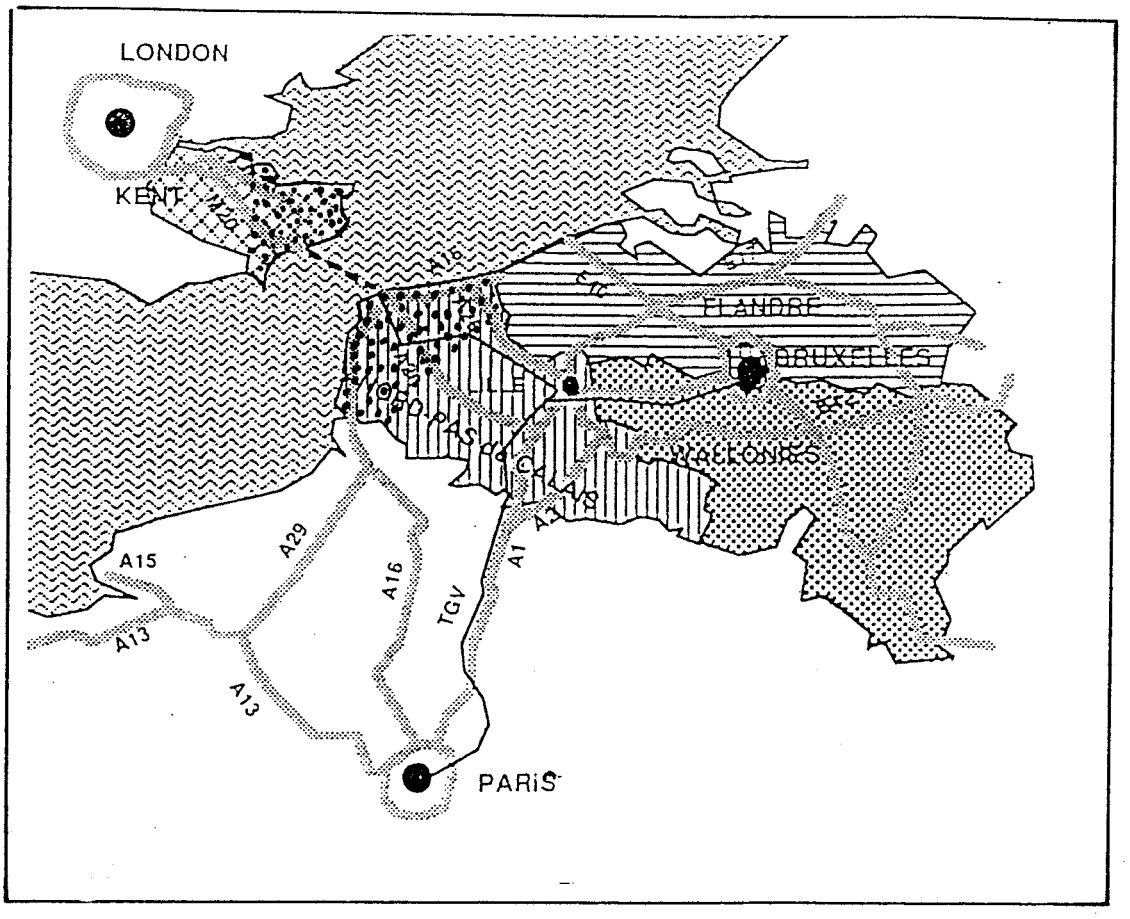
Légende :

N 0 20 km.

Aire eurorégionale transmanche
(zone prioritaire bénéficiant de 80% des fonds Interreg).

• • Rochester et Gillingham forment une autorité locale regroupée depuis 1998.

Carte n°3 : L'Eurorégion « à cinq »



Source : Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, INRETS.

Légende : 0 ⌊ ⌋ 40 km. N

Aire eurorégionale transmanche

De nombreuses interrogations :

Le sujet suscite de nombreuses interrogations qui peuvent être classées soit selon une approche thématique soit en fonction d'un emboîtement d'échelles. Il nous semble préférable d'introduire les thématiques selon leur rapport au territoire (**tableau n°2**). De plus, cette classification doit non seulement se faire sous forme de catégories comparatives, mais aussi sous forme de catégories évolutives (dans le temps).

- Echelle locale :

Il faut, dans un premier temps, déterminer la nature du potentiel touristique qu'il s'agisse du patrimoine naturel, culturel, architectural mais aussi historique, et d'en apprécier son degré et ses formes de valorisation. Il constitue la base du gisement touristique des espaces littoraux, qui présentent une identité bien marquée.

Dans un second temps, il s'agira d'étudier les formes élémentaires d'aménagement et de développement, récentes ou anciennes, où les activités récréatives ont une présence minimale dans les espaces concernés. A cette échelle locale, elles entraînent des structures spatiales bien particulières : urbaines, rurales et/ou sous forme d'espaces naturels. Elles englobent aussi bien un lieu chargé d'histoire en pleine campagne, qu'une station balnéaire, en passant par un complexe commercial et de loisirs ultra moderne. Quels sont exactement ces espaces hautement « spécialisés » dans les activités récréatives ? Où, plus généralement, quelle est la partie « visible » des secteurs du tourisme et des loisirs ? Mais alors, quelle méthodologie retenir pour classer ces structures spatiales ? L'étude du « gisement » touristique, avec le classement par type de patrimoine et en fonction de la dominante du patrimoine valorisé (stations balnéaires, « pays », espaces naturels...) ne permettrait-il pas de tendre vers cet objectif ?

Le secteur touristique peut parfois engendrer des problèmes de sur-fréquentation touristique dans des lieux de grande renommée. Mais alors, comment réagir face à ces problèmes de saturation de certains sites touristiques ? (Blanc Nez, Canterbury...).

De plus, il s'agira de nous intéresser au processus de « touristification » de certaines stations balnéaires ou de certains espaces bien délimités. C'est un phénomène actuel, aboutissement d'un processus systémique. Par exemple, Etaples et Whitstable sont-elles, ou deviennent-elles, de réelles destinations touristiques grâce à la valorisation de leur patrimoine maritime ? La ville d'Ashford peut-elle légitimement se positionner sur le marché du tourisme et des loisirs, grâce à une accessibilité renforcée ? Un « pays » comme « les Sept Vallées », aire d'un assemblage intercommunal récent, possède-t-il une réelle identité ? Pourquoi et comment le tourisme y est-il pour quelque chose ?

Enfin, il semblerait que le développement des images et des représentations joue un rôle essentiel, au sein d'un territoire. Il constitue un puissant facteur de dynamiques territoriales. Aujourd'hui, nombreux sont les slogans par lesquels les « territoires » cherchent à s'identifier, c'est-à-dire à se démarquer de leurs voisins. Pour s'en convaincre, il suffit de voir l'impact des « Rencontres Internationales de Cerf-Volants » à Berck s/Mer ou de l'Enduro du Touquet. A une échelle différente, la réputation de l'ensemble du Comté du Kent, comme « Jardin de l'Angleterre », véhicule une image très positive. Mais alors quels sont au juste le rôle et surtout l'impact de ces images et de ces représentations au sein des deux territoires littoraux ?

- Echelle régionale :
Une fois les formes touristiques de base identifiées, il s'agira de se demander quelle est la réalité touristique actuelle pour les deux espaces littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale ? Le passage à une échelle inférieure devrait permettre d'instaurer un état des lieux touristiques précis des deux façades littorales et de leur arrière-pays. Là encore, des comparaisons s'imposent. Ne profitent-ils pas, chacun, d'un marché de proximité important ? Quel est le rôle joué par le renforcement de leur accessibilité et de son caractère entretenu ?

De plus, ces espaces connaissant chacun de leur côté des difficultés économiques à divers degrés, peuvent-ils se redévelopper, grâce aux activités récréatives, pour aboutir à un développement local harmonieux ? Les littoraux peuvent-il développer ces activités seuls ? Ne faudrait-il pas tendre vers une synergie avec l'arrière-pays en jouant la complémentarité ?

Le découpage administratif semble plus compliqué côté français que de l'autre côté du détroit. La Côte d'Opale, et quelle Côte d'Opale ? Elle-même existe-t-elle réellement dans un « vrai territoire » ou virtuellement, dans une mythologie de discours politiques ? Quelle est la situation pour le Kent Est ? Le côté marketing des politiques locales ou supra locales touristiques, avec des objectifs économiques comme principale priorité, semble prendre une part croissante dans la « gestion » touristique des territoires. Il s'agira de s'intéresser à l'articulation – ratée ou réussie – des territoires avec leurs caractères socio-économiques, politiques et environnementaux d'une part et leur gestion d'autre part. Le jeu des acteurs doit être confronté à la réalité vécue et perçue à grande échelle sur le terrain par la population.

- Echelle transmanche :
Le Kent Est et la Côte d'Opale s'inscrivent désormais dans une échelle européenne de proximité. Quelle est la nature exacte de la frontière maritime ?

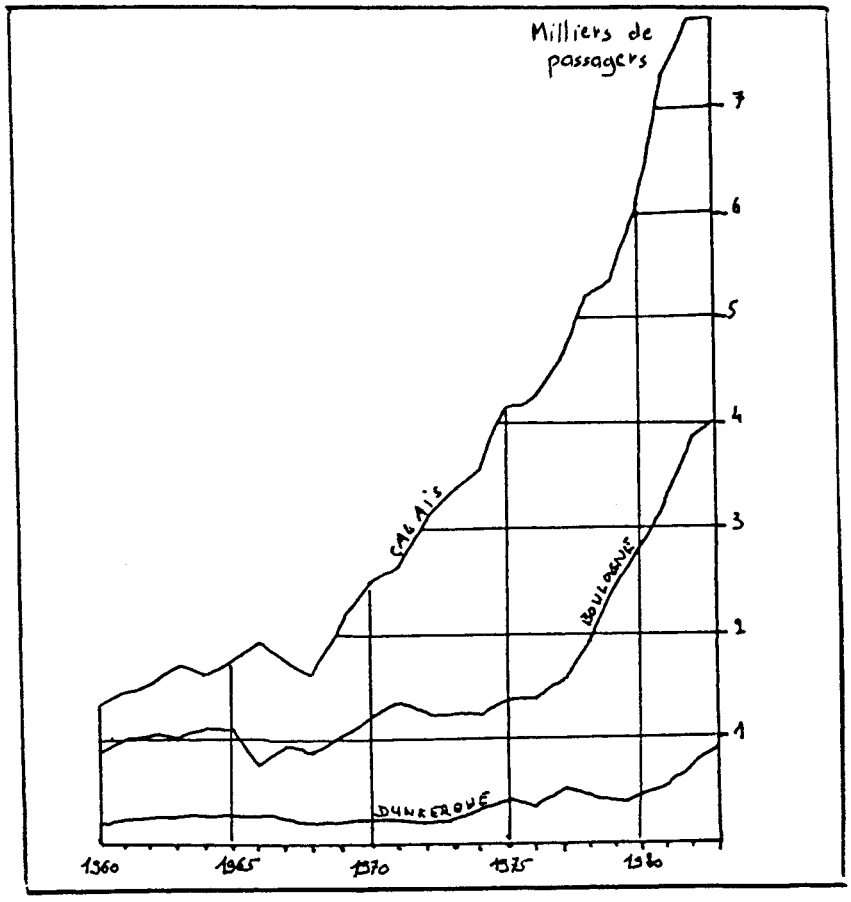
Le partenariat transfrontalier est-il générateur d'un développement touristique local harmonieux pour les deux entités littorales ? Mais l'échelle transmanche est-elle réellement pertinente ? Comment peut-elle contribuer à la régénération des territoires et donc à développer l'activité touristique de manière durable ? En clair, un partenariat efficace est-il synonyme de visiteurs plus nombreux ? Il existe de nombreux projets institutionnels transfrontaliers aujourd'hui : relèvent-ils d'une démarche uniquement financière ou représentent-ils l'aboutissement d'une réelle démarche entre partenaires avec une sensibilisation de la population ? Quelle est la véritable nature de la collaboration transfrontalière ? Il semblerait qu'il y ait un dynamisme « public » de la part des acteurs institutionnels, mais retrouve-t-on ce même genre de partenariat à la base ? Dans quelle mesure la population locale est-elle associée ? Y a-t-il une réalité « transmanche » avec la présence d'un espace cohérent vécu et perçu ? Ou n'existe-t-il qu'à travers une « mythologie » de discours politiques ?

De plus, comment réussir, dans le cadre d'un développement durable, à arrêter et surtout à fidéliser la clientèle étrangère, qui actuellement, transite, au sein de l'aire eurorégionale transmanche ? Le développement d'un tourisme dit « identitaire » semble essentiel pour parvenir à ce but. Le Kent Est et surtout la Côte d'Opale se sont engagés – séparément ? - depuis quelques années dans la « fabrication » d'une image dynamique et festive. Ces littoraux tentent de renforcer leur image en misant notamment sur les activités sportives liées à l'eau et au vent, mais aussi sur les activités culturelles et ce pour des raisons différentes.

L'annonce de la construction du tunnel sous la Manche est fortement liée à :

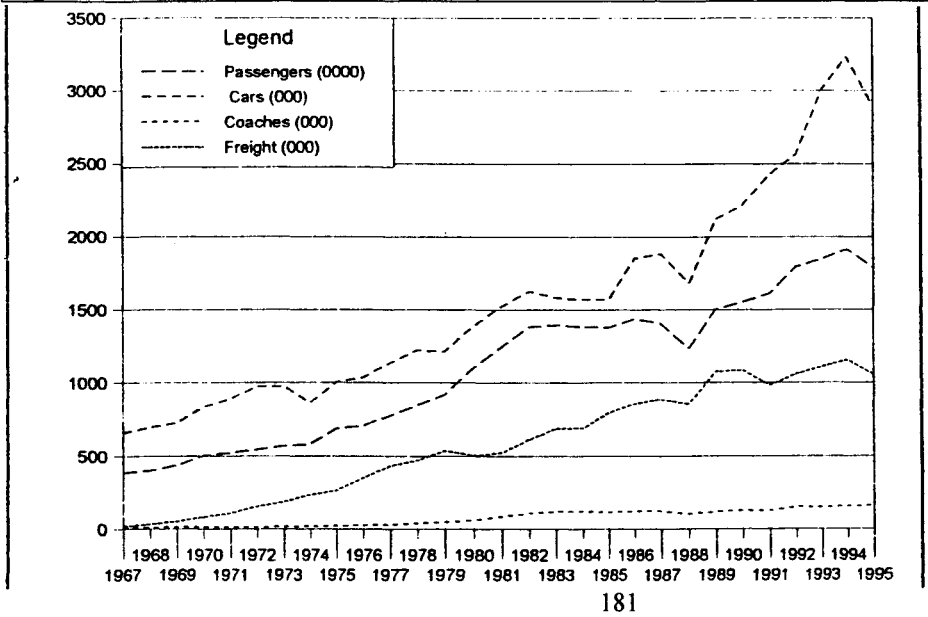
- Une meilleure intégration européenne, puisque la Grande-Bretagne est entrée dans la Communauté Européenne en 1973 ;
- La forte augmentation des flux à travers le détroit (**figures n°13** et **n°14**) : à peine 1.5 million de passagers en 1960 et près de 8 millions en 1983. Cette explosion du trafic traduit l'essor du tourisme international et de l'excursionnisme.

Figure n°13 : Evolution du trafic de passagers à Calais, Boulogne, Dunkerque 1960-1983



Source : CCI de Calais.

Figure n°14 : Evolution du trafic (tous modes confondus) du port de Douvres 1967-1995



Source : R.Vickerman, l'impact socio-économique du tunnel sous la Manche sans le Kent, RTS n°43, 1994, pp.69-78.

Cette volonté d'aller plus loin dans la coopération, afin de résoudre en commun des problèmes identiques, s'est donc traduite par l'émergence de « véritables espaces de micro-intégration européens » au sein de l'Union Européenne[340] : Conférence Tripartite Rhénane, Communauté de travail du Jura...

A l'époque, rares sont les régions maritimes figurant dans les zones éligibles des programmes Interreg. En Europe du Nord-Ouest, une aire eurorégionale de coopération transfrontalière s'est instaurée entre le Danemark et la Suède, à travers le détroit de l'Øresund depuis la décennie 60. Les liens transfrontaliers déjà existants de certaines mers (Méditerranée, Manche, mer du Nord...), à travers des échanges économiques, de populations..., permet d'intégrer tardivement le transfrontalier maritime dans la politique régionale européenne. Depuis la 2nde Guerre mondiale, un nombre important de jumelages entre les villes ou différentes autorités publiques (chambres de commerce...) s'est instauré de part et d'autre du détroit de la Manche et de la Mer du Nord, puis une coopération institutionnelle plus étroite grâce au tunnel sous la Manche. Ainsi, l'Union Européenne attribua des fonds « Interreg » à l'aire eurorégionale Kent / Nord-Pas-de-Calais. Le tunnel sous la Manche a permis « d'effacer » la frontière maritime en « rattachant » les deux entités par un lien fixe. Le Kent représente la seule région britannique à se voir attribuer les fonds Interreg 1, à partir de 1992. La construction d'un lien fixe, à travers le détroit de l'Øresund (1995), est venue instaurer une coopération transfrontalière institutionnalisée entre le Danemark et la Suède. Les travaux d'un tunnel immergé, puis d'un pont, entre Copenhague et Malmö, viennent de s'achever (2000), tandis que de nouvelles aires maritimes se dessinent (Arc Atlantique, Méditerranée...).

L'aire eurorégionale Kent / Nord-Pas-de-Calais fournit l'un des exemples maritimes de zones transfrontalières, au sein de l'Europe. Dans ce domaine, il semblerait que le tunnel ait joué un rôle essentiel. Celui-ci ne constitue-t-il pas d'ailleurs un moyen de relancer les activités de tourisme et de loisirs dans cette région transfrontalière en générant une nouvelle synergie ?

2.Un espace transfrontalier particulier, inséré en Europe du Nord Ouest.

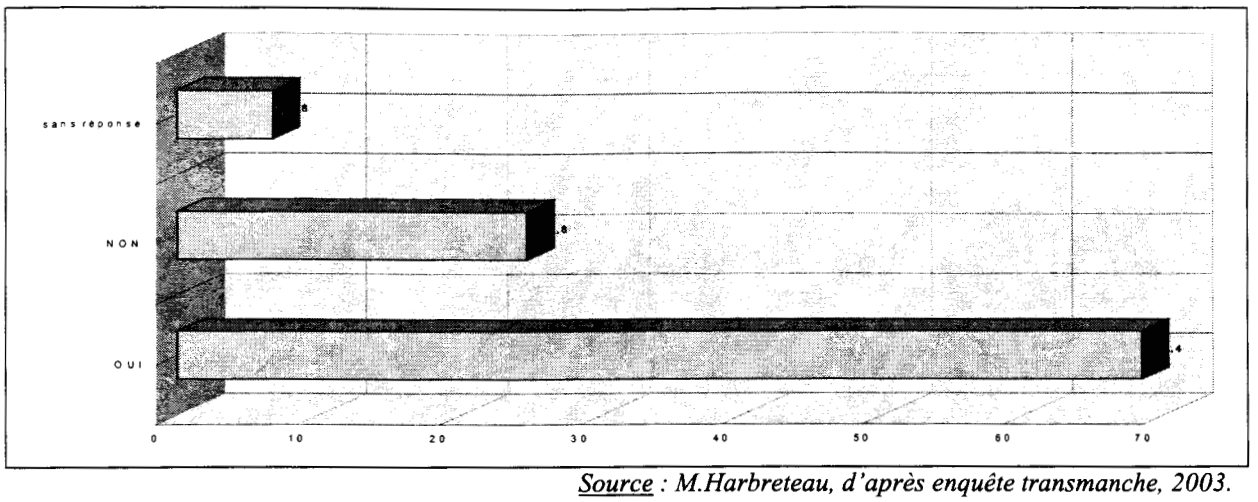
La particularité de cet espace transfrontalier passe par la présence d'un lien fixe à l'origine d'une mobilisation forte des acteurs locaux et d'un renforcement extraordinaire de son accessibilité, mais aussi par une frontière dont la nature est ambigüe.

2.1.Le tunnel sous la Manche suscitant un grand espoir pour les institutionnels.

Le 20 janvier 1986 est une date historique pour le Kent Est et la Côte d'Opale, puisque c'est le jour de l'annonce de la réalisation d'un lien fixe entre l'Angleterre et la France. M.Thatcher et F.Mitterrand mettent un terme à deux siècles et demi de tentatives infructueuses, et couronnent à Lille le 27e projet. La vision de JulesVernes se concrétise : « Le Pas de Calais empêche deux peuples si bien faits pour s'entendre, de se serrer cordialement la main. Nous y percerons un chemin de fer ». Le choix d'un tunnel ferroviaire s'avère le plus fiable tant sur le plan technique que financier.

[340] CENTRE D'OBSERVATION EUROPEEN DES REGIONS, C.RICQ, Les régions frontalières et l'intégration européenne, Livre Blanc de l'Assemblée des régions d'Europe, 1992, 109 p.

Figure n°23 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les résidents de la Côte d'Opale ?

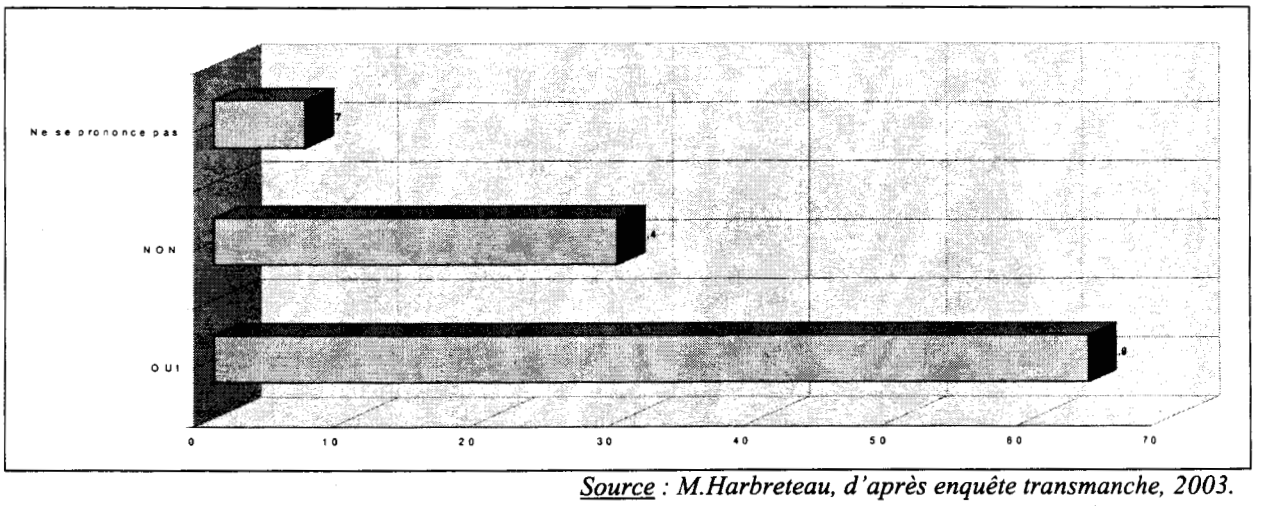


Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Dans ce domaine, les différences sont minimes selon les lieux de l'enquête. En effet, ce sentiment de rapprochement est général à Calais, Wimereux et Berck et souligne une meilleure connaissance du voisin.

⇨ Ce sentiment de rapprochement entre les deux rives est également partagé par les visiteurs de la Côte d'Opale à près de 64% (**figure n°24**).

Figure n°24 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les visiteurs de la Côte d'Opale ?

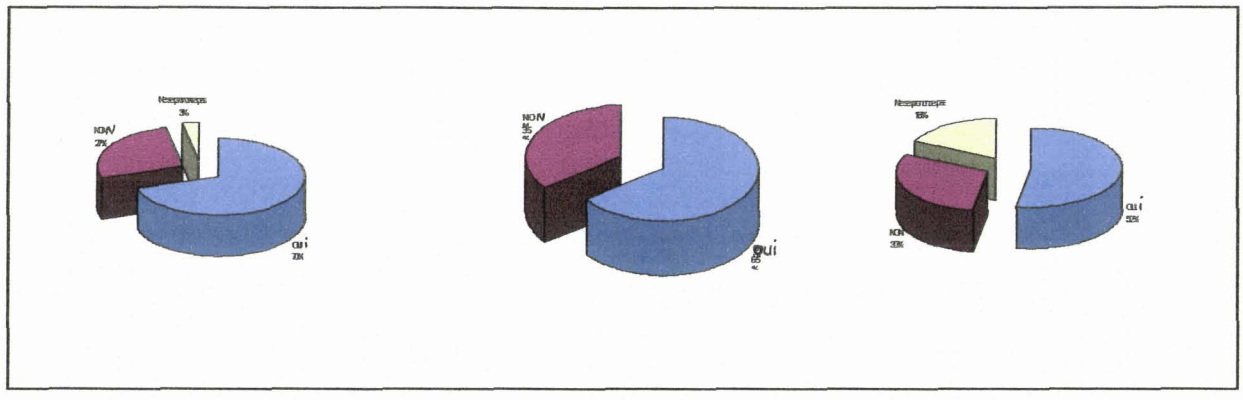


Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Bien que ce sentiment de rapprochement soit général parmi les visiteurs de la Côte d'Opale, quelques disparités peuvent être mises en évidence selon le lieu d'exercice de l'enquête (**figure n°25**) : si 70% des visiteurs du Site des deux Caps affirment l'existence de liens importants entre les deux rives, ils sont 65% au Touquet et seulement 52% à Berck, c'est-à-dire largement en dessous de la moyenne.

Figure n°25 : Un sentiment de rapprochement inégalement éprouvé selon les lieux touristiques

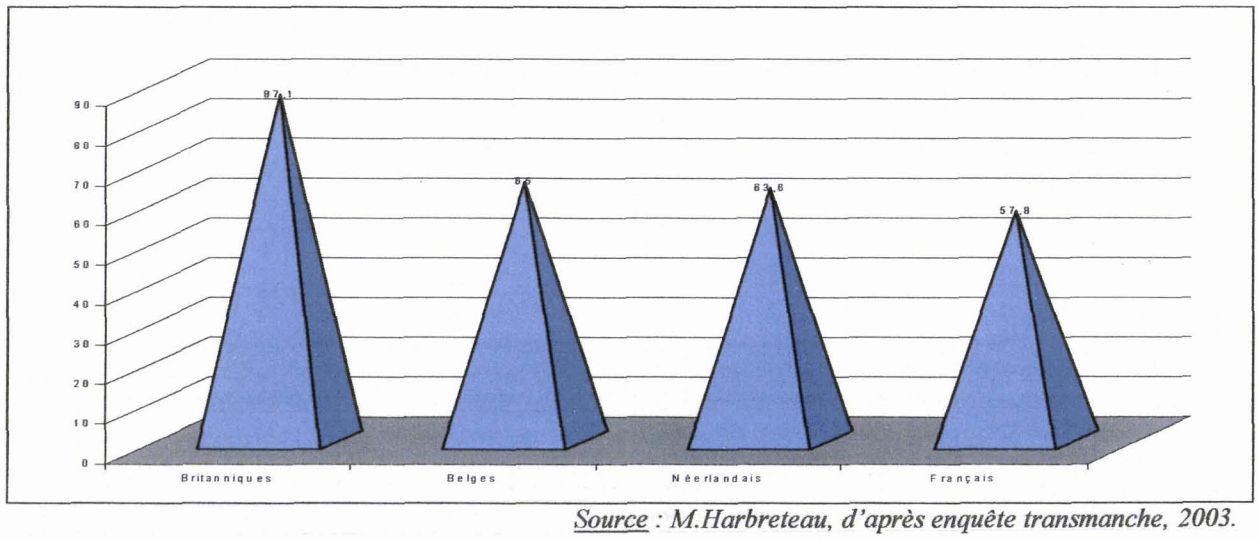
Sites des Caps **Le Touquet** **Berck**



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Mis à part l'importance du lieu d'enquête vis à vis du sentiment de rapprochement parmi les visiteurs de la Côte d'Opale, la nationalité (**figure n°26**) constitue également un paramètre déterminant : une écrasante majorité de britanniques (87.1%) répondent affirmativement au sentiment de rapprochement, tandis que les Belges ne sont plus que 65%, les Néerlandais 63.6% et les visiteurs français, 57.8% !

Figure n°26 : Un sentiment de rapprochement inégalement éprouvé selon la nationalité des visiteurs



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Ces résultats montrent que ce sentiment de rapprochement est particulièrement intense parmi les visiteurs britanniques, c'est-à-dire ceux qui, à priori, traversent le plus souvent le détroit. Inversement, les visiteurs continentaux (surtout français) expriment un sentiment de rapprochement inférieur à la moyenne. De plus, les activités pratiquées semblent aussi jouer un rôle essentiel, avec ce sentiment de rapprochement dans des sites naturels où s'exercent des activités patrimoniales généralement par des visiteurs au profil socio-démographique plus élevé. Si ce sentiment de rapprochement récent est fort pour les résidents, il semble néanmoins fragile du fait de son inégale intensité selon les lieux et la nationalité des visiteurs.

2.D'inégales dynamiques institutionnelles à l'origine de territorialisations littorales poussées. p 226

2.1.Des dynamiques institutionnelles reposant sur des points d'ancrage en Côte d'Opale. p 227

2.1.1.De nouveaux comportements à l'origine d'une « mobilisation littorale ». p 227
2.1.1.1.L'émergence d'une identité littorale catalysée par la contraction de l'espace temps. p 227
2.1.1.2.De nouvelles recompositions territoriales à travers l'intercommunalité. p 228
2.1.2.Une territorialisation institutionnelle ciblée avec le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale. p 230
2.1.2.1.L'émergence de la « démarche littorale » avec une mobilisation politique forte. p 230
2.1.2.2.Présentation du Syndicat et domaines de compétence. p 232
2.1.2.3.Le SMCO en charge de « Life », outil essentiel de structuration du littoral. p 234
2.1.2.4.Une mise en réseau territoriale avec l'agence de développement touristique et culturel. p 235
2.1.3.Quelle synergie entre le Syndicat Mixte et le Parc Naturel Régional ? p 237
2.1.4.Conclusion : une politique volontariste mais ponctuelle avec des points d'ancrage. p 238

2.2.De réelles dynamiques territoriales sous forme de partenariats dans le Kent Est. p 239

2.2.1.Une attractivité récréative renforcée grâce à la contraction de l'espace temps. p 239
2.2.2.Une territorialisation « diffuse » liée à un pragmatisme partenarial poussé. p 240
2.2.2.1.De judicieux partenariats guidant le secteur récréatif dans un territoire cohérent. p 240
2.2.2.2.Vers l'émergence d'une certaine identité littorale sous l'impulsion de Canterbury ? p 241
2.2.3.Conclusion. p 244

3.Conclusion. p 244

B.Une intégration vécue par les visiteurs et leurs hôtes ou mythe institutionnel ? p 245

1.Les objectifs et les problèmes méthodologiques de l'enquête. p 245

1.1.Les objectifs. p 245
1.2.Eléments méthodologiques de l'enquête auprès de la population locale et des visiteurs. p 245
1.2.1.L'élaboration des questionnaires. p 246
1.2.2.Leur mise en œuvre. p 247

2.Analyse de l'aire eurorégionale à travers ses perceptions et ses pratiques récréatives. p 249

2.1.Une aire eurorégionale transmanche reposant sur un mythe institutionnel ? p 249

2.1.1.Un certain sentiment de « rapprochement » entre les deux rives, mais fragile. p 249
2.1.1.1.Que pensent les résidents et les visiteurs de la Côte d'Opale ? p 249
2.1.1.2.Que pensent les résidents et les visiteurs du Kent Est ? p 252

2.1.1.3.Un sentiment de rapprochement étroitement lié au rôle déterminant de l'accessibilité. ..... p 253

2.1.2.Un espace caractérisé par une faible conscience de l'action menée par les institutionnels. ..... p 254
2.1.2.1.Un partenariat transfrontalier institutionnel inégalement perçu par les résidents. ..... p 254
2.1.2.2.Un partenariat transfrontalier institutionnel inconnu chez les visiteurs. ..... p 257
2.1.2.3.Les avis sur les atouts et les freins de la coopération transfrontalière transmanche. ..... p 259

2.1.3.Conclusion : un sentiment d'appartenance inexistant à un espace transfrontalier. ..... p 261

2.2.Profils et pratiques récréatives des visiteurs de l'aire eurorégionale transmanche. ..... p 264

2.2.1.Quel(s) type(s) de fréquentation au sein de l'aire eurorégionale transmanche ? ..... p 264
2.2.1.1.Des fréquentations récréatives de proximité mais inégales de la part des résidents. ..... p 264
2.2.1.2.Des visiteurs de proximité, excursionnistes et habitués à fréquenter ces littoraux. ..... p 265

2.2.2.Quel(s) motif(s) de fréquentation pour l'aire eurorégionale transmanche ? ..... p 269
2.2.2.1.Des motifs de déplacements inégaux pour les résidents de part et d'autre du détroit. ..... p 269
2.2.2.2.Un éventail riche et diversifié des motifs de déplacement pour les visiteurs. ..... p 270
2.2.2.3.Un espace récréatif de proximité aux activités de loisirs nombreuses mais inégales. ..... p 273

2.2.3.Conclusion. ..... p 275

2.3.Un espace récréatif eurorégional doté de territoires identitaires aux images marquées. ..... p 277

2.3.1.La Côte d'Opale, un territoire flou mais véhiculant une image positive et dynamique. ..... p 277
2.3.1.1.Une appellation « Côte d'Opale » qui reste encore floue. ..... p 277
2.3.1.2.Des perceptions globalement positives, facteurs de représentations dynamiques. ..... p 278

2.3.2.Le Kent Est, un littoral aux perceptions et images vecteurs de puissantes représentations. ..... p 283
2.3.2.1.Une identité réelle renforçant activement l'image internationale du Kent. ..... p 283
2.3.2.2.De puissantes représentations mentales liées à des perceptions positives mais inégales. ..... p 283

2.3.3.Une forte volonté de diversifier l'image et de renforcer les perceptions positives. ..... p 285
2.3.3.1.Analyse iconographique des destinations littorales eurorégionales. ..... p 286
2.3.3.2.Tendre vers une diversification de l'image à partir des identités littorales. ..... p 292

3.Conclusion. ..... p 293

C.Un espace récréatif divers, de proximité et support d'une mosaïque territoriale. p 295

1.Des entités littorales profondément liées au secteur touristique et de loisirs. p 295

1.1.Un tourisme estival aux impacts économiques réels. p 295

1.2.Des espaces littoraux étroitement liés au transit et au marché de l'excursionnisme. p 303
1.2.1.Une réorganisation du trafic transmanche liée à de profonds changements. p 303
1.2.2.L'importance de l'excursionnisme au sein des espaces littoraux. p 308

1.3.Une offre d'hébergement renforcée malgré la persistance de quelques faiblesses. p 311
1.3.1.Des résidences secondaires nombreuses mais de nature opposée. p 311
1.3.2.L'hôtellerie et para-hôtellerie : des progrès importants de part et d'autre du détroit. p 314
1.3.3.Le camping-caravaning et formules dérivées : une offre disparate entre les deux entités. p 320
1.3.4.L'engouement pour les formes d'hébergement rural. p 322
1.3.5.Les autres formes : pensions, meublés, formes collectives et villages de vacances. p 325
1.3.6.Conclusion. p 328

2.Des activités récréatives diverses à l'origine d'une « spatialisation » récréative prononcée. p 330

2.1.Des activités récréatives littorales variées soulignant une synergie contrastée. p 331

2.1.1.Un regain d'intérêt pour les activités sportives traditionnelles d'origine britannique. p 31
2.1.1.1.Le golf : vers une nouvelle synergie entre les deux littoraux ? p 331
2.1.1.2.La navigation de plaisance : un produit « isolé » qui se développe lentement. p 337
2.1.1.3.Le retour du facteur « santé » avec les centres de thalassothérapie. p 341
2.1.1.4.Les activités équestres de part et d'autre du détroit : un produit élitiste à démocratiser. p 344

2.1.2.Une grande disparité dans les activités sportives récentes liées à l'eau et au vent. p 346
2.1.2.1.Les activités char à voile, speed-sail et cerf-volant omniprésentes en Côte d'Opale. p 346
2.1.2.2.Une offre nautique opposée de part et d'autre des deux rives littorales. p 348
2.1.2.3.Des sports nautiques « motorisés » plus équilibrés de part et d'autre du détroit. p 350
2.1.2.4.Conclusion : un manque à combler pour le littoral du Kent Est. p 351

2.1.3.Des activités patrimoniales intenses soulignant de fortes identités littorales. p 353
2.1.3.1.Le fort engouement pour les produits culturels liés au patrimoine maritime. p 353
2.1.3.2.Des produits culturels liés au patrimoine militaire, exceptionnels dans le Kent Est. p 360
2.1.3.3.Des activités nature intenses dans les sites protégés essentiellement en Côte d'Opale. p 365

2.1.4.Conclusion. p 376

2.2.De nombreuses activités récréatives inégalement diffusées dans les zones rétro-littorales. ..... p 377
2.2.1.Les activités sportives pédestres et cyclos, véritables outils de structuration du territoire. ..... p 377
2.2.2.Les activités patrimoniales liées à la nature omniprésentes dans le Kent Est. ..... p 384
2.2.3.Des activités culturelles religieuses disparates de part et d'autre du détroit. ..... p 389
2.2.4.Le tourisme fluvial : un produit insuffisamment développé. ..... p 394
2.2.5.Conclusion. ..... p 397

2.3.Des activités récréatives urbaines et périurbaines diverses. ..... p 398
2.3.1.Les activités patrimoniales et de shopping participant au « renouvellement » des centres. ..... p 398
2.3.2.Les activités commerciales et de loisirs, véritables outils de revitalisation locale. ..... p 400
2.3.3.Un tourisme d'affaires connaissant un certain engouement mais encore peu structuré. ..... p 405
2.3.4.Un tourisme linguistique fortement présent dans le Kent Est mais à promouvoir. ..... p 410
2.3.5.Conclusion. ..... p 412

2.4.Conclusion. ..... p 412

3.Des politiques et des stratégies touristiques opposées privilégiant une logique de « pôles ». ..... p 412

3.1.Une structuration littorale en cours côté français, s'appuyant sur une mosaïque d'intercommunalités. ..... p 412
3.2.Un littoral déjà structuré côté anglais, marqué par un partenariat actif public/privé. ..... p 422

4.Conclusion : un espace récréatif hétérogène composé d'un maillage de territoires. ..... p 424

D.Conclusion : un espace récréatif de proximité reposant sur un mythe institutionnel à court terme ? ..... p 425

3.UN TERRITOIRE INSTITUTIONNEL MARQUE PROFONDEMENT PAR DES DYNAMIQUES TERRITORIALES, DISSIMULANT LOCALEMENT UNE CERTAINE DYNAMIQUE TRANSMANCHE.

Introduction. ..... p 427

A.Une mosaïque de territoires récréatifs aux identités bien ancrées. ..... p 427

1.Des littoraux animés d'une dynamique de restructuration avec de fortes inégalités spatiales. ..... p 428

1.1.Les villes portuaires transmanche engagées dans de vastes programmes de régénération. p 428
1.1.1.Dunkerque avec 'Neptune', et ses satellites engagés dans une spatialisation récréative. p 429
1.1.2.Folkestone, Ramsgate et Boulogne, d'anciennes stations portuaires élitistes en transition. p 433
1.1.3.La diversification des ports de Douvres et de Calais. p 440

1.2.Un regain d'attractivité touristique pour les localités à l'ambiance de village de pêche. p 443
1.2.1.Whitstable, véritable destination touristique émergente à partir du patrimoine maritime. p 444
1.2.2.Wimereux et Wissant : la valorisation touristique de leur charme balnéaire. p 447
1.2.3.La « mise en tourisme » du port de pêche d'Etaples. p 454

1.3.Le succès touristique des cités fortifiées, grâce à leur patrimoine exceptionnel. p 456
1.3.1.Hythe, Deal, Sandwich et Romney : des cités historiques très attractives. p 457
1.3.2.Des cités historiques peu fréquentées en Côte d'Opale, hormis Montreuil et Gravelines p 459

1.4.Les tentatives de diversification pour les stations balnéaires traditionnelles. p 462
1.4.1.Le Touquet, station huppée et attractive toute l'année. p 462
1.4.2.Broadstairs, une station élitiste conservant une certaine attractivité. p 465
1.4.3.Berck sur Mer : une station balnéaire « de santé » en profonde mutation. p 467
1.4.4.Hardelot et Herne Bay : des stations réputées insuffisamment valorisées. p 472
1.4.5.Margate, future station balnéaire et culturelle du Sud-Est de l'Angleterre ? p 477
1.4.6.St-Etienne-au-Mont/Equihen/Le Portel et St-Cécile, stations éco-touristiques en devenir. p 481

1.5.Conclusion. p 486

2.Des zones touristiques rétro-littorales parsemées de territoires de projet à forte identité. p 488

2.1.Des territoires touristiques identitaires mais diffus dans le Kent Est. p 488
2.1.1.Les '*North Downs*' et le '*High Weald*', territoires de projet aux dynamiques diffuses. p 488
2.1.2.Romney et les zones rurales de Shepway, un territoire récréatif qui s'affirme. p 491

2.2.Le foisonnement des « pays » en Côte d'Opale, véritables territoires de projet. p 493
2.2.1.Le « Pays des 7 Vallées » possède-t-il une réelle consistance et identité ? p 493
2.2.2.L'Audomarois : un territoire rural touristique en émergence ? p 497
2.2.3.Les « Trois Pays », territoire rural de loisirs de proximité. p 499
2.2.4.Le « Pays de Montreuil », un territoire de projet moins abouti mais en devenir. p 501

2.3.Conclusion. p 501

3.Des espaces urbains et périurbains caractérisés par d'importantes dynamiques territoriales. p 502

3.1.La primauté touristique de la cité religieuse et historique de Canterbury. p 502
3.2.Le façonnement d'une image de marque touristique et culturelle à Saint-Omer. p 508
3.3.Ashford et Faversham peuvent-elles constituer de réelles destinations touristiques ? p 509
3.4.Conclusion. p 514

4.Conclusion : des pôles récréatifs inégaux dissimulant une certaine dynamique transmanche. p 514

B.Des territorialisations identitaires à valoriser grâce aux activités récréatives productrices de réalités patrimoniales et diffuses. p 517

1.Le patrimoine naturel, culturel et les activités sportives : triple fonction de réappropriation spatiale identitaire et diffuse. p 517

2.L'adhésion nécessaire aux différents « labels » et autres appellations de qualité. p 520

3.Le jeu essentiel des acteurs basé sur un partenariat public / privé et une mise en réseau. p 523

4.Conclusion : quel développement soutenable du tourisme et de loisirs ? p 526

C.Vers une synergie interactive durable à travers une coopération transfrontalière poussée ? p 528

1.Vers une coopération transfrontalière efficace, participative et diffuse avec Interreg 3 ? p 528

2.Etude comparative avec d'autres exemples européens de coopération transfrontalière. p 530
2.1.L'Øresund, autre détroit européen rattaché par un lien fixe et marqué par une coopération transfrontalière. p 530
2.2.La « Régio Basiliensis », modèle européen de coopération transfrontalière très poussée. p 535
2.3.Un exemple de coopération émergeant : les liens entre la Picardie et l'East Sussex. p 539

3.Conclusion. p 542

D.Conclusion. p 543

Conclusion générale p 545
Annexes p 550
Table des tableaux p 562
Table des cartes p 567
Table des figures p 569
Table des photographies p 571
Bibliographie p 572

Introduction générale

Le tourisme et les loisirs, fortement associés à l'émergence du temps libre, ont connu une remarquable progression dans nos sociétés post-industrielles à partir des « 30 Glorieuses ». Suivant les profondes mutations de nos modes de vie avec de nouvelles relations au temps, au travail et aux loisirs, ils se sont universalisés de manière exceptionnelle et « le tourisme répond désormais à des besoins fondamentaux de la nature humaine »[1]. Leur influence n'ont donc cessé de grandir en Europe du Nord-Ouest notamment en France et en Angleterre.

La multiplication des échanges de part et d'autre du détroit de la Manche et de la mer du Nord, engagée maintenant depuis des siècles, a pris depuis peu une nouvelle dimension transfrontalière entre les espaces littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale. La construction du tunnel sous la Manche, débutée en 1986, a donné un véritable « coup de fouet » à une démarche institutionnelle Nord-Pas-de-Calais / Kent, qui était jusqu'à cette époque quasi inexistante. Ce partenariat entre les élus des collectivités territoriales de chaque côté du détroit a fait émerger un nouvel espace transfrontalier au cœur de l'Europe du nord-ouest. En effet, dès avril 1987, le Comté du Kent et la Région Nord-Pas-de-Calais signent une charte de coopération qui représente la collaboration « officielle », qui n'a cessé de croître durant les dernières décennies. A l'image du « lien fixe transmanche » s'est donc construite une « Région transmanche » servant de base à l'édification de l'Eurorégion quatre ans plus tard. Par ailleurs, la Côte d'Opale et le Kent Est ont connu, au cours de la décennie 80-90, de profondes mutations communes et fortement génératrices du « foisonnement touristique » en cours :

- L'ouverture des frontières ;
- Des réalisations spectaculaires telles que le tunnel sous la Manche, le T.G.V. Nord Européen et le renforcement du réseau routier (= Plan d'accompagnement).

Ces nouvelles infrastructures ont donc, d'une façon générale, largement valorisé une situation de carrefour préexistante, et conforté la position géostratégique de ces entités littorales.

Longtemps considéré comme un secteur marginal, le tourisme connaît aujourd'hui un certain renouveau dans le Kent Est et la Côte d'Opale, régions en pleine « reconquête touristique ». D'après le Commissariat au Plan, la Côte d'Opale devrait devenir, d'ici 2010, l'un des principaux foyers touristiques français pour le court séjour[2]. Ce littoral génère chaque année 2.5 millions de séjours et près de 13 millions de nuitées, dont 4.8 millions de nuitées étrangères[3]. A l'échelle régionale, le tourisme représente un chiffre d'affaires de 760 millions d'Euro, et emploie 30 000 salariés soit 3% de la population active régionale[4]. Il constitue le second secteur économique régional.

Destination touristique à part entière au même titre que les Cornouailles ou le Sussex (Brighton), le Kent a accueilli 5.5 millions de visiteurs en 1998, dont 69% de touristes britanniques et 31% de visiteurs étrangers[5].

---

[1] CLARY.D, Le tourisme dans l'espace français, Masson, juillet 1993, p 23, 358 p.

[2] VIARD.J, Réinventer les vacances : La nouvelle galaxie du tourisme, Rapport du groupe d'experts Prospective de la demande touristique à l'horizon 2010, Commissariat général du Plan, La documentation française, avril 1998, p 264, 335 p.

[3] RINGOT.B, Côte d'Opale : un travail de positionnement international, La Gazette du Officielle du Tourisme n°1567, 13 décembre 2000.

[4] AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT, le tourisme Nord-Pas-de-Calais : une réalité économique, note d'information économique n°223, mars 2000.

[5] KENT COUNTY COUNCIL, Tourism New n°22, 2000.

Affichant sa supériorité touristique par rapport à son contexte régional, le Kent totalise 43% des séjours touristiques du Sud-Est de l'Angleterre et environ 35% des dépenses[6]. Le tourisme joue un rôle primordial dans son économie, avec des dépenses annuelles estimées à £1.2 billions (1998) et un total de 40 676 emplois[7]. Le Kent Est compte 63% des séjours touristiques et 62% de toutes les dépenses du Comté[8].

Le tourisme fait depuis longtemps l'objet de recherches, notamment de la part du Laboratoire de Géographie Humaine de Lille 1, et de l'Université de *'Canterbury Christ Church University College'*. Ce sera donc sur l'analyse suivante, « **le tourisme et les loisirs dans l'aire eurorégionale transmanche : vers la constitution d'un territoire touristique ?** », que va porter notre étude.

Les principaux objectifs de la réflexion :

- Renforcer la connaissance générale de ces espaces touristiques, et approfondir la réflexion scientifique sur les activités de tourisme et de loisirs.

- Présenter les particularismes locaux de ces espaces (identités, mentalités...). Cet intérêt ne relève pas simplement d'une simple curiosité mais s'avère essentiel et stratégique pour identifier les risques et les opportunités liés aux secteurs du tourisme et des loisirs. La Manche et la mer du Nord ne séparent les deux littoraux que de quelques dizaines de kilomètres seulement (32 exactement entre le Cap Gris Nez et Douvres), mais un « réel fossé » culturel et linguistique persiste de part et d'autre du détroit. Cette « barrière » n'est pas seulement locale et régionale mais aussi nationale, car elle souligne les différences entre deux Etats politiques. Il est évident, pour notre part, que ce fossé n'est pas dû à un quelconque manque d'intérêt entre les deux nations, mais surtout à une méconnaissance profonde du voisin.

- Essayer de montrer comment les secteurs du tourisme et des loisirs peuvent façonner voire structurer les espaces concernés. Représentant des outils efficaces de développement et d'équilibre pour l'économie locale, les activités récréatives peuvent répondre à des problèmes aigus d'aménagement et de développement du territoire. Sans représenter une solution miracle à toutes les difficultés, le tourisme peut venir en complément d'autres activités économiques et engendrer de réelles dynamiques spatiales.

- Par delà ces objectifs majeurs, il s'agit de vérifier l'existence d'une synergie touristique et sa dynamique. En effet, le Kent Est et la Côte d'Opale semblent avoir connu un foisonnement touristique « interactif » ayant conduit à une valorisation plus grande de leur espace. Cette étude a pour but d'identifier les freins rencontrés à cette mise en synergie des deux façades maritimes, et au développement du tourisme de part et d'autre du détroit, de les analyser puis de réfléchir à des stratégies. Aujourd'hui, ces mêmes entités se sont lancé le défi ambitieux d'attirer et surtout de fidéliser les clientèles étrangères qui, pour l'heure transitent.

Ces objectifs sont vastes et mettent en évidence une problématique générale qui sera exposée ultérieurement.

---

[6] KENT PROSPECTS TOURISM SECTOR GROUP et KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999-2004, 1999.
[7] KENT COUNTY COUNCIL, Tourim Newsletter n°6, février 2001.
[8] UKTS/IPS dans EAST KENT INITIATIVE PAPER, Progress through partnership, 1995, pp. 12-21.

Nous tenterons de répondre à ces objectifs généraux tout au long de notre recherche, où les différentes échelles s'emboîtent, tant dans l'espace que dans le temps. Avant tout, il est important de définir certains termes géographiques au cœur de l'inscription spatiale, puis d'identifier notre périmètre d'analyse avec précision.

Définitions des termes « espace » et territoire » :

Notre réflexion se réfère étroitement à l'espace et au territoire d'où la nécessité impérative de définir ces notions.

Comme le soulignent A.Bailly et R.Ferras[9], les définitions de base ne font pas référence à la géographie. Le dictionnaire « Robert » de référence définit le terme « espace » par trois principales définitions :

- « Lieu plus ou moins délimité où peut se situer quelque chose »,
- « Milieu idéal, caractérisé par l'extériorité de ses parties, dans lequel sont localisées nos perceptions et qui contient par conséquence toutes les étendues finies »,
- « Etendue de temps ».

Pour R.Brunet, « l'espace géographique est fait de l'ensemble des populations, de leurs œuvres, de leurs relations localisées, c'est-à-dire considérées dans leurs étendues et dans leurs lieux. Il ne saurait être réduit au visible : il contient l'ensemble des relations localisées et localisables, à la fois les rapports entre eux, et les rapports aux lieux qu'entretiennent les individus et groupes » [10]. Le même auteur donne plus de précisions sur ce « mot vital pour la géographie », dans le dictionnaire des mots de la géographie[11]. En effet, l'espace géographique est « l'étendue terrestre utilisée et aménagée par les sociétés... il comprend l'ensemble des lieux et de leurs relations... il est à la fois système de relations et un produit social organisé... il comprend tout ce qui fait la singularité des lieux et l'ampleur de leurs relations... il ne se limite donc pas à la distribution du visible... il est source de représentations et objet de stratégies ».

A.Bailly et R.Ferras soulignent : « Produit et dimension des sociétés humaines, l'espace géographique est tout ensemble approprié, exploité, parcouru, habité et géré ». En somme, ces mêmes auteurs concluent en disant que « c'est un tissu caractéristique de relations que les hommes établissent entre les lieux dans l'étendue terrestre »[12]. L'espace touristique « concentre un certain nombre de lieux touristiques et possède une image globale profondément liée au tourisme »[13].

Il est capital de souligner que **l'espace touristique ne représente pas seulement le support pour les activités touristiques qui le structurent. Il comprend l'ensemble du visible, c'est-à-dire les différentes composantes des activités touristiques, mais aussi leurs interactions entre l'espace et la société, puis leur(s) résultante(s) mais sans appropriation. En somme, l'espace touristique représente à la fois le support physique et l'aboutissement du phénomène touristique. L'espace est donc vécu, perçu et senti.**

---

[9] BAILLY.A, FERRAS.R, Eléments d'épistémologie de la géographie, Colin, 1997, pp. 113-115, 191 p.
[10] BRUNET.R, Le Territoire dans les turbulences, coll. Géographiques, RECLUS, 1990.
[11] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, pp. 193-195, 518 p.
[12] BAILLY.A, FERRAS.R, Eléments d'épistémologie de la géographie, Colin, 1997, pp. 113-115, 191 p.
[13] KNAFOUR.R, BRUSTON.M, DEPREST.F, DUHAMEL.P, GAY.JC, SACAREAU.I, Une approche géographique du tourisme, jeune équipe « Mobilité, Itinéraires, Territoires, 1997, pp. 193-204.

Il est chorotaxique. L'espace touristique français évoque des images différentes de celui de la Grande-Bretagne.

C'est alors que cet espace peut faire l'objet d'une gestion poussée de la part d'acteurs locaux qui vont procéder à un aménagement et à un développement du territoire et des territoires. Le terme territoire renvoie plus à la conscience de l'appropriation. Toujours dans le dictionnaire des mots de la géographie, R.Brunet considère le territoire comme « espace approprié, avec conscience de son appropriation »[14]. Le territoire est « une œuvre humaine, un espace approprié ». Mais « si le lieu est nécessairement approprié, il n'est pas pour autant territoire, car ce terme induit la conscience de l'appropriation » [15].

A.Bailly et R.Ferras donnent une définition précise du territoire géographique « A la fois comme entité géographique et comme support d'identité, le territoire du géographe, c'est l'espace, conforté d'un impérialisme qu'on lui prête volontiers ou qu'il revendique ; espace d'appartenance, reconnu, délimité, investi, finalisé, institutionnalisé : tout ce qui le clôt. Le territoire conférerait une identité à toute entité spatiale comme espace approprié »[16]. Dans le même ouvrage, une citation essentielle de C.Raffestin (1982) compare espace et territoire : « L'espace est un enjeu du pouvoir tandis que territoire est un produit du pouvoir ».

Le territoire est **un espace géographique approprié par la société, c'est-à-dire par les habitants et les acteurs institutionnels, sociaux, économiques... avec une conscience politique... Cette notion d'appropriation « conscientisée » est capitale, puisqu'elle marque la prise de pouvoir d'un espace, où le sentiment d'appartenance est fort. Conscients de s'approprier un territoire, les acteurs locaux entreprennent un mode poussé de gestion. La notion d'identité est fondamentale pour le territoire, puisqu'elle reflète son authenticité et permet de se reconnaître et d'être reconnu, ce qui lui confère une grande cohérence**. Ceci va se traduire par un « enracinement, des liens étroits avec la nature, le terroir, le groupe, le local, tout l'espace dans lequel l'homme se meut »[17]. **Le territoire est encore plus senti, perçu et vécu. De dimension plus réduite, il semblerait correspondre à une échelle plus appropriée pour la valorisation touristique.**

Mais la juxtaposition de « territoire » et de « tourisme » n'est pas simple. Les touristes ne sont jamais seuls. **C'est pourquoi, nous réserverons à l'appropriation par les touristes et par la population locale, le terme de « territoire touristique », lorsqu'il existe une identité forte**. De nombreuses stations balnéaires ou de montagne sont, tout d'abord, des véritables territoires touristiques, puisque le lieu est approprié « consciencieusement » par le touriste. Ensuite, la population locale doit, pour qu'il y ait développement local, s'approprier l'espace touristique grâce à une mobilisation active de ses acteurs. Il s'agira de voir comment territoire et tourisme sont compatibles. Le territoire touristique souligne un tourisme identitaire fort. Il peut exister des territoires touristiques si le tourisme est un élément constituant assez fort d'un espace qualifié de territoire et où il fait vivre la population, et/ou si la fidélisation des touristes et leurs pratiques les conduisent à considérer l'espace où ils séjournent comme leur territoire, et pas seulement comme un produit consommé distraitement (notion de valorisation durable). Il y a loin d'avoir toujours coïncidence dans l'espace et le temps.

---

[14] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, pp. 480-481, 518 p.
[15] BRUNET.R, Le Territoire dans les turbulences, coll. Géographiques, RECLUS, 1990.
[16] BAILLY.A, FERRAS.R, Eléments d'épistémologie de la géographie, Colin, 1990, pp. 120-123, 191 p.
[17] BAILLY.A, FERRAS.R, Eléments d'épistémologie de la géographie, Colin, 1990, pp. 120-123, 191 p.

L'objectif est de savoir si tout territoire peut devenir touristique. C'est sur cette base que nous tenterons de répondre à notre problématique centrale concernant le jeu des acteurs.

Il semblerait que de nombreux territoires touristiques foisonnent, depuis quelques années, au sein des entités littorale du Kent Est et de la Côte d'Opale. Les « Pays d'Accueil Touristique » (1975), et aujourd'hui les « Pays » Pasqua (1995) puis Voynet (1999), disposent d'une forte identité géographique et culturelle : forment-ils pour autant des territoires touristiques ? Tout territoire peut-il devenir touristique ? Une fois encore, l'étude du jeu des acteurs et de leurs interrelations permettent d'apporter un début de réponse.

Nous ferons également souvent référence au terme « région ». Etroitement lié aux notions de « espace » et « territoire », ce terme sera essentiellement utilisé, pour notre part, plus dans le sens de collectivité territoriale que dans celui d'entité spatiale. La « région » correspond à une échelle administrative dont le terme anglais '*County*' est le plus proche. Comme le souligne R.Brunet, la région se distingue par plusieurs qualités[18] : la « centralité » (centre de commandement), « l'univalence », « la hiérarchie »... La décentralisation française a fortement fait émerger le pouvoir régional. Dans ce domaine, des choix localisés de développement et d'aménagement, avec des sites phares, ont été identifiés, mais souvent au gré des aléas politiques aboutissant à l'absence de cohérence territoriale.

Délimitation du périmètre d'étude :

La « Région transmanche » constitue la région située de part et d'autre du détroit. S'il ne fait aucun doute de sa localisation générale, ses délimitations précises ne font pas l'unanimité. Faut-il prendre en considération l'ensemble de la Région Nord-Pas-de-Calais et du Comté du Kent ? Ce périmètre très large engendrerait certainement un manque de pertinence des informations traitées. Faut-il au contraire se référer à une échelle plus grande et prendre en considération les espaces littoraux uniquement ? Etant donné le caractère restreint de cette échelle, le risque est de raisonner trop « localement » et d'oublier le caractère régional et international, dans lequel l'ensemble s'inscrit. Il s'agit de se fixer des priorités.

Notre périmètre d'étude est, par nature, transfrontalier. Par conséquent, il implique, d'ores et déjà, la comparaison des espaces situés de part et d'autre de la Manche et de la mer du Nord. Il serait illusoire de vouloir traiter l'ensemble du Comté du Kent et de la Région Nord-Pas-de-Calais. Ce travail pourrait, à lui seul, faire l'objet de nombreuses recherches scientifiques d'envergure.

De plus, de nombreux facteurs nous incitent à réduire ce périmètre d'analyse :

Il semblerait que les littoraux aient connu les premières valorisations touristiques dès le 18ème siècle, d'où leur intérêt. Les bains de mer ont conféré à quelques stations une attractivité touristique sans précédent, avec les premiers visiteurs en quête de santé et de distraction. Le littoral du Kent a largement devancé son homologue français grâce à la proximité de Londres, au développement des transports en Angleterre et à l'apparition précoce, dans ce pays, de la première Révolution Industrielle avec la richesse de la bourgeoisie[19]. Ainsi, ces deux façades littorales sont les berceaux du tourisme balnéaire et des loisirs en Europe.

---

[18] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, pp. 421-423, 518 p.

[19] WALTON, JK, The english seaside resort : a social history 1750-1914, Leicester University Press, 1983, 226 p.

Il semblerait qu'aujourd'hui, ces littoraux fassent toujours l'objet d'une valorisation marquée de leur espace : touristique mais aussi humaine et économique, ce qui conforte notre choix d'analyse.

Cependant, de nos jours, ces mêmes littoraux n'ont plus l'exclusivité touristique. L'ensemble de ces espaces est désormais concerné par les activités récréatives. Notre périmètre d'étude se doit d'intégrer la bande rétro-littorale. Réfléchir à la synergie des espaces littoraux avec leurs arrière-pays respectifs est essentiel, puisqu'il semblerait qu'une étroite complémentarité entre les deux s'impose pour permettre une offre touristique diversifiée, soutenable et de qualité. Face à des littoraux souvent sur-fréquentés (Cap Blanc-Nez, Cap Gris-Nez, falaises de Douvres), les arrière-pays doivent « soulager » leurs bordures côtières, en jouant le rôle de diffusion dans un souci de durabilité. L'objectif est d'aboutir à une meilleure distribution des visiteurs sur l'ensemble du territoire. C'est particulièrement le cas dans le Kent, qui offre des activités de pleine nature plus ou moins sportives dans son arrière-pays, mais aussi du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, qui s'inscrit dans la même logique de développement durable.

Ensuite, la situation socio-économique s'avère essentielle pour guider nos choix vis à vis du périmètre d'analyse. Il semblerait que la situation économique du Kent Est se rapproche de celle que connaît la Côte d'Opale, même si de nombreuses disparités persistent. Le contraste est / ouest est saisissant dans le Kent, à partir d'une ligne « coupure » partant de l'Ile de Sheppey au nord jusqu'au bourg rural de Tenterden au sud. La partie occidentale du Comté, plus proche de la capitale, profite largement du dynamisme de l'agglomération londonienne. Les anciens châteaux et les jardins de l'ancienne classe aristocratique se mêlent aux parcs d'affaires. L'influence de Londres y est très forte, puisque 14% des habitants travaillent à Londres dans les districts de l'ouest, contre moins de 2% à Douvres[20]. En aucun cas, il ne serait possible de confronter la situation du littoral de la Côte d'Opale et de son arrière-pays, à celle de l'ouest du Kent, tant les différences sont structurelles et importantes. La partie orientale, par contre, « plus éloignée » de la capitale, beaucoup moins riche, est caractérisée par une présence industrielle plus forte. D'ailleurs, cette différence se traduit dans le paysage politique, puisqu'à l'échelle régionale seul le littoral de Thanet à Douvres (avec l'estuaire de la Tamise) vote plutôt « travailliste », tandis que le reste du Comté est largement conservateur. Aujourd'hui, cet espace connaît davantage de difficultés qui semblent similaires à celles vécues par la Côte d'Opale avec la crise des stations balnéaires, le déclin des industries traditionnelles, l'existence de plusieurs « poches » en difficultés économiques... Le Kent Est n'a pas connu la croissance générale, basée sur l'essor des nouvelles technologies, qui a caractérisé l'ensemble du Sud-Est de l'Angleterre, lors des décennies 70 et 80. La présence des aéroports londoniens a largement favorisé tout l'ouest et le nord de Londres. « En 1981, le coefficient de localisation des industries de haute technologie était dans le Kent de 0.7 pour les produits manufacturés et 1.06 pour les services, contre respectivement 1.77 et 267 dans le Sud-Est (Londres exceptée) et 2.89 et 6.13 dans les Comtés situés au nord et à l'ouest de Londres »[21]. Diverses comparaisons et interprétations deviennent, par conséquent, possibles entre les deux espaces littoraux même si des disparités importantes existent entre le Kent Est et la Côte d'Opale (**tableau n°1**).

[20] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.
[21] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.

Tableau n°1 : Quelques éléments de comparaison Kent Est / Côte d'Opale.

Généralités	KENT EST	COTE D'OPALE
Population	550 000 habitants (40% de la population du Comté)	800 000 habitants (20% de la population régionale)
Superficie	1/3 du territoire du Comté	1/3 du territoire régional
Densité	340 kab/km²	202 hab./km²
Taux d'urbanisation	60%	86%
Principales agglomérations	Canterbury : 130 000 Thanet : 122 000 Douvres : 105 000 Ashford : 96 000	Dunkerque : 190 000 Calais : 100 000 Boulogne : 90 000 St-Omer : 55 000
Stations à la mode durant la belle époque	Margate, Ramsgate, Folkestone, Broadstairs	Boulogne, Berck puis Le Touquet, Hardelot, Wimereux...
Secteurs économiques d'avant la crise	Extraction minière - Sidérurgie – Métallurgie – Tourisme – Industrie du jouet – Pêche	Sidérurgie – Métallurgie – textile – Agriculture – Pêche Agriculture -
Crise économique	A partir des années 5 0, les piliers de l'économie s'effondrent (fermeture de petits bassins houillers dans le Kent Est en 1989). Taux de chômage identique de part et d'autre de la Manche (18%). Déclin touristique renforcé par la déréglementation aérienne (fin des années 70 pour l'Angleterre ; 97/98 en France)	
Taux de chômage actuel	3.2%	13%
Poches en difficulté	Folkestone, Douvres et surtout Thanet	Les trois ports (Dunkerque, Calais et Boulogne)
Principaux secteurs économiques	Primaire : Agriculture, pêche... Secondaire à quaternaire : industrie pharmaceutique. Tertiaire : transport, tourisme, services.	Primaire : pêche, agriculture. Secondaire : sidérurgie, métallurgie, chimie, pétrochimie, centrale nucléaire, agroalimentaire Tertiaire : transport, services, tourisme
Principaux ports	Douvres (trafic de passagers et de marchandises), Ramsgate (industriel)	Boulogne (pêche), Calais (trafic de passagers et de marchandises), Dunkerque (industriel, trafic marchand)
Sites touristiques les plus fréquentés	Cathédrale de Canterbury, Dreamland (Margate), Château de Douvres...	Nausicaa (Boulogne), Bagatelle (Berck), Aqualud (Le Touquet)...
Quelques projets de réhabilitation de front de mer	*'Ramsgate Rennaissance'* Fronts de mer de Margate et de Folkestone	'Projet Neptune' à Dunkerque, 'Projet Napoléon' à Boulogne.

Source : M.Harbreteau, 2003.

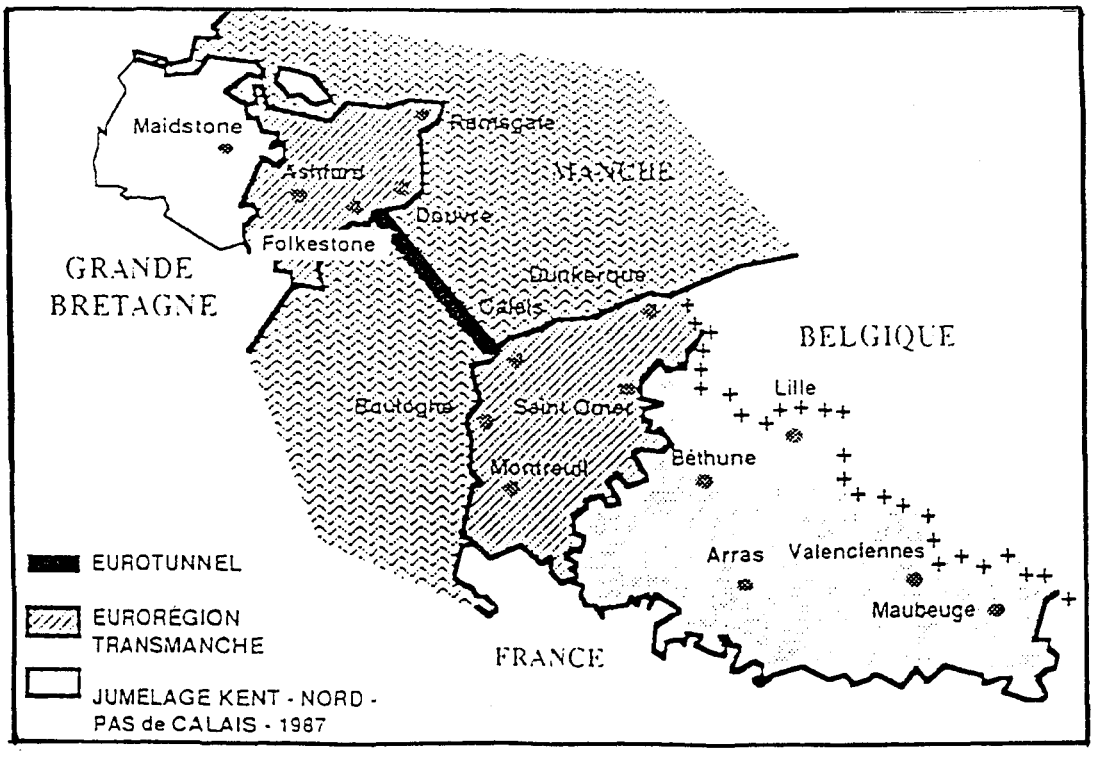
La Côte d'Opale et le Kent Est bénéficient depuis peu d'une réelle prise de conscience de la part de leurs acteurs locaux. La construction du tunnel sous la Manche a joué un rôle majeur dans la « mobilisation » des différents acteurs qu'ils soient locaux, régionaux ou étatiques par la politique d'accompagnement. La principale priorité a été la nécessité d'harmoniser ce territoire et de lui conférer une certaine cohérence face à un développement commun. Cette dynamique locale est toujours active aujourd'hui, le Kent Est et la Côte d'Opale s'organisant pour former de réelles entités territoriales autour de thèmes et de projets fédérateurs. Les institutions créées confortent les tendances observées depuis près de deux décennies pour se focaliser sur les littoraux avec leurs arrière-pays respectifs. Ce raisonnement autorise la définition d'un cadre spatial bien déterminé.

Notre zone d'étude se limite donc à l'espace du **Kent Est côté britannique** et au territoire du **Syndicat mixte de la Côte d'Opale côté français**, qui serviront de cadre de réflexion pour notre recherche. Cette limite correspond, par ailleurs, à l'aire définie par le programme de coopération transfrontalière contractualisée sous les actions Interreg I et II. De plus, cet espace correspond le mieux à l'aire d'influence directe du tunnel, telle que définie dans les études d'impact des années 80. Comme nous l'indique les **cartes n°1 et n°2**, les zones littorales sont constituées **des 5 arrondissements français, Dunkerque, Calais, Boulogne, St-Omer et (Berck)Montreuil** puis **de 6 districts anglais, Ashford, Canterbury, Douvres, Shepway, Swale et Thanet.**

La « **Région transmanche** » concerne l'ensemble de la Région Nord-Pas-de-Calais et du Comté du Kent (**carte n°2**). Elle s'insère au sein de l'**Eurorégion de l'Europe du Nord Ouest** qui comprend le Kent, le Nord-Pas-de-Calais, les Flandres, la Wallonie et Bruxelles (**carte n°3**). Le terme « **Arc Atlantique** » sera utilisé pour qualifier la vaste région transfrontalière disposant d'une ouverture maritime sur la Manche et la Mer du Nord : la Bretagne, la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais côté français ; Cornouailles, Devon, Dorset, Hampshire, Sussex et Kent côté britannique.

Se pose alors le problème de terminologie à employer pour désigner notre périmètre d'analyse c'est-à-dire les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale, composés de leurs arrière-pays respectifs. Il n'existe pas d'unanimité et les termes ne sont pas bien tranchés. Conformément au choix de notre périmètre d'analyse et aux appellations « institutionnelles », nous emploierons les termes d'« **aire eurorégionale transmanche** », même si ces derniers possèdent leur limite.

Carte n°1 : L'aire eurorégionale transmanche



Source : Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais.

Légende : 0 15 km. N

Sources et méthodologie :

Les travaux de recherche s'inscrivent, désormais, depuis quelques années, dans le cadre d'une thèse de géographie et ont été encadrés par le laboratoire de géographie humaine de l'Université de Lille 1 et par le département géographie de l'Université de Canterbury ('*Christ Church University College*'). Ce suivi universitaire de longue haleine a été renforcé par la participation à divers travaux de recherche dans des groupes interdisciplinaires de recherche comme le Groupement Interdisciplinaire de Recherche en Sports et Tourisme, et de rencontres dans le cadre du GDR...

Les sources inspirant nos travaux ont été nombreuses. Le caractère transfrontalier maritime est un sujet fortement porteur et il fait l'objet de recherches variées. Une large approche bibliographique a été réalisée sur le Kent Est et la Côte d'Opale. Peu de travaux scientifiques se sont intéressés au tourisme dans ce périmètre précis, d'où l'intérêt que suscite notre réflexion. Celle-ci fait l'objet d'une attention particulière de la part de certaines collectivités, comme celles du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale ou du '*Kent County Council*'.

Concernant les recherches « endogènes », la difficulté majeure a résidé dans la collecte d'informations côté anglais où peu d'études et de recherches ont été réalisées pour le Kent Est. Côté français, la thèse de JM.Dewailly, sur le tourisme dans le Nord-Pas-de-Calais, s'est révélée essentielle pour l'avancée de nos recherches, mais demandait à être actualisée.

Une parfaite connaissance du terrain a été indispensable pour un démarrage efficace de notre réflexion. Un premier stage de huit mois a été effectué au sein de l'ancienne « Mission Côte d'Opale » basée à Boulogne s/Mer, remplacée aujourd'hui par l'Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale. La deuxième année de la thèse fut entièrement consacrée à la situation anglaise, avec une seconde étape professionnelle, pour la bonne poursuite de nos recherches. C'est en tant que Chargé de mission, pendant plus d'une année, au '*Kent County Council*' (département tourisme) à Maidstone, qu'une bonne connaissance de la situation de l'autre côté du détroit fut acquise. Ce vécu du terrain a permis d'avoir une approche directe à l'échelle locale, puis de comprendre le fonctionnement touristique de ces entités littorales, grâce à de nombreux contacts, réunions, rendez-vous tant avec de nombreux partenaires émanant d'autres collectivités territoriales (Région, syndicats, communes...) qu'avec diverses entreprises privées (Eurotunnel, Sea France, Nausicaa...).

D'autres séjours, entretiens, rendez-vous tant sur la Côte d'Opale que dans le Kent Est se sont intensifiés lors de la phase rédactionnelle de la thèse. En complément, de nombreux appels téléphoniques, courriers traditionnels ou électroniques... ont permis d'avoir une plus grande rapidité et souplesse dans la collecte d'informations.

L'approche bibliographique s'est révélée fondamentale tout au long de notre réflexion. Elle a représenté une grande partie de nos recherches au niveau du temps consacré. Par la suite, il a fallu prendre connaissance des diverses études (universitaires, publiques...) et des documents officiels, articles de presse... pour s'informer continuellement de l'évolution du phénomène touristique. Cependant, à peine avions-nous pris connaissance de ces informations, que celles-ci étaient déjà dépassées. Ceci a représenté un obstacle majeur dans l'avancée de nos recherches, mais les changements sont perpétuels dans les secteurs du tourisme et des loisirs. Nous n'avons donc pas la prétention de fournir les chiffres les plus récents ou les statistiques les plus précises.

Il s'agit plutôt de dégager de grandes lignes directrices ou des pistes de recherche, grâce à l'illustration de chiffres et de statistiques, même si ceux-ci sont quelque peu dépassés.

La réalisation de cartes, croquis et schémas s'est révélée indispensable pour une meilleure appréhension géographique de notre problématique centrale. Grâce à cette méthode, il a été possible de nous intéresser à des échelles d'analyse différentes mais complémentaires.

Annonce du plan :

Afin de répondre à notre problématique centrale, il est nécessaire dans un premier temps de souligner la spécificité de l'échelle transmanche, dans laquelle les espaces ripuaires du Kent Est et de la Côte d'Opale s'insèrent. Les entités littorales présentent des particularismes marqués qu'ils soient naturels ou historiques. Une comparaison détaillée et fournie devrait permettre d'établir la grande hétérogénéité de ce potentiel touristique. De plus, cette échelle semble originale dans la mesure, où les littoraux constituant le berceau du tourisme balnéaire en Europe, présentent une tradition touristique ancienne. Etroitement liée aux transports, l'évolution du tourisme souligne plusieurs « cycles » successifs. Dans ce domaine, une étroite synergie semble s'être développée entre les deux rives jusque 1929. Néanmoins, les entités littorales sont en perte d'identité depuis la seconde Guerre mondiale. Confrontées à de nouveaux défis humains et socio-économiques, les activités récréatives ont un rôle à jouer pour retrouver le prestige touristique perdu. Ainsi, insérés au cœur de l'Europe du Nord Ouest et bénéficiant d'échelles d'accessibilité remarquables, le Kent Est et la Côte d'Opale se sont inscrits dans une coopération transfrontalière institutionnelle maritime précoce, avec le tourisme, comme pivot essentiel de ce partenariat.

En seconde partie, il s'agit de savoir si l'aire eurorégionale transmanche existe vraiment aujourd'hui en tant que territoire touristique ou si elle n'est qu'une « construction » institutionnelle. Les entités littorales semblent faire l'objet d'une institutionnalisation poussée à travers une mobilisation active de leurs acteurs locaux. Comme le souligne P.Violier, le fonctionnement de l'espace et le système d'acteur se révèlent essentiels et complexes[22]. Il s'agit de « repérer comment les acteurs locaux sont associés ou non, à l'initiative de la mise en valeur touristique, et surtout en quoi cette intervention influence l'activité touristique et remodèle les espaces »[23] puis permet un tel développement local. Pour notre part, il s'agira d'analyser le jeu des acteurs depuis l'habitant qui accueille dans son village le touriste jusqu'aux décideurs politiques, d'étudier les mentalités des populations locales et étrangères afin d'appréhender les problèmes posés par l'offre et la demande. L'aire eurorégionale transmanche est-elle un territoire touristique partagé par les visiteurs et leurs hôtes? Ou au contraire ne représente-t-elle qu'un « mythe » institutionnel ? Pour y répondre, une grande partie de nos recherches sera consacrée à la réalisation d'une enquête sur les perceptions de la réalité vécue transmanche et sur l'image qu'elle suscite, si image est suscitée.

Si cet espace semble reposer sur un mythe institutionnel à court terme, n'est-il pas pour autant profondément marqué par les activités touristiques et de loisirs ? Pour définir cet espace touristique, nous nous référerons au dictionnaire des mots de la géographie.

[22] VIOLIER.P, Mobilités de loisirs et de tourisme entre la ville et la campagne : fonctionnement de l'espace et système d'acteurs, Angers, 1999.
[23] VIOLIER.P, L'espace local et les acteurs du tourisme, Espace et Territoires, PUR, 1999, p 10, 177 p.

R.Brunet souligne que « le tourisme s'étudie en géographie à ses équipements, ses hébergements, ses flux, ses fréquentations, ses motivations, ses distances de parcours, ses stations et ses villes plus ou moins spécialisées, ses espaces privilégiés, ses contenus sociaux et économiques, ses moyens de déplacement, ses représentations, ses effets et ses pollutions »[24]. Pour notre part, il s'agira de montrer que cet espace eurorégional est profondément lié aux secteurs touristiques et de loisirs, de part ses activités entraînant une forte « spatialisation » récréative, ses impacts au sein de l'économie locale, ses stratégies mises en places. Un bilan quantitatif et qualitatif des équipements touristiques, sportifs et de loisirs s'impose, comme celui des capacités d'accueil.

Enfin, dans une troisième partie, il s'agit de démontrer que ce territoire institutionnel est support de dynamiques territoriales à moyen terme tout en dissimulant une dynamique transmanche. Une typologie des différents espaces touristiques sera dressée, avec l'ensemble des villes, stations, « pays »... représentatifs du phénomène de « touristification ». Profondément lié aux activités récréatives, cet espace touristique présente de nombreuses recompositions territoriales, mais là encore, les disparités sont nombreuses. Ainsi, l'aire eurorégionale transmanche semble se caractériser par un assemblage de territoires fortement identitaires. De plus, il s'agira de s'interroger si cet espace touristique peut prétendre à devenir un véritable territoire touristique intégré. Une coopération transfrontalière efficace et durable peut-elle conduire à un tel objectif ? Dans ce domaine, l'instauration d'une nouvelle coopération à travers Interreg 3 constitue un grand espoir pour renforcer la dimension humaine de ce partenariat transfrontalier resté trop institutionnel. Là encore, plusieurs comparaisons avec d'autres types de collaboration transfrontalière en Europe s'imposent et devraient nous permettre d'affiner notre réflexion. Enfin, l'étroite synergie entre les entités littorales doit passer par des activités récréatives productrices de « patrimonialisation ». Se tourner vers un « tourisme identitaire » semble être la clef pour susciter le déplacement des visiteurs sur les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale. Une diversification des activités à partir du patrimoine identitaire de ces deux littoraux peut-elle réellement permettre une plus grande désaisonnalisation de l'activité touristique ?

[24] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, p 487, 518 p.

1.COTE D'OPALE ET KENT EST, DES ESPACES RIPUAIRES IDENTITAIRES INSERES DANS UNE ECHELLE EUROREGIONALE SPECIFIQUE.

Introduction.

Evoquer les spécificités de l'échelle eurorégionale n'est pas un exercice aisé. Les espaces littoraux de la Côte d'Opale et du Kent Est semblent présenter un patrimoine touristique marqué par une grande variété de « paysages » naturels et historiques. En quoi ce potentiel touristique est-il hétérogène de part et d'autre du détroit ? Ces particularismes marqués sont directement à l'origine de la longue tradition touristique des rives littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale. Dans ce domaine, l'échelle eurorégionale est originale dans la mesure où le littoral anglais est fortement investigateur de l'éveil touristique de son homologue français.

Cependant, les littoraux de la Côte d'Opale et du Kent Est doivent, aujourd'hui, faire face à de multiples défis touristiques, socio-démographiques et économiques. Pour y répondre, il semblerait que l'échelle eurorégionale fasse l'objet d'une attention toute particulière avec la création d'un partenariat transfrontalier unique en Europe dont l'élément fédérateur semble être le tourisme et les loisirs.

A.Des entités littorales aux particularismes marqués.

Les entités littorales de la Côte d'Opale et du Kent Est présentent un potentiel touristique de qualité. Dans ce domaine, le patrimoine naturel et historique souligne de grandes inégalités de part et d'autre du détroit.

1.Un patrimoine naturel touristique contrasté mais épargné.

Les espaces littoraux de la Côte d'Opale et du Kent Est présentent des caractères physiques variés en raison des conditions géologiques de leur mise en place. Les modifications du socle rocheux, les phénomènes liés à l'érosion et à la sédimentation, puis les évolutions du niveau marin représentent les principales « interventions » naturelles, qui ont contribué au façonnement du relief et à la diversité des paysages[25]. L'empreinte de l'Homme y est fortement présente pour protéger ces espaces fragiles à travers les différents systèmes de protection contre l'érosion côtière et l'urbanisation. Ainsi, ces espaces littoraux ont été relativement épargnés comparés à d'autres littoraux plus méridionaux, la protection assurant ici un rôle essentiel dans leur préservation.

1.1.Des paysages divers identitaires mais fragiles.

Le gisement naturel, avec ses avantages et ses contraintes, constitue le « support » spatial pour les aménagements et les développements touristiques et de loisirs. Dans l'analyse du potentiel naturel, il s'agit avant tout, de s'intéresser aux principales caractéristiques des zones littorales de la mer du Nord et de la Manche, qui exercent une influence maritime majeure sur les deux entités, puis de distinguer le littoral et l'arrière-pays, puisque les liserés côtiers respectifs ont connu les tous premiers développements touristiques.

[25] BATTIAU-QUENEY.Y, Le relief de la France - Coupes et croquis, Masson géographie, 1993, pp. 129-135, 252 p.

La zone littorale comprend des paysages divers (liseré côtier, estuaires, marais arrières-littoraux, plages sableuses et de galets, systèmes dunaires, falaises...) mais très fragiles, et sans cesse remodelés par les phénomènes d'érosion et de sédimentation, lesquels jouent un rôle primordial quant à l'évolution du trait de côte. C'est pourquoi, la diversité de l'arrière-pays ne peut être négligée, car ce dernier favorise un développement durable de ce littoral.

1.1.1.Un espace littoral eurorégional hétérogène.

Cet espace littoral eurorégional présente de nombreux sites potentiels pour le développement des activités récréatives, dont celles liées à la mer et à l'estran.

1.1.1.1.Un espace ripuaire séparé par la mer du Nord et la Manche.

Les entités littorales bordent deux mers, la mer du Nord et la Manche, qui séparent le Continent des Iles britanniques. Du côté français, le cap Gris Nez marque la séparation des deux mers. Il représente, d'ailleurs, le point le plus rapproché de l'Angleterre (= 32 km exactement entre le cap Gris-Nez et Douvres), et marque un changement radical dans l'orientation du littoral de la Côte d'Opale. Douvres constitue la limite côté Kent Est, où l'appellation diffère, le terme '*Channel*' étant utilisé pour désigner la Manche. Les deux mers présentent des similarités climatiques tout en conservant quelques spécificités.

La marée est de type semi-diurne (= deux marées hautes et deux marées basses par jour). Le régime est macro-tidal avec un marnage supérieur à 4 m (= différence entre le niveau de la pleine mer et de la basse mer d'un même cycle semi-diurne). Cependant, le marnage varie selon la configuration de la côte et le rétrécissement du détroit. Il décroît du sud vers le nord est pour la Côte d'Opale et vers le nord ouest pour le Kent. Ainsi, il passe, pour un coefficient de 95, de 9 m au nord de la baie d'Authie à 5 m à l'est de Dunkerque. La direction et la puissance du courant de marée ou « dérive littorale » dépendent de l'orientation de la côte et de la direction des vents dominants. Dans ce domaine, elle est principalement sud / nord de Berck au cap Gris Nez en Côte d'Opale, et de Dungeness jusqu'à Thanet en Kent Est. Les courants atteignent fréquemment 3.5 nœuds devant le Gris-Nez. Le courant de marée s'exerce différemment pour les littoraux septentrionaux des deux entités littorales. En effet, la dérive est de composante est / ouest pour le Kent Est (c'est-à-dire de Margate jusqu'à l'estuaire de la Tamise) et ouest / est pour la Côte d'Opale (du cap Gris Nez jusqu'à la frontière belge).

Mis à part son importance sur les processus hydrodynamiques des littoraux (transit sédimentaire), la marée entraîne des conséquences variées pour les activités récréatives. Elle favorise le développement d'une zone appelée « estran », où la pratique des activités balnéaires et sportives devient possible, tels le char à voile et le speed-sail pratiqués sur les plages découvertes à marée basse, de Dunkerque à la frontière belge (15 km). De plus, le vent représente un élément fondamental dans l'environnement littoral, puisqu'il prélève le sable sec en surface pour l'accumuler ailleurs, favorisant ainsi la formation des systèmes dunaires. Inversement, à marée montante et en période estivale, le soleil réchauffe la température de la fine lame d'eau qui s'avance, phénomène fortement apprécié des baigneurs.

La marée peut entraîner des effets néfastes, avec l'apport de sédiments qui colmatent peu à peu les estuaires. Cet ensablement représente un fort handicap pour certains ports condamnés à péricliter. Sandwich fut un grand port militaire à l'époque médiévale, et se trouve, aujourd'hui, entouré par les sables et situé à plus de 1.5 km de la côte actuelle. Montreuil sur Mer a connu le même phénomène.

Certaines activités sont même compromises, comme le développement de la plaisance. Le Touquet créa un port de plaisance dans les années 70, mais celui-ci fut voué à l'échec en raison du colmatage progressif de l'estuaire de la Canche. Plusieurs projets visant à établir des ports ont été abandonnés dans la baie de Wissant et dans l'estuaire de la Slack. Aujourd'hui, l'accessibilité des ports modernes situés au fond des estuaires, doit être entretenue. Cependant, la navigation à l'intérieur des estuaires est singulièrement compliquée, puisque les entrées et les sorties sont liées aux marées.

Les températures des deux mers restent toujours relativement fraîches. Elles varient entre un minimum de 2.5°C en janvier et un maximum de 19°C en août. La moyenne s'élève à peine à 17°C en été, contre 18 à 20°C sur la Côte Atlantique, et plus de 20°C en bordure méditerranéenne[26]. La mer du Nord est un peu plus froide que la Manche située plus au sud. Les deux mers présentent une salinité moyenne d'environ 35‰. Leur couleur varie essentiellement selon l'état du ciel et l'agitation de l'eau, passant du vert au bleu voire au jaunâtre par gros temps[27]. La présence de nombreuses particules en suspension explique la faible transparence de l'eau.

La mer du Nord et la Manche connaissent un vent puissant, ayant une forte incidence sur la formation de la houle. La mer est la plupart du temps agitée. Sur la Manche, les vents dominants sont principalement orientés du sud-ouest ou du nord-est. Il n'est pas rare d'enregistrer des pointes à plus de 150 km/h dans le détroit. « Les vents dépassant 8 Beaufort représentent plus du quart des périodes où le vent souffle, et 40% des jours de l'année connaissent une mer chahutée par des creux supérieurs à 1.25 m »[28]. Au Touquet, la houle peut atteindre une hauteur de 4 m[29]. Le vent représente un inconvénient de taille pour les baigneurs, qui préfèrent nager dans une mer d'huile. Un vent fort accélère les courants. A Berck et au Touquet, la présence de bâches d'eau combinée au courant puissant a provoqué des accidents mortels, à marée montante. La navigation de plaisance est aussi singulièrement compliquée, les embarcations légères souffrant le plus de ce vent puissant.

La mer du Nord comporte de nombreux bancs sableux parallèles à la côte, soit 13 au total, dont les bancs de Flandre (Dyck, Breedt, Smal, Break, Hills...), situés au large du littoral. Ils font apparaître de nombreux brisants, et handicapent le développement de la plaisance. Il en est de même du banc de sable situé à l'est de Calais jusqu'au cap Gris Nez. La Manche présente des bancs de sable moins nombreux (le Vergoyer, la Bassure de Bas et le Battur), plus profonds et situés loin du rivage : la « Bassure de Bas » s'étend sur près de 70 km de long au large de Boulogne ; le *'Goodwin Sands'*, à 6 km au large de Deal, est tristement célèbre pour ses nombreux naufrages. Ce dernier d'ailleurs, est accessible par hovercraft pendant les marées faibles de printemps (3 ou 4 fois dans l'année). Tout au long du 20ème siècle, cette excursion exceptionnelle représentait une sortie de luxe pour les gens aisés qui faisaient un pique-nique sur ces plages.

La mer paraît peu attractive pour les visiteurs, à une époque où l'héliotropisme domine. Des températures fraîches, des courants importants et une mer agitée n'incitent pas à la baignade.

---

[26] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 166, 1161 p.

[27] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 166, 1161 p.

[28] LAGEISTE.J, Ports de plaisance et navigation de plaisance sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 27-33.

[29] DEBOUDT.P, Etude de géomorphologie historique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du nord-est de la Manche, Thèse de doctorat de géographie, Université de Lille 1, 1997, p 80, 457 p.

Pourtant, certaines activités sportives ne peuvent que s'exercer dans ce contexte climatique, comme la pratique de la planche à voile ou du cerf-volant. De plus, le caractère sauvage et naturel de la mer a su séduire les artistes en quête d'inspiration, Levêque, Turner... comme aujourd'hui, les visiteurs désireux d'échapper à la monotonie. La mer constitue, en outre, le lieu de la pratique halieutique. Différents types de pêche y sont pratiqués sur les chalutiers ou sur les célèbres flobards, en pleine mer ou dans les estuaires, à pied sur les jetées, sur le rivage ou même sur la plage (récoltes de mollusques divers)... Ces activités concernent essentiellement les loisirs de fin de semaine pour les résidants ou certains récréants. La pêche est récemment devenue un secteur en vogue attirant les touristes. Les exemples sont nombreux : la création d'un musée de la pêche à Etaples, et les succès récents de Whitstable spécialisée dans les huîtres, et des autres villages de pêche fréquentés pour leur charme typique et pour la vente directe des poissons dans les marchés (Wissant), ou enfin avec les flobards, éléments essentiels du patrimoine de la Côte d'Opale...

1.1.1.2.La variété de ces littoraux.

Les littoraux présentent des ensembles très différents, et offrent un potentiel touristique divers pour le visiteur. Le littoral de la Côte d'Opale est relativement réduit, il s'étend sur 140 km de Bray-Dunes à l'estuaire de l'Authie. Ce liseré côtier marque le passage de la Picardie à la Belgique. Le Kent est beaucoup plus maritime, avec près de 560 km de côte [30]. Faisant figure de véritable péninsule, il est « ceinturé » de toute part par la mer du Nord et la Manche, sauf à l'ouest. Le pourtour côtier commence au nord avec l'estuaire de la Tamise jusqu'à Dungeness, au sud. Le Kent Est possède la majeure partie des 560 km maritimes hormis :

- La côte située à l'extrême nord ouest du Comté avec les districts de Dartford et de Gravesham ;
- La côte appartenant à '*l'Unitary Authority*' de Medway, regroupant les villes de Rochester et de Gillingham, et s'étant récemment séparée administrativement du Comté du Kent.

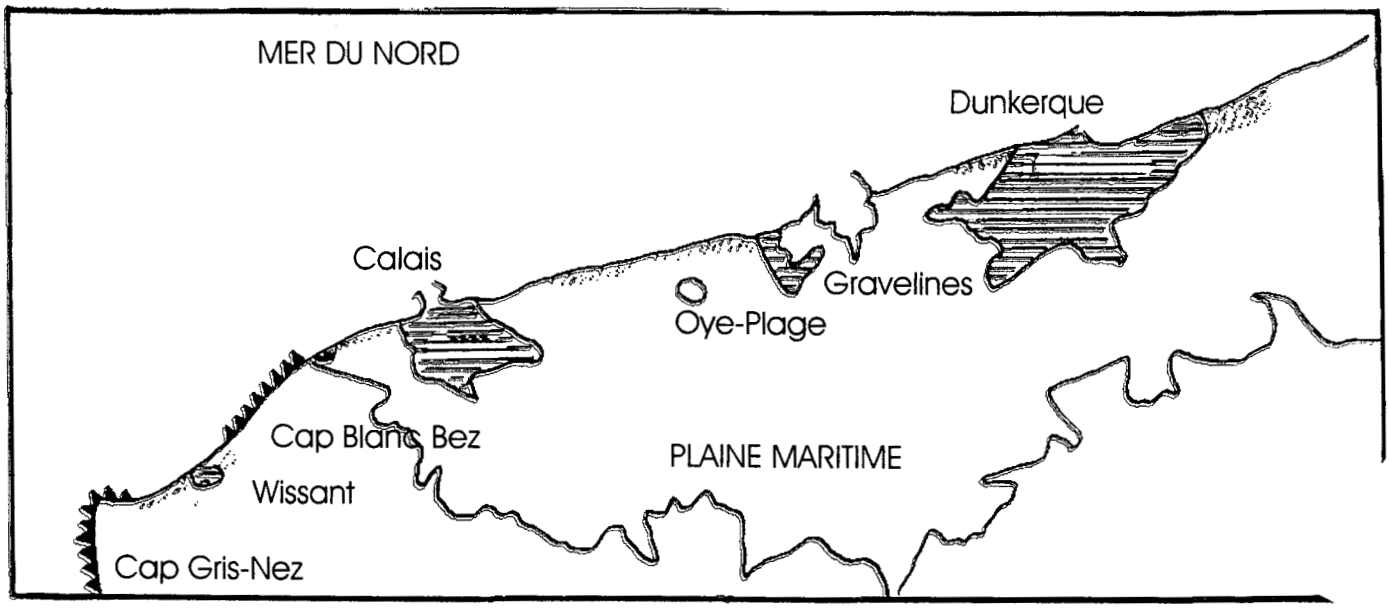
De plus, ces littoraux comportent des rivages rocheux ou sédimentaires, et leur nature va jouer un rôle déterminant pour les activités balnéaires. Les côtes basses sableuses, bordées parfois de dunes, font face aux plaines maritimes de la mer du Nord. A l'opposé, les côtes à falaises, de dénivelé de 40 à plus de 100 m, prennent place dans des terrains jurassiques et crétacés présentant « des roches cohérentes (craie, grès) mais souvent disposés sur ou sous des matériaux meubles (argiles, limons, marnes, sables), source d'instabilité »[31].

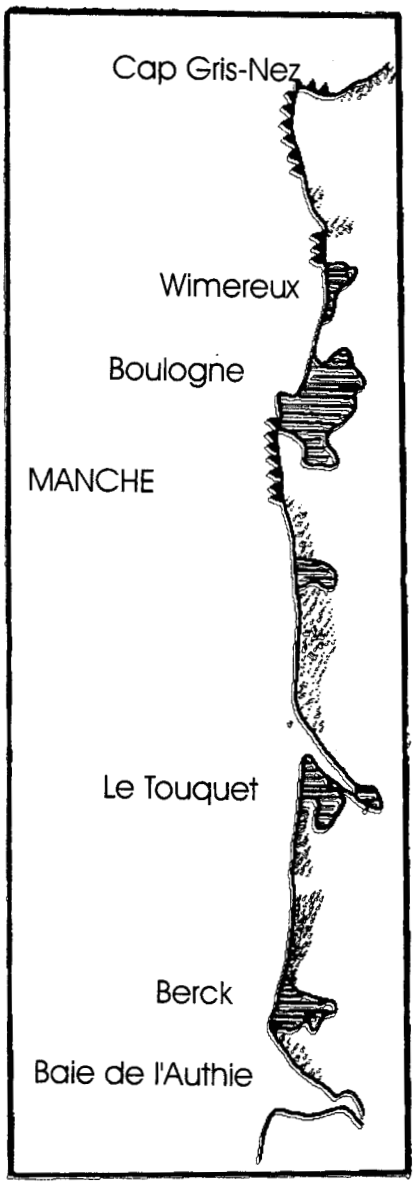
1.1.1.2.1.Des plages sableuses bordées de cordons dunaires prédominantes en Côte d'Opale.

Le littoral de la Côte d'Opale présente 78% de plages sableuses et vaseuses, contre 22% de rivages rocheux. La **carte n°4** présente la localisation des côtes sableuses et des rivages rocheux (et falaises) de ce littoral. L'orientation des plages est-ouest est nettement préjudiciable au front de mer des stations balnéaires, en raison de l'ombre causée par les immeubles (Bray-Dunes, Malo les Bains, Wimereux...).

[30] STEERS.JA, The coastline of England and Wales, Cambridge University Press, 1964.
[31] BATTIAU-QUENEY.Y, La géomorphologie littorale du Nord-Pas-de-Calais : l'état des recherches, les objectifs du GREMIL, 2000, pp 5-19.

Carte n°4 : Présentation géomorphologique du liseré côtier de la Côte d'Opale





Légende : 0 _____ 40 km. N

▲ Falaises

••• Côtes basses sableuses

—— Zones urbaines

Source : d'après P.Deboudt, Etude géomorphologique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du nord-est de la Manche, Thèse de doctorat de géographie, Université de Lille 1, 1997, 457 p.

JM.Dewailly met en évidence « la longueur des plages utilisables pour le tourisme », c'est-à-dire toute plage non soumise à des contraintes portuaires ou industrielles en offrant l'accès public et pédestre à la mer[32]. Les plages de la Côte d'Opale peuvent être regroupées au sein de quatre ensembles géographiques principaux :

- De la frontière belge jusqu'à Dunkerque : les plages sableuses de Bray-Dunes, Zuydcoote, Ghyvelde, Leffrinckoucke, Dunkerque-Malo s'étendent sur 12.8 km « utilisable pour le tourisme ». Ces plages sont très populaires auprès des clientèles régionales.

- Le paysage Aa-Calais comprend les plages sableuses de Gravelines, Grand-Fort-Philippe, Oye-Plage, Marck et Calais, qui s'étendent sur 23.1 km. Parmi elles, les plages de Gravelines et de Calais sont les plus fréquentées en période estivale.

- Le paysage d'Hardelot ne regroupe que des rivages sableux (tout comme le nord de la Côte d'Opale). Les plages de St Etienne au Mont, Neufchâtel-Hardelot et de Camiers s'allongent sur 13.7 km. Celles de Camiers (4.5 km) et de Neufchâtel-Hardelot (4.1 km) sont les plus importantes et les plus belles.

- Le paysage entre Canche / Authie regroupe les grandes stations touristiques du Sud de la Côte d'Opale, orientées vers le tourisme balnéaire avec 20.7 km de plages sableuses. Le Touquet (6.8 km) représente l'une des plages les plus attractives, avec celle de Berck (6.8 km). Merlimont (3.5 km), Cucq Stella (1.8 km), et Groffliers (1.8 km) complètent ce secteur.

Les plages « valorisables pour le tourisme » sont longues de 123.8 km. Si l'on ajoute celles « non utilisables pour le tourisme » (à savoir 17 km), le total s'élève à l'ensemble du littoral, soit 140.8 km. Les plages sont omniprésentes sur la Côte d'Opale. Parmi elles, les plages de sable fin ont permis le développement de la plupart des stations touristiques, situées soit à l'extrême nord soit à l'extrême sud de ce littoral. Dans le domaine de la récréation, l'estran et les dunes de sable méritent une attention particulière, puisqu'ils sont à la base de la renommée de la Côte d'Opale. La **figure n°1** (et **tableau n°3**) souligne la largeur des estrans de quelques plages. La grande originalité des plages de la Côte d'Opale réside dans leur large estran (= espace « intertidal », c'est-à-dire alternativement recouvert et découvert par la mer), en raison du marnage très fort et de la faible pente de la plage. Même si la largeur des estrans est toujours importante, elle n'en reste pas moins très variable. Elle influe sur les loisirs, notamment pour la pratique d'activités sportives. C'est là, l'un des atouts de ce littoral, comparé aux autres littoraux de l'Atlantique ou de Bretagne qui n'ont plus de plage à marée haute. En effet, quelques plages de la Côte d'Opale disposent d'une plage toujours « disponible ». Sur la plage de Bray-Dune, lors de la dernière grande marée en mars dernier (coefficient 118), il restait une petite bande de plage à marée haute sauf au droit du camping du perroquet. Sur la plage du Fort Vert (à l'est de Calais), la côte est en « progradation » constante et la mer n'arrive jamais au pied des dunes. A Merlimont et à Berck, cela dépend des endroits et des années. Par très grande marée, la mer vient généralement entailler le pied de la dune en microfalaise. Chaque plage est un cas particulier, puisqu'à Wissant et à Wimereux, il n'y a plus de plage disponible à marée haute.

[32] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 172-180, 1161 p.

L'amélioration du front de mer et de son lien avec le centre-ville est une priorité pour la régénération économique d'Herne Bay, afin d'attirer des investisseurs privés. En effet, le développement de la station a opposé le front de mer au centre-ville. Cette coupure demeure aujourd'hui. La municipalité a pour objectif :[730]

- d'encourager les investissements hôteliers et des maisons d'hôtes sur le front de mer ;
- d'encourager de nouvelles activités dans les équipements existants. Une piscine et un complexe de loisirs devraient également être créés ;
- de promouvoir le kiosque à musique central comme pôle d'attraction.

Aujourd'hui, la station se doit de renforcer les activités récréatives qui sont essentiellement tournées vers les excursionnistes. En effet, elle dispose d'une capacité d'accueil limitée. Un petit hôtel et quelques maisons d'hôtes sont présents dans la station, mais la plupart ont fermé, convertis en crèches ou vendus en appartements privés. Même si la plage bénéficie du drapeau bleu européen, les équipements nautiques et les clubs liés aux sports aquatiques sont peu dynamiques. Herne Bay se distingue néanmoins pour la pêche en mer. Un centre de bowling classé 4 étoiles répond aux besoins de loisirs de la population locale. Le principal défi d'Herne Bay est d'inciter les visiteurs à rester plus longtemps dans la station, tout en maintenant son identité de station balnéaire. Il s'agit de renforcer son attractivité en soignant au maximum l'environnement, essentiellement aux différentes entrées de la ville, par des plantations, des espaces verts, une bonne signalisation... Herne Bay doit absolument miser sur son charme. L'hébergement touristique doit aussi faire l'objet d'une attention particulière avec la rénovation des établissements existants voire la création de nouveaux complexes.

A défaut d'être une station réellement touristique, Herne Bay constitue le lieu prisé de résidence pour les actifs travaillant à Canterbury. Le risque est grand pour la station de perdre totalement son identité. A l'image de l'ensemble des littoraux touristiques, le Kent Est fait face à une multiplication des '*towns by the sea*', c'est-à-dire ces villes localisées en bordure de mer, où les gens décident d'y vivre en raison du contexte agréable, tout en travaillant ailleurs (Canterbury, Maidstone, Londres...). Le changement de fonction et d'identité est radical, et touche quelques stations du Kent Est, qui se sont transformées peu à peu en lieu de résidence. Herne Bay, mais aussi Broadstairs évoluent également dangereusement en zone résidentielle, ainsi que les minuscules localités côtières situées dans le sud du Kent. Sur la Côte d'Opale, même si certaines localités côtières sont étroitement dépendantes de l'agglomération voisine (Le Portel, Wimereux et Hardelot pour Boulogne, Malo pour Dunkerque...), le secteur touristique reste toujours un élément fort dans l'économie locale.

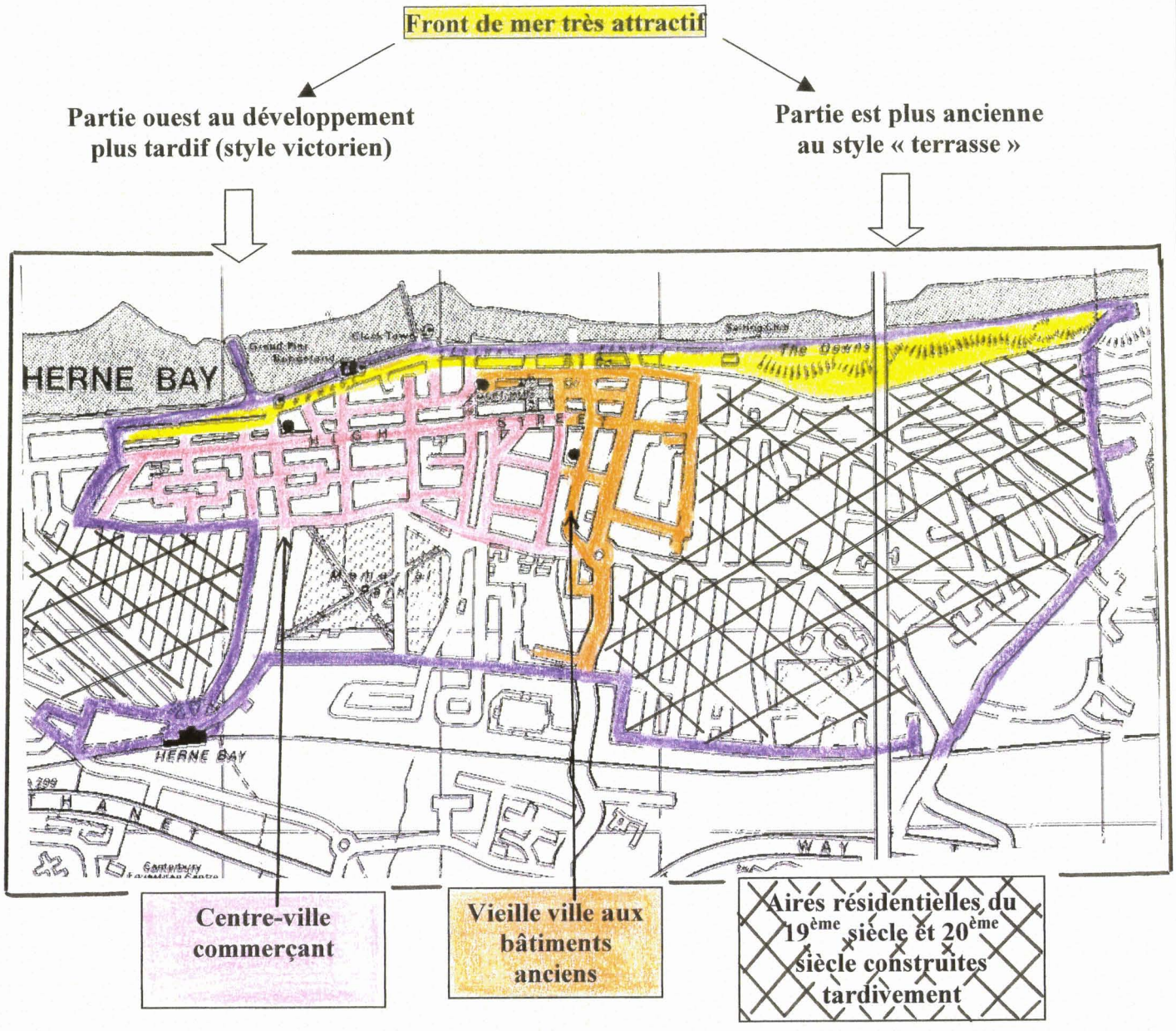
Hardelot et Herne Bay ont le potentiel pour s'afficher comme de vraies destinations de séjours en prônant la diversification et la désaisonnalisation de leur offre récréative. Elles prennent progressivement conscience du rôle grandissant qu'elle pourrait jouer sur leur littoral respectif, d'autant qu'elles constituent déjà des lieux résidentiels prisés. Margate ne bénéficie pas d'une telle notoriété, mais s'est néanmoins engagée dans une diversification de son offre.

1.4.5.Margate, future station balnéaire et culturelle du Sud-Est de l'Angleterre ?

Margate fut et reste l'une des premières stations touristiques de masse en Grande-Bretagne. Son front de mer, bien que relativement réduit, constitue toujours un élément d'attractivité essentiel. Néanmoins, sa notoriété repose sur son parc d'attraction '*Dreamland*'.

[730] CANTERBURY DISTRICT LOCAL PLAN, nov.1998.

Carte n°78 : Herne Bay et ses principaux éléments d'attractivité



Source : M.Harbreteau à partir d'un fond de carte issu de 'Canterbury Christ Church University College', 2003.

Légende : N 0 200 m

Périmètre 'Conservation Area'

Margate est toujours confrontée à des difficultés majeures (**carte n°79**) :

- La dégradation constante de l'hébergement accentuée par la concentration de près de 40% de la capacité d'accueil - hôtellerie et para hôtellerie à Cliftonville[732] ;
- La présence de nombreux réfugiés dans la station qui détériore un peu plus l'image de la station ;
- La coupure persistante entre la vieille ville, le centre-ville et le port, suite au développement de la ville vers la plage pendant des décennies ;
- Le patrimoine urbain médiocre d'une manière générale, avec peu d'éclairage, de nombreux espaces vacants en centre-ville, très peu d'espaces verts...

Lorsqu'une prise de conscience s'effectua pour régénérer la station, les initiatives étaient isolées et concernaient des projets individuels. Le district tente actuellement de mettre en réseau les attractions touristiques de la ville et de lier la vieille ville à la partie située à l'ouest. Mais la station reste littéralement « figée » aujourd'hui. Elle constitue l'une des rares stations qui perdure dans le déclin tant les problèmes sont profonds.

Néanmoins, il existe actuellement un projet culturel ambitieux à Margate, avec le '*Turner Centre*' (**carte n°79**). Lors de la première moitié du 19ième siècle, Turner vécut à Margate pendant 35 ans, et dessina les célèbres couchers de soleil sur la baie. Le projet est de créer un musée d'art dans la vieille ville, afin de raconter la vie de l'artiste mais aussi d'exposer quelques toiles (provenant de '*Tate Gallery*' à Londres). Ce musée sera situé sur le front de mer, près du port qui n'est actuellement qu'un ancien parking. Le Musée Turner a pour ambition de réunir les deux parties de la ville. Le projet s'élève à £15 millions d'investissements, juste pour le bâtiment, et inclut des restaurants, cafés, boutiques...[733]. Ce musée compte attirer 200 000 personnes par an, et espère devenir le '*Tate Gallery*' du Sud-Est de l'Angleterre. L'objectif est de créer une atmosphère culturelle unique. De nombreux efforts ont déjà été fournis pour régénérer l'ensemble de la station grâce à la culture, et préparer la création d'un tel équipement :

- Ouverture d'une boutique de cadeaux intégrée dans le nouvel Office de tourisme ;
- Création de deux galeries d'art à '*Market Place*' et *sur 'Broad Street*' ;
- Transformation de la banque '*Lloyd*' en un Centre Média, grâce à des subventions de '*South East Arts Architects*' ;
- Aménagement d'ateliers de travail pour les artistes à '*Lombard Street*' ;
- Rénovation de façades de plusieurs propriétés privées ;
- Restauration du salon de la Mairie et de l'ensemble du bâtiment, afin qu'il devienne un pôle attractif du centre historique ;
- Transformation de la demeure '*Droit House*' en un musée ;
- Rénovation du '*Théâtre Royal*', 2nd théâtre du pays à avoir été construit (1786). £10 000 ont permis de restaurer l'auditorium à partir de 1992 (de la part du '*KCC*' et du district).

Par conséquent, la station s'engage dans un vaste processus de mutation de son offre récréative en développant l'offre culturelle. Aujourd'hui, même si quelques progrès ont été réalisés (Théâtre, office de tourisme...), elle a du mal a retrouver son prestige d'antan. De plus, le positionnement récent de la station dans un tourisme élitiste culturel est contradictoire avec le caractère « populaire » qui a toujours caractérisé cette station.

---

[732] KENT COUNTY COUNCIL, Sports and Resorts – Sports, health and fitness led tourism on the South East Coast, A study prepared for South East England Tourist Board, juin 2001, 69 p.

[733] d'après un entretien réalisé avec Neil.McCollum en juillet 2001, Thanet District Council.

Ce dernier est le seul équipement touristique d'envergure régionale avec 466 000 visiteurs par an (**photo n°15**)[731]. Ses améliorations permanentes ont permis à Margate de rester une station balnéaire fréquentée. Mis à part cet équipement majeur, les musées '*Old Town*', '*Tudor House*', les caves et les grottes, les jardins d'hiver, deux théâtres, un casino, un bowling (10 pistes) constituent le reste de l'offre récréative de la station qui s'adresse essentiellement aux excursionnistes, aux familles et aux groupes.

Photo n°14 : Le parc d'attraction « Dreamland » situé sur le front de mer de Margate

Source : M.Harbreteau, 2002.

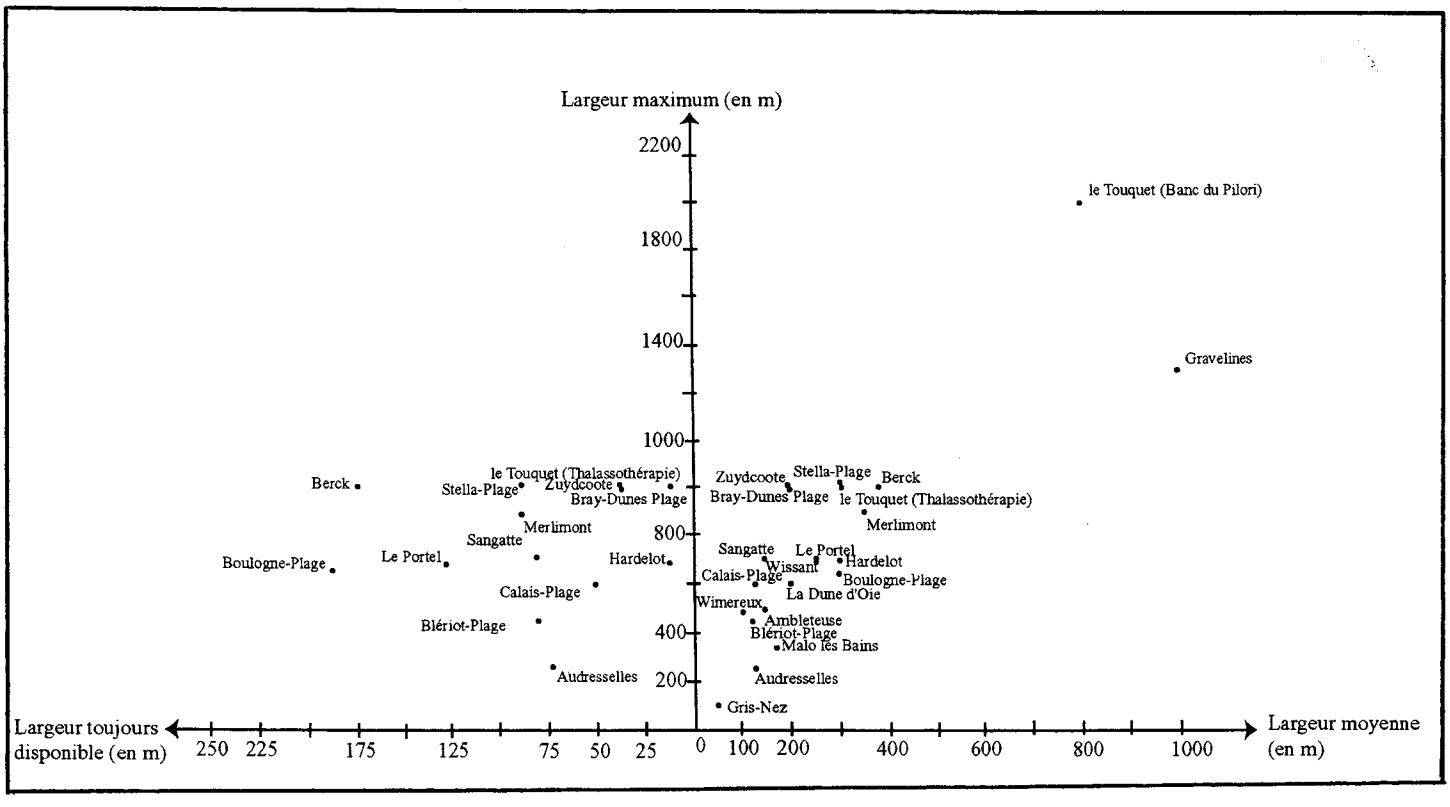
[731] SEETB, Tony Wright Marketing, Chrysalis Marketing Research, Planning Solutions et The Tourism Compagny, Thanet : A tourism Strategy, mars 1998.

Tableau n°3 : La largeur de l'estran des plages de la Côte d'Opale.

Localisation	Largeur maximum	Largeur moyenne	Largeur toujours « disponible » (sauf à grande marée)
Bray-Dunes Plage (1)	700 m	200 m	25 - 50 m
Zuydcoote (2)	700 m	200 m	25 - 50 m
Malo les Bains (3)	300 à 400 m	150 à 200 m	0 – 25 m (à l'ouest)
Gravelines (4)	600 à 1 600 m	1 000 m	Aucune
Les Dunes d'Oie (5)	500 m	200 m	-
Calais-Plage (6)	500 m	125 m	40 - 60 m
Blériot-Plage (7)	450 m	125 m	70 - 90 m
Sangatte (8)	600 à 700 m	100 à 200 m	70 - 90 m
Blanc-Nez (9)	300 à 400 m	200 m	Aucune
Wissant (10)	700 m	250 m	Aucune
Gris-Nez (11)	100 à 200 m	50 m	Aucune
Audresselles (12)	200 à 300 m	125 m	50 - 100 m
Ambleteuse (13)	500 m	150 m	Aucune
Wimereux (14)	400 à 500 m	100 m	Aucune
Boulogne-Plage (15)	600 à 700 m	300 m	170 - 200 m
Le Portel (16)	700 à 800 m	250 m	100 - 150 m
Hardelot-Plage (17)	700 à 800 m	300 m	5 - 20 m
Le Touquet-Banc du Pilori (18)	2 000 m	800 m	Aucune
Le Touquet Thalassothérapie (19)	900 m	300 m	5 - 20 m
Stella-Plage (20)	900 m	300 m	80 - 100 m
Merlimont-Plage (21)	850 m	350 m	80 - 100 m
Berck (22)	800 à 1 000 m	250 à 400 m	150 - 200 m

Source : M.Harbreteau à partir de JM.Dewailly, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 172-180, 1161 p.

Figure n°1 : La largeur de l'estran des plages de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2003.

Même si les estrans sableux suivent le processus régulier des marées, ils jouent un rôle fondamental pour les activités récréatives pratiquées sur la plage. Les activités balnéaires traditionnelles occupent la première place, avec la baignade, mais aussi avec toutes les autres activités, qui lui sont liées tels que le bronzage, le repos / la détente, la contemplation du paysage, la marche ou la simple promenade, les jeux divers et les activités sportives... Sur la Côte d'Opale, la promenade à cheval est très pratiquée, héritée de l'époque du développement des stations balnéaires. D'autres activités sportives sont venues se greffer, notamment le char à voile, le speed-sail et plus récemment le cerf-volant...

Cependant, ces plages ne sont pas sans risque. A marée montante, les bâches se révèlent extrêmement dangereuses, et de nombreux baigneurs se sont déjà trouvés encerclés par la mer et emportés par des courants puissants. Berck a installé de nombreux panneaux préventifs pour éviter ce genre d'accidents. La présence de « ripple marks » rend la marche pieds nus inconfortable et pénible sur l'estran.

Mais ce qui fait le charme de ces plages, c'est que beaucoup d'entre elles s'intègrent le plus souvent à des massifs dunaires. Les dunes couvrent une superficie de 8 300 hectares, dont 500 dans le département du Nord et 7 800 dans celui du Pas-de-Calais[33]. Deux grands massifs dunaires se distinguent :

- En Flandre, un étroit cordon dunaire de quelques centaines de mètres, peu élevé (8 à 16 m), s'étend de la frontière belge à Sangatte sur 15 km de long[34]. Il comporte de nombreuses dunes bordières étriquées et des dunes paraboliques en arrière. A l'est de Dunkerque, les dunes flamandes sont de petits îlots dunaires situés entre les zones urbanisées du littoral et les polders localisés à l'intérieur. Trois complexes dunaires calcarifères (Dune du Perroquet : 174 ha, Dune Marchand : 108 ha, Dune Dewulf : 205 h) et une dune fossile située à quelques kilomètres à l'intérieur des terres (Dune de Ghyvelde : 102 ha) sont la propriété du Conservatoire du littoral[35].

- Le plus grand ensemble dunaire s'étend dans la plaine maritime, d'Equihen Plage à la baie d'Authie. Il longe les falaises, les marais et les prairies humides ou les estuaires. Dans sa partie nord de Boulogne à la Baie de Canche, d'importants sites naturels n'ont pas été urbanisés, tels que le Mont St Frieux (1 289 ha), les Garennes de Lornel (1 000 ha)[36] pour l'heure protégées[37]... Dans sa partie sud, de nombreuses stations touristiques se sont développées (Le Touquet, Stella, Berck...) entre les estuaires de la Canche et de l'Authie ; les dunes « approchent parfois les 4 km de large et peuvent dépasser 40 m d'altitude »[38].

Sous l'effet de l'érosion marine et éolienne, tous ces systèmes dunaires connaissent une intense dynamique, et sont en évolution constante comme à Stella Plage, Merlimont Plage, Ambleteuse, Wissant et Bray-Dunes.

---

[33] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 181, 1161 p.

[34] Actes du colloque « La conservation des rivages de l'Atlantique Nord » : « Regards d'experts », 13-15 mai 1998 – UICN-CEESP.

[35] Actes du colloque « La conservation des rivages de l'Atlantique Nord » : « Regards d'experts », 13-15 mai 1998 – UICN-CEESP.

[36] Actes du colloque « La conservation des rivages de l'Atlantique Nord » : « Regards d'experts », 13-15 mai 1998 – UICN-CEESP.

[37] Il y a là d'importants projets.

[38] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 182, 1161 p.

La mobilité de certains écosystèmes dunaires constitue même une difficulté majeure pour les populations locales, en dépit de plantes fixatrices comme les oyats. Le village de Wissant lutte, depuis des siècles, contre l'ensablement : un important cordon dunaire de collines sableuses s'étend dans cette baie. Après de vaines tentatives de préservation contre l'envahissement par le sable depuis le 14ème siècle, le village fut abandonné dans les années 1770 et reconstruit plus à l'ouest. De nombreuses tempêtes, comme celles de 1985, font reculer le cordon dunaire en direction du village. Dans ce secteur, les dunes se déplacent vers l'intérieur des terres à une vitesse moyenne de 7 mètres par an, et ce malgré la plantation de 2.5 millions de plants d'oyats pour tenter de stabiliser la dune d'Aval qui s'arrête à hauteur des premières habitations. Inversement, certaines dunes, comme celle de la Slack, doivent être protégées car elles ne sont plus réapprovisionnées de manière naturelle, elles ne sont plus mobiles, l'estran étant rocailleux.

La promenade, détente / relaxation, contemplation figurent parmi les activités les plus pratiquées dans les dunes, d'autant que ces dernières fournissent un abri efficace contre le vent, souvent fort sur la Côte d'Opale. L'un des événements phares de ce littoral se produit d'ailleurs dans les dunes et sur la plage. Manifestation d'envergure européenne, l'Enduro des Sables du Touquet accueille près de 300 000 visiteurs chaque année en février.

Des centaines de blockhaus ont été construits, lors de la seconde Guerre mondiale, sur ces plages et notamment dans les dunes. Certains d'entre eux ont acquis une valeur historique et de mémoire forte. D'autres démolis devraient être en partie réhabilités, notamment au nord de Berck, où de nombreux blockhaus abandonnés dénaturent le paysage.

A travers ces écosystèmes dunaires, la Côte d'Opale possède un atout touristique de premier ordre. Les dunes flamandes font l'objet d'une grande fréquentation récréative de la part de la population dunkerquoise. Par le biais de structures diverses (associations...), le syndicat intercommunal des « Dunes de Flandres » opère sur 15 km de plages et 700 hectares de dunes, et proposent 68 activités sportives et culturelles[39]. La plupart des stations touristiques du sud mettent en avant leur caractère dunaire sauvage et exotique. D'ailleurs, certains promoteurs, fascinés par le cadre riche et varié de ces dunes au cours du siècle dernier, ont financé de larges programmes immobiliers donnant naissance aux stations du Touquet, Hardelot... Ce littoral, épargné par les Missions Datar des années 60-70, semble aujourd'hui assez bien protégé, même si des sites sont particulièrement sensibles (Site des Caps...).

Le littoral du Kent Est bénéficie d'une meilleure orientation, c'est-à-dire faisant face à l'est. D'une longueur presque quatre fois supérieure à celle de la Côte d'Opale (près de 560 km pour l'ensemble du Kent), les rivages du Kent Est s'en diffèrent par leur nature. Ils ne possèdent que 8% de côte rocheuse ou composée de galets, mais 66% de rivages argileux ou sablo-argileux, 14% de rivages sableux, et enfin 12% de vasières[40]. La **carte n°5** présente la localisation des plages du Kent Est. Les plages sableuses s'étendent sur 100 km seulement, soit 1/5 du littoral[41].

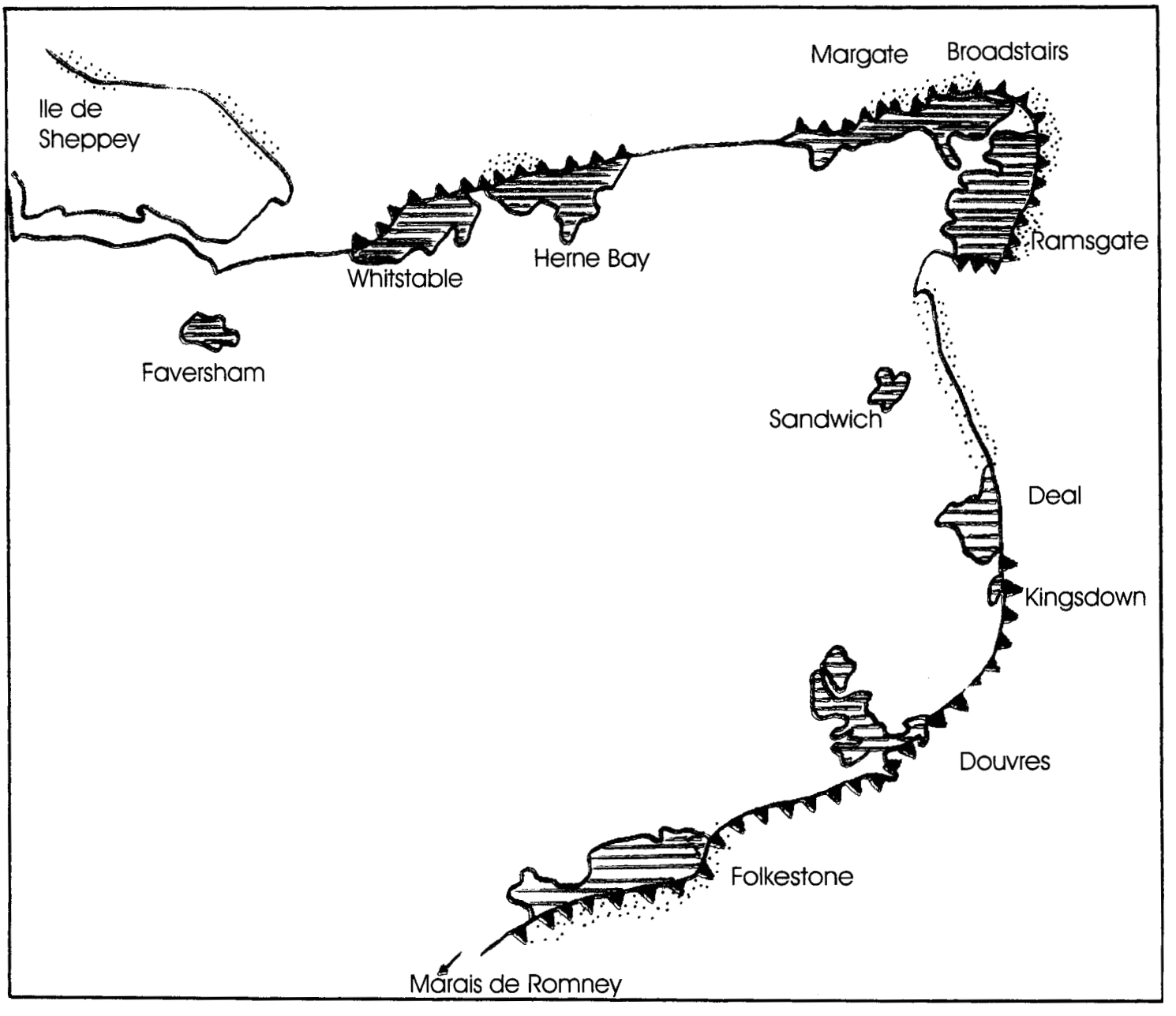
---

[39] GAZETTE OFFICIELLE DU TOURISME n° 1414, Professionnaliser la gestion des plages, 1998.

[40] CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS – KENT COUNTY COUNCIL, Notre rivage commun : Côtes et mers du Nord-Pas-de-Calais et du Kent, 1998, p 26, 96 p.

[41] D'après le site Internet « TONIC » créé par le KENT COUNTY COUNCIL et l'AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT NORD-PAS-DE-CALAIS.

Carte n°5 : Présentation géomorphologique du liseré côtier du Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2003.

Légende : 0 2.5 km N

▲ Falaises

• • Plages sableuses

— Zones urbaines

Elles recèlent, néanmoins, un potentiel touristique important et s'organisent en quatre ensembles majeurs :

- La façade maritime nord du district de Canterbury : là, Whitstable et Herne Bay possèdent les deux principales plages. Elles sont liées aux rivages argileux. Des basses terres ou marais forment les restes de l'ancien détroit de '*Wantsum*', qui sépare Herne Bay de Thanet.

- L'ensemble de Thanet, au nord, s'étend sur plus de 42 km de côte, et présente des rivages totalement différents, avec de hautes falaises et des plages sableuses. Cette portion du littoral comprend de nombreuses baies sableuses reposant sur la craie, soit un total de 17 plages[42]. Les stations de Margate, Broadstairs et Ramsgate concentrent la majeure partie des plages sableuses de tout le Sud-Est de l'Angleterre. Parmi elles, les plus fréquentées sont *'Margate Main Sands'* la plus célèbre, qualifiée de *'Golden Mile'*, *'Minnis Bay'*, l'une des plus étendues, *'Viking Bay'*, *'Joss Bay'* et *'Ramsgate Sands'*. Toutes ces plages accueillent des activités sportives sur leur estran, et les falaises dominent souvent le front de mer.

- Le secteur de Douvres s'allonge sur 32 km de côte. Les principales plages sont celles de *'Sandwich Bay'*, *'Deal'*, *'St-Margaret's Bay'*, *'Kingsdown'* et *'Dover Harbour'*, toutes liées aux rivages argilo-sableux[43]. Celle de Douvres est l'une des plus fréquentées en été.

- Le secteur de Folkestone jusqu'à Dungeness est plat. La côte est basse de Hythe jusqu'à Dungeness en passant par les marais de Romney. Elle se caractérise par de longues plages (Folkestone, Sandgate, Hythe), où se sont développées de minuscules stations balnéaires (St Mary's Bay, Littlestone-on-Sea...). Le caractère argileux domine, même si les paysages côtiers se partagent entre les rivages sableux, argilo-sableux et de galets. Folkestone possède une plage de galets, mais celle de Dymchurch, d'une étendue de 7.5 km, est sableuse. L'un des rivages les plus typiques d'Europe est celui de Dungeness, avec sa plage de galets s'étendant sur 2 000 hectares[44]. Certains n'hésitent pas à comparer cette immense plage à une « mer de galets » avec des ondulations, qui donnent l'illusion de véritables systèmes dunaires.

Ce littoral se démarque de celui de la Côte d'Opale par la rareté des dunes hormis celles de Broadstairs (*'Joss Bay'*), de Greatstone (*'Romney Sands'*), de Sandwich Bay, de Sheerness (*'Minster Leas'*). Seuls les estrans sableux de Thanet, ont vu le développement d'aires de jeux, de pratiques sportives comme le beach volley...

Avec des grandes étendues sableuses, la Côte d'Opale semble plus favorisée que son homologue d'outre-Manche, grâce à ses estrans sableux et ses cordons dunaires, lieux privilégiés pour les pratiques récréatives. Avec 78% de plages sableuses et vaseuses, le littoral est étroitement associé aux « grandes plages du Nord ». Dans le Kent Est, seule Thanet, possédant des rivages sableux, connaît un potentiel balnéaire capable de rivaliser avec celui des stations de la Côte d'Opale. De plus, les rivages argilo-sableux n'ont pas le même caractère esthétique ou visuel que les longues étendues sableuses. Un estran rocheux (= platier) devient vite inconfortable pour la marche et impropre à certaines activités récréatives, hormis la pêche. Enfin, de nombreuses plages ont connu de fortes extractions de sable et de galets, sans être jamais réapprovisionnées, et affaiblissent le système de défense naturel du littoral.

---

[42] THANET DISTRICT COUNCIL, Margate – Broadstairs – Ramsgate : Tourism Facts, 1999.
[43] DOVER DISTRICT COUNCIL, Economic and Social Benchmark Report, 2000.
[44] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

Aussi, de nombreuses plages de la Manche et de la mer du Nord doivent être rehaussées artificiellement. A Dungeness, 100 000 tonnes de galets sont déversées chaque année pour protéger la centrale nucléaire de l'érosion marine et éolienne[45].

1.1.1.2.2.Des falaises aux sites remarquables mais fragiles de part et d'autre du détroit.

Les côtes à falaises sont présentes sur les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale, et ont acquis une solide réputation internationale avec les célèbres falaises de craie blanche. Elles constituent l'un des tous premiers atouts touristiques des entités littorales. Dans le Kent Est, certaines d'entre elles autour de Douvres et de Folkestone ont été classées *'Heritage Coast'* (= *'Côte patrimoine'*) par la Commission des espaces naturels en 1975. Les sites des Caps de la Côte d'Opale ont été déclarés « Grand Site National » en 1980, le premier en France.

Les côtes à falaises sont omniprésentes dans le Kent Est. Elles s'étendent sur plus de 40 km[46], et peuvent être regroupées en quatre grands ensembles, étroitement liés aux conditions de leur mise en place (**cartes n°5 et n°8**) :[47]

- Au nord du Kent, les falaises de *'London Clay'* se situent sur la rive sud de l'estuaire de la Tamise. Ces falaises argileuses et basses s'étendent à Herne Bay, Whitstable et Sheppey, et se prolongent jusqu'à l'ouest de Reculver. Mais la plupart d'entre elles sont fortement dégradées (Herne Bay), bien que parfois les falaises peuvent atteindre 15m entre Whitstable et Reculver.

- A l'est, les falaises crayeuses de Thanet s'étendent entre Margate et Ramsgate. D'une altitude supérieure à 10 m, elles se sont formées lors d'un petit plissement, elles sont séparées des *'Downs'* par un synclinal, où se situe Canterbury.

- Après le changement d'orientation radical de la côte et la baie de *'St Margaret'*, les falaises crayeuses réapparaissent de Deal jusque Folkestone. Avec 14 km de rivage protégé, ce littoral possède les falaises les plus hautes et les plus remarquables telles celles de *'South Foreland'* et de *'Lea'*. Les premières s'étendent entre Kingsdown et Douvres, et ont été classées *'Heritage Coast'* en 1975, pour la qualité paysagère de leur site et leur importance écologique internationale. Malgré une agriculture intensive et une forte érosion côtière, leurs sommets sont encore couverts de riches pelouses calcicoles et de broussailles. Au sud de Douvres, les falaises classées se prolongent et présentent un dénivelé de 91 à 122 m. De plus, la majeure partie de cet espace côtier bénéficie du statut *'SSSIs'*, non seulement pour sa richesse d'espèces d'oiseaux, de fleurs et d'algues, mais surtout pour les insectes. Les falaises constituent des lieux essentiels de la migration des insectes et d'habitat pour quelques espèces rares dont les papillons. Les falaises recèlent de données géologiques (étude des strates crayeuses) et géomorphologiques. Malgré la valeur remarquable du paysage, la qualité des *'Heritage Coasts'* est sans cesse menacée.

- Les falaises situées à l'ouest de Folkestone diffèrent totalement de celles situées à l'est, car ne contiennent pas de craie. Le *'Lower Greensand'* est à l'origine de l'élévation d'une série de falaises basses et variées, parfois escarpées où les sables grossiers dominent de Folkestone jusqu'à Hythe et Sandgate. Elles s'affaissent doucement pour laisser place au Romney Marsh.

[45] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.
[46] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.
[47] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

Les falaises de craie entre Folkestone et Kingsdown forment l'un des paysages les plus connus d'Angleterre. Les falaises blanches de Douvres ont une place spéciale dans l'esprit collectif anglais. Elles sont perçues par les Britanniques non seulement comme un paysage hors du commun, mais aussi d'une certaine façon comme la porte d'entrée de la maison. Elles constituent le premier aspect visuel pour de nombreux touristes arrivant à Douvres. William Shakespeare mit en évidence le caractère dramatique de ces falaises dans l'un de ces ouvrages ('*King Lear*'). Pendant la seconde Guerre mondiale, les falaises font l'objet d'une métaphore pour l'ensemble du pays, dans l'une des plus célèbres chansons de Vera Lynn.

Sur la Côte d'Opale, les falaises s'étendent sur 26.4 km[48]. Leur faible extension contraste avec leur forte renommée et variété. Elles forment deux ensembles spécifiques (**carte n°4**) :

- Du sud d'Equihen-Plage à Audinghen : les falaises jurassiques culminent entre 50 et 60 m et regroupent les falaises autour du cap d'Alprech, la pointe de la Crèche, la pointe aux Oies et surtout le Gris Nez[49]. Ce dernier, d'une altitude de 50 m, est une falaise relativement stable, puisque les différents « maillons », situés à la base, freinent l'influence maritime ; les vagues venant s'écraser sur ces gros cailloux. La dynamique d'une falaise doit être prise en compte avec le risque constant d'éboulement.

- Au nord, les falaises crétacées s'allongent entre Wissant et Sangatte[50]. Le Petit Blanc Nez culmine à 54 m. Le cap Blanc Nez est une falaise de craie beaucoup plus haute (130 m) et « vivante », elle est sujette à de nombreux éboulements.

L'intérêt touristique de ces sites est pluriel. Il est d'abord lié à l'esthétique et au visuel saisissant. Le panorama du cap Blanc Nez ou des falaises de Douvres permet d'observer le flux incessant des navires dans le détroit. Leur intérêt récréatif réside aussi dans la promenade le long de ces falaises notamment sur le chemin des douaniers. La pratique de certaines activités, comme celles du modélisme, attire de nombreux touristes étrangers sur le cap Blanc-Nez. Ces côtes à falaises n'ont pourtant fait l'objet d'aucun développement balnéaire sur la Côte d'Opale. Entre Calais et Wimereux, les petits bourgs sont restés des villages traditionnels de pêcheurs comme ceux d'Audinghen, d'Audresselles et d'Ambleteuse. C'est l'inverse sur le littoral du Kent, certains villages, soit localisés au niveau de la mer et dominés par les falaises (Margate), soit perchés en haut des falaises de craie, se sont souvent développés en station balnéaire. Le dédoublement sociologique entraîne la ségrégation spatiale de la population, comme à Folkestone et à Broadstairs, où les quartiers populaires près de la mer s'opposent à la partie aristocrate située en hauteur.

1.1.1.2.3.Des estuaires aux milieux riches pour leur flore, mais hautement anthropisés.

Degli estuari ai milieu ricchi per la loro flora, ma altamente

Les estuaires marquent le littoral du Kent Est et celui de la Côte d'Opale. Pour le premier, un seul estuaire est présent, celui de la Swale. Sur la Côte d'Opale, cinq sont localisés sur la Manche, au sud du cap Gris Nez, et abritent des petits ports de pêche ou de cabotage.

[48] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 184, 1161 p.
[49] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 184-185, 1161 p.
[50] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 185, 1161 p.

Sur ce littoral, les systèmes estuariens présentent des caractères morphologiques comparables mais moins prononcés pour celui de la Canche[51]. Le bilan érosion / sédimentation est à l'origine de l'accumulation de sédiments sur le poulier face au musoir qui subit l'érosion.

De fréquentation touristique limitée, la relation entre « estuaire » et « récréation » est, cependant, importante : visite de sites naturels, plaisance et pratique d'activités sportives ou pédagogiques. De plus, le manque de signalisation et de sentiers balisés font qu'ils sont peu connus, mis à part ceux de la Slack et de la Swale.

Dans le Kent Est, l'estuaire de la Swale a été converti en une réserve naturelle (Oare). Il s'étend sur plus 67 hectares de pré salés en pâtures, riches en toutes espèces naturelles et animales. Il bénéficie du statut '*Site of Special Scientific Interest*', c'est-à-dire d'importance internationale pour les oiseaux. Le même site a, par ailleurs, été classé '*Special Protection Areas*' sous la directive européenne 79/409/EEC pour la conservation des oiseaux sauvages et aussi comme Site Ramsar.

Sur la Côte d'Opale, l'estuaire de la Canche couvre près de 180 ha et la baie est, aujourd'hui, complètement envasée[52] : le poulier du pilori s'étire sur 2 km, et ne cesse de progresser. Il en résulte de nombreux marais littoraux avec des mollières, mais aussi des prés salés (comme dans les estuaires de l'Authie, de la Slack et de la Swale). Ces zones marécageuses, réserves naturelles ornithologiques, sont parsemées de nombreuses cabanes de pêche et de chasse. Le développement de l'hippodrome et de l'aérodrome, sur le poulier de l'estuaire de la Canche, a été permis avec l'endiguement des mollières (schorres) de la rive gauche de la Canche, à l'aval d'Etaples. De plus, le banc du pilori est le lieu de rendez-vous incontournable des planchistes. Les Garennes du Lornel, première acquisition du Conservatoire du Littoral, dans la région en 1976, participent à la protection du site.

Tous les estuaires sont sujets à un colmatage sédimentaire progressif de leur chenal. A terme, ceci condamne la navigation à l'intérieur même de l'estuaire, avec des conséquences parfois dramatiques pour l'économie locale : Montreuil, Waben et Berck. C'est le cas de l'estuaire de l'Authie, qui marque la limite entre la Région du Nord-Pas-de-Calais et celle de la Picardie. Les autorités locales tentent, depuis des décennies, de freiner le recul du trait de côte et le déplacement du système estuarien vers le nord. Les différents systèmes de défenses, pour protéger les dunes de Groffliers à Berck, se sont révélés peu efficaces. Concernant l'estuaire de la Canche, le port d'Etaples connaît encore une activité maritime, certes limitée, mais au prix d'une intervention humaine permanente depuis le milieu du 19ème siècle[53]. Depuis les années 1990, les autorités locales procèdent à de nombreux aménagements pour maintenir l'accès au chenal (épis ralentissant le comblement de l'estuaire), afin de permettre au port de plaisance de subsister.

[51] DEBOUDT.P, Etude de géomorphologie historique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du nord-est de la Manche, Thèse de doctorat de géographie, Université de Lille 1, 1997, 457 p.
[52] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 180-181, 1161 p.
[53] DEBOUDT.P, Etude de géomorphologie historique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du nord-est de la Manche, Thèse de doctorat de géographie, Université de Lille 1, 1997, 457 p.

Tout au long des siècles, les estuaires ont été anthropisés, notamment par la création de ports pour des raisons stratégiques (défense du territoire) ou économiques (activités halieutiques, tourisme) :[54]

- Berck, port d'entrée, au débouché de l'ancien estuaire de l'Airon ;
- Waben, port d'entrée, à l'intérieur de l'estuaire de l'Authie ;
- Etaples, port d'entrée, à l'intérieur de l'estuaire de la Canche, associé à l'origine au port d'intérieur de Montreuil.

Les estuaires du Wimereux et de la Liane ont totalement perdu leur caractère original, en raison de la croissance urbaine de Wimereux et de Boulogne sur Mer. L'estuaire de la Slack ne couvre qu'une dizaine d'hectares.

1.1.1.2.4.Des marais littoraux dans les bas champs des plaines maritimes.

Les bas champs des plaines maritimes représentent des basses terres inondables et souvent marécageuses au sens strict, tels que le pays de Marquenterre et l'arrière pays de Cayeux dans la Somme. Comme le souligne Y.Battiau Queney, on peut étendre les bas champs aux unités morphologiques situées à des altitudes inférieures aux côtes des hautes mer de vive-eau que l'on trouve dans les plaines maritimes de la Côte d'Opale, en arrière des cordons dunaires : « L'homme y a créé un drainage artificiel et transformé en polders ce qui n'était que marais maritime ou marécages tourbeux »[55]. En Côte d'Opale, les marais littoraux les plus importants sont ceux de Tardinghen, du Platier d'Oye... Celui de Tardinghen s'étend entre le cap Gris Nez et Wissant. Coupé de l'influence marine par la présence de dunes, il est alimenté par des petits ruisseaux descendant du plateau (ruisseau du Châtelet).

Les marais littoraux constituent des zones ornithologiques de grande valeur, et accueillent certaines pratiques récréatives (visites des sites naturels, chasse...). Sur la Côte d'Opale comme sur celle du Kent Est, leur valeur est fragile, puisque les zones humides témoignent de la mobilité du trait de côte.

A défaut d'estuaire important, les marais littoraux sont omniprésents dans le Ken Est, où de nombreuses étendues basses faites d'alluvions et localisées à proximité de la mer, sont influencées par la marée. Les basses terres localisées, soit au nord soit au sud, s'étendent largement dans l'arrière-pays et représentent des terres riches et fertiles. Ainsi, les zones marécageuses de la Swale situées au nord, Sandwich Bay (rivière Stour), Hacklinge et Chislet Marshes à l'est et surtout Romney Marsh offrent des paysages variés en étant « l'une des plus grandes réserves naturelles du monde »[56].

Depuis l'estuaire de la Tamise jusque l'Ile de Thanet, de nombreuses alluvions se sont déposées sur la craie, formant des marécages et des terrains situés plus bas que le niveau de la mer. Les marais du Nord du Kent sont traversés par de petits cours d'eau, issus de la craie, sur lesquels s'étendent les communes de Sittingbourne et de Faversham. Ces marais sont des prés salés traditionnellement utilisés pour le pâturage (non intensif) des moutons et du bétail.

---

[54] DEBOUDT.P, Etude de géomorphologie historique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du nord-est de la Manche, Thèse de doctorat de géographie, Université de Lille 1, 1997, 457 p.

[55] BATTIAU-QUENEY.Y, La géomorphologie littorale du Nord-Pas-de-Calais : l'état des recherches, les objectifs du GREMIL, 2000, pp. 5-19.

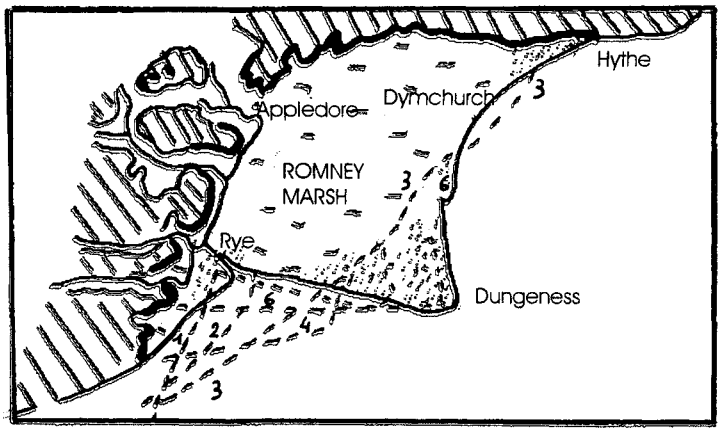
[56] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 55, 161 p.

La rareté de la flore caractérise ce marais d'intérêt ornithologique. Ces zones humides possèdent aussi un intérêt archéologique, telles les carrières de Swale s'étendant sur 2 km.

Au sud est du littoral, de Folkestone à la pointe de Dungeness, les marais de Romney sont une aire d'alluvions asséchée (**carte n°6**). Jusqu'au Moyen Age, ils formaient l'extrémité d'une grande baie marécageuse. Progressivement, le lagon fut poldérisé grâce au phénomène d'accumulation de sable et de galets, conjugué à la construction de défenses côtières et de travaux de drainage. Ces polders constituent l'un des marais les plus fertiles du Kent[57]. Le Romney Marsh, utilisé pour le pâturage de moutons et parsemé de ruisseaux se dirigeant vers la mer, est bordé le long du littoral d'une longue crête de galets à Dungeness, mais cette accumulation doit être entretenue artificiellement. Le marais à Dungeness possède aussi un intérêt ornithologique et écologique (sternes, mouettes et huîtriers), d'où la présence de réserves classées telles que la '*National Nature Reserve*' et le '*Site of Special Scientific Interest*'. Ce paysage contraste avec la présence des deux centrales nucléaires. Dans sa partie rétro-littorale, le marais est dominé par une ligne de falaises mortes de Hythe jusqu'à Appledore. Dès 1989, des sentiers de randonnées ont été ouverts pour permettre la pratique de la marche entre les villages typiques tels ceux de Rye, Wye...

Malgré la richesse de leur habitat sauvage, les basses terres ou marais se réduisent considérablement en Grande-Bretagne, soit une perte de 40% en superficie de 1930 à 1980. La cause principale est la conversion des terres extensives en production de récoltes, aboutissant à la fragmentation des marais traditionnels.

Carte n°6 : Le paysage des marais de Romney



Source : M.Harbreteau d'après DKC.Jones, Southeast and Southerne England, Methuen, 1981.

Légende : 0 8 km. N

Ancienne falaise
Alluvions
Galets
Lignes numérotées de 1 à 6 correspondant à l'évolution du trait de côte

[57] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

1.1.1.3.Un paysage littoral cependant menacé.

Le trait de côte de ces littoraux est dynamique et ne cesse d'évoluer. Les phénomènes d'érosion et de sédimentation jouent un rôle essentiel. Les mouvements de l'eau, l'angle de la plage et la taille des particules transportées (fines, sables, graviers ou galets) sont aussi des facteurs déterminants. Suite à plusieurs siècles de mise en valeur des basses terres par poldérisation (estuaires, marais...), l'Homme a la volonté de protéger ces espaces gagnés sur la mer et de s'opposer au recul de trait de côte, grâce à des ouvrages de défense à partir du milieu du 19ème siècle. De nombreux travaux scientifiques se sont intéressés à la mobilité du trait de côte (Ortlich, 1880, Rigaux, 1880, Briquet, 1930, Sommé, 1977...). P.Deboudt a présenté une synthèse des travaux antérieurs sur le trait de côte en Côte d'Opale, à laquelle nous empruntons les éléments exposés ci-après.

Entre les falaises du cap Blanc-Nez et Calais, le recul du trait de côte est attesté depuis le 12ème siècle. Clique et Lepetit (1986) montrent, pour la période 1947-1977, un recul du trait de côte de 50 m au droit des dunes de Fort Mahon (dune bordière de Sangatte). Pour la période 1975-1993, Duborper (1996) montre un recul du trait de côte compris entre 4 et 22 m des dunes de Fort Mahon à Calais. Les falaises du Boulonnais enregistrent un recul moyen de 0.7 mètres par an, et par endroit, « des reculs ponctuels de 5 à 225 mètres ont été enregistrés dans les 50 dernières années »[58].

Aujourd'hui, on estime que la Côte d'Opale « recule sous l'action de l'érosion côtière sur près des ¾ de sa longueur mais la vitesse de recul est très variable d'un secteur à l'autre, comme elle fut variable dans le temps »[59]. La **carte n°7** présente l'évolution du trait de côte de ce littoral, de 1947 à 1995.

Côté Kent Est, le littoral évolue également et les travaux concernant la mobilité du trait de côte sont nombreux[60]. Une attention toute particulière a été portée sur les côtes à falaises et les basses terres des plaines maritimes, deux principaux paysages où l'érosion n'est pas uniforme. Sur ce littoral, la plupart des falaises (époque tertiaire) sont moins résistantes à l'érosion que les vieilles roches du Sud-Ouest de l'Angleterre et du Pays de Galles[61]. Une étude scientifique (May) concernant près de 160 falaises situées face au détroit mit en évidence un recul moyen de 0.21 m par an[62]. Les falaises '*London Clay*' dans le nord du Kent Est subissent une érosion forte sous les actions cumulées des vagues et des glissements de terrain. Des reculs annuels supérieurs à 1 m ont été observés, bien que ce chiffre soit inférieur à d'autres sites : 1.5 m pour Herne Bay et 5 m pour '*Warden Point*' (Sheppey). C'est à cet endroit précis que près de 42 ha ont été perdus entre '*Scraps Gate*' et '*Warden Point Jetty*', de 1865 et 1966[63]. L'île de Sheppey et Herne Bay subissent une érosion côtière très active, tout comme la partie du littoral située entre Douvres et Folkestone : les falaises de craie reculent à une vitesse de 0.09 à 0.75 m par an[64]. Des moyennes indiquent que le recul s'élève à 1.3 m par an pour Thanet[65].

---

[58] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 41, 161 p.

[59] BATTIAU-QUENEY.Y, La géomorphologie littorale du Nord-Pas-de-Calais : l'état des recherches, les objectifs du GREMIL, 2000, pp. 5-19.

[60] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp. 31-33, p 74, p 158.

[61] STEERS.JA, The coastline of England and Wales, Cambridge University Press, 1964.

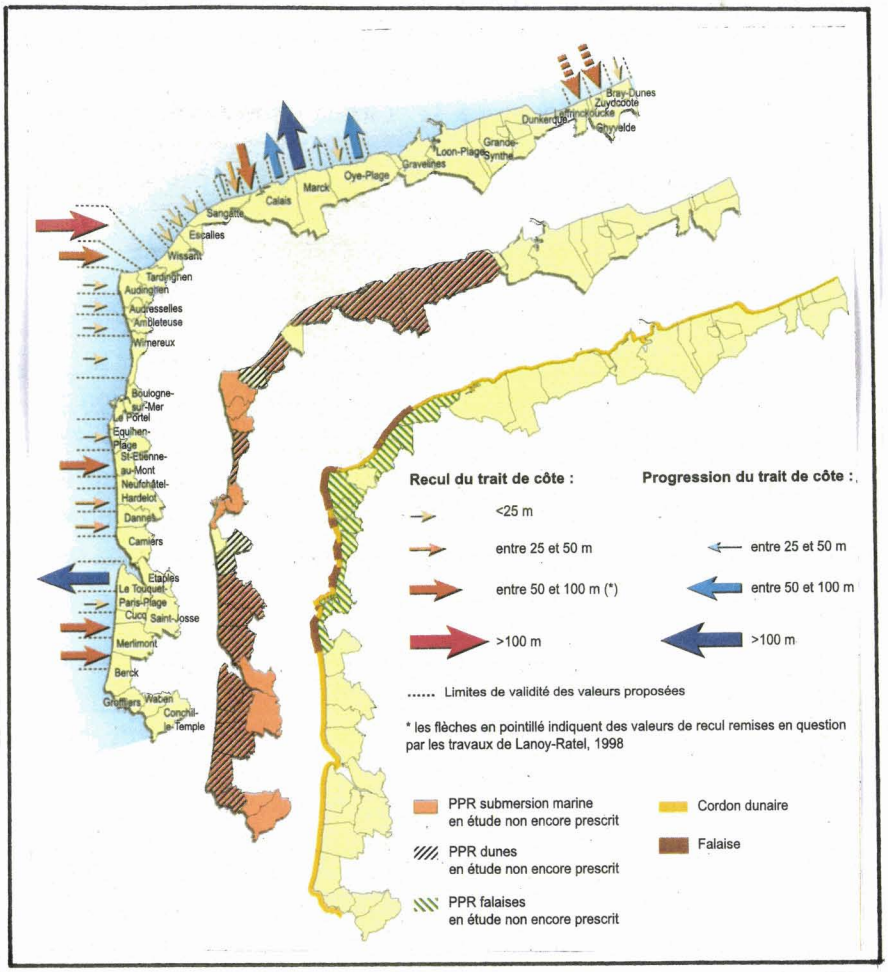
[62] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

[63] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

[64] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

[65] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

Carte n°7 : Evolution du trait de côte de 1947 à 1995 sur le littoral de la Côte d'Opale



Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, 84 p.

N 0 10 km.

'*Folkestone Warren*' présente aussi une zone particulièrement sensible à l'érosion marine, la plus connue dans le Sud-Est anglais pour ses glissements de terrain côtier. Ici, une étendue de 3 km de hautes falaises de craie (130 – 155 m) fait l'objet d'assauts répétés de la mer. 12 événements ont été répertoriés depuis 1765, le plus important étant celui de 1915, lorsque l'ensemble des '*Warren*' a été concerné par un glissement de terrain particulièrement intense. Ces glissements de terrain étendus sont essentiellement dus à 4 facteurs :[66]

- L'absence de '*Upper Greensand*' en dessous de la craie et son remplacement par une importante et mince couche d'argile ;
- La faible teneur en eau de la strate ;
- Le relief élevé ;
- Le développement du port de Folkestone (1810-1905) provoquant une rupture dans le tracé du littoral.

Un autre facteur vient accentuer l'érosion naturelle, à savoir la montée inexorable du niveau de la mer, liée à l'effet de serre observé depuis la Révolution industrielle. Depuis 1961, le long de la frange littorale a perdu près de 180 hectares de marais salants (soit 10% du total) et 3 000 hectares de pré salés (soit 45% du total)[67]. Les scientifiques du Comité des changements climatiques des Nations Unies estiment une hausse du niveau de la mer de 20 cm pour les trente prochaines années, et de 65 cm pour la fin du siècle prochain. En effet, les facteurs, ayant conduit à la rencontre mer du Nord – Manche, sont toujours actifs aujourd'hui, et ne sont pas sans incidence sur les activités récréatives. Le phénomène de bascule entraîne l'affaissement du sol de l'ordre de 2 cm par an par rapport au niveau de la mer. L'influence maritime représente une menace constante pour l'ensemble du littoral. Ces basses terres des plaines maritimes sont particulièrement exposées aux inondations, comme celles de Romney Marsh, Sandwich Bay, Ile de Sheppey, et North Kent Marshes..., où de fortes tempêtes régulières risquent de mettre à rude épreuve les systèmes de protection des côtes (**carte n°8**). L'inondation la plus destructrice du siècle concerna le Kent, le 1er février 1953 où, un ouragan envahit la côte nord du Comté. L'eau pénétra à l'intérieur des terres jusqu'à Sarre.

La Côte d'Opale n'échappe pas à cette évolution préoccupante, avec ces grandes tempêtes centennales devenant de plus en plus fréquentes. Une forte tempête éventrait en 1990, le cordon dunaire dans la baie de Wissant et inondait le marais situé derrière. Certaines basses terres des plaines maritimes sont également exposées, telle que la région du delta de l'Aa, la zone des Wateringues regroupant 30% du territoire de la Côte d'Opale ! Le risque d'inondation concerne plus de 7 communes sur 10 sur la Côte d'Opale (**carte n°9**)[68].

L'aspect dramatique de telles évolutions, menaçant le territoire même des entités littorales, rend la relation avec les activités touristique et de loisirs dérisoire. L'influence maritime se traduit par la menace de certains lieux ou édifices, ayant une grande valeur touristique, comme certaines plages, sites naturels (dunes, marais), églises (Reculver), anciennes forteresses militaires... Il est extrêmement difficile de lutter contre ces phénomènes naturels. Les activités récréatives sont étroitement liées à ces risques de part et d'autre du détroit, en fonction des flux touristiques ou récréatifs liés à la sur-fréquentation.

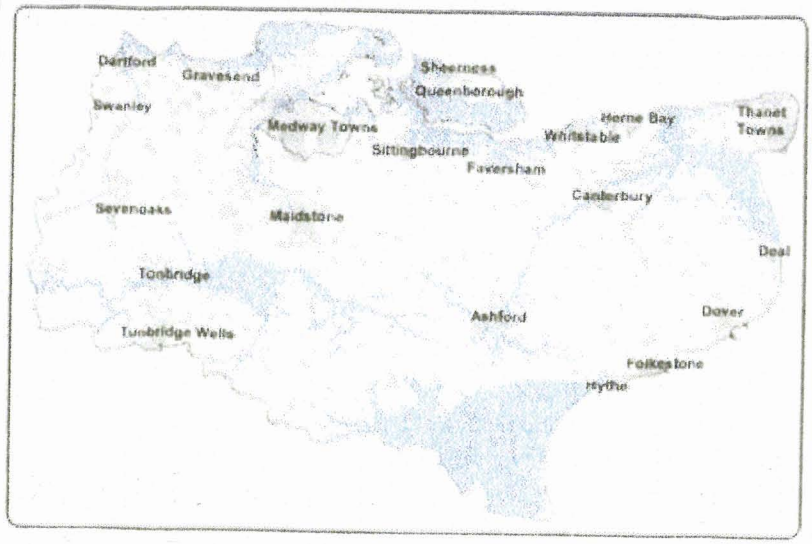
---

[66] JONES.DKC, Southeast and Southern England, Methuen, 1981, pp.257-295.

[67] CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS – KENT COUNTY COUNCIL, Notre rivage commun : Côtes et mers du Nord-Pas-de-Calais et du Kent, 1998, p 32, 96 p.

[68] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 78, 84 p.

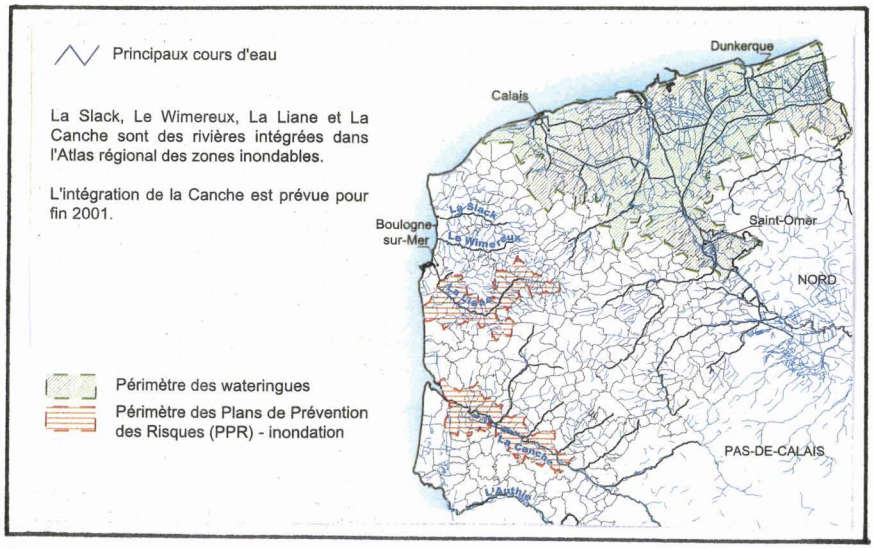
Carte n°8 : Les zones inondables dans le Kent



0 20 km. N

Source : Kent County Council, Kent Structure Plan, 2001.

Carte n°9 : Le risque d'inondation en Côte d'Opale

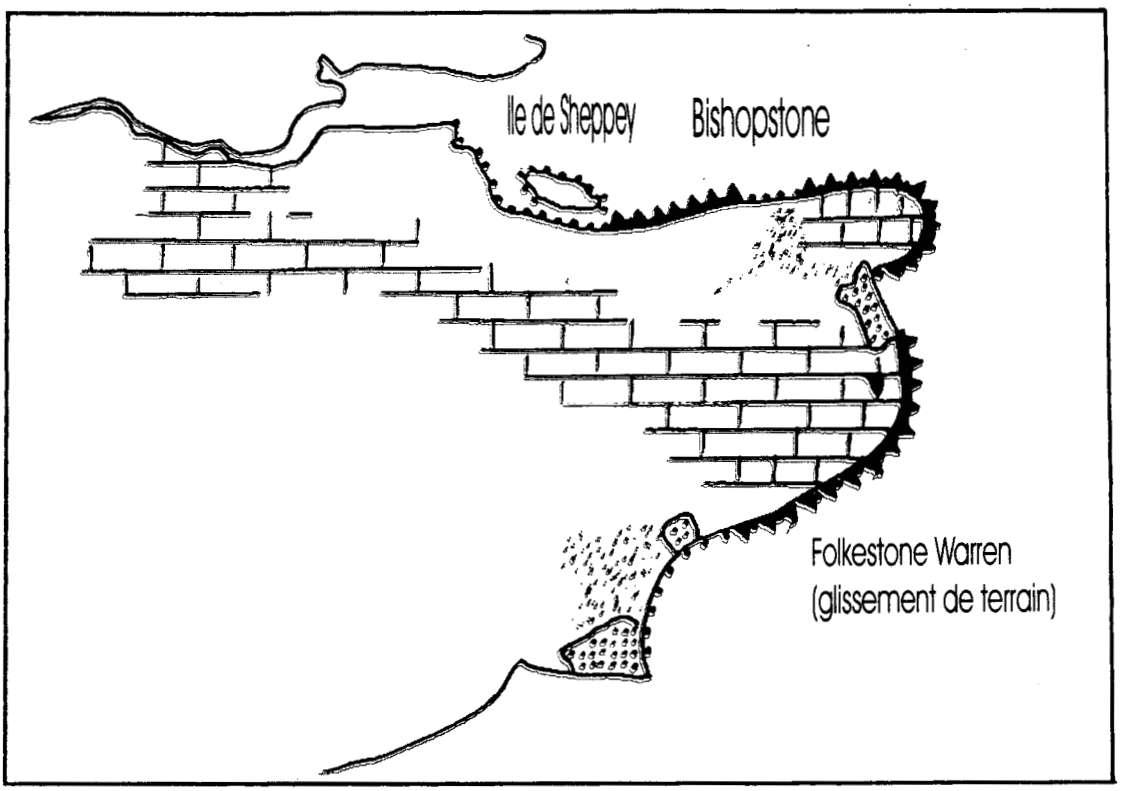


Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, 84p.

0 20 km. N

L'Angleterre a acquis une solide réputation dans le domaine de la protection de ses espaces côtiers. Dès l'époque romaine, les digues de protection furent érigées en bordure de l'estuaire de la Tamise et sur l'Ile de Sheppey. Elles marquent le début d'une longue histoire des systèmes de défense « en dur » contre la mer, et concernent les digues, les chaussées artificielles, les talus rehaussés, brise-lames. Depuis les années 60, les efforts se sont intensifiés. Aujourd'hui, ce littoral est protégé à près de 40% (**carte n°10**), et plus de 30 plages artificielles doivent être sans cesse réapprovisionnées en galets[69].

Carte n°10 : Présentation géomorphologique du littoral du Kent



Source : M.Harbreteau d'après DKC.Jones, Southeast and Southern England, Methuen, 1981.

Légende : 0 10 km. N

Craie .... Alluvions Galets

Falaises dont la hauteur est supérieure à 7.50m

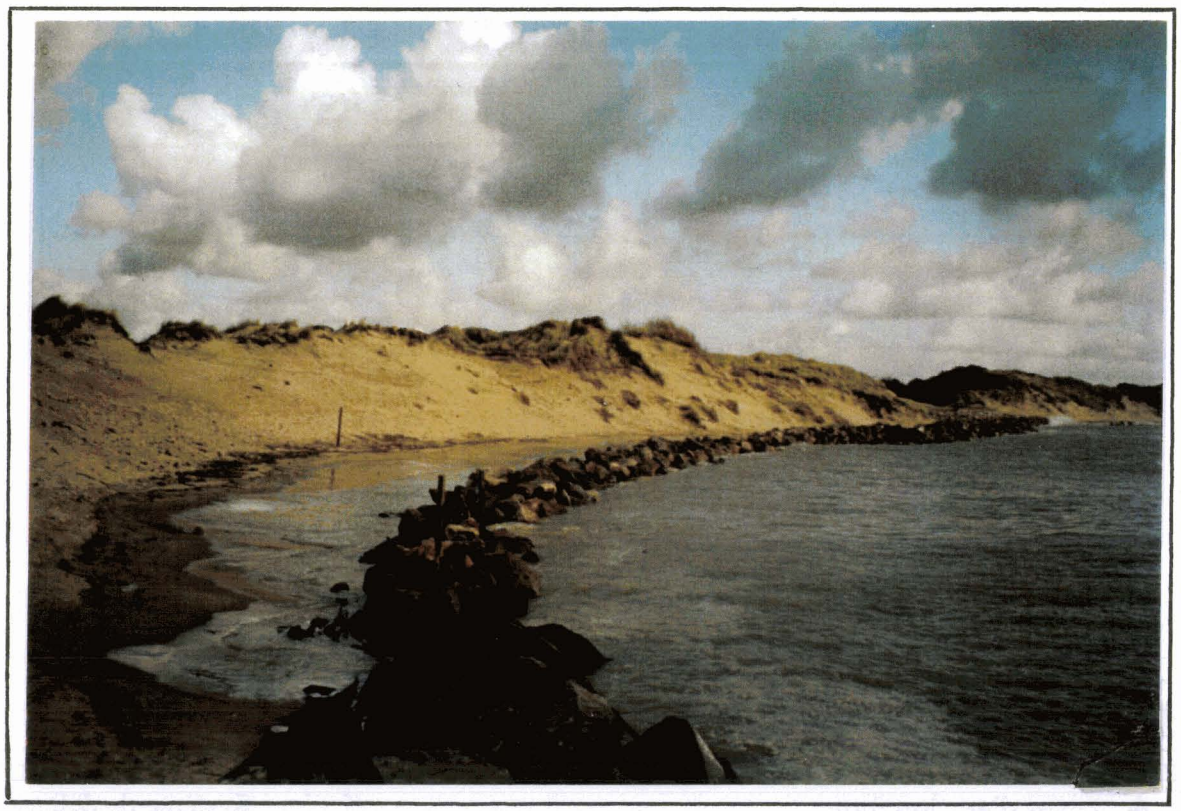
Zones d'érosion forte Système de défense

[69] CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS – KENT COUNTY COUNCIL, Notre rivage commun : Côtes et mers du Nord-Pas-de-Calais et du Kent, 1998, p 32, 96 p.

La première réponse au recul du trait de côte sur le littoral de la Côte d'Opale date de la fin du 16ème siècle (1598). Il s'agit de la construction d'une digue longitudinale d'une longueur de 430 m pour s'opposer aux submersions. Ultérieurement, la construction de l'hôpital de l'Assistance Publique à Berck, en 1867, entraîne la mise en place d'importants systèmes de défense sur le musoir de l'estuaire de l'Authie. Aujourd'hui, seulement 10% du littoral Côte d'Opale est protégé[70].

Les systèmes de défense dits « naturels », comme les plages, les systèmes dunaires et les prés-salés, répondent le mieux à la protection du milieu contre les assauts de la mer. Ils absorbent puis dissipent, de manière plus efficace, l'énergie libérée par les vagues que les systèmes de défense en dur. La plantation d'oyats s'est révélée payante pour stabiliser les dunes de la Côte d'Opale. Inversement, les différentes « générations » de systèmes de défenses, pour protéger les dunes de Groffliers à Berck, ont été peu efficaces (**photo n°1**). Parfois, de telles constructions ont même aggravé l'écosystème d'autres milieux naturels, puisque l'édification de brise-lames reporte l'érosion vers une autre zone côtière moins bien protégée et plus vulnérable. A Folkestone, une jetée construite au 19ème siècle, est responsable du glissement de terrain intervenu, plus au sud, dans le Warren.

Photo n°1 : La présence de systèmes de défense à Berck sur Mer



Source : M.Harbreteau, 2003.

Cette photo montre les dunes de Groffliers (arrière-plan) protégées par une digue qui tente de freîner l'influence de l'érosion maritime (ici à marée haute).

[70] CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS – KENT COUNTY COUNCIL, Notre rivage commun : Côtes et mers du Nord-Pas-de-Calais et du Kent, 1998, p 32, 96 p.

Les traits de côte du Kent Est et de la Côte d'Opale sont extrêmement fragiles et instables. Même si la mer du Nord et la Manche présentent des similarités climatiques, les deux littoraux comportent des spécificités communes. Les plages, mais les falaises avant tout, constituent les atouts naturels remarquables du liseré côtier. Les longues étendues sableuses, avec d'importants massifs dunaires, semblent conférer à la Côte d'Opale un littoral plus attractif que celui du Kent. Les paramètres climatiques ne favorisent pas des activités purement balnéaires, avec l'héliotropisme si caractéristique des plages atlantiques et méditerranéennes. Cependant, certaines activités sportives et de loisirs ne se pratiquent qu'en Côte d'Opale (ex. speed-sail). Face à ce liseré côtier fragile, les arrières-pays présentent-ils, comme la côte, des sites naturels remarquables pour les activités récréatives ?

1.1.2.Des arrières-pays eurorégionaux au potentiel touristique de qualité.

En dépit de la « supériorité » touristique apparente de la côte, les arrières-pays des entités littorales présentent un potentiel touristique de qualité. Ils possèdent des sites naturels remarquables riches de potentialités. Les négliger serait une grave erreur, puisque face aux liserés côtiers restreints et trop souvent encombrés, ils peuvent apporter un complément à condition d'être en bonne synergie avec le littoral. Les activités récréatives prennent place dans des paysages agricoles et forestiers, caractérisés par la présence de l'eau.

1.1.2.1.Des hauteurs boisées au potentiel touristique notoire.

Comparées à d'autres régions françaises, les altitudes restent toujours modestes au sein de la Côte d'Opale et du Kent Est. La topographie favorise l'attractivité. Or, la Côte d'Opale avec le Boulonnais et le Kent Est avec les '*Downs*', présentent des ensembles bien marqués.

Les collines de l'Artois forment un plateau ondulé. Elles limitent le bassin parisien et anglo-belge, ligne de partage des eaux entre les rivières picardes et le réseau de l'Escaut. Le relief prend de l'ampleur, frôlant les 200 m au plateau d'Hurtebise (nord de Saint-Pol-sur-Ternoise). Les altitudes, un peu moins marquées à l'ouest de la Lys, augmentent de nouveau à l'ouest de l'Aa. Elles dépassent les 200 m en haut du Boulonnais, qui contraste avec les zones profondément érodées de la « boutonnière ». Le Boulonnais lié à un bombement anticlinal faillé au nord, se prolonge, au-delà du détroit du Pas-de-Calais, dans le Weald anglais. Il présente une grande diversité de paysages marqués par des pentes assez raides. Il constitue la plus occidentale et la plus vaste des boutonnières anticlinales, percées dans le manteau de craie, avec la présence d'une « cuesta ». Les vallées et les collines intérieures, aux paysages bocagers, sont très attractives, en raison de leur valeur écologique. Le caractère rural et verdoyant des villages typiques renforce ce paysage. Cependant, la pression agricole risque de remettre en cause son potentiel récréatif et l'équilibre du système naturel. De nombreuses activités sportives se sont développées comme le golf, la randonnée et même le parapente. Synonyme de tourisme vert, le Boulonnais, grâce à sa mise en synergie avec le littoral, peut espérer un développement touristique durable. Cette synergie est encouragée par la création, en 2000, du « Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale » (130 000 ha), qui traduit la volonté de préserver le littoral et l'arrière-pays (**carte n°11**).

Outre-Manche, on retrouve ces paysages vallonnés dans deux ensembles aux altitudes plus élevées, qui couvrent près du tiers de la superficie du Kent. Au nord, les '*North Downs*' sont à la même hauteur que le Boulonnais (= 200 m[71]), et au sud le '*High Weald*' est un plateau aux larges ondulations et aux sommets largement rabotés par l'érosion.

[71] STEERS.JA, The coastline of England and Wales, Cambridge University Press, 1964, pp. 88-105.

Ces ensembles naturels sont classés depuis 1968, au titre des appellations *'Areas of Oustanding Natural Beauty'* (*'Zones de beauté naturelle exceptionnelle'*), afin de leur conserver un caractère rural face à la pression londonienne.

Les *'North Downs'* couvrent 878 km² et traversent le Kent d'ouest en est (**carte n°12**). Cette crête crayeuse aplatie et entrecoupée de vallées s'étend de Farnham (ouest du Surrey) jusqu'à la côte (Douvres). Les collines des *'Downs'*, au paysage bocager et domaine du pâturage ovin, possèdent des champs de houblon et de vignobles. Les vallées isolées et sèches, le réseau de minuscules chemins, les églises et les fermes isolées si typiques en font un espace récréatif. Les activités récréatives sont essentiellement sportives sur ces hauteurs, notamment la randonnée. Le sentier *'North Downs Way'*, d'une longueur de 246 km, commence à Folkestone ou à Canterbury et s'achève dans le Surrey, en passant par Maidstone. Il a acquis sa célébrité sous le nom de *'Pilgrims Way'*, puisqu'il était emprunté par les pèlerins se rendant à Canterbury au Moyen Age. Les *'Downs'* disposent d'une riche collection d'habitat sauvage faisant l'objet d'une protection intense et de sites historiques. Constituant un paysage d'une beauté remarquable et fournissant la mémoire unique et fascinante de l'histoire de cette région, le statut *'AONB'* permet sa préservation dans une optique de développement durable. Des changements importants ont caractérisé cette zone, dont ceux liés à l'agriculture : des zones crayeuses ont été cultivées mettant en péril la fine couverture du sol. Les haies et les massifs forestiers forment toujours un élément caractéristique des paysages mais sont en déclin continu. Les vergers, constituant une caractéristique de plus, sont limités à quelques enclos, les cultures du houblon et des noisettes suivant la même tendance.

Les paysages des *'Downs'* du Kent Est ont fait l'objet de représentations dans l'art et la littérature. JMW.Turner s'est rendu à maintes fois dans les *'Downs'* entre 1793 et 1845, et trouva l'inspiration dans les massifs forestiers autour de Chevening et sur la côte (entre Douvres et Folkestone). A la même époque, S.Palmer dessina de nombreuses toiles de la vallée du *'Darent'*. Ces deux peintres ont considérablement influencé les artistes, dont les écrivains et les photographes qui y vivent aujourd'hui. L'artisanat y est très développé, notamment dans un grand nombre de villages, comme Bredgar qui produit une gamme étendue de représentations artistiques (céramique, vitrail, calligraphie, sculpture du bois) et renforce l'identité locale.

Par opposition aux *'Downs'*, les *'low lands'* à l'agriculture riche, offrent aussi des paysages remarquables, grâce à ses villages et ses hameaux. A proximité immédiate des falaises blanches de Douvres, les vallées soulignent les paysages bocagers, système agricole imposé au 19ème siècle, mais qui se réduit fortement aujourd'hui sous les effets de la productivité. La vallée d'Elham forme une transition entre la campagne bocagère située à l'est de la vallée de la Stour et le paysage ouvert dominant sur la côte.

La promenade, la chasse ou la pêche y sont pratiquées. Pour satisfaire la clientèle, des restaurants, des bases de voile, des terrains de camping, des parcs de loisirs... ont été aménagés.

Le marais de l'Audomarois présente une grande densité de plans d'eau. Le labyrinthe des voies d'eau trouve son origine dans le labeur des moines de St-Bertin au Moyen Age, qui assainirent et mirent en valeur ce « pays ». Il a gardé ses principales caractéristiques d'autrefois, puisqu'il abrite toujours de nombreuses zones humides avec le développement de l'hortillonnage ou des « jardins d'eau ». Depuis peu, il connaît une certaine fréquentation touristique. Il est possible de visiter le marais en louant une barque à rames ou à moteur. Des excursions guidées en bateau moderne ou à bord des traditionnels bacôves en bois (qu'utilisent toujours les maraîchers) sont proposées aux touristes.

La région de Calais possède aussi des canaux, des voies navigables et de simples fossés, les wateringues, permettant de drainer les basses terres alluviales. Visant l'assèchement et la maîtrise des plaines maritimes, le système des wateringues présente une grande notoriété patrimoniale[75].

De nombreux lacs ont été formés à partir de vieux puits ou de fosses à graviers (près de Canterbury). Des activités sportives liées à l'eau se sont développées sur le lac de *'Herons Park Lydd'* (jet ski et ski nautique par exemple) dans le sud du Kent. Les lacs et les étangs jouent un rôle important. Sur la Côte d'Opale, on trouve ceux de St-Omer, Ghyvelde, Grande-Synthe, Ardres. Il s'agit de plans d'eau de petite taille (inférieurs à quelques hectares), sur lesquels des bases nautiques se sont développées. Ardres possède de nombreux lacs agrandis au fil des siècles par l'extraction de la tourbe. De nombreuses activités récréatives y ont été créées, et s'inscrivent dans un tourisme familial ou de loisirs pratiqués lors des week-ends.

1.2.Des paysages relativement bien préservés.

La préservation exprime « la volonté de garantir, de mettre à l'abri un patrimoine »[76]. La présence de certains sites naturels exceptionnels entraîne une forte fréquentation touristique, qui est souvent à l'origine d'une perte des qualités écologiques et paysagères des lieux concernés. Cependant, l'ouverture au public des sites naturels est nécessaire, afin de répondre à une forte demande. Les premières mesures visant la protection du littoral britannique sont prises dès le 19ème siècle, mais c'est à partir des années 30, que la préservation se renforce avec l'engagement des associations privées. En 1960-1970, certaines parties côtières sont protégées avec les *'Heritage Coasts'*. La situation diffère en France, où il faut attendre 1975 pour voir la création du Conservatoire et surtout 1986 avec la Loi Littoral.

1.2.1.Une prise de conscience précoce outre-Manche de l'importance paysagère.

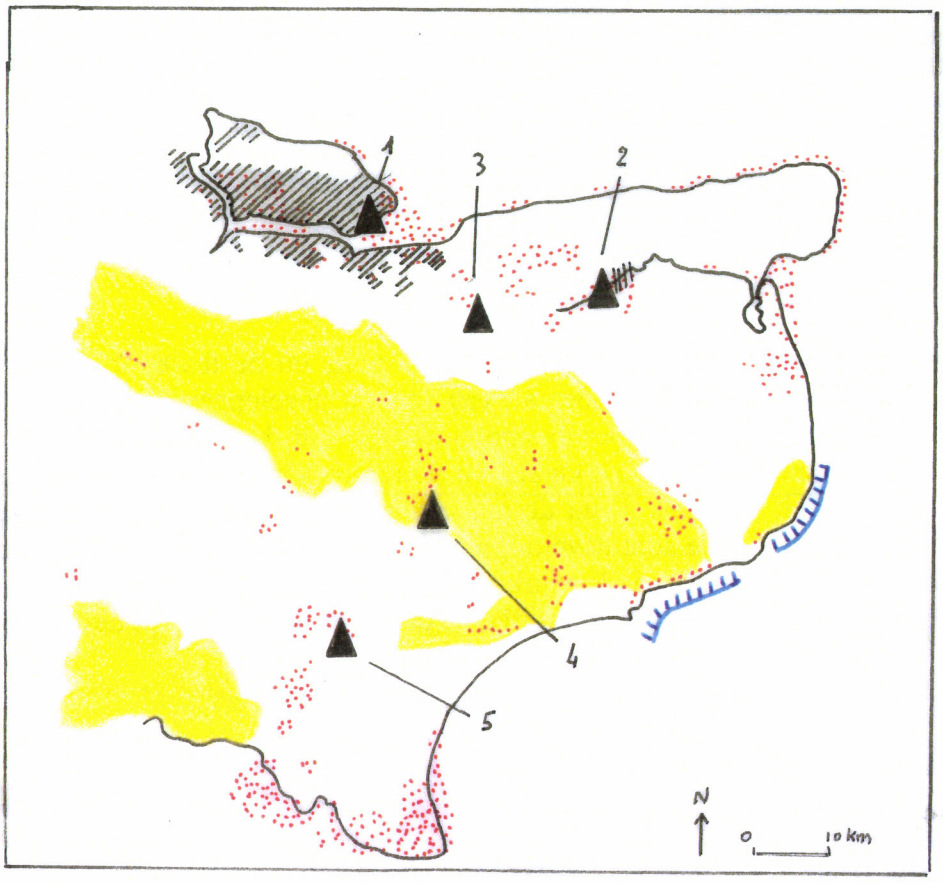
La précocité de l'urbanisation anglaise a permis très tôt de considérer les espaces naturels comme de véritables sanctuaires pour les citadins. En effet, dès le 19ème siècle, il existe en Grande-Bretagne de nombreuses associations privées qui forment de grands groupes de pression vis à vis de la protection des espaces naturels et de leur accès au public.

[75] Dictionnaire du Nord-Pas-de-Calais, Pays et Terres de France, Collection Jacques Marseille, Larousse, 2001, p 865, 895 p.

[76] BARON-YELLES.N, MEUR-FEREC.C, Tourisme et loisirs de nature sur les sites préservés du littoral Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp.37-46.

Elles concernent des associations de scouts, de randonneurs, de cyclistes… qui ont toutes œuvré pour un meilleur accès à la campagne anglaise. Il existe un conflit entre les agriculteurs et les aristocrates soucieux de préserver leurs terres agricoles d'une part et les visiteurs pratiquant la randonnée, la marche… dans les chemins ruraux d'autre part[77]. S'agissant du Kent Est, ce dernier présente des paysages très préservés (**carte n°13**) avec une multitude d'organismes de protection associés à de nombreuses mesures réglementaires.

Carte n°13 : Le Kent Est, un espace littoral très protégé



Source : M.Harbreteau à partir de P.Chapelard et C.Gilbert, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, p 63, 118 p.

Heritage Coast AONB SSSI National Natural Reserve

Dès 1949, la loi '*National Parks and Access to the Countryside Act*' lance une véritable politique d'ouverture de la campagne aux activités récréatives tout en y privilégiant sa préservation[78]. Parallèlement à la mise en place des parcs nationaux, les '*Areas of Outstanding Natural Beauty*' ou '*AONB*' (Zones de Beauté Naturelle Exceptionnelle) sont créées en 1956 sur l'initiative des instances centrales par l'intermédiaire de la '*Countryside Commission*' (créée en 1968). Elles ont pour objectif la préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel paysager. Elles limitent les grands projets d'urbanisme et de développement économique, les camps de caravanes, les tentes et les chalets, les mines et les carrières. Les '*AONB* du *Kent Downs*' sont créés en 1968. En 1983, est créé le deuxième espace protégé '*AONB*' et concerne le '*High Weald*'.

[77] Le comté doit constamment améliorer l'accès à la campagne par la '*Public Rights of Way Strategy*'.
[78] CHALINE.C, Le Royaume-Uni : Economie et régions, Masson géographie, 1991, pp. 110-114, p 238.

La loi de 1949 institue également le '*National Conservancy Council*', l'équivalent du Conservatoire du Littoral en France. Cet organisme public doit procéder à :

- La constitution d'un réseau de '*National Nature Reserves*' (= réserves naturelles) grâce à l'acquisition (achat) ou au droit de préemption . Ces dernières viennent en complément des '*AONB*'. De petite taille, elles protègent des écosystèmes remarquables pour leurs faunes, leurs flores et leurs caractéristiques géologiques. Aujourd'hui, parmi les 7 réserves naturelles présentes à l'échelle du Comté, 5 se situent dans le Kent Est (**tableau n°5**). Tout développement pouvant nuire à ces écosystèmes est interdit à l'intérieur du périmètre protégé.

Tableau n°5 : Les réserves naturelles du Kent Est.

Nom et localisation	Principales caractérisitques
The Swale (1)	Mudflats et marais salés
Blean Woods (2)	Un des derniers refuge de bruyère fritillaire
Stodmarsh (3)	Zone humide exceptionnelle (marais)
Wye Downs (4)	Spectaculaire étendues herbeuses crayeuses
Hamstreet (5)	Zones boisées en taillis

Source : P.Chapelard et C.Gilbert, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 64-65, 118 p. (1) voir localisation des réserves naturelles sur **carte n°13.**

- L'inventaire des '*Sites of Special Scientific Interest*' (= Sites d'intérêt scientifique) pour leur valeur écologique. Mais ils ne seront juridiquement institués qu'en 1981 avec le '*Wildwife and Country Act*'. Les sites d'intérêt scientifique Spécial sont généralement situés en bordure littorale, et s'attachent à la conservation des patrimoines écologiques, c'est-à-dire des zones d'intérêt écologique, géologique et géomorphologique. Au total, une centaine de sites SSSI's a été désignée pour être protégée dans le Kent, soit 10% de sa superficie totale[79]. Dès 1907, celle de '*Dungeness Bird Reserve*' est déclarée. Le District de Douvres en possède le plus (**tableau n°6**).

Tableau n°6 : Les sites classés '*SSSI*' dans le district de Douvres.

Sites
La baie de Sandwich et les marais de Hacklinge
Les marais de Preston
Les falaises de Douvres à Kingsdown
Les bois de Alkham, Lydden et de Swingfold
Les '*Warren*' de Folkestone
Les '*Downs*' de Lydden and Temple Ewell

Source : Dover District Council, 2000.

La politique gouvernementale accentue sa politique d'ouverture au public des espaces naturels en 1968, avec la création de la '*Countryside Commission*'[80]. A partir de cet organisme public, va se greffer une multitude d'acteurs aux compétences pas toujours bien établies et différenciées (**figure n°2**). Dans ce domaine, l'échelon local va devenir l'acteur inconournable dès 1974. Les comtés et les districts partagent des compétences en matière de préservation naturelle et d'ouverture des sites au public[81].

[79] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 64-65, 118 p.
[80] CURY.N, Countryside Recreation, Access and Land Use Planning, E&FN SPON, 1994, pp. 24-48, p 255.
[81] CURY.N, Countryside Recreation, Access and Land Use Planning, E&FN SPON, 1994, pp. 24-48, p 255.

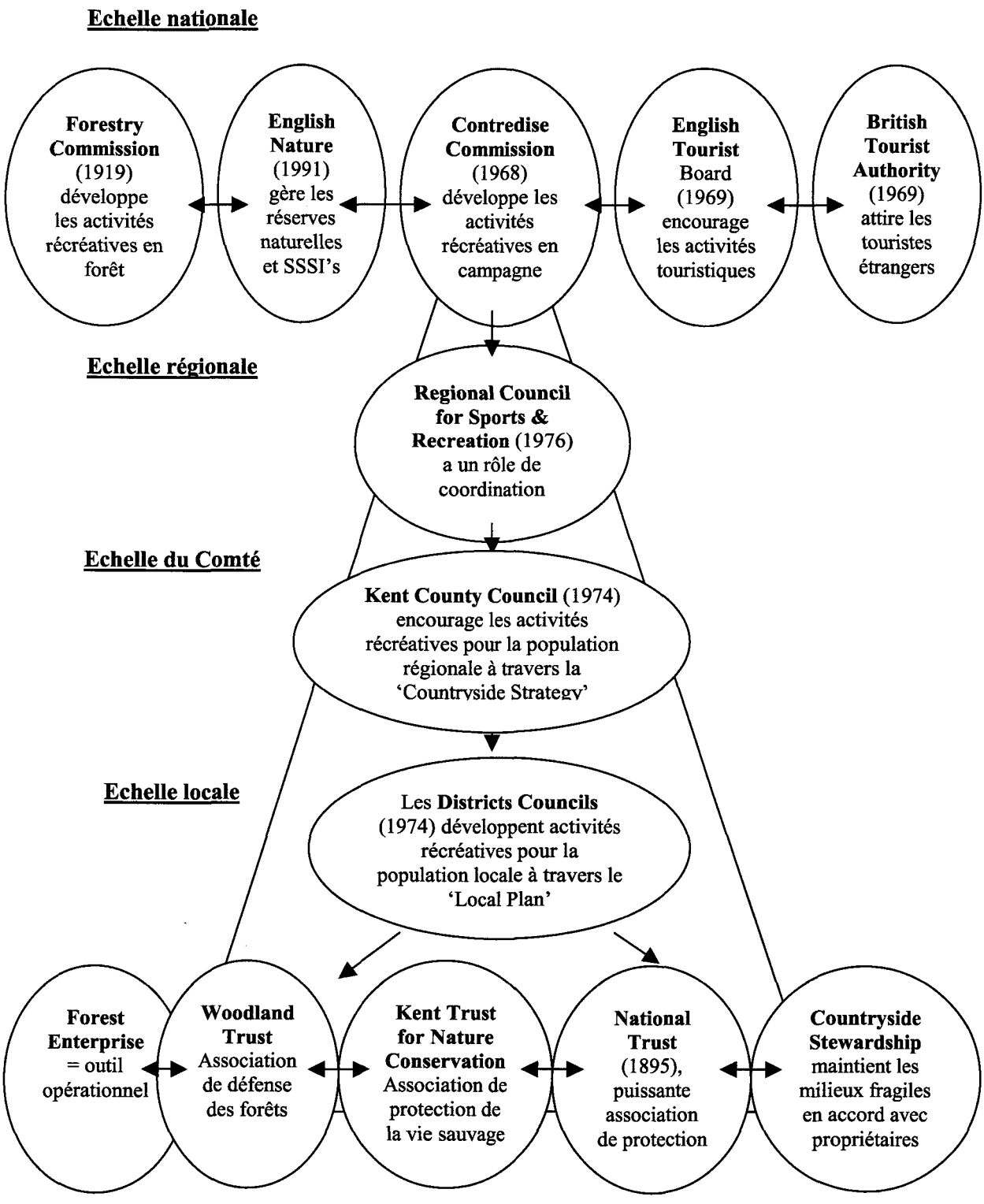
A travers le '*Structure Plan*', le Comté doit élaborer un plan '*Countryside Strategy*' visant à fournir des activités récréatives à l'ensemble de la population régionale. S'agissant du Kent, la '*Kent Countryside Strategy*' a été mise en place en 1990, puis réactualisée en 1998. Grâce à une politique active basée sur les craintes d'une explosion de fréquentation dans ces milieux naturels, elle accentue la protection des espaces préservés existants tels les AONB, les réserves naturelles mais aussi des sites bénéficiant d'autres statuts de protection. Le premier site désigné '*Heritage Coas*t' (Côte Patrimoine) est celui des falaises de Douvres et de Folkestone en 1975, le linéaire côtier protégé s'étendant sur 7.20 km. Un second site est désigné la même année, le '*South Foreland*' sur une étendue de 6.90 km (près de Douvres). Ces deux sites majeurs sont gérés par le '*White Cliffs Countryside Project*', regroupant la '*Countryside Commission*', le '*KCC*', les districts de Douvres et de Shepway, '*English Nature*', '*English Heritage*', '*National Trust*' et Eurotunnel. Des sites humides bénéficiant de la convention de Ramsar sont également présents dans le Kent Est, soulignant leur grande valeur ornithologique : '*Pegwell Bay*' / '*Sandwich Bay area*' et l'estuaire de la Swale sont classés '*Special Protection Areas*'. D'autres sont protégés pour la valeur de leurs habitats avec les '*Special Areas of Conservation*' comme certains sites localisés dans la vallée de la Stour, Dungeness... Face à l'ensemble de ces sites protégés d'importance nationale, le Kent dispose également de 500 '*Sites of Nature Conservation Interest*' d'intérêt local[82].

Quant aux districts, leurs actions visent à répondre aux besoins des populations locales, grâce au '*Local Plan*', mais leur degré d'investissement varie beaucoup. Ils contribuent par exemple au financement de divers projets se déroulant dans leur périmètre. C'est le cas des districts de Folkestone et de Canterbury dans le cadre des '*North Kent Downs AONB*' (1999). Auparavant, celui d'Ashford s'est beaucoup investi dans la stratégie de protection concernant la vallée de Wye (1992) puisque cette dernière fait l'objet de fréquentations intenses[83].

L'engagement de l'Etat et de l'échelon local est également renforcé par de nombreux organismes de préservation liant les intérêts publics et privés : La '*Countryside Stewardship*' est chargée d'élaborer des accords entre les propriétaires et le Département de l'Environnement ('*Department of Environment, Food and Rural Affairs*') pour maintenir la valeur de certains paysages ; '*English Nature*' a remplacé le '*National Conservancy Council*' (1991). Toujours responsable de la désignation des SSSI's, il se charge aussi de la protection des milieux fragiles par des accords avec les agriculteurs. Enfin pour une meilleure efficacité, l'organisme public national '*Forestry Commission*' délègue certaines de ses compétences, dont l'aménagement, à '*Forest Entreprise*'.

[82] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 64-65, 118 p.
[83] CURY.N, Countryside Recreation, Access and Land Use Planning, E&FN SPON, 1994, pp. 24-48, p 255.

Figure n°2 : Les principaux acteurs de préservation du milieu naturel dans le Kent



Source : M.Harbreteau, 2003.

La protection de la nature n'est pas uniquement du ressort de l'Etat et de l'échelon local. En effet, parmi les nombreux organismes de protection, le '*KCC*' fournit une aide au '*Kent Trust for Nature Conservation*', association oeuvrant à la protection de la vie sauvage. '*National Trust*' est la plus puissante des Associations de sauvegarde du patrimoine national.

Créée en 1895, c'est une Organisation indépendante et caritative, organisée au plan national, et travaillant en toute indépendance vis à vis de l'Etat. Un acte spécial du Parlement lui permet (et à elle seule) de déclarer ses propriétés inaliénables en 1907. Les propriétés ne peuvent être vendues ou rachetées, sauf avec l'accord du Parlement. Le '*National Trust*' a pour objectif la préservation, la perpétuité des terres et des bâtiments d'un intérêt historique ou naturel. Il ne compte pas moins 2.6 millions de membres à travers le pays, dont 290 000 adhérents pour le Kent et l'East Sussex. Il bénéficie du soutien de nombreux députés et touristes, puis reçoit de nombreuses donations et legs. Jusqu'à récemment, il ne fonctionnait que grâce à la générosité de ses membres, mais depuis 4 ans, la lotterie anglaise lui verse une importante contribution. Grâce à ce supplément de recettes, il achète davantage de terres, de châteaux et de jardins qu'il ouvre ensuite au public. Dans le Kent et l'East Sussex, le '*National Trust*' possède 13 grandes propriétés (dont 11 ouvertes au public), 7 535 acres de campagnes et de côtes, 13 propriétés (en tant que locataire) ouvertes au public dont 3 pubs (**tableau n°7**). Parmi ces sites, certains constituent de remarquables réserves naturelles, comme les côtes à falaises de Douvres / Folkestone et la réserve de '*Pegwell*'.

Partenariat oblige, l'ensemble de ces acteurs se regroupe régulièrement au sein du '*Countryside Forum*', forum de discussions et de débats pour permettre une vue d'ensemble de la protection des espaces naturels du Kent.

Tableau n°7 : Les propriétés du '*National Trust*' dans le Kent Est.

Sites du National Trust	Lieu	Description
'Golden Hill Harbledown'	Canterbury	Zone naturelle d'intérêt
'Pegwell Bay'	Sandwich	Côte à falaises
'Sandwich Bay'	Sandwich	Zone naturelle d'intérêt
'Kingsdown Wood'	Kingsdown	Bois
'Kingsdown Leas'	Kingsdown	Zone naturelle d'intérêt
'Bockhill Farm'	Kingsdown	Ferme et zone naturelle
'The Leas St Margarets Bay'	Douvres	Zone naturelle d'intérêt
'Lighthouse Down'	Douvres	Phare
'South Foreland Lighthouse'	Douvres	5 miles de côtes (falaises)
'Langdon Cliff'	Douvres	Falaises
'Great Farthingloe'	Douvres	-
'Royal Military Canal'	New Romney	Canal militaire
'Stone-in-Oxney'	New Romney	-
'Smallhythe Place'	Tenterden	Vieille demeure en bois

Source : M.Harbreteau, d'après « The National Trust Map », updated edition, 2000.

La préservation au sein de la Côte d'Opale est-elle poussée ? Y-a-t-il comme dans le Kent Est une multiplicité d'acteurs qui tentent de protéger les milieux naturels les plus fragiles ?

Una ricchezza naturale paesag. risparmiata e recentemente protetta in Cote d'Opale

1.2.2. Une richesse naturelle paysagère épargnée et récemment protégée en Côte d'Opale.

La Côte d'Opale présente un littoral fortement préservé et protégé foncièrement (31% du linéaire côtier), grâce aux actions du Conservatoire du Littoral d'une part, des Conseils Généraux et de l'Office National des Forêts (= Réserve Domaniale de Merlimont)[84].

Le Conservatoire du Littoral protège 24 sites (soit 2 500 ha), et a pour objectif la protection de près de 60 km de côtes, soit 40% du total du liseré côtier. Les Zones d'intérêt écologique, faunistique et floristique (= Znieff) de type I (superficie limitée) et II (grands ensembles naturels) s'étendent respectivement sur 17% et 40% du territoire. D'autres sites font l'objet d'une protection de leurs paysages : Réserve naturelle, Zone de protection spéciale (ZPS), Zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux (Zico)... A petite échelle, le Parc Naturel Régional, s'étendant sur le tiers de la superficie de la Côte d'Opale, propose une quarantaine de sites naturels aménagés pour l'accueil du public (**carte n°14**)[85]. Aujourd'hui, seuls 8 km de côte ne sont ni urbanisés ni protégés, et constituent des enjeux en matière d'aménagement et de conservation de la nature (**tableau n°8**).

Tableau n°8 : Les objectifs d'acquisition et les objectifs atteints dans le Nord-Pas-de-Calais du Conservatoire du littoral au début 2000.

	Linéaire côtier	Superficie
A acquérir (objectifs fixés)		
Département du Nord	5.75 km. 15.5% du total	880 ha
Département du Pas-de-Calais	56.7 km. 50.1% du total	5 156 ha
Déjà acquis (au 1/1/2000)		
Département du Nord	4.8 km. 13% du total.	620 ha
Département du Pas-de-Calais	32 km. 29% du total.	2 100 ha
% des acquisitions par rapport aux objectifs		
Département du Nord	83%	75%
Département du Pas-de-Calais	56%	40%

Source : Conservatoire du Littoral, 2001.

S'agissant de l'acquisition des sites naturels sur la Côte d'Opale, le Conservatoire du littoral Délégation Manche Mer du Nord et les Conseils Généraux sont les intervenants principaux et opèrent en étroite collaboration[86]. En effet, les départements peuvent acquérir et préserver des sites naturels grâce à la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles (TDENS). La situation est disparate entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais (**tableau n°9**). Le premier acquiert directement les sites, dont ils rétrocèdent par la suite le droit de propriété au Conservatoire. Le second préfère lui déléguer son droit de préemption, concentrant son action dans l'arrière-pays où il n'existe aucune structure d'acquisition foncière.

Une fois les sites naturels acquis, se pose le problème de leur gestion, et lorsque cela est possible de leur ouverture au public. C'est encore une fois le rôle des départements, qui grâce à la TDENS, ont la charge de préserver ces sites. C'est pourquoi en 1993, le Conseil Général du Pas-de-Calais a créé une structure spécialisée sous forme d'un syndicat mixte, Eden 62 (**tableau n°9**).

[84] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 66-67, 84 p.
[85] SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE, Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale, Appel d'offres de la Commission Européenne pour les actions innovatrices au FEDER pour la période 2000-2006, 1999.
[86] BARON-YELLES.N et MEUR-FEREC.C, Tourisme et loisirs de nature sur les sites préservés du littoral Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 37-47.

Grâce à un partenariat actif avec les autres acteurs, sa mission est de préserver le patrimoine naturel, sauvegarder la diversité biologique, et aménager les espaces de façon cohérente afin de les ouvrir au public. Pour chaque site, un plan de gestion est établi sur 3 à 5 ans, et comprend des mesures concrètes comme l'aménagement des sentiers, l'entretien des sites ou la construction d'équipements d'accueil du public... Sur les dunes de la Slack, de nombreux travaux sont entrepris pour fixer les dunes (plantation d'oyats), lesquelles restent encore faiblement ouvertes au grand public. Le visiteur a la possibilité de se promener deux heures sur un sentier balisé, tout comme dans la réserve des Garennes de Lornel (**photo n°2**).

Dans la réserve du Platier d'Oye, des projets d'équipements financés par la Région ont canalisé les flux de clientèles : installation de panneaux pédagogiques pour informer et surtout guider le public. Les efforts d'aménagement ont été renforcés par l'aspect pédagogique : dépliants, brochures, ouvrages... L'ouverture au public des espaces naturels est essentielle aujourd'hui, avec la mise en place de stratégie d'accueil, afin de répondre à une demande croissante (**tableau n°10**) :

- Missions d'accueil du public avec des panneaux, plaquettes d'informations...
- Véritables fonctions d'animation et d'éducation environnementale avec les visites guidées (= '*nature based tourism*').

La **carte n°15** présente l'ensemble des zones côtières protégées, soulignant ainsi l'engagement actif du Conservatoire du Littoral et des départements dans la préservation de ce littoral. Les différences sont grandes entre les politiques de protection française et anglaise. La protection naturelle est essentiellement considérée en France comme relevant de l'autorité publique alors qu'en Angleterre, elle souligne la participation active de la population locale.

Tableau n°9 : Les acquéreurs et gestionnaires des sites naturels de la Côte d'Opale.

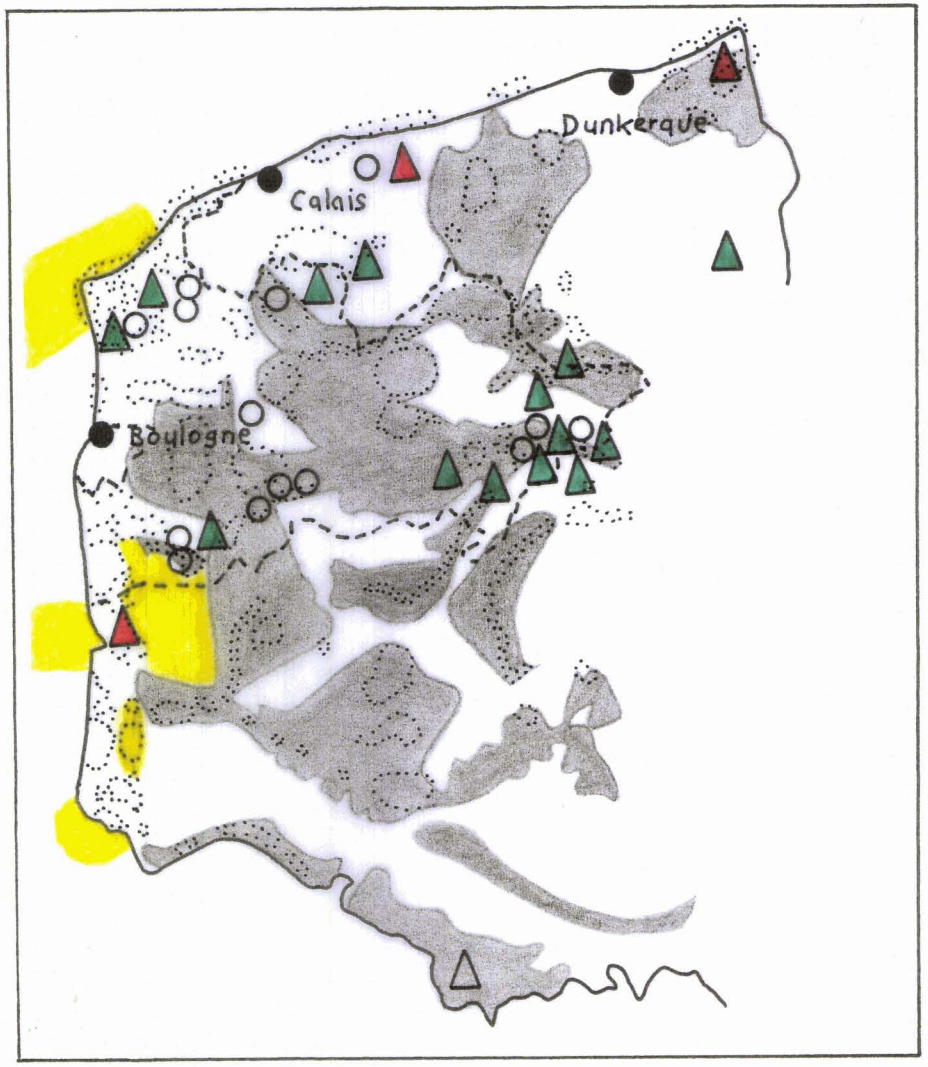
<table>
<tr><td colspan="2">Sites naturels privés – ACQUISITION</td></tr>
<tr><td>^
^ achat (TDENS)
^
Conseil Général du Nord
↓
↓ Rétrocession
↓ du droit de propriété
↓
Conservatoire du Littoral
Délégation Manche Mer du Nord</td><td>^
^ achat
^
Conservatoire du Littoral
Délégation Manche Mer du Nord
↑ Délégation
↑ du droit de préemption
↑
Conseil Général du Pas-de-Calais</td></tr>
<tr><td colspan="2">Sites naturels acquis – GESTION</td></tr>
<tr><td>^
^ gestion (TDENS)
Conseil Général du Nord</td><td>^
^
EDEN 62 (plan de gestion)
↑ Délégation
↑
Conseil Général du Pas-de-Calais</td></tr>
</table>

Source : M.Harbreteau, 2003.

Photo n°2 : La mise en place par Eden 62 d'un observatoire dans la réserve naturelle des Garennes de Lornel

Source : Eden 62.

Carte n°14 : La Côte d'Opale : un territoire littoral relativement bien préservé



Légende : N 0 10km.

- Réserve naturelle
- Réserve naturelle volontaire
- Arrêté de protection de biotopes
- ZICO
- Zone de protection spéciale (ZPS)
- Zico et ZPS
- ..... ZNIEFF de type I
- ZNIEFF de type II
- Périmètre du PNR
- Ville

Source : M.Harbreteau d'après Direction de l'Environnement, IGN 1990, Diren 1999.

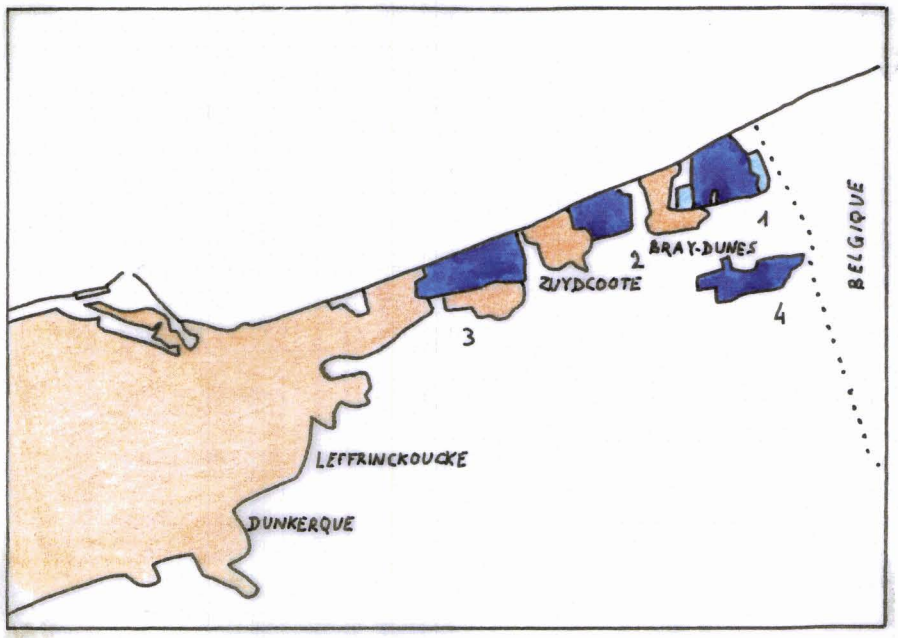
Tableau n°10 : La liste des sites naturels gérés par Eden 62 et les actions de préservation engagées.

Nom	Superficie	Intérêts principaux	Actes de préservation
Le Platier d'Oye	391 ha : Dép. 156 ha : CL	Réserve naturelle ornithologique	Maintien du milieu ouvert : aménagement de mares, pâturage, cultures + 3 sentiers.
Le Fort Vert	77 ha : Dép.	3 parcelles en gestion directe	2 vocations : botanique et ornithologique. Débroussaille, pâturage, fauche + 3 sentiers.
Dunes de Fort Mahon	43 ha : CL	Préservation des dunes et de l'arrière-pays. Grande fréquentation touristique.	- Installation de pieds en bois et clôtures, apport de sable ; - 1 sentier ouvert mais fermeture prochaine de l'ensemble du site.
Marais de Guînes	91 ha : Dép.	Zone humide d'une grande superficie	- 2 objectifs : botanique et ornithologique. Maintien du nombre et de l'esthétique des habitats (entretien des arbres, fauchage...) + Aménagement de 3 sentiers.
Lac d'Ardres		Zone d'extraction de la tourbe. Intérêt botanique. Très fréquentée.	Aménagements de préservation des berges et développement de l'écotourisme : maison de la flore et projet de maison de la faune (aquariums) = animation de sensibilisation du public.
Forêt d'Eperlecques		Massif forestier (liens avec ONF)	- Ouverture de zones de clairières = meilleure luminosité pour public ; - Mesures sylvicoles douces : éclaircissement des mares et reprofilage des berges.
Marais Audomarois		Multitude de parcelles dispersées.	- Entretien par pâturage (mouton) et fauche + Restauration de mares ; - Mise en place d'un observatoire (visite en barque).
Landes d'Helfaut		4 réserves naturelles volontaires. Patrimoine botanique (bruyères).	Ouverture du milieu (fauche, débroussaille, pâturage) et opérations annexes sur les berges et les mares (intérêt batracien) + Création de sentier découverte dont 1 avec la Coupole d'Helfaut
Cap Blanc-Nez	41 ha : CL	Cap Blanc Nez Noir Motte, Fonds Pignon, Fonds de la Forge.	Gestion par pâturage (mouton et cheval boulonnais, bovin) sauf pour le Blanc Nez = attente de l'opération Grand Site sur le modèle de la Pointe du Raz. Présence de 5 sentiers.
Baie de Wissant	70 ha : CL	Forte érosion et fréquentation. Intérêt botanique et ornithologique.	Motte du Bourg et marais (Conservatoire) = mise en place d'un observatoire ; Fonds du Phare (département) = 3 sentiers réalisés et création d'un observatoire.
Falaises du Cap Gris-Nez	130 ha : CL 12 ha : Dép.	Massif forestier parsemé de blockhaus situé dans l'arrière-pays.	Maintien de la roselière (fauche) et des zones ouvertes : entretien, fauchage, aménagements pour accueillir le public (5 sentiers).
Dunes de la Slack	193 ha : CL	Problème de sur-fréquentation.	Maintien de zones ouvertes + 3 sentiers, et ponton d'observation.
Pointe aux Oies		Forte fréquentation (Pointe de la Crèche)	Pâturage = mise en valeur du cheval boulonnais.
La Waroquerie		Site fortement fréquenté près de Boulogne	Contexte local particulier (= jardins ouvriers). Refus local de laisser se développer le chardon
Dunes d'Ecault	161 ha : CL	Forte fréquentation : milieu dunaire, zones boisées et prairies hydromorphes	- Pâturage et fauche concernant les prairies ; - Animation avec ARENA + Aménagement de 2 sentiers.
Monts Pelé / Hulin	62 ha : Dép.	Ancienne zone d'exploitation de craie.	Gestion par pâturage (mouton et cheval boulonnais, bovin highland), fauche + 6 sentiers.
Glaisière de Nesle		Ancienne zone de carrière	Fauche + Mise en place d'un arboretum fruitier et 1 sentier ouvert au public
Dunes du Mont-Saint-Frieux	60 ha : Dép. 465 ha : CL	Intérêt pour habitats et espèces associés.	Gestion intensive : Partie haute en pâturage, zones en évolution naturelle, zones aménagées en clairières (couchage de pins pour former des chablis) + 7 sentiers (ex. « Chemin des Juifs »).
Baie de la Canche	505 ha : Dép. 465 ha : CL	Réserve naturelle : 1ère acquisition du CL en 1976 (Garennes de Lornel)	Gestion très poussée : pâturage, maintien de zones ouvertes + Aménagement de 4 sentiers
Dunes d'Authie	119 ha : CL	Ancienne carrière. Problème d'érosion. Intérêt botanique et ornithologique.	Fauche systématique + Mise en place d'une plate-forme pour cigognes + 2 sentiers.
Foraine d'Authie	-	Site localisé à Conchil-le-temple.	Maintien du milieu ouvert.

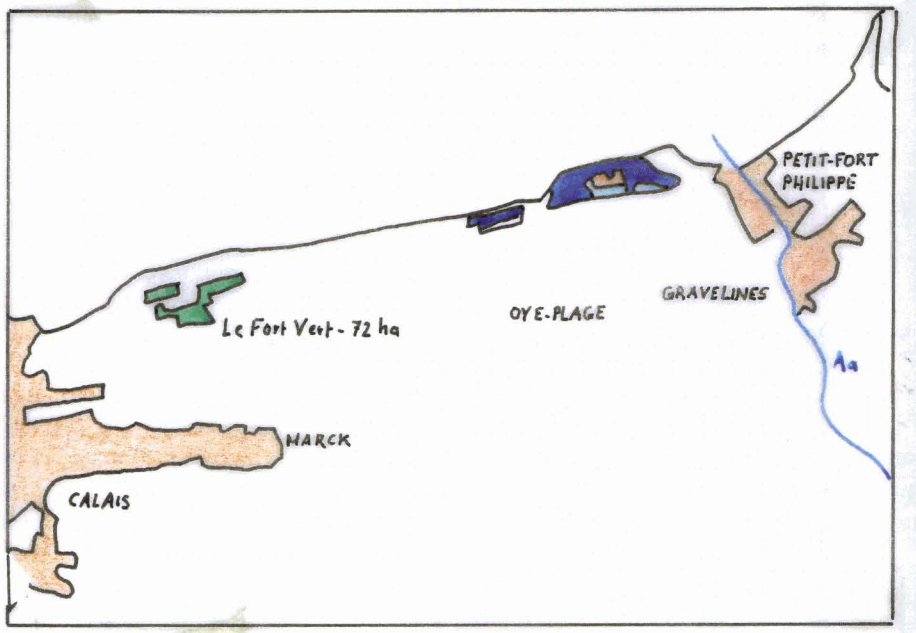
Source : M.Harbreteau à partir d'Eden 62.

Carte n°15 : Les propriétés côtières du Conservatoire du littoral et des départements sur la Côte d'Opale

Les dunes flamandes



Les polders



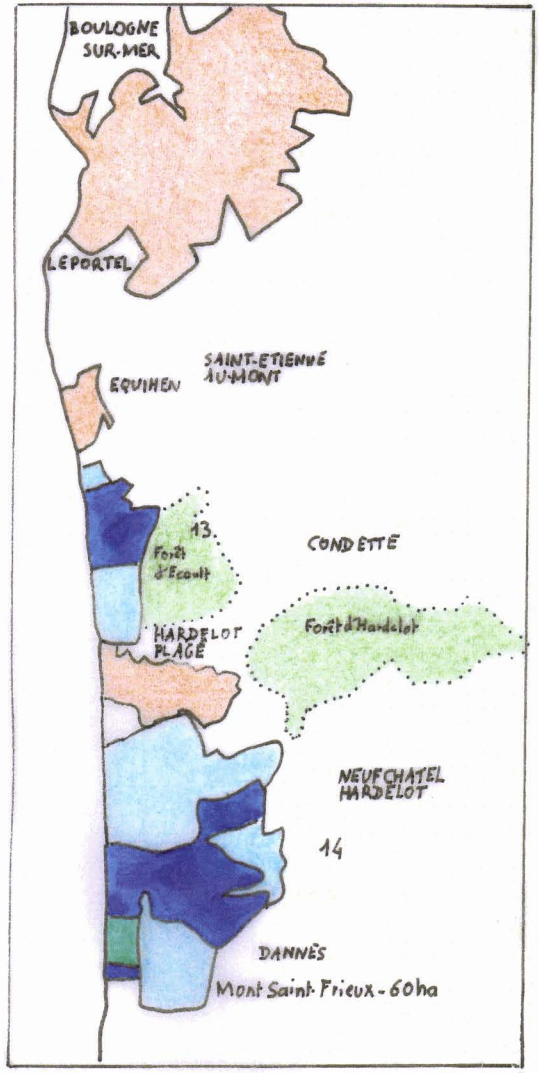
- Propriété du Conservatoire
- Périmètre d'acquisition Conservatoire
- Propriété du Département
- Agglomération

1.Dunes du Perroquet – Bray-Dunes 163 ha
2.Dunes Marchand – Bray-Dunes, Zuydcoote 108 ha
3.Dunes Dewulf – Zuydcoote, Ghyvelde, Leffrinckoucke 205 ha
4.Dunes Fossile – Ghyvelde 19 ha
5.Le Platier d'Oye – Oye Plage 158 ha

Source : HARBRETEAU.M, à partir d'ARNAUD.D, La Côte d'Opale : des dunes flamandes à la baie de Somme, Punch Editions, 1994, pp.108-109.

N 0 5 km

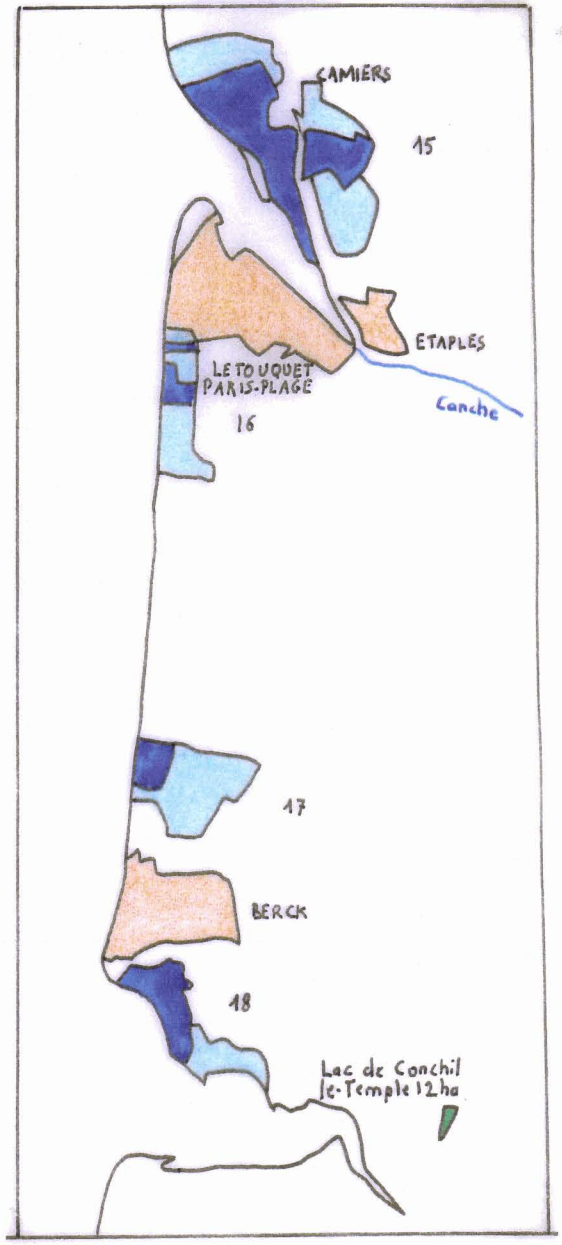
Au sud de Boulogne



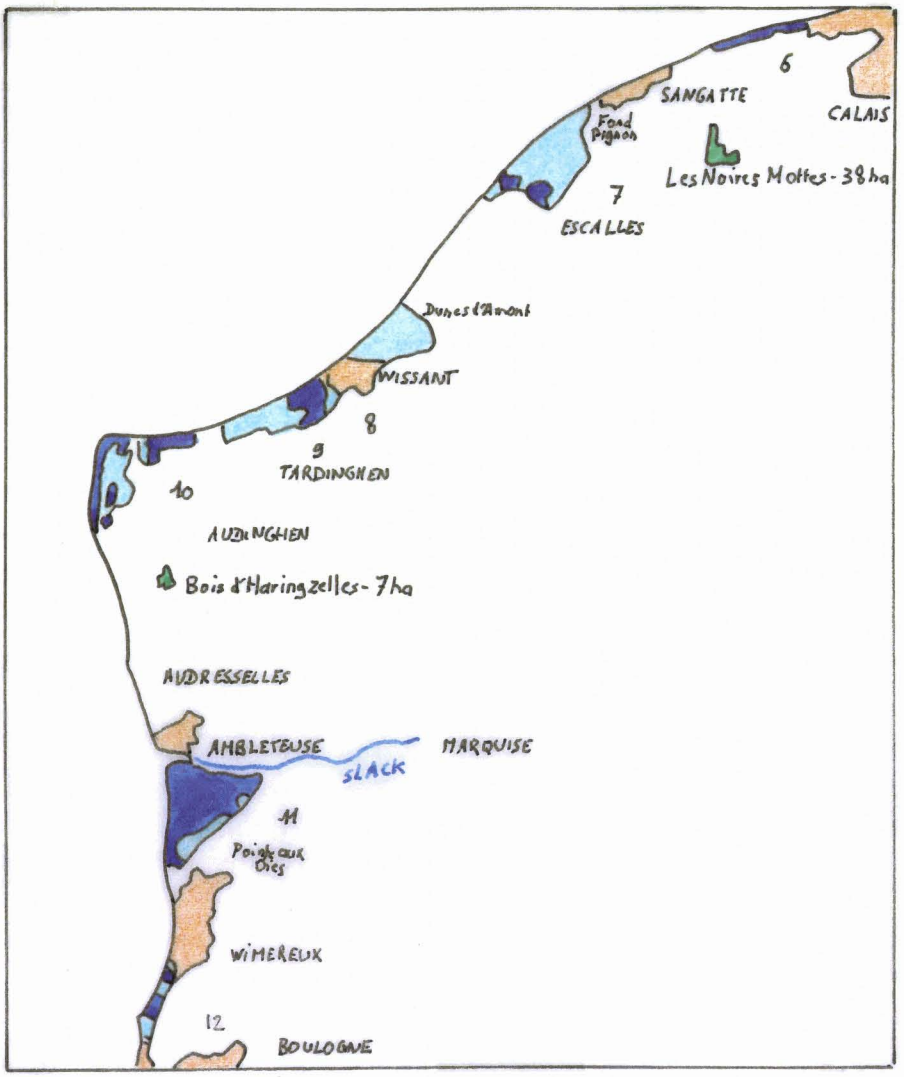
13.Ecault – St-Etienne-au-Mont, Equihen 162 ha
14.Mont St-Frieux – Dannes, Hardelot 467 ha
15.Les Garennes de Lornel – Camiers, Etaples 465 ha
16.Dunes de Mayville – Le Touquet 22 ha
17.Dunes de Berck – Berck 46 ha
18.Baie d'Authie – Groffliers, Berck 119 ha

N 0 5 km.

Baie de Canche et d'Authie



Site des Caps



6.Dunes de Fort-Mahon – Sangatte 43 ha
7.Mont d'Hubert – Cap Blanc-Nez – Escalles, Sangatte 33 ha
8.Dune d'Aval – Wissant, Tardinghen 66 ha
9.Dunes du Châtelet – Tardinghen 2 ha
10.Cap Gris-Nez – Audinghen, Audresselles, 49 ha
11.Dunes de la Slack – Wimereux, Ambleteuse 193 ha
12.Pointe de la Crèche – Boulogne, Wimereux 17 ha

N 0 5 km.

1.2.3.La protection de la faune et de la flore naturelles.

La faune et la flore naturelles présentent une grande homogénéité au sein des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale. Leur observation constitue des activités récréatives encore peu répandues, mais en vogue.

Sur la terre, la faune ne recèle pas de grandes originalités par rapport aux autres régions littorales. Une forte urbanisation conjuguée à une agriculture intensive et à une pratique répandue de la chasse, sont à l'origine de la diminution du nombre des renards, des blaireaux, des castors, des cervidés, des rapaces et des oiseaux...

Néanmoins, la Côte d'Opale et le Kent Est représentent des lieux de passage majeurs pour les oiseaux migrateurs. Etapes obligées entre les pays du nord et les pays chauds, ces littoraux sont des lieux d'observation très appréciés des ornithologues, des amateurs et des visiteurs. Le relief varié favorise le passage des oiseaux : longues plages, estuaires, falaises... Les vasières et les pré-salés constituent des haltes essentielles pour des milliers d'échassiers et d'oiseaux sauvages. Le Platier d'Oye et le Site des Caps sont des hauts lieux d'observation. Le littoral de la Côte d'Opale possède 6 Zones d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux (ZICO), lieux d'étapes essentiels pour 280 espèces d'oiseaux migratrices et hivernantes[87]. De plus, le quart des types d'habitats recensés au niveau communautaire y est représenté[88]. Dans le Kent, 6 sites de terres marécageuses, s'étendant le long de l'estuaire de la Tamise jusqu'à Thanet, ont été désignés « sites Ramsar », par la loi européenne, du fait de leur forte concentration d'oiseaux. L'estuaire de la Swale et la Baie de Sandwich font partie de ces lieux d'observation ornithologique. Le Kent abrite de nombreuses espèces présentant un intérêt national et international, soit 350 espèces menacées, rares ou présentant une particularité locale ou pour lesquelles les projets d'habitat individuel sont inadéquats[89]. La plupart des habitats semi-naturels ont une importance au niveau international, national et local, notamment les landes, les terrains humides, les zones d'éboulis, les vallons calcaires et les anciens domaines boisés.

La directive du Conseil N°79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages (Directive Oiseaux) et la directive du Conseil N°92/43/CEE sur la conservation des habitats naturels, la faune et la flore sauvages (Directive Habitats) constituent le cadre législatif pour la protection et la conservation de la vie sauvage et des habitats en Europe. Au centre de cette politique se trouve la création d'un réseau écologique cohérent de zones protégées dans toute l'Europe (Natura 2000) pour les habitats et les espèces reconnus d'importance internationale et donc pour le maintien de la biodiversité dans l'Union Européenne. Son objectif est de maintenir ou de restaurer les habitats et les espèces, en les dotant d'un statut favorable à leur conservation dans leur milieu naturel. Ce réseau comprend :

- Les Zones de Protection Spéciale (ZPS) pour les espèces rares d'oiseaux migratoires ;
- Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) pour les habitats et les espèces animales et végétales rares listées par la directive Habitats.

---

[87] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 40, 161 p.

[88] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 40, 161 p.

[89] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 56, 161 p.

Il y a actuellement 15 ZSC proposées côté britannique dans la zone du programme franco-britannique, ainsi que 7 ZPS.

L'observation de la flore constitue une activité essentiellement destinée aux spécialistes. Elle ne déclenche que rarement le déplacement touristique, hormis l'originalité des pelouses calcaires sur les falaises crayeuses. La présence d'un vent puissant sur le littoral limite le développement de la végétation arborée. Certains milieux, comme les dunes, sont interdits d'accès pour mieux les préserver. Le milieu végétal était composé, à l'origine, d'une vaste forêt caducifoliée. Un défrichement intensif lié à une valorisation agricole forte, a abouti à une modification profonde du paysage forestier.

Dans l'observation de la faune et de la flore, les vases et pré salés représentent une mosaïque de milieux aux caractéristiques les plus originales. Les estuaires et les marais littoraux forment, avec leurs vasières, d'importantes réserves pour la faune et la flore locale. La réserve naturelle de Oare (estuaire de Swale) avec 67 hectares de pré salés en pâture, a acquis une solide réputation pour l'observation des espèces naturelles et animales, comparable à celle dont bénéficie la réserve du Marquenterre en Picardie. L'observation de la flore rencontre un certain succès dans l'arrière-pays et notamment dans le « Parc Naturel Régional des Caps et des Marais d'Opale » côté français, et dans les '*Weald*' côté anglais. De nombreuses visites guidées sont proposées pour les amateurs de découverte de la nature. Les Britanniques sont beaucoup plus sensibles à la pratique d'une telle activité.

Mis à part le patrimoine naturel, le potentiel touristique des entités littorales de la Côte d'Opale et du Kent Est passe aussi par la présence d'un patrimoine historique remarquable.

2.Un patrimoine historique remarquable mais inégal, étroitement lié à la frontière.

La barrière naturelle maritime de la mer du Nord et de la Manche constitue une frontière politique, marquant la séparation entre deux Etats souverains, le Royaume-Uni et la France. Pendant des siècles, le détroit a opposé des puissances rivales. En effet, cet espace frontalier a connu une histoire mouvementée. L'Histoire a souvent souligné l'importance de cette frontière, objet de nombreuses convoitises. Parfois, elle a fluctué dans l'espace. La frontière actuelle Côte d'Opale / Kent Est n'a pas été toujours synonyme de paix et de perméabilité comme aujourd'hui. Pendant des siècles, cette frontière maritime a opposé des puissances européennes rivales[90]. Les Etats souverains, attachés à la défense de leurs territoires nationaux, ont érigé de nombreux systèmes de défense sur ces littoraux.

Les invasions ayant touché l'Angleterre dès l'époque romaine, Douvres et Boulogne sur Mer deviennent les ports d'un système commun de défense. Les Romains construisirent quatre forts sur la côte contrôlée depuis Boulogne, ceux de Reculver, de Richborough, de Douvres et de Lympne. Ils furent par la suite plus connus sous le nom de *'Saxon Shore'* (ou *'Rivage Saxon'*). Des sections de murs du fort de Reculver sont toujours visibles. Les risques d'invasion réapparaissant au 11ème siècle, les Normands et Guillaume le Conquérant (1066), renforcent les fortifications de Douvres, Canterbury et Rochester. Henry VIII procède à de nouvelles fortifications après la chute de Rome (Château de Sandgate). La famille royale anglaise a souvent joué un rôle décisif dans la construction de certains édifices, afin de défendre le Royaume.

[90] BRAGARD.P, TERMOTE.J et WILLIAMS.J, Walking the Walls : Historic town defences in Kent, Côte d'Opale and West Flanders, Kent County Council, Syndicat Mixte de la Côte d'Opale et Province of West Flanders, 1999, pp. 4-14, 148 p.

Par la suite, le patrimoine architectural remarquable de certaines demeures sert de résidence aux aristocrates et à la noblesse. Ces derniers, tels Henry VIII, Henry II, Charles II, Queen Victoria... contribuent à renforcer une image déjà très forte.

La création de la '*Confédération des Cinque Ports*' est décisive, en 1050. A cette époque, le Roi Edouard sollicite les ports du Kent et de l'East Sussex, Hastings, Romney, Hythe, Douvres et Sandwich, pour organiser une vaste défense côtière, en échange de divers privilèges royaux. Peu à peu, ces ports deviennent de véritables cités fortifiées, capables de repousser toute attaque étrangère. Ils ne cessent de prospérer, grâce à l'exportation de laine, vers les Pays-Bas et les Flandres. Les ports de Rye, de Winchelsea et même de Faversham (13ème siècle) au nord du Kent, rejoignent plus tard cette Confédération. Aujourd'hui, l'empreinte médiévale est très forte dans ces cités aux ruelles typiques et pittoresques.

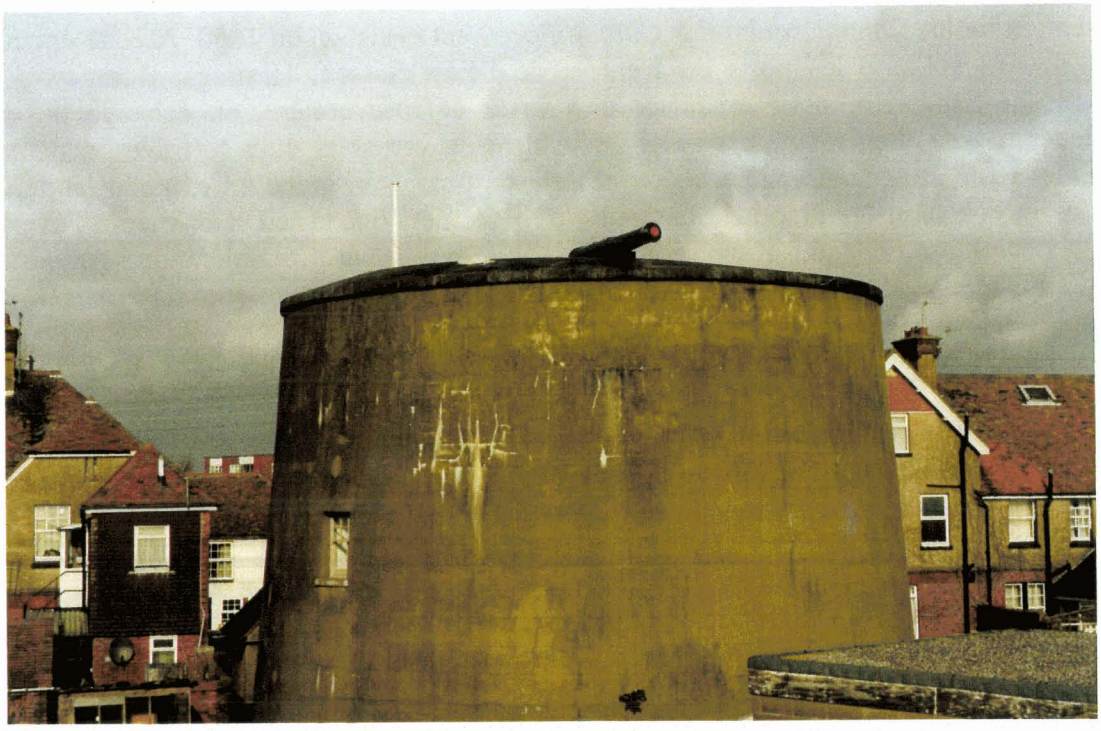
Inversement, l'Angleterre envahit des territoires du Continent entre les 14ème et 16ème siècles : occupations de Calais (1347-1558) et de Boulogne (1544-1550). Pour la Côte d'Opale, la présence de frontières terrestres complique la défense du pays, puisque entre le 16ème et le 19ème siècle, ce littoral constitue un espace, où les principales puissances européennes s'affrontent pour s'agrandir (Gravelines et Bergues appartiennent au Duc de Bourgogne). Les frontières fluctuent en permanence, comme en témoignent les forteresses qui parsèment ces territoires. Les efforts de Louis XIV pour repousser la frontière au nord se sont révélés fructueux, avec le renforcement de certaines places fortifiées comme celles de Gravelines ou de Bergues. La Révolution française et surtout le premier Empire napoléonien réactivent ces politiques côté Kent Est, entre 1794 et 1815. Au 18ème siècle, les *'Tours Martello'*, sur la côte, et le *'Hythe Military Canal'* sont construits (**photos n°3** et **n°4**). Sur les 74 postes de défenses, réalisés en 1803, 24 subsistent aujourd'hui[91].

Au 20ème siècle, les risques d'une invasion nazie du « Monde Libre » aboutissent aux mêmes mesures de défense côtière. Le Kent Est se retrouve au cœur du conflit (bombardements intenses). En 1940, la côte devient la ligne de défense contre l'invasion nazie. D'importants systèmes de fortification sont érigés : tunnels creusés sous le Château de Douvres, diverses tours militaires à Herne Bay...

Pendant des siècles, la frontière entre la Côte d'Opale et le Kent Est sert de système de défense et de protection. Les traces de nombreux siècles de conflits et d'alliances ont légué un patrimoine historique riche surtout dans le Kent, qui totalise presque 25 000 édifices historiques[92] (**annexe n°1 , carte n°16** et **tableau n°11**). Le Kent possède plus de châteaux et de maisons historiques, que n'importe quel autre Comté d'Angleterre, et le patrimoine médiéval le plus riche d'Europe (2500 à 3000 sites recensés)[93]. La plupart de ces sites historiques sont localisés sur la côte, bien que certains soient aussi dans l'arrière-pays (Canterbury).

[91] D'après le site Internet créé par le KENT COUNTY COUNCIL : « www.kenttourism.gov.uk ».
[92] Brochure éditée par le KENT COUNTY COUNCIL HERITAGE CONSERVATION GROUP, Kent Tourism Facts - Take a good look at Kent, 1996.
[93] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 102-103, 118 p.

Photo n°3 : Un exemple de *'Tour Martello'* présente sur la côte du Kent Est

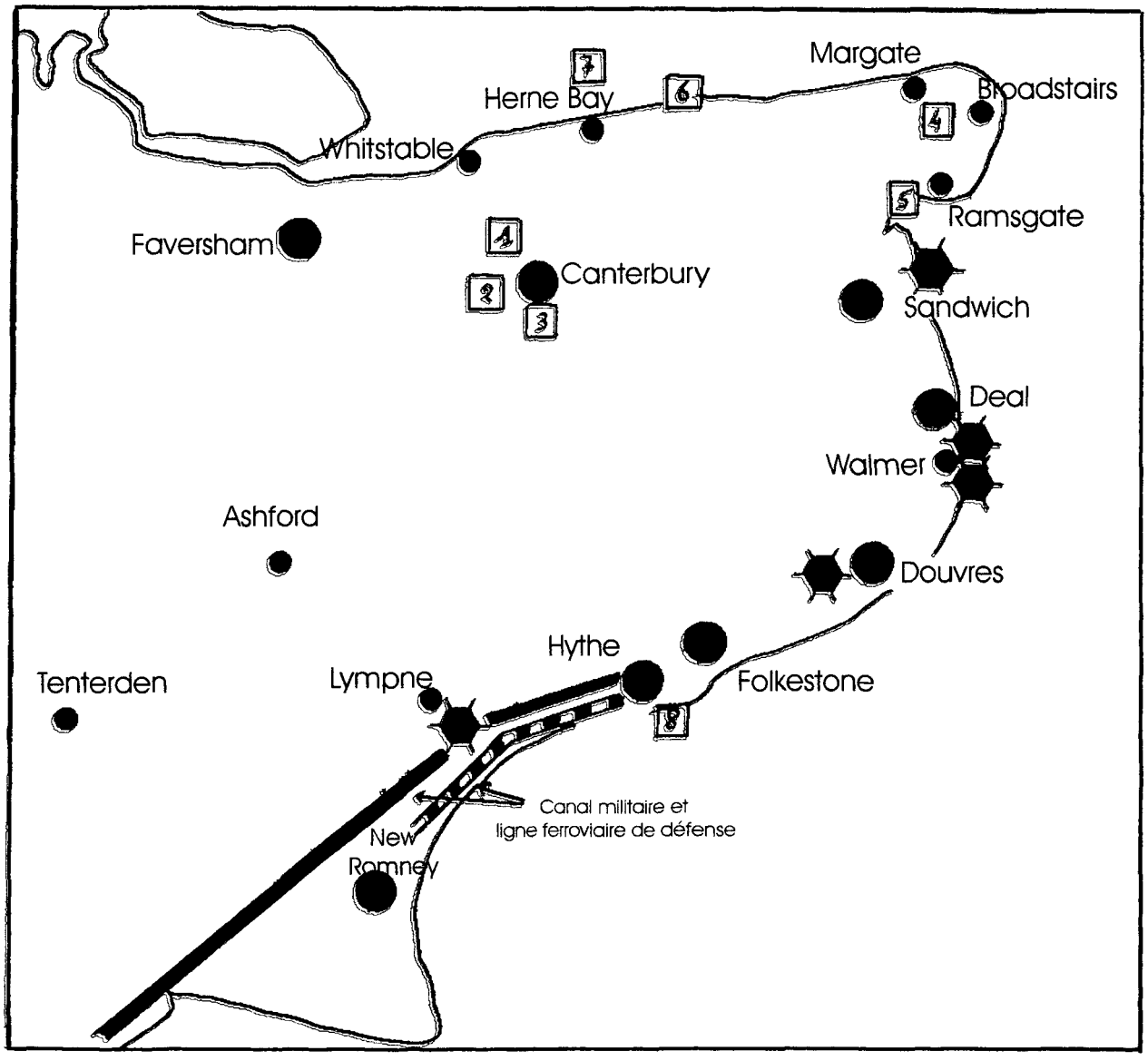


Source : M.Harbreteau, 2002.

Photo n°4 : Le Canal Militaire à Hythe

Source : M.Harbreteau, 2002.

Carte n°16 : Un patrimoine historique remarquable dans le Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2002.

Légende : 0 10 km. N

Villes fortifiées — Chateaux, forts — Monuments et sites d'intérêt historique — Autres villes

Tableau n°11 : Un patrimoine historique remarquable dans le Kent Est.

Edifices historiques	Lieux	Description
Villes fortifiées	Sandwich	Membre de la 'Confédération des Cinque Ports'
	Deal	Membre de la 'Confédération des Cinque Ports'
	Douvres	Membre de la 'Confédération des Cinque Ports'
	Hythe	Membre de la 'Confédération des Cinque Ports'
	New Romney	Membre de la 'Confédération des Cinque Ports'
	Faversham	Membre de la 'Confédération des Cinque Ports'
	Canterbury	Puissante Cité religieuse et militaire
	Folkestone	Grand port militaire
Châteaux et forts	Château de Douvres	Les murs recèlent 2 000 ans d'histoire, y compris l'une des plus hautes structures romaines existantes (= le phare). Réseau important de tunnels dans la craie sous le Château médiéval.
	Château de Lympne	A proximité de Hythe, construit à l'époque médiévale par les Normands.
	Château de Walmer	A proximité de Deal, construit à l'époque médiévale par les Normands.
	Château de Deal	Construit à l'époque médiévale par les Normands.
	Fort romain de Richborough	Construit près de Sandwich à l'époque médiévale par les Normands.
Sites et monuments remarquables	'Canterbury Cathedral' (1)	Fondé en 597 par St-Augustin. Lieu de pèlerinage depuis le 12ème siècle.
	'West Gate' Canterbury (2)	Porte médiévale utilisée comme tour de guet. Un musée y retrace les divers systèmes de défense de la ville.
	'Roman Museum' Canterbury (3)	Les sols mosaïques et les vestiges romains ont été découverts lors des bombardements (musée).
	Grange Salmestone (4)	Construite comme annexe administrative en 1250 pour l'Abbaye de St-Augustin
	'St Augustine Cross' (5)	Croix celtique en pierre érigée en 1884.
	Tour 'Reculver' (6)	Reste d'un monastère fondé en 669.
	'Maunsell Naval Army Forts' HerneBay (7)	Forts armés situés en 'offshore' pour lutter contre les raids aériens sur Londres lors de la 2nde Guerre Mondiale
	'Tours Martello' Romney Marsh (8)	Défenses côtières = tours d'artillerie circulaires et interdépendantes utilisées lors de la 2nde Guerre Mondiale.
	'Canal Royal Militaire' Romney Marsh	Canal militaire défensif de 50 km entre Hythe et Rye construit entre 1805 et 1809 comme seconde défense linéaire pour dissuader toute invasion napoléonienne. Utilisé pendant la seconde Guerre Mondiale.
	'Romney, Hythe & Dymchurch Railway'	Plus petit train public à vapeur du monde (toujours en état de marche) qui acheminaient sur 14 miles à travers les marais les troupes de soldats.

Source : M.Harbreteau, 2003.

Le patrimoine historique militaire constitue un atout touristique important pour le Kent Est. D.Clary souligne que de tels édifices, ou « monuments locomotifs », représentent une vitrine pour la région entière[94]. Sa réputation pourrait être comparée à celle, dont bénéficie l'Anjou en France avec ses prestigieux châteaux de la Loire. Le patrimoine historique militaire est omniprésent dans le Kent Est, avec une multitude d'édifices constituant un grand attrait touristique : réseau de villes fortifiées, Château de Douvres, Canal Militaire... qui font la notoriété de ce territoire en contribuant à lui donner une image très forte.

Le patrimoine historique n'est pas aussi riche au sein du littoral de la Côte d'Opale, où il n'existe plus de trace de l'époque romaine. Les édifices historiques, d'origine médiévale et napoléonienne, sont présents avec des remparts et des monuments divers, bien qu'ils soient moins nombreux que de l'autre côté du détroit (**tableau n°12** et **carte n°17**). Construit sous Louis XIV, le Fort Vauban d'Ambleteuse constitue l'un des châteaux les mieux conservés (classé depuis 1965). Seules les agglomérations de Calais et de Boulogne offrent des édifices et des monuments historiques relativement prestigieux (les « Bourgeois de Calais », la « Colonne de la Grande Armée » à Wimille). Dans ce domaine, Boulogne est riche avec sa ville haute entourée de remparts, son beffroi du 12ème siècle, sa Cathédrale Notre-Dame et sa crypte, son ancien couvent des Annonciades, son Hôtel Désandrouin, son Palais de Justice, ses rues pittoresques longeant des hôtels particuliers et ses maisons bourgeoises du 18ème siècle. La présence de quelques cités fortifiées vient tout de même doter la Côte d'Opale d'un patrimoine historique de valeur (Gravelines, Bergues, Montreuil...).

Cette pauvreté historique de ce littoral s'explique par deux principales raisons selon JM.Dewailly : les stations balnéaires sont de développement récent et les pilonnages des années 1940-1944 ont provoqué d'énormes dégâts comme à Dunkerque[95]. La grande implication de la Côte d'Opale, dans la 2nde Guerre Mondiale, s'est essentiellement traduite par le « *Mur de l'Atlantique* », en vue de repousser tout débarquement. Le patrimoine historique, lié à la 2nde Guerre Mondiale, passe par des blockhaus convertis en musées, cimetières, mémoriaux, divers systèmes de défenses côtières... omniprésents en Côte d'Opale. Le Musée de la Coupole d'Helfaut, attirant près de 300 000 visiteurs, par an est de loin le plus important. Mis à part quelques grands sites régionaux de mémoire comme Vimy et notre Dame de Lorette, les cimetières de la Côte d'Opale sont peu fréquentés. Les plus importants sont *'Boulogne eastern cemetery'* (près de 5 000 tombes), Wimereux (2 800) Longuenesse (2000), Zuydcoote (1 000), Calais (700), St-Martin-Les-Boulogne (300)...

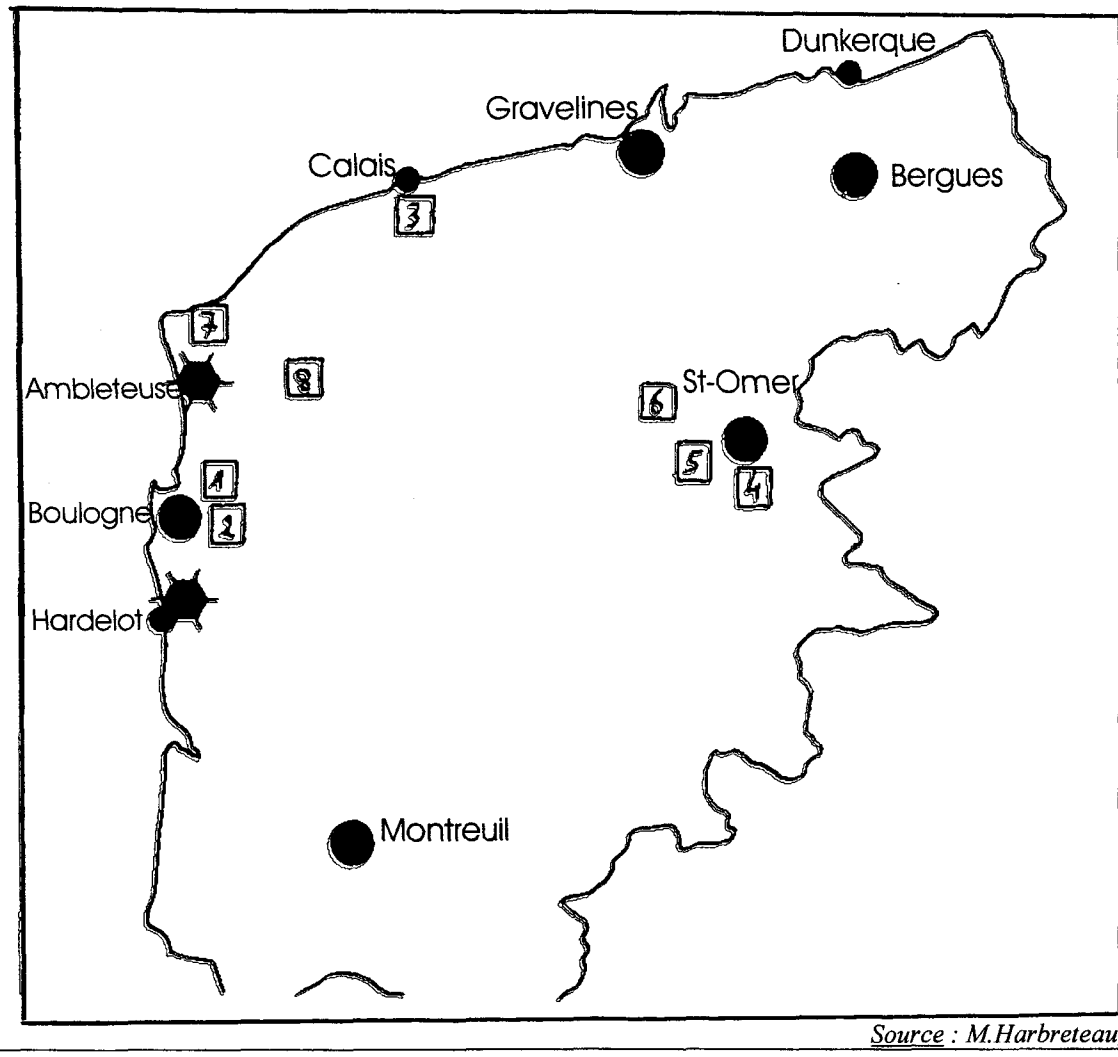
[94] CLARY.D, Le tourisme dans l'espace français, Masson, juillet 1993, p 306, 358 p.
[95] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 225, 1161 p.

Tableau n°12 : Un patrimoine historique moins riche en Côte d'Opale.

Edifices historiques	Localisation
Villes fortifiées	Gravelines (Maison du patrimoine) Bergues St-Omer cité religieuse Boulogne Montreuil (Fortifications, Citadelle)
Châteaux et forts	Château d'Hardelot (Condette) Fort Vauban (Ambleteuse)
Sites et monuments remarquables	Colonne de la Grande Armée (Wimille) (1) Cathédrale Notre-Dame à Boulogne (2) Les 6 Bourgeois de Calais (3) Cathédrale Notre-Dame à St-Omer (4) Coupole d'Helfaut Centre d'histoire de la guerre et des fusées (5) Blockhaus d'Eperlecques 1ère base V2 de la 2nde Guerre Mondiale (6) Blockhaus d'Audinghen Musée du Mur de l'Atlantique (7) Forteresse de Mimoyecques Landrethun-Le-Nord Base V3 (8)

Source : M.Harbreteau, 2002.

Carte n°17 : Un patrimoine historique moins riche en Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2002.

Légende : 0 10 km. N

Villes fortifiées | Chateaux, forts | Monuments et sites d'intérêt historique | Autres villes

3.Conclusion.

La Côte d'Opale et le Kent Est présentent des paysages naturels et historiques remarquables, dont le potentiel est propice au développement des activités de tourisme et de loisirs. Ce potentiel varié est à la base de l'attractivité touristique de ces entités littorales. Cependant, les spécificités sont marquées de part et d'autre du détroit.

Bien que l'arrière-pays de la Côte d'Opale soit divers et de qualité avec le « Parc Naturel Régional des Caps et des Marais d'Opale », et de nombreux terroirs authentiques comme les « 7 Vallées », le « Pays de Montreuil »..., le milieu naturel ne présente pas de sites naturels d'exception, contrairement au littoral qui dispose de sites nationaux, de longues étendues sableuses, de systèmes dunaires importants... Ainsi, les activités touristiques et de loisirs au sein de la Côte d'Opale se prêtent beaucoup plus à des activités balnéaires le long du littoral : baignade mais aussi diverses activités sportives liées au vent. La situation est opposée dans Kent Est. Avec un littoral moins attractif que celui de la Côte d'Opale, l'arrière-pays présente un potentiel extrêmement riche, avec de nombreux sites potentiellement touristiques, et vient compenser un littoral monotone. Mis à part les falaises de craie et les plages sableuses de Thanet (et dans une moindre mesure les plages de galets situées au sud du littoral), les sites naturels remarquables sont tous localisés dans l'arrière-pays. Cette richesse « diffuse » confère un avantage décisif au Kent Est par rapport à la Côte d'Opale, notamment avec les '*Downs*' et ses villages pittoresques. Les activités de pleine nature exercées dans l'arrière-pays sont beaucoup moins dépendantes des conditions météorologiques, et surtout se pratiquent durant toute l'année. Le potentiel est grand pour les pratiques récréatives : simple promenade, randonnée ou vélo sur les sentiers, sports aquatiques sur les plans d'eau, golf ou pratiques équestres sur les pistes au sein des massifs forestiers...

De plus, avec un patrimoine historique exceptionnel lié à la présence de la frontière, l'attractivité touristique du Kent Est est largement supérieure à celle dont bénéficie la Côte d'Opale. La présence de l'ancienne « Confédération des Cinque Ports » et surtout de Canterbury lui permet de proposer une offre touristique patrimoniale de grande valeur.

Ce patrimoine de valeur qu'il soit naturel ou historique est directement à l'origine de l'essor précoce des activités touristiques au sein de ces entités littorales eurorégionales.

B.Le berceau du tourisme balnéaire d'une réputation internationale jusque 1929.

Les façades littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale constituent le « berceau » du tourisme balnéaire en Europe, soulignant ainsi la spécificité de cette échelle eurorégionale. L'histoire du tourisme met en évidence une succession de « cycles » temporels, largement tributaires de l'évolution des pratiques balnéaires, des techniques de transports, des « produits », des acteurs... Ces « cycles » ont entraîné l'afflux de clientèles différentes, marquant de leurs impacts le paysage littoral eurorégional à des degrés divers. Depuis les origines du tourisme, se déploie ainsi une synergie entre le rivage du Kent Est et celui de la Côte d'Opale. Le rôle pionnier plus ou moins marqué de l'Angleterre, en matière de tourisme et de loisirs, n'est pas sans incidence pour le Kent Est, qui a vécu un développement touristique plus précoce que la Côte d'Opale, dont il est l'investigateur.

1.Tentative de clarification de quelques concepts.

Avant de dresser l'évolution du tourisme au sein des entités eurorégionales, il est nécessaire de définir certains termes géographiques qui sont au coeur de notre réflexion.

1.1.Les origines du terme « tourisme » et sa définition actuelle.

Les origines du concept sont anglo-saxonnes avec *'The tour'*, qui désigne à partir du 16ème siècle, le voyage qu'effectue le jeune aristocrate Anglais sur le Continent : haute noblesse, petite noblesse terrienne, '*gentry*', mais aussi haute bourgeoisie libérale. Par plaisir, le '*Grand Tour*' consiste à la visite des capitales et des hauts lieux de la vie culturelle et mondaine d'Europe, notamment française et italienne. A leur retour, les jeunes aristocrates distingués sont consacrés *gentlemen*. Se pratiquant individuellement, en famille ou avec des précepteurs, il se répand tout au long du 18ème siècle, chez les nobles et les rentiers d'outre-Manche. Le '*Grand Tour*' n'est pas un phénomène uniquement britannique, puisque des Allemands, des Russes et des Hollandais comptent parmi les voyageurs en quête de savoir et de culture. L'élite française est également concernée, avec de grands voyageurs écrivains, comme Montaigne, Rabelais, Voltaire... Par la suite, *'The tour'* devient *'tourism'* et sera considéré *'tourist'*, celui qui le pratique. Il s'effectue jusqu'au début du 19ème siècle.

Depuis, définir le tourisme n'est pas un exercice aisé. Que signifie aujourd'hui « faire du tourisme » ? Question simple au premier abord, mais qui est loin de bénéficier d'un consensus général parmi les chercheurs. Il n'est nullement besoin d'expliquer les difficultés de l'ancienne l'UIOOT (= Union Internationale des Organismes Officiels), puis aujourd'hui de l'OMT (= Organisation Mondiale du Tourisme) pour définir les termes suivants : touriste, excursionniste et visiteur. Les chercheurs anglo-saxons, C.M.Hall et S.J.Page, retiennent trois paramètres à prendre en compte pour définir le terme « tourisme »[96] :

- Le but du voyage : affaires, vacances ou visites à des amis ou des proches...

- La dimension temporelle : période de temps minimum et maximum, passée en dehors de chez soi, sur la destination même. Souvent, elle concerne un séjour d'au moins 24 heures et inférieur à une année.

[96] HALL.CM et PAGE.SG, The Geography of Tourism and Recreation : environment, place and space, Routledge, 2000, p 3, 309 p.

- Le profil du touriste. Il existe certaines situations où les voyageurs ne peuvent pas être considérés comme de vrais touristes. Par exemple, les passagers de croisière en transit, s'arrêtent à des endroits particuliers (point d'embarcation et de départ) pour quelques heures seulement.

Une définition de base est proposée en 1991 par l'Organisation Mondiale du Tourisme et, même si elle comporte toujours quelques ambiguïtés, elle est largement admise par la plupart des administrations et des professionnels. Pour l'OMT, le tourisme représente « **les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs** »[97] **(tableau n°13)**.

Tableau n°13 : Les grands motifs de visite distingués par l'OMT.

- loisirs, détente et vacances ;
- visite à des parents et amis ;
- affaires et motifs professionnels, à condition de ne pas être en poste et/ou rémunéré dans le pays visité ;
- traitement médical ;
- motif religieux, pèlerinage ;
- autres motifs de visite ;

Source : D'après l'OMT, dans JM.Dewailly, E.Flament, Le tourisme, SEDES, Campus, 2000, p 12, 191 p.

Ainsi sont exclus du domaine touristique :
- « La clientèle de consommateurs locaux,
- Les frontaliers (trajets domicile/travail),
- Les passagers en transit (au sens restreint de ce mot).

Par contre, le tourisme de passage, correspondant à la traversée du territoire par un touriste non résident se rendant dans un autre pays que la France, est bien – quant à lui – dans le champ touristique »[98].

Afin de permettre une meilleure compréhension du secteur touristique, l'Organisation Mondiale du Tourisme (1991) et les Nations Unies (1994) opèrent une distinction entre visiteurs, touristes et excursionnistes. Le **tableau n°14** résume ces définitions. Cette classification utilise le terme « visiteur » comme concept de base, il représente l'ensemble des personnes concernées par un voyage et ce, pour des motifs divers. Parmi eux, on distingue **l'excursionniste, visiteur d'une seule journée** (= aucune nuit passée sur le lieu visité) qui pratique, non pas des activités de tourisme, mais des activités de loisirs qui s'exercent dans le bassin de vie proche. **Le touriste est le visiteur qui passe au moins une nuit sur le lieu visité.** Parmi ces derniers, une distinction est effectuée entre les touristes en courts et en longs séjours, selon la durée du déplacement effectuée. Les courts séjours représentent les déplacements de une à trois nuits, s'effectuant hors du domicile. Les déplacements supérieurs à trois nuits sont qualifiés de longs séjours ou vacances.

La définition adoptée au Royaume-Uni est la même, puisqu'elle exige au moins une nuit passée hors du domicile et sans condition de distance pour qualifier le visiteur de touriste.

[97] Organisation Mondiale du Tourisme, Recommandations sur les statistiques du tourisme, 1991.
[98] DOEUVRE.JA, Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique, Observatoire National du Tourisme, janvier 2000, pp. 123-124, 132 p.

Dans l'ensemble, il n'existe pas de différence entre les deux langues, puisque l'anglais se réfère aux mêmes définitions pour distinguer le *'day-tripper'* (excursionniste) du *'tourist'* (touriste). La langue anglaise opère la même distinction entre les différents types de séjours touristiques *('short and long break')*. Toutefois, elle utilise fréquemment le terme *'tourist industry'*. Comme le suggèrent JM.Dewailly et C.Sobry[99], il faut se garder d'une traduction trop hâtive. En aucun cas en français, on ne pourrait assimiler les activités touristiques, donc de services, à des activités industrielles. Mieux vaut employer dans ce cas précis, les termes d'activité ou de secteur touristique.

Tableau n°14 : Touristes et excursionnistes selon l'OMT.

<table>
<tr><th rowspan="2">Motif</th><th colspan="3">Durée</th></tr>
<tr><td>0 nuit</td><td>1 à 3 nuits</td><td>3 nuits à 1 an</td></tr>
<tr><td>Loisirs, détente, vacances, visites à parents et amis</td><td></td><td>Court séjour</td><td>Vacances</td></tr>
<tr><td>Santé</td><td></td><td colspan="2">Tourisme de santé</td></tr>
<tr><td>Affaires, motifs professionnels, missions, réunions</td><td></td><td colspan="2">Tourisme d'affaires</td></tr>
<tr><td>Autres motifs</td><td></td><td colspan="2">Pèlerinage, tourisme scolaire, Manifestations sportives</td></tr>
<tr><td></td><td>Excursionniste</td><td colspan="2">Touriste</td></tr>
<tr><td colspan="4">Visiteur</td></tr>
</table>

Source : D'après l'Observatoire national du tourisme dans JM.Dewailly, E.Flament, Le tourisme, SEDES, Campus, 2000, p 11, 191 p.

La classification proposée par l'OMT soulève quelques interrogations. Peut-on réellement qualifier de touriste, la personne partie temporairement hors de chez soi, qui restera confinée dans un hôtel de luxe pour un séminaire d'affaires ? J.M.Dewailly et C.Sobry soulignent que « la définition réelle devrait se référer non seulement à l'enveloppe spatio-temporelle, mais aussi au contenu des pratiques effectives et donc au statut de l'individu, ce qui complique singulièrement l'analyse »[100].

L'approche géographique du phénomène touristique permet de mettre en valeur la création de lieux spécifiques, puisque les activités de tourisme entraînent d'importantes dynamiques spatiales. Malgré ces ambiguïtés, nous pouvons affirmer sans crainte qu'**il y a pratique du tourisme, lorsque le visiteur passe au moins une nuit hors de chez lui (sans rémunération spécifique). Le terme « tourisme » ne fait aucun doute pour des déplacements hors du domicile - sans rémunération - sur de longues distances et pour des durées de temps importantes**. C'est sur cette base que nous nous appuierons pour qualifier de touristes, les visiteurs des entités littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale. La difficulté majeure réside dans les déplacements s'exerçant à des échelles plus fines tant spatiales que temporelles.

D'autres termes méritent une attention particulière, tels « produits » et « cycles » puisqu'ils caractérisent l'évolution touristique du Kent Est et de la Côte d'Opale.

[99] DEWAILLY.JM, SOBRY.C, Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais, L'Harmattan, 1997, p 26, 303 p.

[100] DEWAILLY.JM, SOBRY.C, Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais, L'Harmattan, 1997, p 26, 303 p.

Un tourisme strettamente legato al termine prodotto e ciclo

1.2. Un tourisme étroitement lié aux termes « produit » et « cycle ».

D'après l'Organisation Mondiale du Tourisme, « les produits caractéristiques du tourisme sont ceux qui, dans la plupart des pays, cesseraient d'exister en quantité significative, ou dont la consommation serait considérablement réduite, en l'absence du tourisme »[101].

Pour D.Clary, un produit est « un ensemble de services afférent à des domaines séparés mais connexes (transport, hébergement, restauration, activités), chacun correspondant à un besoin propre de 'l'homo turisticus', mais conçus pour être proposés ensemble, afin de satisfaire l'ensemble des besoins de l'acheteur »[102]. La nature du produit joue un rôle fondamental dans la définition même du produit touristique. Ce dernier se caractérise par un ensemble de services et a été élaboré par des producteurs touristiques suivant des règles très précises : étude de marché, structure de l'offre et de la demande... Un « produit est touristique, dès lors que sa consommation est effectuée par un touriste dans le but de faire du tourisme. C'est l'acte et le mode d'achat du touriste qui déterminent sa fonction »[103]. C'est donc sur cette base, que nous nous référerons, pour désigner l'ensemble des prestations liées aux activités de tourisme et de loisirs.

La géographie s'intéresse fortement au montage de produits, puisque ces derniers ont un support spatial important. Ils contribuent grandement à l'aménagement et au développement touristique d'un territoire. Le produit joue un rôle vital au sein de l'offre touristique. Représentant une composante essentielle de l'attractivité, il contribue au déclenchement du déplacement touristique. Il se doit d'être attractif en raison d'une vive concurrence mais il se révèle très fragile.

Le terme « cycle touristique » sera souvent employé pour notre réflexion. Utilisé aussi bien pour un produit que pour un lieu touristique, c'est surtout pour ce dernier, que nous y ferons référence. Côté anglo-saxon, les travaux de Butler constituent la référence, avec son *modèle 'Tourism Area Cycle of Evolution'* (1980), soulignant le *'life cycle'* d'un lieu et d'un produit[104]. En raison de sa relative simplicité, le concept de « cycle » a émergé à partir des observations initiales de Christaller (1963) et de Plog (1974). Pour lui, un lieu touristique possède une « vie », au même titre qu'un produit ; celui-ci passerait par des étapes successives jusque sa disparition probable (**figure n°3**). Le modèle s'intéresse plus particulièrement à la croissance, aux changements, aux limites et à l'intervention dans le contexte touristique et met en évidence les relations étroites entre la demande de l'offre. Il permet un « guide de description » pour la mise en place de stratégies et représente un outil de prévision. Des applications nombreuses du modèle de Butler ont été entreprises dans divers lieux touristiques à travers le temps et l'espace. Même si le modèle décrit sans faille les premières étapes de développement, il ne permet pas de prévoir le développement futur des stations touristiques[105]. Néanmoins, il constitue toujours la référence pour la géographie anglo-saxonne du tourisme.

---

[101] Extrait du CST 1999 dans ELLAS.S, Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique, Observatoire National du Tourisme, janvier 2000, pp. 96-97, 132 p.

[102] CLARY.D, Le tourisme dans l'espace français, Masson, juillet 1993, p 3, 358 p.

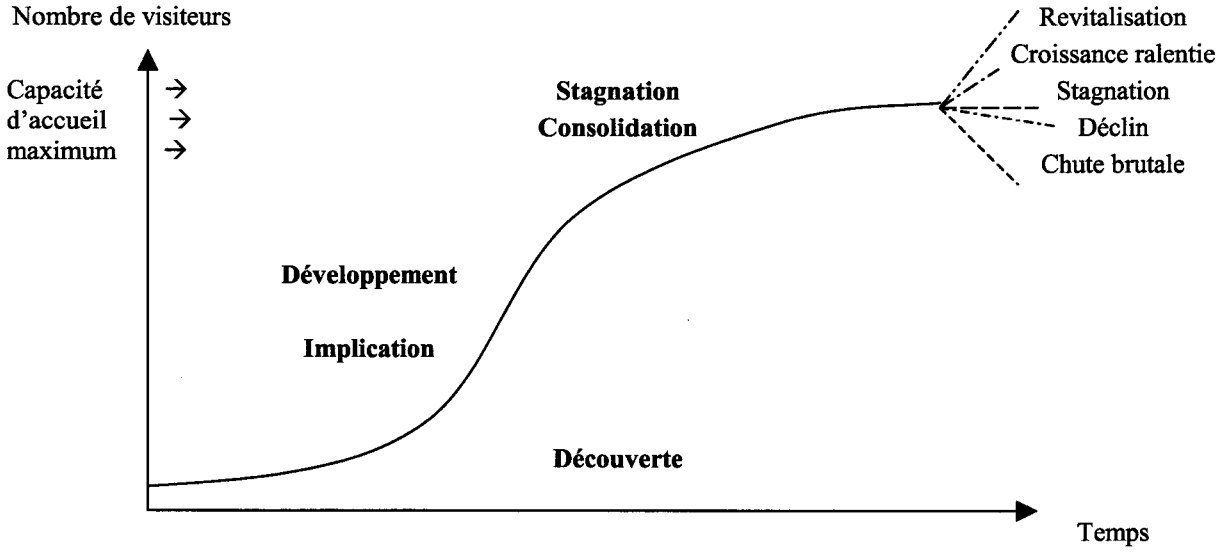
[103] ELLAS.S, Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique, Observatoire National du Tourisme, janvier 2000, pp. 96-97, 132 p.

[104] BUTLER.R, The concept of a tourist area resort cycle of evolution : implications for management of resort area, Canadian Geographer, 1980.

[105] HALL.CM et PAGE.SJ, The geography of tourism and recreation : environment, place and space, Routledge, 2nde edition, 1999, pp. 105-106, 399 p.

Cette notion de « cycle » est étroitement liée à celle de « renouvellement » d'un espace et/ou d'un lieu touristique, qui nous le verrons, qualifie l'activité touristique et donc avec elle, les différentes activités qui s'y développent. Elle est étroitement liée à la notion économique. JM.Dewailly et E.Flament donnent une définition précise, que nous retiendrons pour notre recherche : « Après une période de démarrage et d'expansion, un espace touristique atteint une phase de maturité où il offre une large gamme de produits. Si ces derniers vieillissent, deviennent obsolètes, sont dépassés par la concurrence ou évincés par d'autres fonctions, l'espace concerné souffre de désaffection et peut aller jusqu'à perdre sa fonction touristique. Mais il peut aussi être redynamisé par de nouveaux produits et connaître une nouvelle phase d'expansion qui le mènera à un nouveau stade de développement, mais avec les mêmes exigences d'adaptation continue pour se perpétuer sur les marchés »[106].

Figure n°3 : Le modèle de développement de Butler sur l'évolution d'un lieu touristique



Source : Réadaptation de M.Harbreteau à partir de Butler (1980) dans D.Pearce, Tourism Today – A geographical Analysis, 2nde Edition, Longman, 1995, p 12, 201 p.

Différents cycles touristiques ont eu des impacts plus ou moins importants sur les entités eurorégionales, selon les époques, les caractéristiques de l'accessibilité, les acteurs, les produits et les clientèles... Le tourisme y est passé par plusieurs cycles au cours de ces deux derniers siècles, ponctués de phases de rapprochement et d'éloignement.

2.Un tourisme « hérité » né dans le Kent Est et diffusé vers la Côte d'Opale, grâce à la Révolution des transports.

2.1.Un « cycle pré-touristique » impulsé d'Angleterre, dès le milieu du 16ème siècle.

Dès le 16ème siècle, le littoral du Kent Est est directement concerné par le voyage traditionnel d'initiation ('*Grand Tour*'), dans la mesure où les ports constituent l'étape incontournable pour se rendre sur le Continent. Dès cette époque, quelques hôtels liés à la fonction transit prospèrent à Douvres.

[106] DEWAILLY.JM, FLAMENT.E, Le tourisme, SEDES, Campus, mai 2000, p 14, 191p.

Bien qu'ils soient connus depuis l'Antiquité, les bienfaits de l'eau réapparaissent dès le 17ème siècle, en Europe. La quête de la santé et du bien être se généralise, et provoque l'émergence de nouveaux comportements sur les littoraux du sud de l'Angleterre et du nord de la France. Progressivement, de nouvelles idées médicales reconnaissent les vertus des bains avec les cures thérapeutiques et hygiénistes.

Parallèlement, les progrès de la cartographie permettent une meilleure connaissance du territoire et favorisent le développement des voyages d'agrément. L'amélioration relative des différents moyens de transport incite à leur multiplication. Cette époque est caractérisée par un intérêt croissant pour l'éducation, la culture et le sport. La noblesse, la '*gentry*' anglaise, les aristocrates français mais aussi la haute bourgeoisie (marchands, banquiers, militaires, membres du clergé, magistrats, professeurs) vont peu à peu s'inscrire dans la découverte de leur pays respectif. C'est la naissance de centres touristiques en milieu rural. Le coût du voyage, du logement et des loisirs constitue un filtre social majeur. Seule une minorité élitiste est concernée par le « thermalisme mondain »[107]. Bath devient la première station thermale moderne aux distractions diverses. Ce phénomène gagne le Kent, Tunbridge Wells, station située dans l'arrière-pays, accueille les premiers visiteurs en quête d'activités de plaisir et de distraction, dès la fin du 17ème siècle.

L'attirance pour la campagne (stations thermales et bourgs ruraux) bouleverse totalement le modèle ancien du voyage (le '*Grand Tour*'). Dans le nord de la France, Saint Amand constitue un grand centre touristique avec ses thermes. Sur la Côte d'Opale, quelques villes présentent une fonction récréative non négligeable. Une quarantaine d'hôtels se construit de 1735 à 1810 à Montreuil[108]. La cité fortifiée est un lieu agréable, où une minorité de gens de haute classe vient passer quelques semaines en hiver.

Ce « cycle pré-touristique » s'adresse avant tout à une clientèle d'élites motivées principalement par le voyage culturel et d'initiation à l'étranger, secondairement par le facteur « santé ». Considérés comme des lieux de santé et de plaisir, les centres thermaux sont fréquentés jusqu'au milieu du 19ème siècle. Mis à part une minorité de voyageurs (essentiellement issus de Londres) transitant par les ports du Kent Est et de la Côte d'Opale, les deux rives littorales sont isolées et encore peu concernées par le phénomène touristique. Ce cycle est néanmoins essentiel, dans la mesure où les classes aisées inventent des lieux et pratiquent de nouvelles activités qui sont à la base du tourisme[109]. Dans ce domaine, le Royaume-Uni constitue un modèle de référence, puisqu'il crée non seulement de nouvelles formes récréatives ('*The Tour*', visites à la campagne, dans les stations thermales...), mais il « diffuse » aussi certaines pratiques dans le monde entier, et notamment en France.

Avvicinamento e nascita del turismo balneare dal XVIII secolo al 1850

2.2.Rapprochement et lancement du tourisme balnéaire du début du 18ème siècle à 1850.

A partir du début du 18ème siècle, les stations balnéaires vont « cristalliser » la demande pour les pratiques de santé. Le « thermalisme mondain » s'étend à la « balnéation océanique »[110]. Le littoral du Kent Est est précurseur dans ce domaine. Pour quelles raisons les stations balnéaires supplantent-elles les centres thermaux situés dans l'arrière-pays ? Et quelles sont celles déjà implantées à l'époque pré-ferroviaire ?

---

[107] BOYER.M, Histoire du tourisme de masse, Que sais-je ?, Puf, 1999, p 7, 127 p.
[108] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 38, 1161 p.
[109] DEWAILLY.JM et FLAMENT.E, Le tourisme, SEDES, Campus, mai 2000, pp. 186-187, 191 p.
[110] BOYER.M, Histoire du tourisme de masse, Que sais-je ?, Puf, 1999, p 7, 127 p.

2.2.1.Les facteurs à l'origine de l'émergence des stations balnéaires.

Plusieurs facteurs sont à l'origine directe de ce « renversement » des pratiques et des nouvelles tendances.

2.2.1.1.Un climat océanique vivifiant apprécié.

A la fin du 17ème siècle en Angleterre, les vertus des bains de mer sont désormais reconnues. Avec le prestige des professions médicales, les conseils sont considérés comme de réels diagnostics médicaux pour une minorité de gens éduqués, et pratiquant déjà des activités de loisirs. Le Docteur R.Russel préconise même des bains pour ses clients en bonne santé. Il s'agit de changer d'air en allant dans des lieux privilégiés, afin de garantir la guérison des maux ou au moins leurs soulagements.

Dès le début du 18ème siècle, trois stations balnéaires dominent déjà le littoral du Sud-Est de l'Angleterre : Scarborough, Margate et Brighton. Dès 1736, les premiers bains de mer « à la lame » sont donnés à Margate[111]. Ils traversent le détroit quelques décennies plus tard[112]. De nombreuses revues scientifiques médicales préconisent leurs pratiques. Mais la Révolution française et les guerres napoléoniennes ne sont pas propices au succès de l'établissement de bains de mer chauds de Boulogne (1786), qui doit fermer. Le '*Traité des bains de mer*' issu d'outre-Manche, est traduit en 1812. Ce n'est qu'en 1825 qu'un nouvel établissement de bains de mer froids, sur le modèle de Brighton et de Dieppe, est créé à Boulogne : le « Palais de Neptune ».

Le climat constitue alors l'attrait principal, la douceur de l'hiver est un atout décisif. A une époque où le critère « santé » est à la mode, les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale constituent des destinations de choix pour les élites. En effet, l'amplitude annuelle thermique, de l'ordre de 13°C, est faible grâce aux influences des courants tièdes de la Dérive Nord-Atlantique et des flux constants d'air maritime d'Ouest des Westerlies[113]. Les étés sont frais avec 21°C maximum enregistré souvent en août, et les hivers sont doux avec une moyenne de 8°C. Les températures moyennes annuelles sont très douces, de l'ordre de 10.5°C (**figure n°4**)[114]. En été, les stations du Kent Est connaissent des températures plus élevées, en raison de l'orientation du littoral vers l'est. La moyenne journalière maximum en Juillet s'élève traditionnellement à 22°C pour Ramsgate. Les hivers sont cléments et ne sont pas aussi rudes que certains agissant dans des régions pourtant plus méridionales. Le gel y est quasiment absent, même s'il peut apparaître lors d'hivers rugueux, notamment dans les estuaires (Swale, Authie et Canche). Le caractère doux hivernal conjugué aux étés sans coups de chaleur constituent un attrait indéniable pour certaines catégories de personnes, dont les retraités.

De plus, l'ensoleillement n'y est jamais excessif avec 1 700 heures maximums par an (contre 2 700 à Perpignan)[115]. Les deux littoraux possèdent une moyenne annuelle d'ensoleillement comparable : 1 695 pour Le Touquet et 1 753 pour Folkestone[116].

---

[111] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 11, 226 p.
[112] Ils s'implantent à Dieppe.
[113] METEO FRANCE, le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002.
[114] METEO FRANCE, le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002.
[115] ARNAUD.D, Le guide du Boulonnais et de la Côte d'Opale, Editions La Manufacture, 1994, p 21, 273 p.
[116] METEO FRANCE, le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002 et DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 207, 1161 p.

Ce sont les s[illegible] plus méridionales, qui bénéficient de l'ensoleillement le plus intense (Folkestone, Dymchurch, St Mary's Bay dans le Kent Est... et Hardelot, Le Touquet, Stella, Berck en Côte d'Opale...). Avec ses journées les plus longues, juin représente souvent le mois le plus ensoleillé. Le faible ensoleillement est à mettre en relation avec une nébulosité importante sur la Manche et la mer du Nord. La fréquence des ciels couverts à plus de 6/8 dépasse annuellement 50%[117]. Le brouillard y est fréquent, ce qui réduit fortement la visibilité, soit 29 jours au Touquet[118].

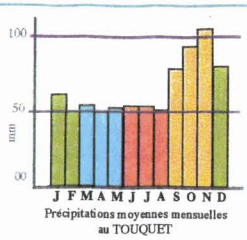
Le caractère vivifiant passe aussi par les précipitations qui sont fines et fréquentes, étalées sur 160 à 180 jours, pour un total modeste de 600 mm par an en Côte d'Opale (**figure n°4**). Dans le Kent Est, la moyenne des précipitations est un peu plus élevée : 700 mm à Douvres[119], ainsi que leur répartition sur une longue période de l'année, 178 pour Douvres[120]. Situé à l'extrême est par rapport aux masses d'air chargées d'humidité, le Nord Est du Kent connaît une répartition de ses précipitations concentrée sur une période réduite de l'année (automne et hiver). Les masses d'air ont le temps de se décharger d'humidité avant d'arriver à Thanet, qui connaît des périodes fréquentes de sécheresse. Ailleurs, le total annuel peut parfois dépasser les 1 000 mm de précipitations, en raison de la topographie dans le Boulonnais (**carte n°18**) et les '*Downs*'. Le caractère humide du climat confère aux paysages leur aspect verdoyant. Contrairement à certains écosystèmes méditerranéens souffrant de la sécheresse, les espaces naturels du Kent Est et de la Côte d'Opale gardent toujours un aspect attractif tout le long de l'année. Ce contexte environnemental a favorisé une puissante anthropisation des paysages.

Ce climat littoral est aussi marqué par la présence de vent : brises estivales contribuant parfois à un meilleur ensoleillement, « coups de tabac » hivernaux accompagnés d'une pluie pénétrante[121]. Agissant comme régulateurs thermiques, la mer du Nord et la Manche amènent des vents marins importants orientés principalement ouest – est. En période hivernale, les masses d'air peuvent venir du nord/est. Le vent souffle 110 jours par an dans le Boulonnais (rafales supérieures à 16m/s)[122], tout comme Berck, qui représente l'une des stations les plus ventées de la Côte d'Opale[123]. Sur le littoral de la plaine maritime flamande, la fréquence des directions de vent montre deux directions principales (**figure n°5**) : une nette dominance des vents de secteur SSW-SW et un mode secondaire pour les vents de secteur N-NE (d'après la rose des vents du sémaphore de Dunkerque, 1980-1994)[124].

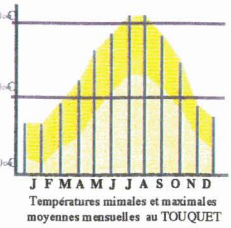
---

[117] LAGEISTE.J, Ports de plaisance et navigation de plaisance sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 27-33.
[118] METEO FRANCE, le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002.
[119] La moyenne des précipitations atteint 800 mm à Nice.
[120] Contre 102 pour Nice.
[121] METEO FRANCE, le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002.
[122] METEO FRANCE, le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002.
[123] Le chiffre atteint 57 jours de vent à Cambrai, 50 à Lille.
[124] DEBOUDT.P, Etude géomorphologique historique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du Nord-Est de la Manche, Thèse de Doctorat en géographie, Lille 1, 1997, p 79, 269 p.

Figure n°4 : Précipitations et températures pour Le Touquet et Dunkerque



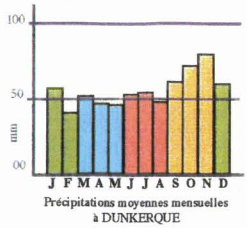
Précipitations moyennes mensuelles au TOUQUET



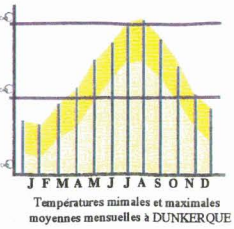
Températures mimales et maximales moyennes mensuelles au TOUQUET

1-Climat océanique pur, façade Ouest

Exposée aux vents marins dominants (Sud-Ouest), cette région enregistre les précipitations les plus fortes du Nord-Pas-de-Calais (1 000 mm par an sur le Haut Pays d'Artois), avec une contribution importante des grandes perturbations atlantiques de septembre à décembre. Les écarts saisonniers de température sont sensiblement atténués (amplitude annuelle de 13°C). Amplitude quotidienne également réduite, minima les plus élevés en août sur le littoral, maxima estivaux stagnant autour de 21°C dans l'arrière pays en raison de l'altitude.



Précipitations moyennes mensuelles à DUNKERQUE



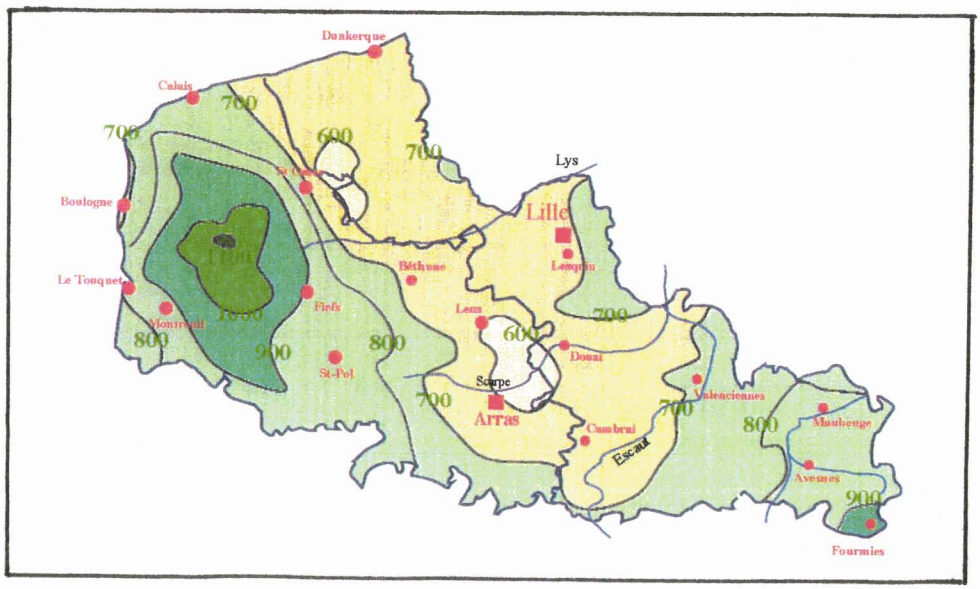
Températures mimales et maximales moyennes mensuelles à DUNKERQUE

2-Climat océanique pur, façade Nord

L'absence de relief explique bien le niveau modeste des précipitations (moins de 750 mm par an), avec toutefois un maximum encore très net en automne, caractéristique du climat littoral. Les vents marins de direction Nord-Est sont moins fréquents que le Suroît (vent du Sud-Ouest) du Boulonnais : l'amplitude thermique annuelle* s'accroît entre 13,5 et 14°C à l'abri des Monts de Flandres où les maxima estivaux atteignent déjà 22°C (contre 20,5°C sur le littoral).

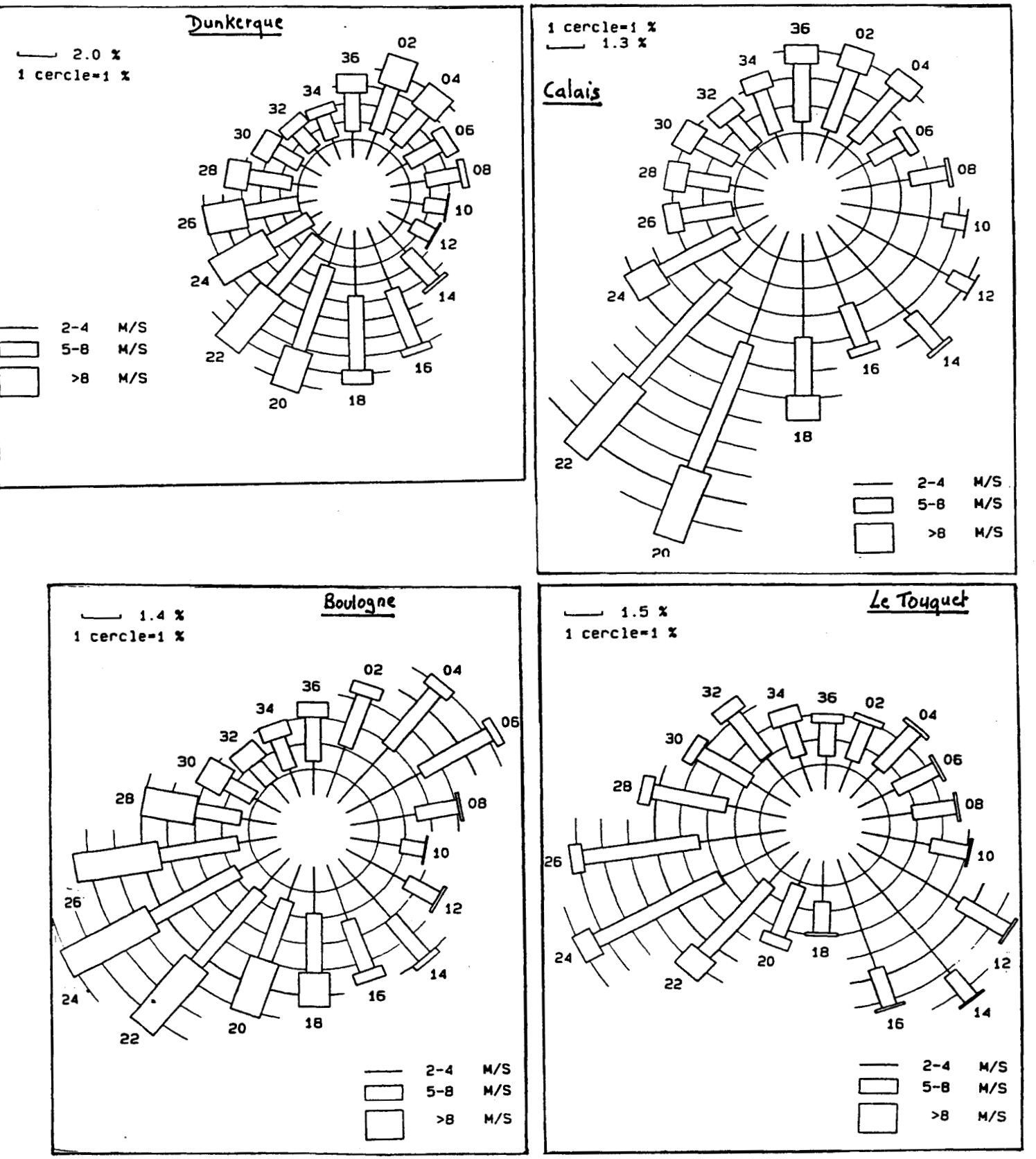
Source : Météo France, Le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002.

Carte n°18 : Hauteur des précipitations annuelles (en mm) moyennes 1961-1990, pour la Région Nord-Pas-de-Calais



Source : Météo France, Le climat du Nord-Pas-de-Calais, 2002.

Figure n°5 : Rose des vents de Dunkerque, Calais, Boulogne et Le Touquet



Source : d'après P.Deboudt, Etude géomorphologique historique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du Nord-Est de la Manche, Thèse de Doctorat en géographie, Lille 1, 1997, 269 p.

Le climat est vif, revigorant et imprévisible au sein des deux entités littorales. Avec une large ouverture sur la mer, les entités littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale sont étroitement liées à l'influence maritime. Se situant sur l'axe des grandes perturbations atmosphériques reliant l'Irlande aux Pays Nordiques, le climat est océanique. Le faible ensoleillement et des températures douces toute l'année sont à la base de leur essor touristique. Les 18ème et 19ème siècles ont apporté une grande renommée aux littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale. Les bienfaits de la mer du Nord et de la Manche ont constitué, pendant des dizaines d'années, des éléments hautement attractifs pour les nobles et les bourgeois, faisant fructifier les stations de Margate ou de Boulogne. Les caractères toniques et vivifiants du climat et des « bains de mer à la lame » étaient fortement recherchés.

Ainsi, pour les premiers adeptes de bains de mer, l'accessibilité de la mer et une plage bien entretenue sont les conditions essentielles. Lieu de pratique des bains, les plages sont très recherchées et cristallisent le développement des stations. Elles deviennent peu à peu le lieu récréatif privilégié pour les enfants, fonction qui se généralise à l'époque victorienne. Leur fréquentation se concentre sur une période courte de l'année allant de mai à octobre. La première Société de secours aux naufragés est fondée à Boulogne en 1825, puis quelques années plus tard à Wissant et à Berck.

Les falaises procurent également un aspect visuel primordial et une position élevée qui permet de respirer l'air frais. Souvent, le vieux village pittoresque calfeutré à leur pied contraste avec les stations qui se développent à leur sommet tel Folkestone. Margate se base sur la qualité de son air et sur l'atmosphère curative. Elle connaît un vent faible tout le long de l'année, en raison de sa position géographique excentrée. Douvres devient une station d'hiver à partir de 1825. Lieu de repos et de détente, le littoral possède un climat à la qualité reconnue et appréciée par l'aristocratie et la bourgeoisie d'affaires. Ainsi, la côte devient de plus en plus attractive auprès des écrivains et des artistes, avec ses falaises pittoresques, ses vues sur la mer, sa clarté exceptionnelle... Ces derniers participent à la « promotion » des stations. Il en est ainsi de Turner pour Margate ou de Levêque qui souligne la couleur opale du littoral de Flandre[125]. De plus, la flexibilité des prestations offertes par les stations balnéaires renforce leur attractivité au dépend des centres thermaux. Leurs services de santé sont beaucoup plus étendus et de nombreuses personnes s'y rendent sans prescription particulière. L'environnement naturel devient primordial, l'ensemble des activités se pratique à l'extérieur. Il est plus facile de mener une vie peu onéreuse, sans être isolé des autres visiteurs.

2.2.1.2.La proximité londonienne.

La proximité londonienne explique l'essor des stations du Kent Est. La demande précoce pour les séjours balnéaires émane essentiellement de la Capitale, centre politique puissant et métropole commerciale et financière majeure. Londres est le pôle émetteur par excellence de touristes influents en quête de loisirs et de plaisirs. La fréquentation des stations se claque sur les rythmes de la vie mondaine des aristocrates et de la bourgeoisie d'affaires. A l'image du système radial français, Londres joue un rôle déterminant dans le développement des transports. Ainsi, les localités côtières situées dans son orbite se développent dans tout le Sud-Est anglais dès le 18ème siècle : Margate, Ramsgate... Ces stations du Kent et du Sussex accueillent de grandes personnalités : George III à Weymouth, le Prince de Galles à Brighton, qui devient la station aristocratique par excellence à la fin du 18ème siècle, suivie de Margate.

[125] TOWNER.J, An historical geography of recreation and tourism in the Western World – 1540-1940, Wiley, 1996, pp. 166-211.

Parallèlement, la précocité de la Révolution industrielle anglaise favorise l'essor du tourisme moderne grâce à l'émergence d'une bourgeoisie aisée désireuse d'imiter les comportements des aristocrates.

2.2.1.3.Une accessibilité sans cesse améliorée.

L'amélioration des différents modes de transport représente aussi un facteur décisif dans le développement des pratiques balnéaires. Dans le Kent Est, elle s'effectue à la fin du 18ème siècle. La baisse du temps du voyage puis l'amélioration du confort sont les facteurs décisifs de l'essor général des transports. Les premiers « bus » mettent une journée entière pour effectuer le trajet entre Londres et Brighton en 1762. La durée du voyage passe à 9 heures en 1791 puis à 5 heures en 1833[126]. Durant les années 1790, des liaisons directes et régulières relient Londres à Margate. Le périple peut être réalisé durant la journée ou de nuit[127]. En 1792, la malle-poste reliant Londres à Douvres progresse à une vitesse de 11.3 km/h et en 1836 de 14.3 km/h[128]. En France, les progrès significatifs ne sont enregistrés qu'à partir de 1815. Il faut 35 heures de diligence pour relier Paris à Boulogne à la fin du 18ème siècle[129]. Les relations entre la côte et Lille sont très lentes. « En 1765, les diligences ont une moyenne de 4.8 km/h, de 8.6 km/h en 1800, de 14.6 km/h en 1831 et de 22 km/h en 1850 »[130]. Ces avancées ne signifient pas pour autant la chute des tarifs qui continuent à jouer un filtre social majeur quant à la pratique de tels voyages.

L'accessibilité est liée au facteur politique. En effet, à une époque où Napoléon projette d'envahir l'Angleterre, les frontières sont fermées avec l'arrêt du trafic transmanche à la fin du 18ème siècle jusqu'en 1815. Bien que les voyages à l'étranger soient le fait d'une élite, celle-ci séjourne dans le Kent Est, littoral le plus proche et le plus accessible de Londres. Certaines localités côtières créent des liaisons fluvio-maritimes empruntant successivement la Tamise puis la mer du Nord : Gravesend et les localités balnéaires de Thanet. Dès la reprise des échanges avec le Continent, le trafic maritime s'effectue entre Douvres et Calais, par l'intermédiaire de petits voiliers britanniques (= '*hoys*'), qui acceptent les voyageurs, y compris les rares véhicules.

En 1816, un premier navire à vapeur, '*le Majestic*' d'une force de 30 chevaux, relie Douvres à Calais avec 200 passagers[131]. Les années 1820 marquent la généralisation de la navigation à vapeur à travers le détroit. La première ligne régulière démarre en 1821, entre Douvres et Calais, suivie de la création de la Compagnie Générale de la Navigation à Vapeur (1824), qui instaure un service hebdomadaire (soit quatre voyages par jour)[132]. En 1822, est créée la ligne Douvres / Boulogne, suivie de Rye / Boulogne (1823), Ramsgate / Boulogne (1836), Ramsgate / Calais (1842), Folkestone / Boulogne (1843)... La fréquence et la vitesse des liaisons s'améliorent rapidement. Les voiliers sont définitivement dépassés à partir de 1837.

---

[126] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 21, 226 p.

[127] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.

[128] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 111, 302 p.

[129] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais , Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 41, 1161 p.

[130] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 111, 302 p.

[131] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 113, 302 p.

[132] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 113, 302 p.

Contre 2h45 à 3h30 de traversée entre Douvres et Calais en 1821, le temps passe à 1h30 seulement vers 1840[133]. Les navires à vapeur peuvent transporter une cinquantaine de personnes jusque les années 1840[134].

Les bienfaits de l'eau de mer (avec la pratique des cures), la flexibilité des services offerts par les stations et l'amélioration des différents modes de transport représentent les facteurs décisifs dans le développement des pratiques balnéaires du Kent Est, d'autant que la présence proche de Londres accentue le phénomène. Ce n'est pas avant la fin du 18ème siècle, voire le début du 19ème siècle, que les bains de mer font l'objet d'une pratique non négligeable en Angleterre, avec les bains pris « à la lame », ou avec la création d'établissements spécialisés. Jusqu'à cette époque, les stations balnéaires restent en retrait par rapport aux centres thermaux, en terme de fréquentation élitiste. La vogue pour les séjours balnéaires débute comme un complément à la saison d'hiver touristique dans les centres thermaux. Les stations passent du statut d'un lieu à la médecine « incertaine », où la pratique des bains de mer est peu répandue, à un lieu vivement recommandé par la médecine, où les bains de mer deviennent indispensables pour la santé. Elles se développent exactement sur le même modèle que celui des centres thermaux. Les équipements et les activités jusqu'alors populaires dans les centres thermaux, y sont reproduits. Aux premiers visiteurs désireux de se refaire une santé, s'ajoutent les gens fortunés (aristocratie et noblesse dominante) en quête de distraction.

2.2.2.Le Kent Est, « berceau du tourisme balnéaire » en Europe.

La plupart des stations du Kent Est émergent dès le début du 18ème siècle. Parallèlement, les deux littoraux semblent se rapprocher.

2.2.2.1.Le développement touristique précoce de Margate.

Margate constitue un exemple atypique en Angleterre. Dès le début du 18ème siècle, ce petit port de pêche et d'exportation de produits agricoles vers Londres (céréales) est peuplé de 4 500 habitants[135]. L'économie locale est centrée sur le port et les activités maritimes. Quelques auberges accueillent de rares visiteurs et des hommes d'affaires : '*The White Hart*' sur l'avenue '*Parade*', '*The Kings Head*' et '*The Fountain Inn*', situées sur l'avenue principale. Le déclin de ces activités traditionnelles dans les années 1720, est compensé par le développement précoce des bains de mer la décennie suivante. La ville se trouve alors un nouveau créneau porteur et l'ère de la station balnéaire peut commencer : « *The history of Seabathing is the history of Margate* », d'après le Docteur A.Rowe[136]. La cabine sur roues est créée en 1740, par B.Beale. Elle permet aux baigneurs de se changer et de se baigner en toute discrétion. En 1775, Margate en compte déjà une trentaine sur la plage.

Les premières années des bains de mer conduisent à la rénovation du centre-ville ancien, mais une véritable « greffe » se met en place en dehors du village. En effet, Margate devient une station balnéaire moderne, dont le développement se base sur les falaises et à proximité de la plage mais au détriment du village traditionnel. Quelques aménagements y sont réalisés dès 1770 : hôtels, maisons d'hôtes…

---

[133] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 43, 1161 p.

[134] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 113, 302 p.

[135] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.

[136] Notes manuscrites sur les bains de mer prises dans la brochure éditée par MARGATE TOURIST INFORMATION, Early Margate, 1999.

Le nouveau '*Théâtre Royal*', d'une capacité de 700 sièges, est achevé pour un coût total de £4 000 (1787)[137]. De nombreuses attractions « pionnières » de loisirs se développent très tôt : photos, balades sur un âne... La station est qualifiée, par la presse londonienne, de *'London-by-the-sea'*, bien avant Brighton.

Dès la fin du 18ème siècle, Margate n'a pas de rivale sur son littoral, et constitue la première station balnéaire attractive du Sud-Est de l'Angleterre, grâce à ses liaisons fluvio-maritimes. En effet, les voiliers y transportent parfois des Londoniens à des tarifs très bas, leur fréquentation croissante les encourage à se moderniser. Vers 1770, le voyage s'effectue entre 8 heures et 3 jours, selon l'état de la marée et les conditions météorologiques[138]. Grâce à ce mode de transport, 18 000 Londoniens visitent Margate en 1800, fréquentation qui reste stable jusqu'en 1820[139]. La station connaît une croissance rapide, passant de 4 771 résidents en 1800 à 6 126 en 1811[140]. La première jetée promenade (= '*pier*') est construite en 1812. Lieu d'accostage pour les navires, cette longue avancée métallique vers la mer constitue un lieu de promenade payant très apprécié, mais aussi un centre de loisirs et d'attractions. Toutefois, l'impact économique reste limité. En 1816, Margate offre huit complexes de bains et compte 40 machines à bain[141].

L'année 1820 constitue une rupture, c'est l'apparition de la navigation à vapeur. En 1820-1821, le nombre de Londoniens y arrivant par navire, s'élève à plus de 44 000 par an, contre 17 000 en 1812-1813 par les voiliers[142]. La fréquentation se stabilise à 100 000 par an dans les années 1830[143]. Cette augmentation est unique et spectaculaire pendant la période pré-ferroviaire[144]. Afin d'accueillir une clientèle plus nombreuse, Margate est la seule station du pays à ouvrir, en 1837, des bains de mer privés très vastes. Cet essor touristique y entraîne une forte croissance urbaine, elle passe de 7 843 habitants en 1821 à 11 000 en 1841[145]. Après deux tentatives infructueuses pour obtenir le statut de collectivité indépendante, l'une en 1785, l'autre en 1837, elle élit finalement son premier maire en 1857, signe de sa prospérité.

Margate est l'une des premières destinations touristiques balnéaires anglaises. Elle s'adresse essentiellement aux élites londoniennes. Cependant, le succès des bains de mer est tel, que la station attire, de manière précoce, les classes bourgeoises prospères, ce qui est unique en Angleterre à cette époque. En effet, le coût du voyage constitue encore un frein majeur pour les littoraux éloignés de Londres, d'autant que les commerçants, artisans et hommes d'affaires sont habituellement exclus de ces pratiques par les aristocrates. Etroitement liées à la Révolution Industrielle, ces nouvelles classes bourgeoises commerçantes et industrielles, issues de l'est de Londres, se rendent à Margate en famille, grâce aux liaisons fluvio-maritimes, et adoptent les mêmes comportements que les clientèles aristocratiques.

---

[137] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, pp. 159-160, 226 p.
[138] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.
[139] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 113, 302 p.
[140] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.
[141] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 159, 226 p.
[142] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 113, 302 p.
[143] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 113, 302 p.
[144] TOWNER.J, An historical geography of recreation and tourism in the Western World – 1540-1940, Wiley, 1996, pp. 166-211.
[145] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.

Timidement, la station est également l'une des premières à accueillir quelques visiteurs issus des classes ouvrières, principalement sous des hospices charitables, grâce à son établissement *'General Sea Bathing Infirmary'*. Ces initiatives soulignent le côté paternaliste et généreux de l'aristocratie, mais leur nombre reste encore très limité.

2.2.2.2.Le lancement touristique du port militaire de Ramsgate.

Grâce à sa situation géographique remarquable, dans une baie entre deux collines avec une large ouverture sur la mer mais aussi sur la partie sud de Thanet, Ramsgate est un petit port de pêche depuis l'époque romaine. Son développement est étroitement lié à la fonction « militaire », puisque son entrée dans la *'Confédération des Cinque Ports'*, en 1483, lui assure la prospérité. Ramsgate se transforme alors en forteresse pour protéger le Royaume. Un port moderne est construit en 1749 pour fournir un abri sûr aux navires, ainsi qu'un nouveau front de mer. Dès la fin du 18ème siècle, elle est très attractive auprès de l'élite anglaise, des artistes et des écrivains, qui en font un lieu de repos et de retraite. La Reine Victoria enfant y séjourne souvent. Le peintre Turner immortalise les couchers de soleil à *'Pegwell Bay'*. D'autres artistes la choisissent comme lieu de repos : Van Gogh, Frith, Dickens…

Le lancement touristique s'effectue réellement dès le début du 19ème siècle. Le village, alors port militaire dynamique, devient ville de garnison et principale base du Sud-Est de l'Angleterre. *'The Wellington Crescent'*, construit en 1819 sur le front de mer, constitue un lieu de parade pour les troupes militaires embarquant pour le Continent (= guerres napoléoniennes). George IV quitte l'Angleterre à partir de ce port, en 1821, pour en revenir victorieux quelques mois plus tard. Il lui confère son titre royal de *'Ramsgate Harbour'*, la station huppée est lancée. Parallèlement, quelques aménagements lui donnent un certain charme avec la réalisation de l'*East Cliff Lodge*' en 1794, la *'Liverpool Lawn'* entre 1827 et 1836, le *'Royal Crescent'* et les jardins *'Italianate Gardens'* en 1826 (réaménagés en 1861), l'église *'St George'* en 1827 et le prolongement des principales rues vers le front de mer.

Son développement fait figure d'exceptionnel. Plus tardif que celui de Margate, il est étroitement lié à sa position géostratégique sur le plan militaire et à l'épopée napoléonienne[146]. La base constitue en elle-même un élément d'attractivité touristique dès le 19ème siècle.

2.2.2.3.L'émergence touristique des villages côtiers.

Du 15ème siècle jusqu'au 19ème siècle, le village de Broadstairs (Thanet) est spécialisé dans la construction navale. La première jetée y est aménagée en 1538 et permet l'accostage de navires importants. Sa notoriété touristique apparaît avec le séjour de la jeune Princesse Victoria en 1829. Comme à Ramsgate, cette visite royale favorise la venue d'aristocrates, de nobles, d'artistes et d'écrivains (Dickens). La station devient très familière pour l'élite anglaise pendant une grande partie du 19ème siècle.

Les années 1820 sont aussi synonymes d'essor touristique pour les villages côtiers situés sur la façade littorale de Canterbury tels Herne Bay et Whitstable. Très rapidement, ces villages de pêche sont fréquentés par les élites locales et régionales. La liaison *'Crab and Winkle'* (= *'Crabe et Bigorneau'*), première ligne de service à passagers de Grande-Bretagne, est créée le 3 mai 1830, entre la grande cité religieuse et Whitstable. Elle permet aux résidents aisés de Canterbury de prendre l'air marin sur ce port.

[146] Tout comme Boulogne sur Mer.

La demande est donc à la fois exogène (Londres) mais aussi endogène (Canterbury), et est le fait de clientèles aisées. Plus au sud, Hythe connaît ses premières fréquentations élitistes grâce à son patrimoine historique. Au même titre que Broadstairs à Thanet, Hythe accueille artistes et écrivains.

Ailleurs, quelques localités sortent de leur isolement et accueillent touristes et voyageurs. Les grands ports de Douvres et de Deal profitent de leur fonction de transit pour accueillir des personnes de haut rang. Quelques hôtels s'y développent. Sheerness, situé sur l'île de Sheppey, valorise les liaisons fluvio-maritimes pour se développer. Village important dès l'époque romaine, Folkestone jusqu'alors spécialisé dans l'agriculture et dans la pêche, sort de son isolement. Il prend une dimension nationale avec la construction des '*Tours Martellos*' (entre 1805 et 1812), pour faire face aux craintes d'une invasion napoléonienne, puis avec la création d'un port moderne de voyageurs (1808). Etroitement liée à sa fonction de transit, la ville n'accueille qu'un nombre peu élevé de touristes. Le rayonnement de ces localités balnéaires reste encore limité, comparé aux stations de Margate et de Ramsgate.

2.2.2.4.Les prémisses d'un développement touristique sous influence anglaise à Boulogne.

Les '*Tours*' effectués sur la Côte d'Opale jouent un rôle déterminant sur ce littoral. Pour accueillir les élites anglaises, des hôtels prestigieux sont construits dès la seconde moitié du 18ème siècle : hôtel d'Angleterre à Boulogne (1764), hôtel Meurice à Calais (1772). Boulogne se distingue par son aspect festif et la notoriété de ses spectacles. Avec les guerres napoléoniennes, la ville va bénéficier d'une clientèle aristocratique française. En effet, Napoléon choisit la ville comme port militaire afin d'envahir l'Angleterre. Plus de 70 000 hommes séjournent dans le « Camp de Boulogne » de 1803 à 1805. Cette présence militaire jusqu'en 1811, fait que les fêtes se multiplient, les distractions et les loisirs offerts se diversifient, sans parler des réceptions et des dîners qui s'emparent de la vie mondaine. Après la réouverture du Continent en 1815, les Anglais reviennent en nombre.

Jusqu'en 1850, ce littoral est plus accessible aux Anglais et notamment aux Londoniens, qu'aux Français régionaux ou Parisiens. Les clientèles aristocratiques britanniques fréquentent les ports de Calais et de Boulogne qui accueillent la majorité de ces touristes. En 1823, 1 100 Anglais résident à Boulogne, 3 000 en 1834[147]. La ville est une halte appréciée des Anglais, avant de se rendre à Paris ou sur la Côte d'Azur. Pour les accueillir, « le Neptune » établissement de bains de mer, ouvre en 1825. Son succès, 30 000 bains en 1835, permet à Boulogne de devenir une vraie station balnéaire[148]. Ce « Palais » propose à la clientèle aisée, des bains mais aussi des chambres de repos, une salle de musique, de bals et de jeux. Il bénéficie d'un monopole total sur la plage pour la location des voitures de bains.

D'autres ports se dotent d'un établissement de bains de mer tels Calais en 1837, Dunkerque en 1838 et Wimereux en 1840. Cependant, l'offre en terme d'activités balnéaires est peu diversifiée à Calais et à Dunkerque. Calais reste avant tout un port de transit, avec « 14 hôtels et 7 auberges » en 1839[149]. Vers 1850, la moitié des visiteurs transite par Boulogne, 28% par Calais, 17% par Ostende, 5% par Dieppe[150].

---

[147] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 42, 1161 p.
[148] PAYS DU NORD, Spécial Côte d'Opale, Hors Série n°1, 1995, 109 p.
[149] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 45, 1161 p.
[150] BAVOUX.JJ, Les littoraux français, A.Colin, 1997, p 179, 268 p.

2.2.3.Conclusion.

Le Kent Est est l'une des premières régions de Grande-Bretagne, où les stations balnéaires font leur apparition (**carte n°19**).

Quelques localités, dont Margate et Ramsgate, se sont considérablement développées, à l'ère des voiliers et du transport à diligence[151]. Au milieu du 19ème siècle, de nombreuses stations du Kent Est sont déjà ancrées, même si certaines restent soit des ports comme Deal, Douvres, soit des villages de pêche se transformant lentement en station comme Broadstairs, Herne Bay, Hythe et Folkestone. La plupart d'entre elles se développent à partir de villes déjà existantes. Elles s'agrandissent soit à l'intérieur du centre (Ramsgate), soit autour ou le long de villages existants (Folkestone). En 1851, les cinq premières stations regroupent près d'un tiers de la population du Comté : Folkestone, Margate, Ramsgate, Herne Bay et Broadstairs... Ce développement touristique est lié à divers facteurs : santé, cadre naturel, accessibilité, proximité, politique... Que ce soit pour les stations déjà établies ou pour celles qui émergent, les pratiques balnéaires s'adressent avant tout à l'élite aristocratique londonienne. Les investissements provenant de la Capitale sont décisifs, comme à Margate (aquarium).

Sur la Côte d'Opale, cet essor est moins marqué. Jusqu'à la fin du 18ème siècle, seule une minorité de ports français (Boulogne et Calais) conserve l'exclusivité touristique et attire les premiers visiteurs britanniques en quête de santé ou en transit (**carte n°19**). Ces ports bénéficient d'une bonne accessibilité maritime. L'influence anglaise est décisive dans la création d'hôtels et de services (boutiques, bureaux de presse...). La station française la plus en vogue est Boulogne. En 1848, 5 chapelles épiscopaliennes, une weyleyenne et une écossaise y sont installées, et en 1860, 8% des 40 000 habitants sont britanniques[152]. Mais elle n'attire pas seulement des touristes étrangers mais aussi des clientèles aisées parisiennes et régionales. Les Anglais sont aussi attirés par Calais, qui est restée britannique pendant plus de deux siècles, de 1347 à 1558. L'industrie de la dentelle est d'origine anglaise.

Ainsi, les deux rives du Kent Est et de la Côte d'Opale sont étroitement associées dans leur développement, l'une étant à l'origine du phénomène touristique de l'autre. Cette synergie va s'accroître avec l'arrivée du chemin de fer. Un nouveau « cycle », synonyme d'apogée des stations balnéaires, se dessine.

2.3.Synergie et apogée du tourisme balnéaire de 1850 à 1914.

La révolution ferroviaire s'effectue à partir du milieu des années 1840 dans le Kent Est, et gagne la Côte d'Opale à partir de 1848. Le train rend le voyage jusqu'à la côte plus facile, plus rapide, moins cher et plus confortable, permettant au visiteur de séjourner plus longtemps dans la station. Il va peu à peu s'imposer comme le mode de transport le plus commode et supplanter tous les autres. En quoi, sa généralisation est-elle synonyme d'apogée touristique pour les deux littoraux ? Quels en sont ses effets sur les stations balnéaires existantes ? Ne va-t-il pas être à l'origine directe du développement balnéaire de la Côte d'Opale ? Mais le tourisme ne va-t-il pas s'en trouver transformé ?

[151] TOWNER.J, An historical geography of recreation and tourism in the Western World – 1540-1940, Wiley, 1996, pp. 166-211.
[152] BAVOUX.JJ, Les littoraux français, A.Colin, 1997, pp. 182-183, 268 p.

2.3.1.La vulgarisation du train et la promotion des stations.

Ouverte en 1843, la liaison Londres / Folkestone exploitée par la compagnie *'South Eastern Railway'*, est la première ligne reliant Londres à Douvres desservi en 1844 (**carte n°19** et **tableau n°15**). Margate est indirectement desservie en 1846 via Ashford, Canterbury et Ramsgate. La mise en place de la seconde ligne ferroviaire *'London, Chatham and Dover Railway'*, avec la liaison *'Kent Coast'*, permet d'ouvrir une gare à Margate à l'automne 1863, fournissant ainsi un service rapide avec Londres. La plupart des autres stations du Kent Est n'obtiennent un lien direct ferroviaire qu'à partir du milieu de l'époque victorienne, voire même plus tard. Néanmoins en Angleterre, le nombre de voyageurs par train augmente de 20% entre 1840 et 1870, ce trafic profite surtout aux stations balnéaires[153].

La situation est identique sur la Côte d'Opale. En 1848, les lignes Paris / Boulogne et Lille / Calais sont ouvertes, rendant ce littoral facilement accessible aux Parisiens et aux populations régionales. Boulogne est ainsi reliée à la Capitale par Amiens, puis de nombreux axes secondaires (relais de tramways électriques, de bus ou de petits trains) se greffent sur cet axe principal pour desservir les stations. En 1867, une ligne ferrée joint les ports de Calais et de Boulogne (**carte n°19** et **tableau n°15**).

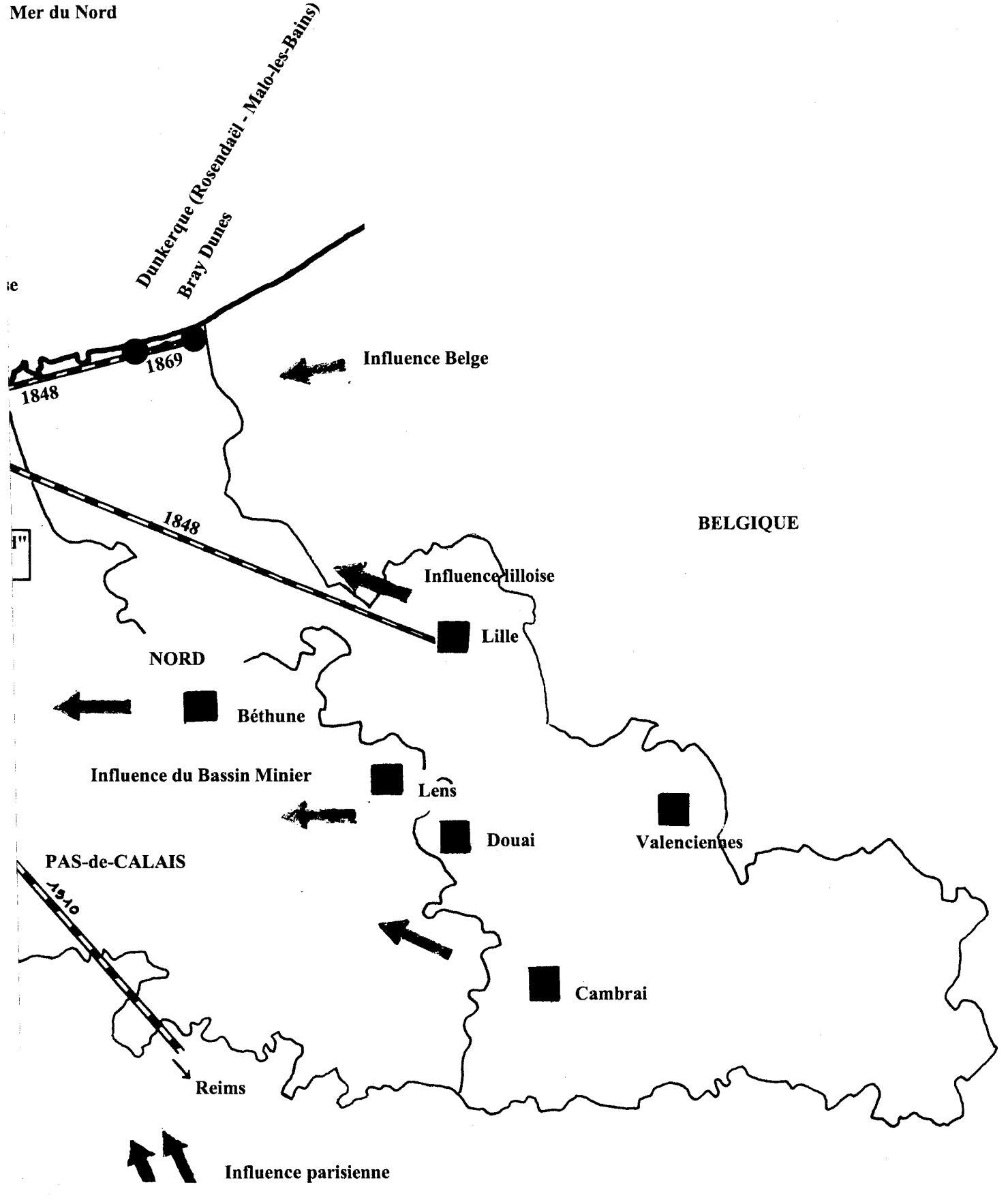
Tableau n°15 : La généralisation du train dans le Kent Est et en Côte d'Opale.

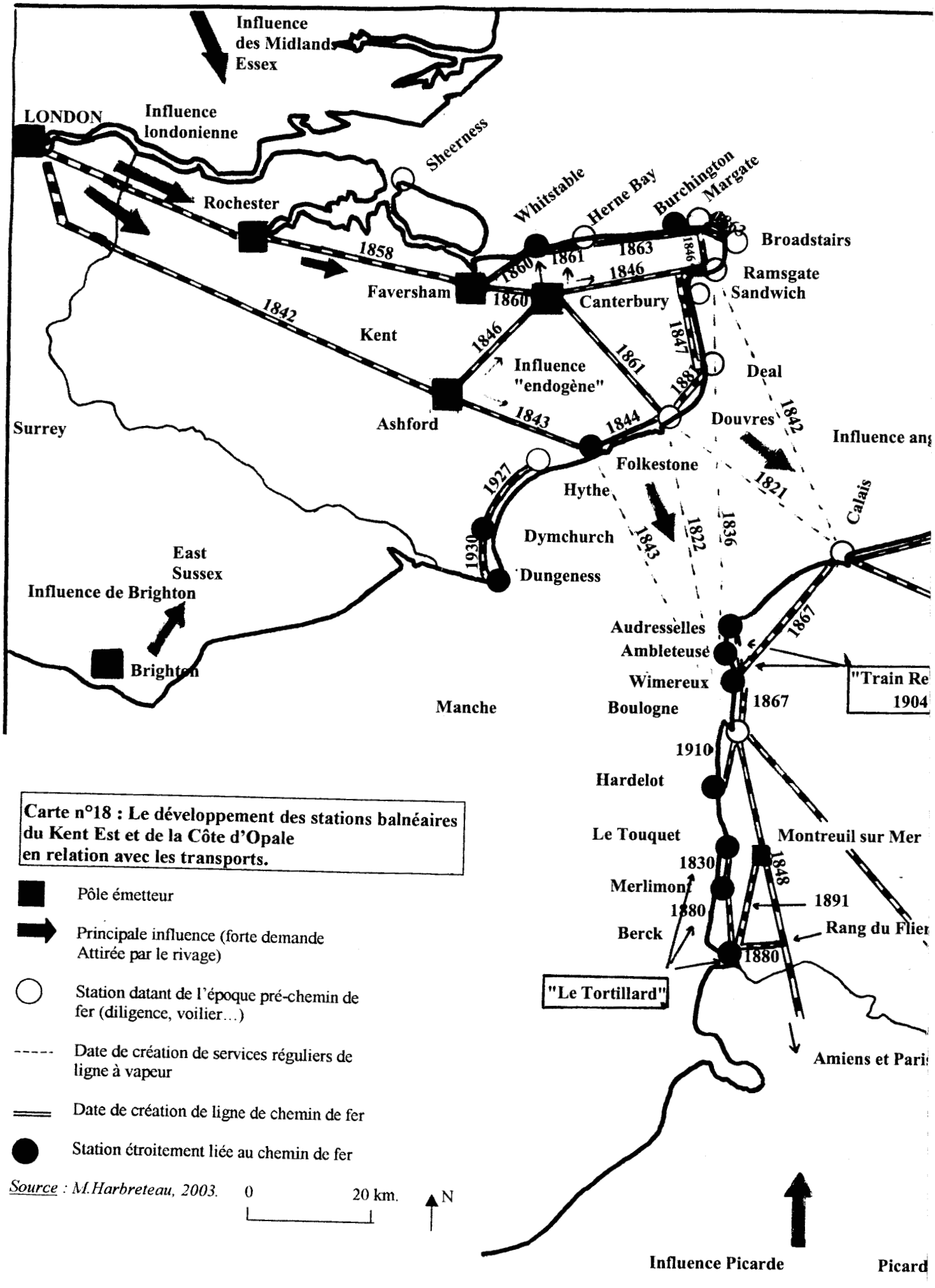
Kent Est		Côte d'Opale	
Dates	**Villes ou stations**	**Dates**	**Villes ou stations**
1843	Folkestone	**1848**	Boulogne, Calais et Dunkerque
1844	Douvres	**1867**	Wimereux
1846	Ramsgate et Margate (indirect)	**1869**	Ghyvelde (Bray-Dunes)
1847	Sandwich et Hythe	**1880**	« Le Tortillard » entre Berck, Le Touquet et Merlimont
1863	Margate et Ramsgate	**1891**	Berck
1890	Ligne *'Crab and Winkle'* entre Canterbury et Whitstable.	**1904**	« Train Renard » entre Wimereux, Ambleteuse et Audresselles.
1927	Ligne 'Romney, Hythe and Dymchurch Light Railway'	**1909**	Merlimont
1930	Dungeness	**1910**	Le Touquet, Hardelot

Source : M.Harbreteau, 2003.

Parallèlement à l'extension du réseau, les compagnies ferroviaires font des efforts publicitaires considérables pour inciter les voyageurs à gagner les stations par le train. La concurrence acharnée du transport fluvio-maritime qui casse ses prix (Thanet), renforce ce souci de rentabilité. En 1841, Thomas Cook fait circuler le premier *'train de plaisir'* entre Leicester et Loughborough. Dès le milieu des années 1840, les tarifs très intéressants de la *'Sunshine Line'* (Brighton / Londres) permettent un afflux de clientèles bourgeoises aisées, ce qui provoque la fuite des élites vers Ramsgate encore non desservie.

[153] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 24, 226 p.


Mer du Nord
Dunkerque (Rosendaël - Malo-les-Bains)
Bray Dunes
1869
1848
Influence Belge
1848
BELGIQUE
Influence lilloise
Lille
NORD
Béthune
Influence du Bassin Minier
Lens
Douai
Valenciennes
PAS-de-CALAIS
Cambrai
Reims
Influence parisienne



Carte n°18 : Le développement des stations balnéaires du Kent Est et de la Côte d'Opale en relation avec les transports.

- Pôle émetteur
- Principale influence (forte demande Attirée par le rivage)
- Station datant de l'époque pré-chemin de fer (diligence, voilier...)
- ----- Date de création de services réguliers de ligne à vapeur
- ═══ Date de création de ligne de chemin de fer
- Station étroitement liée au chemin de fer

Source : M.Harbreteau, 2003.

0 20 km. N

En France, la Côte d'Opale va connaître la même fièvre. La Compagnie Amiens – Boulogne fusionne avec la Compagnie du Nord, et propose de nombreux « trains de plaisir » à destination de la mer, avec 40% de réduction[154]. Dès l'été 1859, des billets à tarif réduit sont proposés pour les stations situées entre Boulogne et Abbeville. Les « trains de plaisir » y amènent de nombreuses familles bourgeoises parisiennes. Ils partent à minuit de la Capitale et arrivent en gare de Rang du Fliers à 4h du matin. Là, le « Tortillard » attend les visiteurs pour les conduire sur les plages de Berck, Merlimont ou du Touquet (1880). Certains poursuivent leur voyage jusqu'à Boulogne, Calais ou Dunkerque.

Le chemin de fer ne fait qu'accentuer un phénomène qui existe déjà en permettant des pratiques récréatives à un nombre croissant de clientèles. Il permet l'accessibilité de la bourgeoisie aux pratiques balnéaires et de « santé », même si cette mutation s'effectue lentement. Les compagnies ferroviaires entreprennent une active « promotion de la mer » et engrangent des bénéfices énormes. Cependant, dès les origines de son développement, le transport ferroviaire constitue un risque pour l'essor touristique du Kent Est et de la Côte d'Opale. En effet, la compagnie anglaise *'South Eastern Railway'*, propose de nombreuses excursions au départ de Londres à destination des stations du Kent Est et de la Côte d'Opale (Boulogne, Calais), mais aussi de Paris. Pour ce faire, elle s'associe à la Compagnie du Nord pour proposer des réductions exceptionnelles, notamment lors de l'Exposition de Paris de 1867[155]. De plus à partir de 1883, le « Train Bleu », mode de transport élégant, permet à la clientèle anglaise aisée de se rendre à Paris vers la Côte d'Azur et Rome, non seulement en été mais aussi en l'hiver pour échapper au traditionnel froid anglais[156]. Ne va-t-il pas remettre en cause le développement touristique des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale ?

BU LILLE I

2.3.2.L'apogée touristique des stations du Kent Est.

Dans le Kent Est, les stations préexistent avant l'arrivée du chemin de fer mais la diffusion du train va avoir un rôle majeur sur leur degré de développement touristique selon l'arrivée précoce ou tardive de cette desserte. Elles connaissent alors leur apogée et se lancent dans des politiques d'aménagement et de développement ambitieuses. Certaines d'entre-elles, dont Margate et Folkestone, diffusent même un « modèle » de station balnéaire centré sur la plage (et la *'pier'*), où sont proposés des bains de mer mais aussi de multiples activités secondaires.

2.3.2.1.Des élites bourgeoises sources de bien être et de détente.

Dès le milieu du 19ème siècle, la station balnéaire supplante définitivement les centres thermaux comme produit de santé, de plaisir et de distraction. Les bains de mer n'ont plus l'exclusivité des pratiques, qui se diversifient et revêtent de plus en plus un caractère sportif : tennis, golf, régates, courses de chevaux, chasse au renard, tir à l'arc, marche, équitation, flânerie, botanique et même visite d'anciens monuments... La danse et les jeux de cartes sont également pratiqués. Les régates annuelles de Folkestone entraînent l'afflux de nombreux visiteurs. L'aspect festif prend une importance croissante dans les stations avec des groupes de musiques itinérants (gospels, artistes locaux...). *'The Royal Margate Minstrels'* très célèbres jouent pendant plus de trente ans à Margate. Les groupes militaires sont également populaires. Beaucoup de stations ont leur propre orchestre municipal à temps complet.

---

[154] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 124, 302 p.

[155] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 128, 302 p.

[156] HOLLOWAY.JC, The business of tourism, Longman, fifth edition, 1998, pp. 18-28, 350 p.

Les programmes moins classiques en été, sont plus intellectuels en hiver. L'organisation d'événements spéciaux (musicaux, culturels, sportifs...) apporte un plus à la station.

Les fréquentations croissantes entraînent des retombées économiques locales importantes, qui permettent des investissements ambitieux. Pendant l'époque victorienne et édouardienne, ce sont des sociétés privées de développement, qui ont en charge l'aménagement des stations. Dans un contexte de vive concurrence, Margate renforce considérablement son offre à la fin du 19ème – début 20ème siècles. Parmi ces réalisations, nous pouvons citer :[157]

- Des équipements hôteliers : '*Cliftonville Hotel*', '*The Grand Hotel*', '*The Kent Hotel*', '*The Royal York*' et '*The White Hart*' ;
- La création de jardins ruraux, comme celui de *'Dandelion'* (1870) ;
- Le *'Théâtre Royal'* et le *'Hall-by-the-Sea'* sont réaménagés en 1874 ;
- La nouvelle piste de patinage est créée en 1875 ;
- La jetée promenade en 1824 est remplacée en 1855 (pour un investissement de £100 000) puis agrandie successivement en 1876-77, en 1893-94 et en 1897-1901 ;
- La nouvelle route *'Marine Drive'* aménagée en 1879 ;
- Le parc *'Dane Park'* créé en 1896 puis réaménagé en 1898 ;
- La création du *'New Grand Theatre' et du 'Fort Pavilion'* en 1910-1911.

Ainsi, au début du 20ème siècle, £3 000 000 sont dépensés par 500 000 visiteurs dans les commerces de Margate au cours des 14 semaines de la haute saison, autant de moyens pour mieux servir les clientèles[158].

Comme Margate, Ramsgate bénéficie d'aménagements ambitieux. La '*pier*' et le '*Victoria Pavilion*' y constituent les lieux principaux de distraction, avec l'organisation de nombreux spectacles, concerts et chants durant l'été. Ses jardins de '*Madeira Walk*' sont particulièrement célèbres pour leur chute d'eaux spectaculaire. Ramsgate passe ainsi d'un '*Port Royal*' à une station balnéaire moderne (qui devient '*commune*' indépendante en 1884). Ailleurs à Thanet, Broadstairs aménage des jardins comme celui de '*Ranelagh*', qui attire plus de 2 000 visiteurs aisés lors des concerts en plein air et des feux d'artifice...[159].

Face à la prédominance des stations touristiques de Thanet, celle de Folkestone connaît une réelle envolée, dès son raccordement ferroviaire en 1843. Disposant d'un service transmanche à vapeur, plusieurs hôtels s'implantent autour du port, dont le '*Royal Pavilion Hotel*'. A partir de 1860, le village se transforme rapidement en station balnéaire en vogue grâce à : [160]

- Des ascenseurs hydrauliques reliant le haut des falaises ('*The Leas*') à la plage ('*Lower Sandgate Road*') ;
- La '*Marine Parade*' ;
- Au '*Queen's Hotel*' ouvert en 1885 ;
- Au musée '*Art Treasure Exhibition*' créé en 1886 ;
- La jetée promenade, d'un parc d'attraction, d'un théâtre '*Pleasure Gardens Theatre*' et d'un autre musée '*Public Library and Museum*' en 1888.

[157] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.
[158] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.
[159] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 163, 226 p.
[160] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 159, 226 p.

La jetée promenade est le symbole de ces pratiques nouvelles de loisirs et de distraction. La décennie 1860 est la période, où l'on observe un réel boom dans la construction de ces jetées outre-Manche. Plus tard, ces '*piers*' sont rénovées pour faire face à une demande récréative croissante. La transition est précoce à Margate, la jetée y est rénovée puis embellie de quelques pavillons proposant des jeux, casinos, salles de concerts... La station compte deux '*piers*' semblables. Folkestone suit son exemple.

Les stations balnéaires du Kent Est restent un lieu recherché par les élites. Le centre de Margate divertit encore un nombre important d'aristocrates pendant les années 1890, pendant que des stations satellites de Cliftonville et de Westgate accueillent une clientèle plus bourgeoise. Folkestone est considérée comme la station la plus aristocratique du pays en 1901. En effet, les habitants et les élites sociales choisissent de créer et de maintenir un environnement protégé pour les classes supérieures. Cet engagement reflète une grande originalité en Angleterre, puisque ce sont les propriétaires aristocrates, qui ont initié le phénomène touristique en attirant une clientèle prestigieuse. En dépit de la forte croissance urbaine (elle triple sa population entre 1851 et 1881[161]), il existe une volonté de planifier et de contrôler cette station de la part des acteurs locaux qui veulent préserver le caractère aristocratique. Ce développement « endogène » s'est fortement appuyé sur l'arrivée du chemin de fer, mais aussi sur la fonction de port transit avec le Continent.

La concurrence continentale n'affecte que légèrement les stations anglaises à la fin de l'époque victorienne et tout le long de l'époque édouardienne. Même si les élites commencent à passer la saison estivale sur le Continent, pour fuir les clientèles bourgeoises, elles n'hésitent pas à revenir dans les stations du Kent Est en hiver, et font ainsi vivre l'économie locale. De nombreux spéculateurs aménagent des aquariums et des jardins d'hiver, dans le but de créer une arrière-saison touristique. Il s'agit d'attirer la clientèle élitiste pendant la basse saison. Les stations balnéaires devancent définitivement les stations thermales en tant que produit de santé et de plaisir, mais aussi en tant que lieu de villégiature agréable pour la retraite, comme les stations huppées de Brighton et de Margate. Ce phénomène se renforce tout le long du 19ème siècle à Douvres, Folkestone et Deal.

La prospérité des activités industrielles et commerciales vaut aux stations d'être fréquentées par la bourgeoisie aisée, qui voyage la plupart du temps en famille. Symbole d'un style de vie lié à la culture et aux loisirs, la station balnéaire est un lieu neutre de rencontre entre les nobles et les bourgeois. A partir de la seconde moitié du 19ème siècle, leur croissance repose sur les fréquentations croissantes de ces classes bourgeoises, qui y passent deux ou trois semaines en été. Elles sont hautement intéressées par la recherche d'un statut social en imitant les couches supérieures aisées et par la pratique de distractions : « Chaque strate copiait les comportements et les choix de la catégorie immédiatement supérieure. Pendant les deux siècles du tourisme élitiste, le fait d'être touriste, de séjourner dans telle station à la mode, confère un statut »[162].

Quelques visiteurs plus modestes font une timide apparition essentiellement dans les stations situées près des bassins de population importants, telles celles de Herne Bay, Whitstable et Margate. L'instauration du premier jour férié en 1870 (= dernier lundi d'août férié) favorise leur venue. Les motivations pour visiter les stations balnéaires étaient réelles, mais le manque de temps et d'argent constituait un frein majeur.

---

[161] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 64, 226 p.

[162] BOYER.M, Histoire du tourisme de masse, Que sais-je ?, PUF, 1999, p 17, 127 p.

Ce jour férié amplifie la fréquentation touristique à Margate et à Ramsgate. Elles attirent plus de 30 000 touristes lors de ce week-end précis[163]. Phénomène unique en Angleterre, Margate voit peu à peu se développer des excursions. Il n'est pas rare de voir des scènes de liesse à Londres, pour prendre le bateau, ou à la gare ferroviaire de *'Charing Cross'*. Les fréquentations sont élevées en août, et plus particulièrement lors du dernier week-end férié. La plupart des excursionnistes utilisent le train et viennent de Londres mais aussi de tout le Sud-Est de l'Angleterre. Dès 1878, huit navettes ferroviaires débarquent quotidiennement 6 000 personnes dans la station[164].

2.3.2.2.Margate et Folkestone, pôles d'excellence.

La prééminence de Margate est totale. Grâce à une offre balnéaire diversifiée, elle attire des clientèles variées dans sa station même et dans ses « satellites » proches comme ceux de Westgate, Birchington et Cliftonville. Son aire d'attraction ne se limite plus au marché local et londonien. Au début du 20ème siècle, son rayonnement s'exerce jusque dans les *'Midlands'*. En 1901, la population résidente de Margate est de 23 000 résidents, elle quadruple en août[165].

La station perpétue sa tradition des soins médicalisés, par le développement de maisons et d'institutions spécialisées pour les pauvres et les enfants malades, tels *'The Ragged School Holiday Home'*, *'The Wanstead Home'* et *'The Royal School for deaf Children'*. Ils permettent à des défavorisés de passer leurs vacances à la mer[166]. Cependant, leur nombre reste encore limité. La réputation de ces diverses institutions y entraîne la visite de personnages royaux et politiques prestigieux, d'où un regain d'intérêt touristique.

Néanmoins, Margate éprouve quelques difficultés à garder ses clientèles prestigieuses. Il n'existe aucune volonté ni de la part des acteurs locaux ni des résidents de « sélectionner » les visiteurs. Le phénomène est renforcé par sa bonne accessibilité. Très peu d'espaces verts, de villas, de parcs y ont été créés, soit par manque de volonté, soit par manque de fonds financiers. En accueillant des nobles, des bourgeois, voire plus rarement des clientèles modestes lors du week-end férié d'août, elle est le théâtre de tensions diverses entre visiteurs et acteurs locaux. Du résultat de ce conflit dépend l'avenir de la station : accueillir un plus grand nombre de visiteurs toute l'année en s'assurant des dividendes énormes ou au contraire préserver sa tranquillité au profit d'une élite ? Mis à part Margate qui reste exceptionnelle, les fréquentations restent encore relativement modestes dans les autres stations.

Dès le début du 20ème siècle, Folkestone devient le lieu à la mode avec un rayonnement d'ordre national. A l'image du Touquet, d'imposantes demeures, au style architectural remarquable, se construisent le long des routes boisées surtout sur le haut des falaises, à l'ouest de la ville. Artistes et personnalités de la gentry fréquentent cette station d'hiver. En 1902, le *'Leas Pavilion'* accueille les clientèles aisées en quête de distraction. Toute la société aristocratique se retrouve dans le quartier du *'West End'* en haut des falaises. Une tenue vestimentaire est exigée, avec le port obligatoire de la cravate pour les hommes. Folkestone figure dans le classement des quinze premières stations balnéaires du pays en 1911 (**tableau n°16**). Trois cinémas ouvrent en 1912 et assurent sa prospérité.

---

[163] WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 72, 226 p.

[164] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.

[165] Publication éditée par MARGATE CHARTER TRUSTEES, Margate 1736-1986 – A Resort History, 69 p.et WALTON.JK, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 72, 226 p.

[166] Au même titre que la station balnéaire de Berck sur Mer.

Tableau n°16 : Classement démographique des stations balnéaires anglaises (1911).

Stations	Population
Brighton	131 237
Bournemouth	78 674
Southend	62 713
Hastings	61 145
Blackpool	58 371
Great Yarmouth and Gorleston	55 905
Eastbourne	52 542
Southport	51 642
Dover	43 645
Southsea	43 201
Hove	42 173
Torquay	38 771
Scarborough	37 201
Lowestoft	33 777
Folkestone	33 502

Source : JK.Walton, The English Seaside Resort – A social History 1750-1914, Leicester University Press, 1983, p 65, 226 p.

Aucune autre station ne rivalise avec ces deux stations. Dès le début du 20ème siècle, Ramsgate accueille de nombreux vacanciers sur sa plage. L'originalité de Broadstairs réside dans le foisonnement d'écoles et de maisons de repos. Elle devient le lieu incontournable pour les intellectuels et les artistes. A la fin des années 1890, de petites stations tranquilles sont appréciées des retraités aisés (Whitstable). Cette présence nouvelle entraîne la construction d'hôtels luxueux, de courts de tennis, de golfs...

L'arrivée du chemin de fer constitue une étape décisive dans le développement des stations situées près de Canterbury (1890). La ligne *'Crab and Winkle'* se transforme en voie ferrée. Les fréquentations touristiques deviennent plus intenses à Whitstable. 1906 constitue une année décisive pour Herne Bay, puisqu'un premier service local, de bus motorisé, est mis en place pour joindre Canterbury. La station profite alors largement du bassin de population de la cité religieuse, pour connaître une croissance exceptionnelle. Elle se spécialise dans la santé et plus particulièrement dans les crèches, d'où son surnom de *'Baby Bay'*.

Des grands ports, comme ceux de Deal et de Douvres, amorcent leur développement touristique, mais l'activité touristique vient en complément d'autres activités vitales pour l'économie locale telles la pêche ou l'exportation de denrées. Douvres devient une station d'hiver en 1825. Comme pour Broadstairs, Sandgate (près de Deal) atteint son pic de popularité vers 1900, et devient un lieu de rencontre pour les intellectuels.

La partie sud du Comté accueille un nombre non négligeable de visiteurs. Cette fréquentation aboutit à l'émergence de stations embryonnaires, comme celles de Dymchurch, St-Mary's Bay, Littlestone-on-Sea, Greatstone-on-sea. Elles possèdent un rayonnement local bien inférieur à celui des stations de Thanet. Leur position excentrée à l'extrême sud du Comté et leur accessibilité défaillante font qu'elles restent à l'écart de la prospérité touristique du nord et expliquent leur manque de dynamisme.

Etroitement liée à la mode des bains de mer, Margate, Folkestone, Ramsgate, Broadstairs, Herne Bay et Whitstable représentent les stations à la mode de l'époque. Pratiquement toutes les stations du Kent Est sont nées avant les années 1870.

Tableau n°17 : L'essor des stations balnéaires du Kent Est lors de l'époque post-ferroviaire.

Typologie des stations	Stations	Accessibilité	Clientèles	Morphologie urbaine	Stratégie des acteurs locaux
Stations touristiques d'importance nationale.	Margate	Excellente grâce au transport fluvio-maritime et ferroviaire (1846)	Fréquentations nationales exceptionnelles de clientèles variées.	- Centre station aristocrate ; - Satellites proches plus bourgeois : Clifftonville, Westgate et Birchington.	Volonté d'accueillir l'ensemble des clientèles. Incapable de retenir les élites en hiver par manque de volonté et de fonds financiers.
	Folkestone	Excellente à partir de son raccordement au fer (1843)	Fréquentations nationales élitistes : aristocrates, retraités.	Station aristocratique par excellence : quartier aisé situé sur le haut des falaises (fortement boisé).	Volonté de préserver la station avec la planification et la création d'une arrière-saison touristique.
Stations touristiques d'importance régionale.	Ramsgate	Bonne grâce au transport fluvio-maritime et ferroviaire (1846)	Fréquentations régionales relativement importantes : élites, bourgeois...	Fort développement touristique axé sur les « hauteurs » et le long de la mer pour accéder au port (= parade militaire).	Forte concurrence de Margate. Pas de planification particulière.
	Broadstairs	Bonne grâce au transport fluvio-maritime et ferroviaire (1846)	Fréquentations régionales : Lieu de repos et de retraite très apprécié par les intellectuels et les artistes.	- Foisonnement d'écoles et de maisons de repos ; - Equipements destinés aux retraités : hôtels, tennis, golfs…	Forte volonté des acteurs de préserver leur station, qui est localisée sur un site restreint (falaises dominant une petite baie).
Petites stations à dominante touristique.	Herne Bay	Très bonne accessibilité	Fréquentations locales (Canterbury) bourgeoises.	Croissance urbaine exceptionnelle avec la construction de crèches.	Volonté de répondre aux attentes de la population de Canterbury.
	Whitstable	Très bonne accessibilité ferroviaire (1890)	Fréquentations locales (Canterbury) bourgeoises.	Equipements destinés aux retraités : hôtels, tennis, golfs…	Volonté de répondre aux attentes de la population de Canterbury.
	Sandgate et Hythe	Moyenne	Fréquentation régionale limitée mais lieux incontournables pour intellectuels et artistes.	Création d'établissements hôteliers dans le centre de ces vieux villages.	Prise de conscience timide.
Villes portuaires où le tourisme constitue une activité secondaire.	Douvres	Excellente grâce au transport maritime et ferroviaire (1844)	Fréquentations régionales : fonction de transit et lieu de retraite.	Amorce timide du développement touristique à proximité du port.	Faible prise de conscience de l'importance du secteur touristique.
	Deal	Bonne.	Lieu de retraite d'importance régionale.	Amorce timide du développement touristique	Faible prise de conscience de l'importance du secteur touristique.
Stations touristiques embryonnaires.	Dymchurch, St-Mary's Bay, Littlestone et Greatstone	Très mauvaise.	Attractivité locale : Ashford, Tunbridge Wells…	Amorce timide du développement touristique à proximité de la plage, secteur qui doit cohabiter avec d'autres plus traditionnels comme la pêche.	Manque de dynamisme et très faible prise de conscience.

Source : M.Harbreteau, 2003.

Toutes ont construit leur jetée promenade, donnent de nombreux concerts de plein air et proposent des loisirs et des distractions variées. L'arrivée du chemin de fer a été décisive dans leur prospérité. Avec une desserte précoce, Folkestone constitue la station qui a su le mieux valoriser ce nouveau mode de transport. Le développement des stations du Kent Est est très variable (**tableau n°17**) avec des stations touristiques d'importance nationale (Margate, Folkestone) et régionale (Ramsgate, Broadstairs), des petites stations à dominante touristique (Herne Bay, Whitstable, Sandgate et Hythe), des villes portuaires où le tourisme constitue une activité secondaire (Douvres et Deal) et enfin les stations embryonnaires (Dymchurch, St-Mary's Bay...). La 1ère Guerre mondiale stoppe ce développement touristique prometteur, le littoral va être exposé aux raids aériens, notamment à Margate et à Ramsgate. A Folkestone, de nombreux camps de repos seront établis, pour les soldats revenant du Continent.

L'arrivée du chemin de fer joue-t-elle également un rôle majeur sur le littoral de la Côte d'Opale ? De quelle manière, l'influence anglaise y est-elle décisive ?

2.3.3.L'émergence du tourisme balnéaire au sein de la Côte d'Opale.

L'essor du tourisme balnéaire au sein de la Côte d'Opale se traduit par l'apogée touristique des stations déjà existantes (Boulogne et dans une moindre mesure Berck), et par l'éclosion d'une dizaine de stations ex nihilo au milieu des dunes en quelques décennies.

2.3.3.1.La primauté touristique de Boulogne et de Berck (station climatique).

Boulogne profite de son expérience touristique et de sa situation privilégiée, entre Londres et Paris, pour devenir « la ville de plaisance par excellence »[167]. Le chemin de fer renforce l'accessibilité de la ville aux clientèles étrangères et régionales. Les Anglais continuent d'y affluer, et C.Dickens la qualifie de *'our watering place'*, il y séjourne en 1853, 1854 et 1856[168]. Sur ce littoral, Boulogne est inégalée, « Reine des stations balnéaires », elle exerce une influence sur toute la façade de la mer du Nord et de la Manche, voire de l'Atlantique. Suite à la visite de personnages royaux et prestigieux, son image ne cesse de s'accroître.

Le succès de la station se traduit par la grande popularité de son établissement de bains, « le Palais de Neptune » dont la fréquentation passe de 65 000 bains en 1858 à 100 000 à la fin du Second Empire[169]. Un établissement hydrothérapique proposant des bains chauds et des douches d'eau de mer complète ce nouveau complexe. Le succès de Boulogne grandit, et l'une des plus belles salles de jeux de France y est construite en 1899. Le facteur « santé » y est toujours omniprésent, et la station accueille des centaines de médecins français et étrangers en 1894, dans le cadre du premier congrès de thalassothérapie en France. Pour ces derniers, elle est le lieu de « villégiature idéal » avec sa plage « fort belle », son sable fin et ses « bains hydrothérapiques »[170]. Son succès ne se limite pas seulement à l'établissement des bains de mer. La municipalité diversifie son offre. Sur la plage, de nombreuses cabines, tentes, chaises sont installées, et caractérisent le succès grandissant des bains de mer auprès des clientèles étrangères et régionales aisées. Disposant de 32 hôtels en 1897, la station se place juste derrière Lille pour sa capacité hôtelière[171].

---

[167] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 44, 1161 p.
[168] PAYS DU NORD, Spécial Côte d'Opale, Hors Série n°1, 1995, 109 p.
[169] PAYS DU NORD, Spécial Côte d'Opale, Hors Série n°1, 1995, 109 p.
[170] PAYS DU NORD, Spécial Côte d'Opale, Hors Série n°1, 1995, 109 p.
[171] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 48, 1161 p.

Calais ne connaît pas le succès de Boulogne sur Mer. Son émergence touristique est relativement timide, hormis l'implantation de quelques hôtels. La ville accorde la priorité au trafic de passagers. Aussi depuis 1865, le trafic de la ligne Douvres / Calais surpasse celui de la ligne Boulogne / Folkestone[172]. Non seulement cette ligne est plus sûre et plus rapide, mais elle attire aussi une clientèle beaucoup plus élitiste. En 1860, parmi les personnes en transit, 88% des passagers du port de Calais voyagent en première classe, 62% seulement pour ceux transitant par Boulogne[173]. Ce phénomène est plutôt paradoxal pour Boulogne, qui est relié à de nombreuses destinations étrangères : Folkestone, Londres, Hull, Plymouth, New York et Rotterdam. Même si Calais n'est relié qu'à Douvres, il devient le premier port français de voyageurs dès 1877, avec 180 000 passagers, 262 000 en 1890 et 410 000 en 1913[174]. Mais le phénomène de transit s'amplifie. Le taux de transit pour Boulogne et Calais passe de 61% en 1860 à 74% en 1888[175]. Paris et la Côte d'Azur représentent les principales destinations des touristes, les progrès du transport ferroviaire expliquant cette nouvelle évolution.

Modeste village de pêcheurs, Berck connaît un essor inattendu au milieu du 19ème siècle. En 1844, Marie-Anne Brillard, dite « Marianne toute seule », vient de perdre sa famille et décide de se consacrer aux enfants malades. Elle obtient des résultats encourageants en les conduisant régulièrement sur le bord de l'eau, pour profiter de l'air marin. Elle attire l'attention du corps médical, et le Docteur Perrochaud de Montreuil sur Mer est le premier à lui confier une cinquantaine d'enfants[176]. Les fréquentations y restent encore faibles, mais le chemin de fer entraîne une augmentation significative de la population résidente, passant de 1 041 habitants en 1801, 2 100 en 1846, à 2 703 en 1861[177]. L'Assistance publique décide alors de construire l'hôpital maritime en 1860, en partie à cause du chemin de fer. Berck devient un lieu de santé et de cure pour les personnes souffrant de maladies osseuses.

En 1861, un modeste hôpital en bois (120 lits) accueille les premiers malades. En 1869, Berck aborde une phase décisive de son développement, avec la création d'un important établissement de bains de mer. La vente par l'Etat de 60 ha en 33 lots à 24 propriétaires favorise cette implantation. L'Impératrice Eugénie et le Prince inaugurent le « Grand Hôpital Maritime » (1 400 lits). En 1872, un second hôpital est ouvert.

Le développement touristique de la station s'amorce. De 1882 à 1884, ce sont « plus de 30 constructions par an qui sortent de terre »[178]. En 1885, elle compte 250 chalets offrant plus de 700 logements à louer... Les hôtels peuvent accueillir plus de 1 400 personnes... En pleine saison, il n'y a pas moins de 4 000 baigneurs...[179]. En 1891, l'ouverture de la liaison Berck / Montreuil favorise de façon décisive son développement touristique.

---

[172] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 47, 1161 p.
[173] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 132, 302 p.
[174] ANDRE.R, Mémoire en Image – La Côte d'Opale, Editions Alan Sutton, 1998, p 13, 127 p.
[175] TISSOT.L, Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle, Editions Payot Lausanne Histoire, 2000, p 132, 302 p.
[176] ANDRE.R, Mémoire en Image – La Côte d'Opale, Editions Alan Sutton, 1998, p 108, 127 p.
[177] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 46, 1161 p.
[178] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 49, 1161 p.
[179] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 49, 1161 p.

La ville directement connectée à l'axe Paris / Boulogne passe de 264 propriétaires en 1890, à 442 en 1896 et 808 en 1914[180]. Des aménagements indispensables concernant l'eau courante (1896), le téléphone (1899) et l'électricité (1903) sont accomplis. Divers équipements touristiques sont créés : cinq casinos voient le jour entre 1886 et 1905, s'ajoutent au Kursaal ouvert en 1886, un hippodrome (1896), une esplanade (1906) et un parc d'attraction (1911). Berck se dote d'infrastructures de transport tel un petit chemin de fer jusqu'à Berck-Terminus en 1887, prolongé en 1909 jusqu'à Merlimont et en 1910 jusqu'au Touquet, puis d'un tramway, ce dernier relie la ville à la plage de 1899 à 1901.

La station est étroitement liée au « Tortillard » et au chemin de fer, puisque de nombreuses familles parisiennes y viennent avec leurs enfants malades. A l'image du rôle majeur joué par Londres sur le littoral du Kent Est avec la création d'établissements de repos dans les stations, l'influence de la Capitale française marque l'ensemble de la Côte d'Opale, et contribue largement au succès de Berck. Paris est synonyme d'une forte fréquentation, notamment bourgeoise. En 1905, la ville compte « 2 000 chalets et hôtels plus hôpitaux, quelques dizaines de maisons de santé et des pensions de familles »[181]. Elle concurrence Boulogne. Cet engagement actif dans les activités de santé, lui permet de devenir station climatique en 1912, la première en France. D'un village de pêche, Berck devient une ville de 11 597 en 1911[182].

2.3.3.2.L'essor touristique des villages de pêche.

Etroitement liées à la mode des bains de mer et à l'arrivée du chemin de fer, les communes de Wissant et de Wimereux dans les années 1860, d'Ambleteuse vers 1890, voient se construire des villas. Des logements locatifs à usage touristique, y sont régulièrement proposés par les pêcheurs, comme au Portel à partir de 1870[183].

Wimereux ne compte que dix familles en 1810, 40 en 1820[184]. La ligne Calais / Boulogne s'y arrête en 1867, seule commune desservie à l'époque entre les deux grands ports. Dès lors, elle voit s'ériger les premiers chalets en 1869, et compte 200 habitants[185]. Rapidement, le rail joue un rôle capital dans son développement, et les premiers investisseurs assurent la promotion de cette station dans les milieux artistiques parisiens. Son développement surpasse celui de Wissant, en dépit de son cadre plus attractif et de la venue de nombreux artistes. Le rythme de la construction immobilière s'amplifie : 150 villas en 1892, 250 en 1896 et 328 en 1899[186]. L'essor est tel, que Wimereux se « sépare » de Wimille en 1899. La nouvelle commune compte près de 973 habitants pour une superficie de 963 ha[187].

---

[180] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 49-50, 1161 p.
[181] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, pp. 144-160, 169 p.
[182] Dossier édité par le COMITE DEPARTEMENTAL de TOURISME du PAS-de-CALAIS, Le patrimoine côtier, document remis lors d'un entretien en 1999.
[183] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 50, 1161 p.
[184] Dossier édité par l'OFFICE de TOURISME de WIMEREUX, 2000.
[185] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 1 De Calais au Portel, 1999, pp. 144-201, 174 p.
[186] Dossier édité par le COMITE DEPARTEMENTAL de TOURISME du PAS-de-CALAIS, Le patrimoine côtier, document remis lors d'un entretien en 1999.
[187] ANDRE.R, Mémoire en Image – La Côte d'Opale, Editions Alan Sutton, 1998, p 38, 127 p.

La construction du tramway entre Boulogne et Wimereux est achevée en 1902. De nombreux aménagements y sont réalisés, comme quatre courts de tennis (1904), un casino (1909), un golf de 18 trous (1907), une jetée promenade (1923). Wimereux devient « station climatique » en 1913, et possède « l'une des plages les plus animées de la côte »[188]. De somptueuses villas font face à la mer et soulignent l'urbanisme très marqué de la commune, comme en témoigne la rue St-Amand. Le « Grand Hôtel » constitue le rendez-vous privilégié de la classe aisée, et domine largement la quarantaine d'hôtels localisés dans la station[189]. En 1914, elle dispose de 50 hôtels et pensions de famille, de 800 villas[190]. A l'image de Folkestone, Wimereux connaît une grande prospérité et ses visiteurs viennent de la région toute entière mais aussi de l'étranger. En effet, elle bénéficie de clientèles désireuses de s'échapper de l'ambiance trop bruyante de Boulogne, et en quête d'un lieu de villégiature tranquille. La présence anglaise y est déterminante, notamment avec l'organisation de championnats internationaux de golf.

La population de Wissant atteint 1 013 habitants au début du 20ème siècle. Une digue est construite en 1900, et la station se développe avec plusieurs hôtels réputés tels « l'Hôtel de la Digue » et « l'Hôtel de la plage ». Un service automobile permet d'accéder aux bateaux effectuant la liaison transmanche.

Dès 1877, quelques 150 touristes fréquentent Ambleteuse[191]. La population de ce petit village atteint 663 habitants au début du 20ème siècle[192]. Vers 1900, une Société de développement composée de Douaisiens et de Cambrésiens achète une partie du bien communal, et construit une digue bientôt bordée de villas. Cette station bénéficie du tramway électrique qui relie le centre à la pointe aux Oies, puis du « Train Renard » qui dessert Wimereux, Ambleteuse et Audresselles de 1904 à 1914.

A l'origine, Le Portel, petit hameau de pêche, appartient à Outreau. Il se sépare de cette commune en 1856. Le Portel est nettement plus peuplé que les autres villages de pêche situés dans le Boulonnais, avec 4 000 habitants recensés en 1875[193]. Qualifié d''*English Boulogne*', il voit quelques projets d'aménagement se concrétiser en 1893 : résidences, boulevard sur le front de mer, cabines, terrains de tennis et de cricket... Mais le succès inattendu du Touquet va le reléguer au second plan, même s'il compte 800 baigneurs en 1896 et 1 400 en 1897[194].

2.3.3.3.La dynamique anglaise et l'éclosion de nouvelles stations.

La structure foncière d'origine se révèle essentielle dans le développement des stations créées ex-nihilo. De nombreux domaines (lais de mer, anciennes garennes royales, biens nationaux...) prennent de la valeur avec l'arrivée du chemin de fer. L'agriculture, premier type de valorisation engagé sur ces domaines comme au Touquet, à Malo les Bains et à Bray-Dunes, enregistre des échecs. Ceci conduit à la plantation d'oyats et au boisement de ces grandes propriétés situées en bordure du littoral.

---

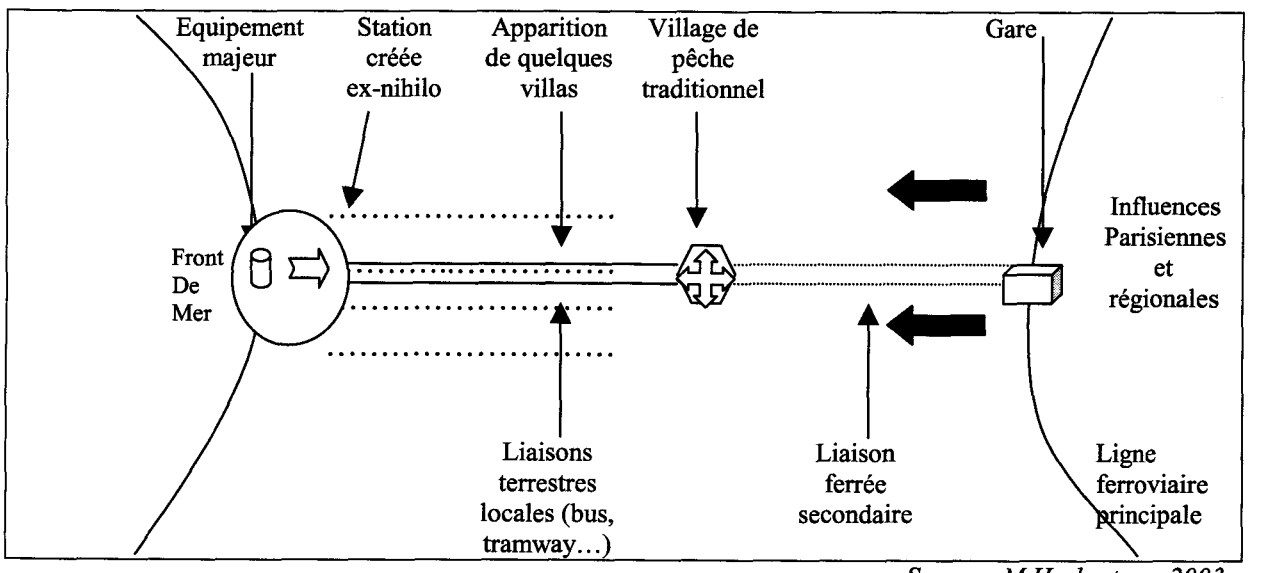
[188] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 51, 1161 p.
[189] ANDRE.R, Mémoire en Image – La Côte d'Opale, Editions Alan Sutton, 1998, p 42, 127 p.
[190] Dossier édité par l'OFFICE de TOURISME de WIMEREUX, 2000.
[191] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 1 De Calais au Portel, 1999, p 86, 174 p.
[192] ANDRE.R, Mémoire en Image – La Côte d'Opale, Editions Alan Sutton, 1998, p 36, 127 p.
[193] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 1 De Calais au Portel, 1999, p 140, 174 p.
[194] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 1 De Calais au Portel, 1999, p 140, 174 p.

Les domaines du Touquet (1 255 ha), de Stella-Plage (351 ha), de Merlimont (161 ha), de Hardelot (563 ha), de Malo (650 ha), de Bray-Dunes, Saint-Gabriel, Sainte-Cécile connaissent alors les premières formes de valorisation touristique. Celles-ci sont entreprises par des particuliers, tels Daloz au Touquet, Trezza de Muzella à Merlimont, Malo à Malo-les-Bains.... Des sociétés de développement peuvent également se charger de ces valorisations comme au Touquet (*'Touquet Syndicate'*), à Hardelot et à Merlimont... L'origine de ces sociétés est étroitement liée à l'emplacement géographique des stations, puisque au nord de Boulogne, elles appartiennent souvent à de grandes familles nordistes tandis qu'au sud de Boulogne, les investisseurs sont essentiellement parisiens, picards et anglais.

Deux modèles de développement de station ex-nihilo peuvent être identifiés sur le littoral de la Côte d'Opale.

Le modèle de développement de Berck sur Mer s'appuie essentiellement sur la mise en valeur d'espaces littoraux, jusqu'alors restés à l'écart de tout développement (**figure n°6**). C'est à partir d'un équipement touristique important situé en front de mer (hôpital, hôtel, casino, établissement de bains de mer...) ou en retrait (gare) que s'organisent les lotissements selon différents plans (plan en damier ou radioconcentrique). Etroitement liées aux investisseurs régionaux ou parisiens, les premières formes de valorisation mènent à la création d'un hameau, qui se distingue progressivement du village ou de la commune historique. Cette « greffe » touristique aboutit à l'éclosion d'une station distincte.

Figure n°6 : Modèle de développement de station créée ex-nihilo de Berck



Source : M.Harbreteau, 2003.

C'est le cas de la commune de Rosendaël, qui bénéficie d'une desserte ferroviaire depuis 1848. Des chalets sont construits dans les dunes en 1865, où sont aménagés un casino, un hôtel (1868) et une digue promenade (1886-1889). La plage enregistre une croissance exceptionnelle, avec 260 habitations en 1892, et 864 en 1901[195]. Cette station est étroitement liée à la ville de Dunkerque, et aboutit à la création de Malo-les-Bains en 1891. Au début du siècle, elle commence à concurrencer son homologue belge, La Panne.

[195] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 51, 1161 p.

Sur le même modèle de développement, un bourgeois dunkerquois, A.Bray, achète un terrain dunaire à Ghyvelde en 1870. Bray-Dunes n'est qu'un petit hameau de pêche avec 800 habitants[196], qui se transforme peu à peu, et devient une commune indépendante en 1883. Bien que le chemin de fer desserve la commune depuis 1869, il n'existe aucun aménagement pour accueillir les touristes. C'est en 1888 seulement qu'une route menant à la plage est construite sur l'initiative de la Société Anonyme de la Plage de Bray-Dunes. Les premiers chalets s'érigent à partir de 1910, marquant ainsi les débuts des premiers lotissements.

S'étalant le long du cordon littoral à proximité de Berck, les débuts de Merlimont-Plage remontent à 1901, lorsqu'un bourgeois acquiert un lot de terres, et entreprend de construire une station balnéaire. Le village comprend 728 habitants[197]. Un hôtel est construit dès 1902. La « Société Anonyme Immobilière du Pas-de-Calais » acquiert quelques parcelles. L'essor est fulgurant, puisque 72 constructions dont 64 chalets et maisons sont répertoriées en 1910[198]. Un casino est même ouvert. Les ouvertures des gares de Berck (1909) et du Touquet (1910) favorisent son développement : 181 parcelles sont vendues par la « Société Anonyme Immobilière »[199]. Son principal atout réside dans la présence de dunes élevées.

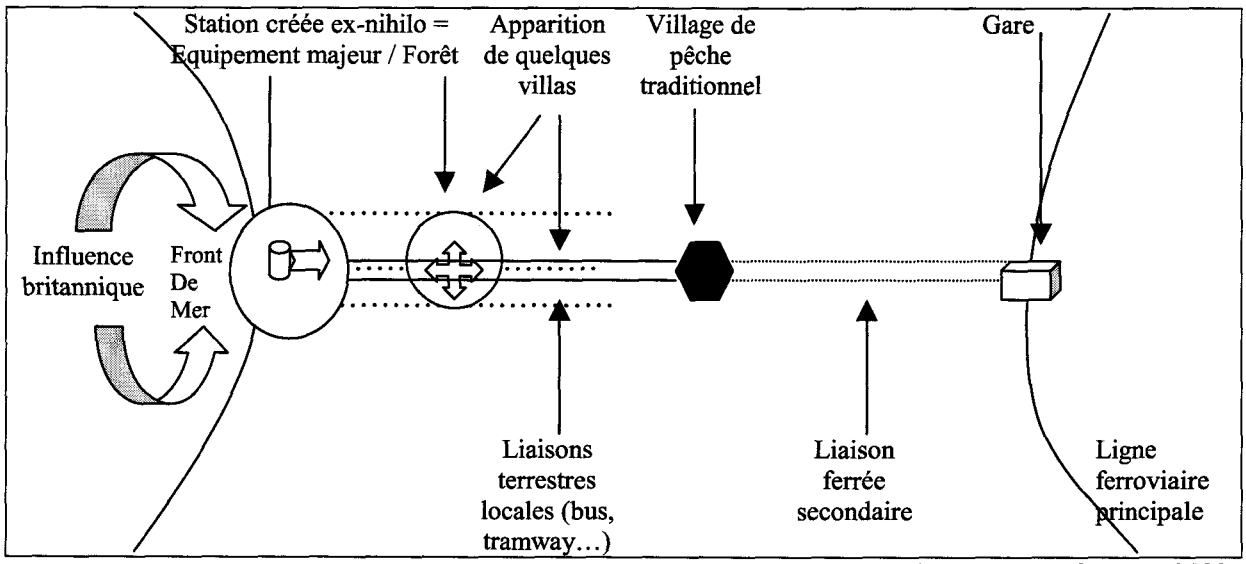
Enfin, Stella représente un hameau de pêcheurs rattaché au village de Cucq. Dernière station du littoral à avoir été créée, son domaine est racheté, à la veille de la première Guerre mondiale, par une Société Anonyme foncière. Son plan d'urbanisme est original, en forme d'étoile, à partir du front de mer vers l'intérieur.

On observe cependant quelques échecs de développement, notamment à Sainte-Cécile et à Saint-Gabriel. Dans cette localité, l'inauguration du « Grand Hôtel » a lieu en 1898. Malgré de gros efforts publicitaires pour lancer la station bénéficiant d'une digue promenade appréciée, l'érosion marine provoque sa fin précipitée, le « Grand Hôtel » étant contraint de fermer en 1912.

Le second modèle de développement de station ex-nihilo est celui du Touquet (**figure n°7**). Il est original dans la mesure où l'influence anglaise y est déterminante, avec l'engagement actif d'investisseurs britanniques désireux de copier et de surpasser les stations anglaises les mieux réussies. Deux pôles de développement se distinguent à l'intérieur même de la station : le front de mer et la forêt.

[196] Brochure remise par l'OFFICE de TOURISME de BRAY-DUNES, 2000.
[197] ANDRE.R, Mémoire en Image – La Côte d'Opale, Editions Alan Sutton, 1998, p 99, 127 p.
[198] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 55, 1161 p.
[199] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 55, 1161 p.

Figure n°7 : Modèle de développement de station créée ex-nihilo du Touquet



Source : M.Harbreteau, 2003.

Suite à la vente en 1835, de 1 605 ha par l'Etat, le notaire parisien Mr. Daloz acquiert les terres de Cucq en 1837. Après de nombreuses tentatives infructueuses de valorisation agricole, des plantations d'oyats et de pins maritimes sont entreprises sur le domaine, en 1855, à l'image de ce qui s'est produit dans les Landes. En 1864, Daloz s'installe définitivement dans le « château », où il mène une vie sociale intense. L'histoire touristique du Touquet est fortement liée au boisement de l'ensemble du site, puisqu'une forêt apparaît dès 1875. L'idée de la création d'une station balnéaire, réservée à une élite sociale, germe peu à peu dans l'esprit de Daloz, sous l'influence de De Villemessant, propriétaire et directeur du journal « Le Figaro », qui souligne : « Si Dieu me prête vie, je veux faire de ce pays providentiel un Arcachon du Nord. Avant peu, l'admirable forêt du Touquet sera le rendez-vous favori de nos baigneurs parisiens et j'aurai résolu d'une façon pratique le problème : Paris-Plage »[200]. Après une première tentative en 1875, une parcelle d'un nouveau lotissement est vendue en 1882. La même année s'érigent les premières constructions. Le démarrage est timide jusqu'en 1886, avec la construction de deux à trois chalets par an[201].

1887 représente l'année de l'ouverture du « Grand Hôtel », et de la création de la ligne omnibus Etaples / Le Touquet (= correspondance officielle avec la Compagnie du Nord). Cette desserte marque les débuts touristiques de la commune, avec des fréquentations élevées. La plage, longue de 12 km, attire de nombreux aristocrates. Le journal du Touquet « Le Courrier des bains de la mer » est largement diffusé en France, notamment dans les gares, les hôtels et les casinos. En 1888, apparaissent les premières constructions en dur et une chapelle. En 1889, est créé le premier tennis, en 1893, un premier casino, en 1896, un second[202].

[200] Citation prise dans PAYS DU NORD, Spécial Côte d'Opale, Hors Série n°1, 1995, 109 p.
[201] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 53, 1161 p.
[202] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 53, 1161 p.

En 1894, Le Touquet compte 173 constructions pour une population de 300 habitants seulement[203], mais dès les débuts de la station, la villa représente une tradition locale et le meilleur emblème touristique de Paris-Plage[204].

L'Anglais John Whitley joue un rôle prépondérant dans le lancement définitif de la station. Il achète à Daloz fils, 163 ha de dunes en 1895, et veut créer une station balnéaire appelée '*Mayville*', destinée à rivaliser les plus belles stations françaises et anglaises. Whitley veut imiter la station balnéaire d'outre-Manche, avec les bains de mer mais aussi les activités sportives à la mode (golf, tennis, polo, base-ball, équitation, cricket...), tous les équipements de divertissement (grands hôtels, salles de concert, hammams, bars américains, jardins de plaisance zoologiques avec un lac, grands magasins, digue promenade, marché...). La forte xénophobie locale explique en partie l'abandon du projet en 1898.

Mais en 1900, l'ouverture de la ligne à tramway Etaples / Paris-Plage porte un coup décisif. Elle va accentuer la fréquentation touristique : 16 000 voyageurs en 1901, chiffre qui s'élève à 45 000 si on y ajoute promeneurs et visiteurs[205]. Whitley n'a pas renoncé à son projet, et poursuit sa politique de rachat du domaine à Daloz, en 1902. La station va commencer à connaître un essor sans précédent. '*Le Touquet Syndicate Limited*', présidé par Stoneham, entreprend la publicité de la station, puisque celle-ci se situe à moins de 4 heures de Londres. Le Syndicat est également très actif dans l'aménagement du vaste domaine : des nouveaux tennis (1903), un tir aux pigeons, un parc pour enfants, « l'Hôtel Atlantic » et « l'Hôtel Hermitage » (1904), un casino (1904), un golf (1905). En 1905, 564 constructions dont 519 villas et chalets sont répertoriées[206]. La forêt devient le lieu le plus prisé pour la construction des villas. « La prospérité du Touquet, un morceau de la côte anglaise dérivé sur la France, devient indissociable de la présence britannique »[207]. En 1907, Le Touquet compte 1 000 habitants l'hiver et 10 000 l'été[208]. Une société hippique se constitue en 1908. L'ouverture du chemin de fer Berck / Paris-Plage (1910) accentue l'attraction et le succès de la station. En 1912, la commune du Touquet Paris-Plage se sépare officiellement de Cucq. En 1913, elle est classée « station climatique ». La même année, elle entreprend la construction d'une jetée promenade. En trois décennies, la station se hisse au même niveau de développement que ceux de Berck, Wimereux, Malo. Le Touquet devient le « paradis des sports »[209], et est la station anglaise par excellence. C'est pourquoi, la plupart des stations proposent un golf, des tennis, un club nautique ou de cricket... Les visiteurs anglais affluent, par milliers, pendant la haute saison sur la Côte d'Opale, attirés, il est vrai, par la chute du franc, à cette époque.

Hardelot se situe dans la même logique de développement. Situé au sud de Boulogne, le périmètre d'Hardelot jouxte la forêt du même nom. Whitley achète le château en 1897 et fonde la « Société d'Hardelot » en 1905, suite à l'échec de '*Mayville*' au Touquet. Il met en place un réseau souterrain d'assainissement, et permet le lancement touristique de la station. Dès 1906, quelques villas s'élèvent dans les dunes.

---

[203] Dossier édité par le COMITE DEPARTEMENTAL de TOURISME du PAS-de-CALAIS, Le patrimoine côtier, document remis lors d'un entretien en 1999.
[204] KLEIN.R, La Côte d'Opale : Architecture des années 20 et 30, Institut Français d'Architecture, 173 p.
[205] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 86, 169 p.
[206] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 54, 1161 p.
[207] KLEIN.R, La Côte d'Opale : Architecture des années 20 et 30, Institut Français d'Architecture, p 32, 173 p.
[208] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque , Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 89, 169 p.
[209] TOMCZAK.A, Les Années si Folles de Paris-Plage, La Voix du Nord, 2000, p 73, 191p.

En 1912, la station compte une centaine de villas nichées dans les dunes et dans la forêt[210]. La plage et le château (golf, terrain de bowling et de cricket, club de tir à l'arc) constituent les éléments les plus attractifs de la station. De nombreuses activités sont proposées comme la pêche, la chasse, l'équitation, les sports nautiques avec notamment les aéroplages, le tennis, le golf... La notoriété de Hardelot est puissante, puisque la station accueille des personnes prestigieuses issues de familles royales et des célébrités comme Blériot.

Dès 1901, la ville de Neufchâtel-Hardelot demande à la Compagnie du Nord l'arrêt des trains dans sa commune. En 1903, le projet d'une ligne de tramway électrique entre Boulogne et Hardelot est étudié. 1910 voit finalement l'ouverture de la ligne directe Reims, Boulogne, Neufchâtel, ce qui entraîne l'arrivée de nombreux champenois. Le tramway électrique fait son apparition en 1911, et remplace le service à voiture qui relie Boulogne à la station.

2.3.4.Conclusion.

Ce cycle se distingue par un net « décalage » touristique entre les deux façades littorales. L'apogée touristique des stations balnéaires du Kent Est correspond à l'essor exceptionnel du tourisme balnéaire sur la Côte d'Opale. A partir du milieu du 19ème siècle, l'influence du chemin de fer est décisive dans l'essor touristique de ces deux façades littorales. La clientèle est toujours motivée par le facteur « santé », mais aussi, de plus en plus, par des activités sportives et de détente. Ce cycle de l'apogée permet aux stations balnéaires de dépasser définitivement les centres thermaux, en terme de fréquentation touristique. De part et d'autre du détroit, celles bordées de plages sableuses sont les plus recherchées.

Pour le Kent Est, le principal facteur de croissance vient de l'accès des classes bourgeoises aux vacances balnéaires, qui vont faire fuir élites et aristocrates sur le Continent (= Côte d'Azur) pendant la période estivale. Ces derniers reviennent néanmoins en hiver. Les effets de l'instauration du premier congé payé demeurent limités. Ce littoral devance largement son homologue français avec des stations balnéaires puissantes, déjà établies lors de la période pré-ferroviaire. A la fin du 19ème et au début 20ème siècle, ces dernières entrent dans une nouvelle phase de développement, en raison de la présence londonienne conjuguée à la baisse des tarifs ferroviaires. Elles entreprennent alors des aménagements ambitieux pour faire face à la concurrence, telles que Margate, Folkestone, véritables stations touristiques d'envergure nationale. Margate domine sans partage son littoral, mais Folkestone s'affirme comme la station aristocratique par excellence. De plus, la concurrence est forte de la part de Ramsgate, Broadstairs, dont les fréquentations sont plus régionales.

En Côte d'Opale, les ports perdent progressivement leur exclusivité touristique, même si Boulogne reste la « Reine des stations ». La station commence à subir une forte concurrence de la part de la station climatique de Berck. Elle refuse de soutenir plusieurs projets résidentiels ambitieux, sur le front de mer, et laisse échapper les fêtes du centenaire de la Société d'Agriculture de Boulogne au profit de Calais. Parallèlement, des espaces jusqu'alors restés vierges connaissent une première valorisation touristique, grâce à l'arrivée du train. Une série d'éclosion de stations caractérise l'essor du tourisme balnéaire selon deux principaux modèles de développement. S'agissant de celui du Touquet, l'influence anglaise est déterminante dans le foisonnement d'activités sportives, dont les Britanniques sont friands. Avec la création des stations du Touquet ou d'Hardelot, il s'agit de copier les stations anglaises les mieux réussies (Brighton, Folkestone).

[210] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 32, 169 p.

Ces stations attirent une clientèle internationale. Les investisseurs de Paris et des grandes cités industrielles régionales sont à l'origine du modèle de développement de Berck. Cette bourgeoisie d'affaires joue un rôle essentiel, notamment celle d'Amiens qui n'hésite pas à se rendre à Berck, ou celles des métropoles de Lille-Roubaix-Tourcoing, d'Arras, de Douai et du Cambraisis, qui ont un rôle important dans le développement de Wimereux, Malo et Bray-Dunes... Ce littoral connaît alors une phase d'apogée synonyme de prestige international, symbolisée par Le Touquet qui concurrence fortement Boulogne et Berck. Toutes les stations sont établies avant la première Guerre mondiale, même si Stella reste encore à cette époque au stade de projet. Cette dernière ne représente pas la seule « station embryonnaire » en 1914 : Merlimont, Wissant, Bray-Dunes, Le Portel, Ambleteuse. De plus, certaines parties du littoral restent à l'écart de tout développement touristique majeur. C'est le cas des petits villages situés sur la portion du littoral entre Calais et Dunkerque. Sangatte, Marck... restent assez éloignés de la mer et sont surtout mal desservis par le chemin de fer. Ils ne profitent pas de la proximité des grandes agglomérations de Calais ou de Dunkerque qui restent en retrait par rapport au dynamisme touristique du sud[211]. Seules Gravelines, Grand-Fort-Philippe et Petit Fort Philippe attirent une clientèle estivale non négligeable.

Les deux littoraux sont étroitement associés, puisque les élites britanniques traversent le détroit pour se rendre dans les stations de la Côte d'Opale, souvent en période estivale. L'influence britannique est décisive dans leur conception et leur développement. Toutefois, quelques signes précurseurs apparaissent et laissent présager un avenir maussade pour le Kent Est et la Côte d'Opale. Chacune sur leur littoral, les stations à la mode, Margate et Boulogne, se laissent griser par le succès, et ne voient pas l'émergence de la concurrence. De plus, d'autres signes inquiétants apparaissent : l'attrait de Côte d'Azur, la montée de l'excursionnisme dans les ports, la fuite des élites sur le Continent lors de la période estivale, le manque de dynamisme des acteurs locaux... Finalement, la Guerre vient stopper le développement touristique des stations, toutes voient leurs hôtels se transformer en hôpitaux.

2.4.Repli sur soi progressif des deux rives et fausse prospérité de l'entre-deux-guerres.

Ce n'est vers 1923-24, que les deux rivages retrouvent une certaine prospérité. Le Touquet constitue la « perle » de la Côte d'Opale. Cependant, un changement d'identité s'opère. Les pratiques changent, les progrès du transport ferroviaire et l'essor de l'automobile renforcent considérablement l'accessibilité de la Côte d'Azur déjà fréquentée par le cercle aristocratique avant la première Guerre mondiale.

La diversification des pratiques balnéaires se poursuit, et se tourne vers d'autres activités que celles des bains de mer. Ces derniers perdent de leur importance auprès des clientèles anglaises aisées, dès la fin du 19ème siècle. Le phénomène se renforce dans les années 20-30, où la pratique de la nage commence à s'imposer. Le tourisme balnéaire, fondé sur des vertus de santé, s'oriente vers des pratiques sportives (natation), qui deviennent des activités de détente. C'est pourquoi, rien n'est plus évocateur que le *'lido'* ou la piscine de plein air, pendant l'entre-deux-guerres (Folkestone, Le Touquet). Parallèlement, les bains de soleil sont désormais recherchés. Leur popularité constitue un changement radical de comportement par rapport au 19ème siècle et au début 20ème siècle, cela pour deux raisons principales : la vogue des sports extérieurs comme le tennis, la natation, le vélo..., et les changements dans les pratiques de travail.

[211] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 56-57, 1161 p.

Le déclin des métiers de la terre, combiné à la montée des emplois secondaires et de services, fait que le soleil a perdu son association avec les métiers de la terre. Dès 1933, quelques vacanciers font des bains de soleil à Wimereux.

2.4.1.La fuite des élites favorisée par les performances du fer et la diffusion de l'automobile.

Pendant l'entre-deux-guerres, le chemin de fer domine encore largement tous les autres modes de transport. Dès le début du 20ème siècle, l'automobile est un bien de luxe, que seule la grande noblesse peut s'offrir, mais ce mode de transport se généralise dans les années 30. Les élites anglaises souhaitant de plus en plus éviter les couches sociales inférieures, se rendent dans des lieux plus lointains. Alors qu'elles continuaient à fréquenter les stations pendant l'arrière-saison au début du 20ème siècle, l'entre-deux-guerres marque l'attrait grandissant des étés et des hivers passés sur la Côte d'Azur et sur la Riviera. La demande pour ces destinations s'accroît fortement. Les artistes sont les premiers gagnés par cette mode. Le choc est brutal pour les stations du Kent Est et de la Côte d'Opale. C'est à cette époque, que les premiers ferries entrent en service (plusieurs centaines de voyageurs avec automobiles sur une seule unité). Cette fuite des élites s'accentue, dès lors que le culte du soleil s'affirme. Elle est d'autant plus forte, qu'elle correspond à la généralisation de l'automobile, mode de transport qui bouleversera totalement les lieux touristiques.

En Angleterre, 140 000 engins motorisés sont répertoriés en 1914, 1.5 million en 1930 et 3 millions en 1939 (dont 2 millions de voitures privées)[212]. Dans le Kent Est, la croissance de l'automobile a des conséquences importantes sur les principales routes provenant de Thanet ou y menant. Jusqu'en 1902, seules deux routes traversaient '*The Wantsum*' et la rivière '*Stour*', l'une à Sarre, l'autre à Sandwich. La première route représente l'axe le plus important (via Canterbury, à destination de Londres), mais devient vite encombrée. En 1920, une nouvelle route côtière joignant Faversham à Margate est prévue. Des sections sont ouvertes en 1933 (mais cet axe ne sera complètement achevé qu'en 1980). Elle doit, à terme, relier Canterbury à Londres. Les années 30 voient l'apparition des premiers embouteillages pour joindre la mer, lors du traditionnel '*Bank Holiday*'. La voiture et l'aéroplane remplacent progressivement le bus et le train. Sur la Côte d'Opale, l'automobile s'affirme également. Dès 1930, Wimereux enregistre 950 voitures aux heures de pointe[213]. L'automobile ne supplante définitivement le train qu'après la seconde Guerre mondiale. Les conséquences, pour le marché récréatif sont très fortes, avec une plus grande liberté pour le visiteur.

2.4.2.La fausse prospérité des stations perdant progressivement leur caractère mondain.

Les stations balnéaires du Kent Est et de la Côte d'Opale connaissent une prospérité touristique, mais elles perdent peu à peu leur attractivité auprès de la clientèle mondaine, qui les a fait naître, attirée vers d'autres rivieras grâce aux progrès des transports.

A partir de 1921, Berck instaure une taxe de station climatique. « Le produit de la taxe de séjour passe de 73 501 francs en 1923 à 81 883 en 1924, puis 159 542 en 1925 et 161 091 en 1926 »[214].

---

[212] BRAGGS.S et HARRIS.D, Sun, Fun and Crowds, Seaside Holidays between the Wars, Tempus, 2000, p 9, 128 p.

[213] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 72, 1161 p.

[214] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 68-69, 1161 p.

La ville compte en 1926, 14 980 habitants et accueille près de 30 000 à 40 000 touristes en été[215]. La station perd peu à peu son caractère mondain, mais sa prospérité touristique reste exceptionnelle. La publicité est intense en France, mais aussi en Angleterre. « Le guide des baigneurs » est édité à près de 6 000 exemplaires et 2 000 affiches sont créées[216]. Berck devient la plage des parisiens comme Stella. Le plan de lotissement de Stella-Plage est approuvé en 1925, et la station devient « station climatique » la même année. Un casino est ouvert en 1929. Un mini-tramway est mis en place, dans les années 20, pour relier tous les lieux de la ville. Elle s'affiche comme une station chic, puisque tout y est cher (voyage d'Etaples, restaurant et surtout le prix des terrains). A la fin des années 30, la ville recense près de 300 constructions[217]. Sont également classées « station climatique », Ambleteuse (1926), Hardelot (1927) et Boulogne (1928). Cette dernière réaménage son quartier balnéaire, et le casino rouvre ses portes après la première Guerre mondiale. Celui-ci propose de nombreuses distractions jusqu'en 1937, date à laquelle il est complètement ravagé par un incendie ; la seconde Guerre mondiale met un terme définitif à ses activités. Un lotissement de 500 villas est prévu, en 1929, à Ambleteuse[218], qui devient une station familiale, dont la popularité est étroitement liée aux colonies de vacances. Wissant attire son lot d'artistes, et compte 8 ateliers de peinture très réputés en 1934[219].

Merlimont-Plage et Bray-Dunes suivent le même développement que Stella. Merlimont recense près de 300 chalets et compte 3 000 estivants en 1929[220]. La publicité pour cette station fait même mention de « plage bénéficiant du climat de Berck mais sans hôpitaux et sans tuberculeux »[221]. La ville cherche à se démarquer, et espère devenir la station de l'automobile : « l'autodrome doit permettre un développement encore plus considérable et donner, à ce coin du littoral, une animation extraordinaire »[222]. Hardelot se développe avec un casino (1928), un parcours de golf 18 trous (1930), l'un des plus réputés d'Europe.

Le Touquet devient « le symbole international de la Côte d'Opale », et aborde une grande phase de prospérité[223]. Les élites anglaises généralisent les étés passés sur le Continent. La station attire des clientèles internationales prestigieuses, qu'elles soient royales (dont le Prince de Galles à partir de 1923), aristocratiques, politiques, industrielles issues de la région même, ou médiatiques... Toutes louent à prix d'or des villas. De nombreux hôtels voient le jour, le « Westminster » (1924), le « Picardy » (1929) d'une capacité de 500 chambres et de 120 salons[224].

---

[215] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 68-69, 1161 p.
[216] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 148, 169 p
[217] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 122, 169 p.
[218] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 69, 1161 p.
[219] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 1 De Calais au Portel, 1999, p 31, 174 p.
[220] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 124, 169 p.
[221] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 124, 169 p.
[222] Citation « Les nouvelles de Merlimont-Plage », 1926 prise dans KLEIN.R, La Côte d'Opale : Architecture des années 20 et 30, Institut Français d'Architecture, p 138, 173 p.
[223] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 68, 1161 p.
[224] PAYS DU NORD, Spécial Côte d'Opale, Hors Série n°1, 1995, 109 p.

Des équipements et des infrastructures sont construits tels le pont sur la Canche en 1926, l'hippodrome (1925), le casino de la Plage (1929), la piscine (1931) considérée comme « la plus belle d'Europe » et entourée de gradins permettant de recevoir plusieurs milliers de spectateurs[225]. Le casino enregistre les recettes les plus élevées de France en 1927. La même année, une nouvelle Société d'aménagement est créée pour relancer le projet du lotissement '*Mayville*'. Les villas se multiplient dans la forêt, souvent dans un style anglo-normand, et la station attire de nombreux architectes régionaux (Horace Pouillet, Louis Quetelart). A cette époque, Le Touquet compte 1 846 immeubles et 3 244 habitants[226]. La population est multipliée par six en été. La présence anglaise y est décisive : deux banques sur cinq sont anglaises, une librairie sur cinq, 12 restaurants sur 54 ont un nom à résonance anglaise, et l'on dénombre neuf '*tea rooms*' sur 29[227]. En 1931, l'hôtel de ville est construit. Cependant, signe avant coureur, l'Hôtel Picardy est contraint de fermer pour des raisons financières. Même si la crise économique vient faire chuter le produit des jeux, elle ne vient pas compromettre le développement du Touquet : terrain de polo (1932), aéroclub (1933), club nautique (1934), aérodrome (1936) et mise en place d'une « saison de Noël » (1935). L'ouverture de la ligne aérienne Londres – Le Touquet, avec un atterrissage à Berck, de 1922 à 1936, puis au Touquet même, permet un accès plus direct aux élites anglaises. Deux compagnies l'exploitent, '*l'Imperial Airways*' et la '*Walcot Airlines*'. C'est à partir de 1936, que les aéroplanes peuvent atterrir sur l'aérodrome du Touquet. La même année, 4 600 passagers et 1 700 avions transitent par l'aérodrome, 10 600 passagers et 3 500 appareils en 1937[228].

Dans le Kent Est, toutes les stations rivalisent entre elles pour proposer les meilleurs équipements. La concurrence devient très forte, et seules quelques-unes unes disposant d'un riche éventail d'activités ou d'établissements de santé peuvent espérer accueillir des visiteurs en hiver. Cette époque marque la mise en place d'une vraie politique de promotion de la part des stations, où les atouts sont largement mis en avant avec la mer, la plage, le soleil et déjà le patrimoine historique. Il s'agit d'exposer le plus possible leur caractère historique depuis les origines du tourisme. Les acteurs locaux accentuent le fait que leur station a su conserver son cachet d'antan, celui du petit village de pêcheurs. Parallèlement à la promotion du « passé », celle des nouveaux équipements est également entreprise : cinémas, hôtels, équipements sportifs, jardins... Cette période de l'entre-deux-guerres est l'époque, où les acteurs publics locaux commencent à assumer leurs responsabilités dans le développement comme de vraies entreprises commerciales. A l'époque victorienne et édouardienne, ceci était essentiellement pris en charge par des sociétés privées. Néanmoins dans la plupart des stations, les visiteurs d'hiver séjournent de plus en plus brièvement, davantage en quête de plaisir et de loisirs que de santé. Les *'piers'* représentent toujours des lieux de distraction, mais les night-clubs et les grandes arcades ont souvent remplacé le théâtre et le dancing. De nombreuses salles de jeux investissent ces lieux. Le cinéma est très populaire dans les années 30. En accueillant un large éventail de clientèles, un changement d'identité s'amorce pour les stations.

Folkestone, station hivernale de premier ordre, attire toujours son lot de personnes prestigieuses. L'événement '*Floral Folkestone*' est lancé : de nombreux parterres de fleurs et de jardins apparaissent dans toute la ville. Toute la partie haute est réaménagée : 1921 voit la création d'une promenade '*The Zig Zag Path*', qui relie le haut des falaises au front de mer.

[225] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, pp. 112-113, 169 p.
[226] MENUGE-WACRENIER.R, La Côte d'Opale à la Belle Epoque, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 1999, p 113, 169 p.
[227] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 68, 1161 p.
[228] TOMCZAK.A, Les Années si Folles de Paris-Plage, La Voix du Nord, 2000, p 45, 191 p.

Des grottes et des caves artificielles creusées le long de ce chemin lui confèrent un aspect plus exotique et romantique. L'établissement '*Leas Cliff Hall*' est créé, il devient le lieu d'attraction le plus prisé de la station. Une villa romaine est découverte à l'est des falaises, et fait l'objet d'une valorisation « culturelle », afin d'être accessible aux visiteurs. 1934 est l'année de l'ouverture du '*East Cliff Pavilion*', qui comprend un salon de thé et devient le lieu de distractions diverses. La même année, un golf est ouvert. La plage est aménagée pour la pratique de la baignade. La station s'oriente peu à peu dans l'accueil d'une clientèle variée.

D'autres stations tentent d'imiter Folkestone dans l'accueil des adeptes de santé en hiver, mais ont moins de succès comme Margate. Même si le train est omniprésent, les bateaux à vapeur connaissent toujours le même succès tels *'The Eagle', The 'Golden Eagle', 'The* Crested Eagle', en provenance de Londres. Les années 30 voient la création des '*Clifton Baths*', un complexe de loisirs attractif avec une piscine et de nombreuses distractions. '*Dreamland*' devient le plus beau parc d'attraction de tout le Sud-Est de l'Angleterre, essentiellement pour satisfaire les clientèles moyennes londoniennes. Quant à Ramsgate, elle continue d'être une station balnéaire pendant l'entre-deux-guerres et un port très fréquenté.

La période de l'entre-deux-guerres marque la croissance continue des stations du sud du littoral. En 1927, la ligne de chemin de fer '*Romney, Hythe and Dymchurch Light Railway*' est créée, puis prolongée quelques années plus tard jusqu'à Dungeness à l'extrême sud aujourd'hui valorisée sous forme de train touristique. Ce renforcement de l'accessibilité permet une fréquentation intense des stations minuscules du sud.

2.4.3.La crise économique et la relance de l'activté touristique par le tourisme de masse.

La crise économique de 1929 vient freiner cette euphorie touristique, et modifie profondément le type de développement touristique des littoraux. Les stratégies mises en place par les stations du Kent Est et de la Côte d'Opale pour maintenir leur marché élitiste, échouent. Elles se tournent désormais vers une clientèle de masse, d'où une évolution des paysages touristiques notamment avec la diversification de l'offre d'hébergement.

Quelques projets de construction sont abandonnés à Ambleteuse et à Boulogne. Le réaménagement du front de mer de Calais est abandonné en 1931. Les années 30 marquent l'amorce de déclin pour Berck, les aristocrates quittent la station et font soigner leurs enfants ailleurs. La concurrence du Touquet est très forte, mais le projet de '*Mayville*' est aussi abandonné, suite à la faillite du financier, une banque boulonnaise. Au côté des villas prestigieuses, quelques villas plus modestes au « crépi fantaisie ou avec des briquettes » s'érigent, mais le projet de développement de Lhomel avorte[229]. Stella devient une station populaire à partir de 1935. Suite aux effets néfastes de la crise, les acteurs locaux comprennent l'importance des activités récréatives, et veulent jouer un rôle plus actif. La présence des touristes étrangers dans les stations de la Côte d'Opale constitue un bien, qu'il s'agit de préserver. Un arrêté préfectoral est pris en 1932 pour créer « une Commission Départementale destinée à faciliter l'entrée et le séjour des touristes étrangers en France »[230].

Le Kent Est est également frappé par la récession. Touchée par la crise économique de 1929, la compagnie '*Southern Railway*' supprime la liaison maritime entre Folkestone et Boulogne en 1932.

[229] KLEIN.R, La Côte d'Opale : Architecture des années 20 et 30, Institut Français d'Architecture, 173 p.
[230] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 72, 1161 p.

La station aristocratique n'a plus les moyens de satisfaire les clientèles aisées, elle se détourne de son développement situé en haut des falaises. A l'image de Margate avec *'Dreamland'*, les stations du Kent Est changent alors progressivement de contenu, pour satisfaire les clientèles moyennes et populaires, avec la création de piscines, casinos, parcs d'attraction...

Jusqu'en 1914 voire 1929, « le touriste fait partie d'une minorité privilégiée »[231]. En France (1936) et en Angleterre (1938), l'instauration des congés payés est décisive, afin de relancer la demande des vacances balnéaires compromise par la crise économique. En France, le Gouvernement de Léon Blum met en place un sous-secrétariat aux loisirs, présidé par Léo Lagrange. Les nouvelles couches sociales disposent alors de billets de congés, dits populaires, pour partir en vacances. L'instauration des 12 jours de congés payés (loi du 20 juin 1936), avec la création d'un billet de congé populaire (= une réduction de 30% sur le prix du trajet), tend vers « un tourisme pour tous » (**tableau n°18**). La loi stipule que « tout ouvrier, employé ou apprenti occupé dans une profession industrielle, commerciale ou libérale ou dans une société coopérative, ainsi que tout compagnon ou apprenti appartenant à un atelier artisanal, a droit, après un an de services continus dans l'établissement, à un congé annuel continu payé d'une durée minimum de quinze jours comprenant au moins douze jours ouvrables »[232].

Tableau n°18 : Les ventes de billets SNCF « congés payés » en France.

1936	560 000
1937	1 800 000
1938	1 500 000

Source : N.Baron-Yelles, Le tourisme en France – Territoires et stratégies, Prépas Géographie, A.Colin, 1999, p 16, 219 p.

En Angleterre, l'instauration de congés payés s'effectue quasiment à la même période. Une semaine de congés par an est accordée aux ouvriers industriels, en 1938 (= loi *'Holidays with Pay Act'*). Il est d'usage pour les ouvriers de fréquenter la même station chaque été. Ils se rendent dans le lieu le plus proche et pour beaucoup, les contraintes financières empêchent d'aller plus loin.

L'époque du Front Populaire marque les débuts de l'extraordinaire popularisation du tourisme et des loisirs au sein des deux façades littorales. L'ère de la « popularisation » des stations commence définitivement à cette époque, même si ses effets ne se feront réellement ressentir qu'après la seconde Guerre mondiale. En effet, le temps consacré aux loisirs reste très limité pour les masses. Les ouvriers travaillent du matin jusqu'au soir, 6 jours sur 7 (et parfois même le dimanche). Les salaires suffisent à peine pour soutenir la famille entière.

2.4.4.Conclusion.

Pendant l'entre-deux-guerres, « la Côte d'Opale devient l'un des foyers touristiques les plus actifs d'Europe », grâce à son excellente accessibilité et à la proximité des marchés[233]. Les transports ferroviaires et maritimes permettent un afflux constant de visiteurs sur ce littoral dans la décennie 20. Les stations entreprennent des projets ambitieux pour proposer les meilleurs équipements, car la concurrence est sévère.

[231] BOYER.M, Histoire du tourisme de masse, Que sais-je ?, PUF, 1999, p 3, 127 p.
[232] LANQUAR.R et RAYNOUARD.Y, Le tourisme social et associatif, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 1995, p 41, 127 p.
[233] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, p 67, 1161 p.

Le Touquet devient alors le fleuron de la Côte d'Opale. Sur le littoral du Kent Est, la prospérité caractérise toujours les stations balnéaires, qui se développent et se modernisent. D'importantes dépenses sont consenties. C'est le début du fort développement des casinos, à l'image de ce qui se passe de l'autre côté de la Manche. Folkestone représente la station aristocratique par excellence, tandis que les autres stations attirent déjà des clientèles moyennes. La « fausse prospérité » règne jusqu'au début des années 30, avec un nouveau tournant qui s'amorce.

De nombreux changements de comportement caractérisent les années 20 et 30 par rapport aux époques victorienne et édouardienne. Le tourisme balnéaire prend une nouvelle connotation. L'entre-deux-guerres représente souvent la période, où les visiteurs expérimentent pour la première fois les bienfaits de la mer. Face à des fréquentations de plus en plus intenses, les élites jusqu'alors restées fidèles aux stations se rendent vers d'autres destinations, notamment la Côte d'Azur. Malgré une prise de conscience des acteurs locaux pour maintenir les clientèles aisées en créant une saison d'hiver, les stratégies mises en place échouent surtout dans le Kent Est en avance sur son homologue français. Quant à la bourgeoisie française, elle est sur le choc des congés payés et subit le désarroi.

Période de transition, la fin des années 30 représente l'amorce du tourisme de masse siginifiant une évolution de la demande et une adaptation des infrastructures mais aussi une transformation des paysages. Le prestige des littoraux s'amenuise à la veille de la seconde Guerre mondiale. L'instauration des congés payés lance l'ère de la popularisation des stations.

3.Conclusion.

Kent Est et Côte d'Opale sont passés par les mêmes stades de développement touristique, mais avec un léger retard pour le littoral français. Pour ce dernier, l'éveil touristique a largement été incité par le Kent Est, façade littorale précurseur dans le développement touristique et de loisirs en Europe.

Alors que la plupart de ses stations balnéaires sont toutes établies avant le milieu du 19ème siècle, les stations de la Côte d'Opale connaissent leur essor lors de la seconde moitié du 19ème siècle. L'âge d'or des stations anglaises se situe à la fin du 19ème siècle et début 20ème siècle, tandis que celui-ci intervient plutôt à la veille de la 1ère Guerre Mondiale en Côte d'Opale. Souvent, la desserte ferroviaire plus ou moins précoce détermine le degré de succès touristique de la station. L'influence anglaise est forte sur le littoral français, dont le paysage touristique est en partie « hérité » d'outre-Manche, notamment dans les activités sportives et de loisirs, mais aussi dans l'architecture, parfois pour les financements. De cette évolution résulte une synergie ou une interaction entre ces deux littoraux, l'un étant investigateur des développements touristiques, qui se sont produits sur l'autre façade littorale.

Réservée initialement à une élite sociale, la station balnéaire va accueillir l'ensemble des couches sociales, grâce au rôle prépondérant des transports et à l'introduction des congés payés. Comment le produit littoral Kent Est et Côte d'Opale va-t-il passer d'un statut international élitiste à un produit dépassé, populaire et en déclin ?

C.Des entités littorales en perte d'identité et confrontées à de nouveaux défis.

La période de l'après seconde Guerre Mondiale semble être synonyme de difficultés pour les entités littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale. Bien qu'elles connaissent d'intenses fréquentations touristiques avec l'arrivée des clientèles ouvrières grâce à la généralisation de l'automobile, elles entrent dans une grave crise identitaire. Comment cette dernière se traduit-elle dans les stations ? De plus, l'héliotropisme n'est-il pas fatal à leur attractivité internationale ? Parallèlement, les deux entités littorales sont confrontées à d'autres types d'enjeux majeurs. En effet, de nombreuses inégalités sub-régionales semblent marquer ces espaces eurorégionaux, qu'elles soient socio-démographiques ou économiques. Pour répondre à ces défis, il semblerait que les entités littorales soient à la recherche d'une nouvelle synergie où les activités récréatives ont un rôle à jouer dans le développement local.

1.Massification et perte d'identité des stations de 1945 au début des années 80.

Les effets de la seconde Guerre mondiale sont désastreux pour ces littoraux situés en plein cœur du conflit. Le conflit porte un préjudice sévère aux stations du Kent Est, objet de bombardements intensifs. Le littoral est inaccessible pour des raisons de sécurité. Les stations, dont les aménagements remontent aux époques victorienne et édouardienne, perdent complètement leur identité avec la destruction de leurs grands hôtels, de leurs jetées promenades et de leurs théâtres. Mines, barbelés, blockhaus... parsèment leurs plages. Quant au littoral de la Côte d'Opale, il devient l'une des composantes majeures du Mur de l'Atlantique. L'accès à la mer y est interdit, notamment au Touquet, à Wimereux... Des centaines de blockhaus sont édifiés sur les plages. Les bouleversements liés à la Guerre sont colossaux, l'offre touristique (hôtels...) est complètement détruite.

Pourtant, l'activité touristique reprend doucement avec la présence de quelques estivants sur les plages de Wimereux, dès l'été 1945. La même année, la ligne Douvres / Calais est remise en service alors que celle de Folkestone / Boulogne n'est opérationnelle qu'en 1947. Le Touquet revit doucement avec la réouverture de l'hôtel Westminster en 1946, du tennis, du casino de la Plage, de l'aérodrome, de la piscine et du golf 9 trous... Wimereux possède un casino en 1949 et un golf en 1950. Il faut attendre 1953 pour que le golf de Hardelot rouvre. Dans le Kent Est, l'après-guerre est caractérisée par le retour progressif des activités touristiques dans les stations, dont celle de Ramsgate. De nombreux anciens militaires démobilisés reviennent à Margate passer des vacances en famille.

Néanmoins, l'activité touristique paraît bien futile par rapport aux autres impératifs de l'époque : la reconstruction du littoral. De plus, les priorités économiques nationales et régionales sont ailleurs. Le charbon, le textile et la sidérurgie cristallisent tous les efforts du Nord-Pas-de-Calais (= « la bataille du charbon »). Dans le Kent, l'industrialisation constitue un axe de développement prioritaire avec l'agriculture.

1.1.La démocratisation des pratiques balnéaires et les nouvelles tendances.

L'amélioration générale du niveau de vie, la généralisation de l'automobile, l'allongement du temps libre, la large diffusion par les médias de l'idée de la « civilisation des loisirs » sont à l'origine de l'essor du « tourisme de masse ». L'après-guerre représente l'accès aux vacances balnéaires pour la plupart des classes populaires et ouvrières.

La période 50-74 constitue un changement radical pour les stations du Kent Est. Le phénomène est renforcé outre-Manche, puisque ce littoral bénéficie de trois atouts essentiels lui permettant d'être fortement attractif :

- Un réel « midi » dont la réputation demeure forte. Cet effet « sud » ou l'attrait pour les littoraux méridionaux, permet à ce littoral de maintenir le nombre de ses visiteurs essentiellement des excursionnistes et des personnes âgées ;
- La proximité avec l'agglomération londonienne, qui déverse son lot de citadins lors des week-ends et à chaque vacance ;
- « L'effet frontière » renforcé par l'insularité limite les flux s'échappant du pays.

A partir de 1950, l'impact de '*Holiday With Pay Act*' se fait réellement sentir avec 11 millions d'ouvriers partant en vacances, sur un total de 18.5 gagnant moins de £250 par mois[234]. Les ouvriers et les artisans de Londres puis ceux de Thanet, de Canterbury et de Douvres se rendent sur le littoral du Kent Est. Margate attire les ouvriers des '*Midlands*', qui profitent alors d'une semaine de congés payés. En 1953, 3 000 d'entre eux y arrivent le dernier dimanche de juillet dans 10 trains spéciaux en provenance de Leicester, Nottingham et Birmingham[235]. Les clientèles populaires remplacent définitivement les classes moyennes. Le succès est réel pour les stations bordées de plages sableuses (Herne Bay), notamment auprès des clientèles ouvrières, qui ne peuvent encore se rendre à l'étranger. C'est lors de la décennie 70, que le tourisme domestique connaît son apogée.

La situation est identique en France, où les ventes de billets SNCF « congés payés » s'élèvent à 5 millions en 1951, contre 2 millions en 1947[236]. La pratique des vacances pour les ouvriers se généralise à partir des années 50. Avec la 3ème semaine de congés payés en 1956, le taux de départ annuel de l'ensemble des ménages passe de 15% en 1950 à 40% dès 1961-1962, pour atteindre 50% en 1975[237]. La « popularisation » des stations de la Côte d'Opale n'empêche pas une relative sous-fréquentation par rapport aux côtes voisines anglaises et belges. Les clientèles populaires de l'agglomération lilloise et les mineurs du Nord-Pas-de-Calais fréquentent ce littoral, mais leur niveau de fréquentation n'atteint pas ceux des littoraux européens voisins, qui profitent largement de leurs marchés nationaux en représentant de véritables « sud ». Les littoraux suréquipés belges et néerlandais sont les seules côtes de pays petits mais très peuplés. La Côte d'Opale n'est que le « Nord » par rapport au contexte national, et souffre fortement de la concurrence des régions plus méridionales. Sa situation géographique excentrée accentuée par son manque d'accessibilité voire de son enclavement, et la forte concurrence à l'intérieur même du pays explique sa faible attractivité.

Pour les autres clientèles, l'automobile, mode de transport flexible, permet de découvrir d'autres lieux plus chauds situés au sud. De plus, l'essor du transport aérien et sa déréglementation à partir de 1978-79 pour l'Angleterre (1997 pour la France hormis le phénomène charter), portent un coup fatal aux destinations du Kent Est et de la Côte d'Opale. Ils mettent les plages méditerranéennes à deux heures de Londres ou de Paris, et permettent aux opérateurs de proposer de nombreux voyages touristiques peu onéreux, à l'étranger. Il devient moins cher de partir une semaine en Grèce ou en Espagne, que de rester sur le littoral du Sud-Est anglais, d'autant que les attentes balnéaires sont différentes avec la quête du soleil.

---

[234] DEMETRIADI.J, The rise and fall of british coastal resorts, pp. 49-74 dans The Golden years: English seaside resorts 1950-1974, Cultural and economic perspectives, edited by G.Shaw et A.Williams, 1997, 162 p.

[235] DEMETRIADI.J, The rise and fall of british coastal resorts, pp. 49-74 dans The Golden years: English seaside resorts 1950-1974, Cultural and economic perspectives, edited by G.Shaw et A.Williams, 1997, 162 p.

[236] BARON-YELLES.N, Le tourisme en France – Territoires et stratégies, Prépas Géographie, A.Colin, 1999, p 16, 219 p.

[237] CAZES.G, Le tourisme en France, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 1995, p 32, 121 p.

Depuis 1965, le nombre de vacances pris à l'étranger par les Britanniques est passé de 5 millions à 27 millions aujourd'hui[238]. Le littoral du Kent Est a du mal à résister à cette concurrence étrangère mais aussi à celle s'exerçant à l'intérieur même, notamment avec l'émergence d'autres destinations plus attractives tels Cornouailles, Lake district... La grande « région » du Sud-Ouest (Cornouailles, Devon et Hampshire) a accru sa part de marché pour les vacances de 14% en 1951 à 22% en 1970. Sur la même période, le Sud-Est (Kent, Sussex et Essex) décline de 13% à 9%. Ceci a forcé les stations de Thanet à réagir et à entreprendre une campagne de promotion commune avec 9 autres stations du Kent Est : £3 000 ont été investis dans une campagne de publicité nationale en 1962[239].

L'héliotropisme, les progrès dans les transports (voiture, transport aérien) et l'intégration européenne sont fatals aux plages de l'Europe du Nord-Ouest. Les bains de soleil, ou bronzage, représentent les nouvelles attentes des clientèles. De nombreux clichés négatifs comme la grisaille, le froid, le manque d'ensoleillement, la pluie sont largement employés pour qualifier ces deux façades littorales. En effet, le faible ensoleillement, des températures basses et un vent fort constituent désormais des freins évidents à un essor du tourisme lié à l'héliotropisme, mais aussi à la pratique de loisirs tout le long de l'année.

1.2.Un « tourisme de masse » synonyme de dégradation socio-environnementale.

Les stations subissent difficilement cette « massification ». L'exode des élites y est synonyme d'arrêt des investissements et de dégradation de l'immobilier. Les clientèles deviennent moins intransigeantes et exigeantes. Les équipements sont modestes et semblent satisfaire les besoins d'une clientèle populaire. L'extraordinaire « démocratisation » des pratiques balnéaires contraste avec le délabrement progressif des stations, notamment en matière d'hébergement. Ce secteur doit non seulement faire face à la diminution de ses fréquentations avec la montée de l'excursionnisme, mais aussi répondre à de nouvelles exigences comme la popularité croissante pour les campings et les hébergements locatifs.

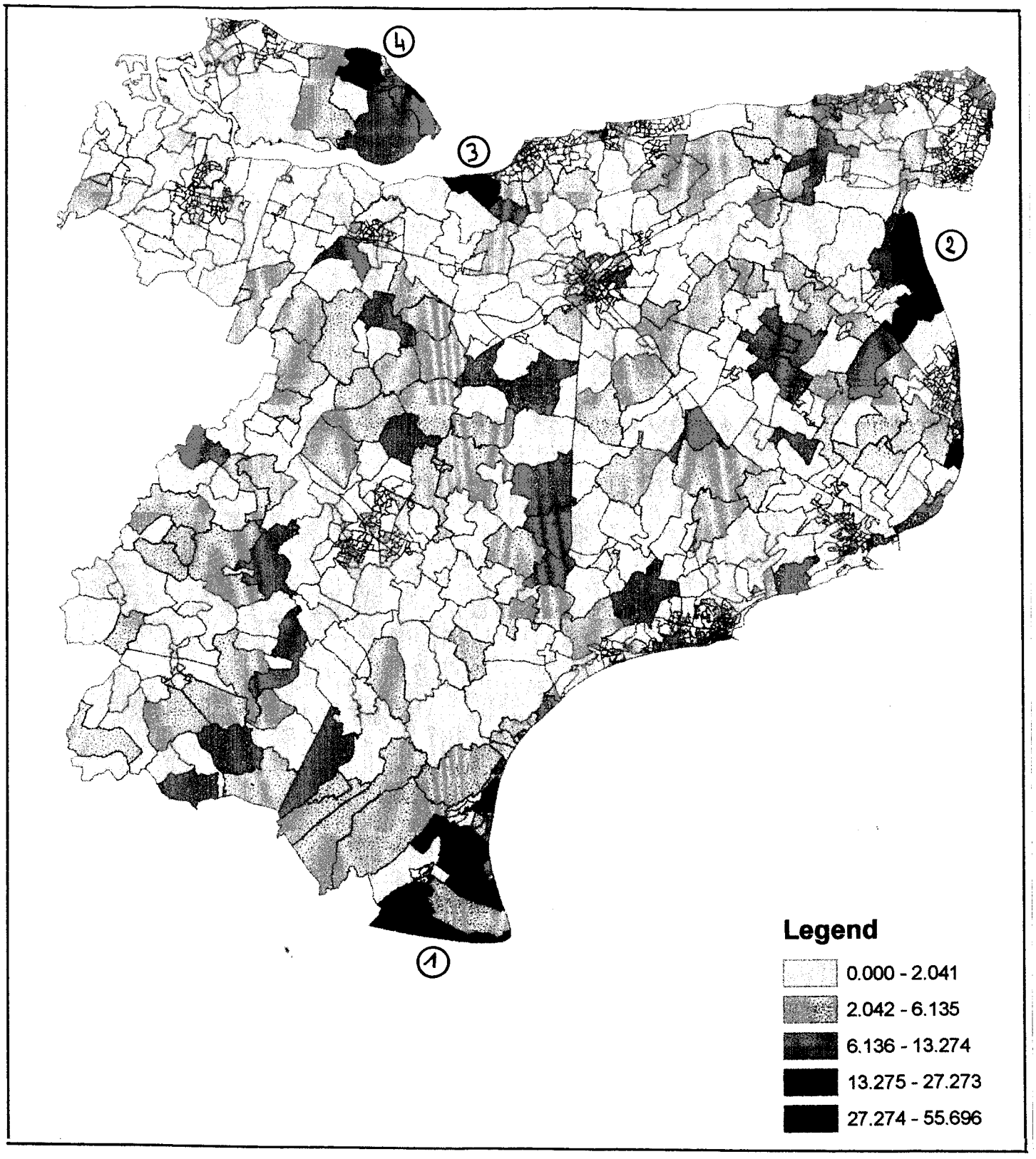
1.2.1.La « crise » et l'apparition de friches touristiques dans le Kent Est.

Même si l'Angleterre connaît une envolée de la demande concernant le camping caravaning, ce dernier géré par des collectivités, des syndicats ou des associations reste peu répandu dans le Kent Est. En effet, la mode pour ce type d'hébergement ne touche paradoxalement que faiblement ce littoral, hormis à Whitstable depuis les années 30. L'agriculture représentant un secteur économique essentiel, les terres sont depuis longtemps largement protégées. Le littoral voit néanmoins se développer d'autres initiatives sociales destinées aux clientèles populaires.

Jusque dans les années 50, le littoral du Kent Est fait l'objet d'une intense convoitise de la part des promoteurs immobiliers qui construisent de nombreuses résidences secondaires. Il s'agit de construire le plus vite possible avant l'entrée en vigueur de la loi '*Town and Country Planning Act*' de 1947 introduisant une plus grande réglementation de l'occupation du sol. Ainsi, de nombreux bungalows de qualité médiocre fleurissent un peu partout sur ce littoral pour répondre aux attentes des clientèles moyennes londoniennes. Marais et zones d'alluvions connaissent un développement anarchique de résidences secondaires en raison de leur vaste superficie inoccupée et du faible coût du foncier : Camber Sands (1), Sandwich Bay (2), Seasalter (3) et Sheppey (4) (**carte n°20**).

[238] Article de presse THE ECONOMIST, The end of the pier show, August 28th 1999.
[239] DEMETRIADI.J, The rise and fall of british coastal resorts, pp. 49-74 dans The Golden years: English seaside resorts 1950-1974, Cultural and economic perspectives, edited by G.Shaw et A.Williams, 1997, 162 p.

Carte n°20 : Le pourcentage de résidences secondaires dans le Kent Est



Source : 1991 Census, Canterbury Christ Church University College.

N *0* *2.5 km.*

Le déclin touristique de Thanet est beaucoup plus rapide que celui des autres stations balnéaires d'Angleterre. Dernier vestige d'une époque révolue, 1967 marque à Margate la fin du service du bateau à vapeur. L'hippodrome est détruit la même année, pour faciliter l'accessibilité du centre-ville. Le centre d'attraction '*Dreamland*' est devenu le symbole même de la station, puisqu'il fait vivre l'ensemble de l'économie locale, avec une fréquentation de l'ordre de 250 000 visiteurs par an[240]. Les investissements massifs et l'amélioration continuelle de ce parc représentent un élément vital de la survie de Margate comme station balnéaire. Mais il lui devient très difficile d'attirer de nouveaux investisseurs d'autant que ses activités sont entièrement tournées vers le tourisme. En effet, les chaînes hôtelières cherchent des stations présentant des activités diversifiées pour pouvoir accueillir des clients pendant toute l'année. Parallèlement, les années 50 et 60 voient la consécration des '*Mods and Rockers*', ces adolescents en mal de vivre viennent dans les villes balnéaires pour se battre. Les jours fériés enregistrent de fortes fréquentations et se caractérisent par des affrontements violents comme à Margate et à Ramsgate.

Le délabrement des stations de Thanet se traduit avant tout par le déclin de la capacité d'accueil hôtelière. Très peu de statistiques existent à propos du nombre exact des hébergements. Suite à l'appauvrissement et surtout à la fuite de la classe aristocratique, de nombreuses demeures entourées de jardins ont perdu toute valeur foncière, et ont été vendues à des associations (la plus célèbre est « l'Association coopérative de Vacances »). Elles ont ensuite été parfois transformées en maisons familiales de vacances[241]. Leur nombre reste toutefois limité. Dans les stations de Margate, Ramsgate et Broadstairs, des hôtels prestigieux sont vendus ou transformés en petits appartements. C'est le cas du '*Grand Hotel*' de Broadstairs transformé dès 1951, en 31 appartements par les propriétaires[242]. Le déclin hôtelier concerne essentiellement Margate, qui voit sa capacité hôtelière diminuer de 28% au cours de la période 1950-74[243]. De nombreux hôtels ferment faute de fréquentation, notamment à Ramsgate et dans le quartier hôtelier de Margate ('*Cliftonville*'). En 1970, cette dernière dispose de 1 000 logements locatifs[244].

De plus, ces stations échouent dans leurs tentatives de créer une arrière-saison touristique, notamment en direction des personnes âgées. En effet, elles sont incapables de remplir leurs hôtels pendant la basse saison. Margate organise, sans succès, des semaines hors-saison pour les vieilles personnes, souvent en mai avec des prix réduits sur le logement, le transport.... Le déclin hôtelier se poursuit jusque dans les années 80. De 1971 à 1981, la capacité d'accueil des résidences hôtelières baisse de 34%[245]. Parallèlement, la qualité des équipements hôteliers fait cruellement défaut pour ceux qui se maintiennent. A cette époque, ils sont pour la plupart immenses et de style dépassé. A Margate, seuls 13% d'entre eux sont classés[246].

---

[240] THANET DISTRICT COUNCIL, Thanet : a tourism strategy, 1998.
[241] LANQUAR.R et RAYNOUARD.Y, Le tourisme social et associatif, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 1995, pp. 21-22, 127 p.
[242] DEMETRIADI.J, The rise and fall of british coastal resorts, pp. 49-74 dans The Golden years: English seaside resorts 1950-1974, Cultural and economic perspectives, edited by G.Shaw et A.Williams, 1997, 162 p.
[243] DEMETRIADI.J, The rise and fall of british coastal resorts, pp. 49-74 dans The Golden years: English seaside resorts 1950-1974, Cultural and economic perspectives, edited by G.Shaw et A.Williams, 1997, 162 p.
[244] DEMETRIADI.J, The rise and fall of british coastal resorts, pp. 49-74 dans The Golden years: English seaside resorts 1950-1974, Cultural and economic perspectives, edited by G.Shaw et A.Williams, 1997, 162 p.
[245] THANET DISTRICT COUNCIL, Thanet : a tourism strategy, 1998.
[246] Etude CANTERBURY CHRIST CHURCH COLLEGE, The perceived socio-economic impacts of regenerating tourism in Broadstairs, 1999.

Les propriétaires de villas doivent faire face au déclin de l'activité touristique et transforment souvent leurs propriétés luxueuses en de modestes chambres meublées, occupées la plupart du temps par une clientèle populaire. A Margate même, la population locale se plaint de la présence des réfugiés, qui recherchent l'asile politique. Ces visiteurs d'un type nouveau ont investi les chambres d'hôtes, autrefois occupées par l'élite touristique. Le '*Department of Social Security*' a beaucoup été critiqué, il a placé de nombreux réfugiés et des chômeurs dans le quartier hôtelier de '*Cliftonville*'. Les propriétaires peuvent alors s'assurer de revenus durant toute l'année.

En attirant les clientèles touristiques populaires, les stations de Thanet connaissent la dégradation de leur morphologie, le délabrement de leur front de mer, la fermeture d'hôtels et de commerces. Le phénomène est aggravé en raison de l'enclavement géographique à l'extrême nord du Kent et excentré par rapport à l'autoroute. A la fin des années 50, le déclin touristique est tel, que le district se tourne vers les activités industrielles pour trouver de nouvelles sources d'emplois et de richesse. Les emplois industriels s'élèvent alors à 30% des actifs dans les années 70, contre moins de 10% dans les années 50[247]. Ce succès relatif ne se maintiendra pas avec la crise économique. A Thanet, seule Broadstairs est épargnée et rehausse l'image négative du district, elle réussit à retenir ses élites : les hôtels et les commerces fournissent toujours des prestations de qualité.

Autre signe de déclin, la ligne ferroviaire entre Whitstable et Canterbury est officiellement arrêtée en 1952, et sonne le glas de la station. Quant à Herne Bay, la jetée promenade ferme en 1963. En 1970, le '*Grand Pavilion*', ouvert en 1910, est ravagé par un incendie. En 1976, il est remplacé par l'actuel centre de loisirs pour un montant de £1 million[248].

La station de Folkestone réussit à garder un certain charme dans son ancien quartier aristocratique, mais les transformations sont profondes en bordure de mer. La station change totalement de visage : night-club, café, bar, marché extérieur, parking de voitures, aire de jeux apparaissent afin de satisfaire les exigences des visiteurs modestes. Un bassin de plaisance et une piscine sont construits. Les jardins traditionnels et le kiosque à musique ont disparu pour être remplacés par une piste à patin à roulettes et par d'autres distractions plus accessibles. Les années 70 se caractérisent par la création d'un terminal à ferry pour les voitures puis celle d'un hôtel ('*Burstin*'). La ville retrouve alors un certain dynamisme, avec le transport transmanche à partir de 1972. Le tourisme connaît alors un regain d'intérêt et l'hôtel '*Burstin*' est créé en 1974, sur l'ancien site du '*Pavilion Hotel*'. Alors que la plupart des grands hôtels avaient cessé toute activité à Folkestone, l'hôtel de 485 chambres, devient le plus grand hôtel du pays. En haut des falaises le long de la promenade les '*Leas*', de nombreuses demeures aristocratiques ont disparu pour laisser place à des immeubles résidentiels.

Même si certaines clientèles comme les retraités permettent à quelques stations de conserver une attractivité non négligeable comme à Broadstairs, Herne Bay et Folkestone, la « massification » est fatale aux stations du Kent Est. Les fréquentations baissent à partir des années 70, les problèmes des stations sont immenses : dégradation de l'environnement, délabrement du front de mer, fermeture d'hôtels, équipements des routes détruits et manque de signalisation... Aujourd'hui, il n'est pas rare d'observer quelques friches touristiques dans les stations : hôtels délabrés et terminal à ferry à Folkestone (**photo n°5**), vieil établissement de bains de mer à Margate (**photo n°6**), kiosque à musique à Ramsgate (**photo n°7**).

---

[247] Etude CANTERBURY CHRIST CHURCH COLLEGE, The perceived socio-economic impacts of regenerating tourism in Broadstairs, 1999.

[248] CANTERBURY CITY COUNCIL, Herne Bay in photographs, A Herne Bay Museum Publication, 1999.

Photo n° 5 : La présence d'un hôtel délabré sur le front de mer de Folkestone

Source : M.Harbreteau, 2002.

Source : M.Harbreteau, 2002.

Photo n° 6 : Un vieil établissement de bain de mer à Margate

Source : M.Harbreteau, 2002.

Photo n°7 : Un ancien kiosque à musique sur le front de mer de Ramsgate

Source : M.Harbreteau, 2002.

1.2.2.La dégradation du patrimoine et le mitage sur la Côte d'Opale.

La « démocratisation » des vacances balnéaires se traduit par le bouleversement de l'offre d'hébergement régionale, qui progresse de 34.1% entre 1978 et 1983, croissance qui profite essentiellement aux campings caravanings de qualité médiocre (+65.3% soit 70% de la capacité totale d'hébergement), aux meublés (+51.8%), aux résidences secondaires (+34.2%) et aux villages de vacances (comme ceux de Sangatte en 1977 et celui d'Ambleteuse en 1984), au détriment de l'hôtellerie traditionnelle[249].

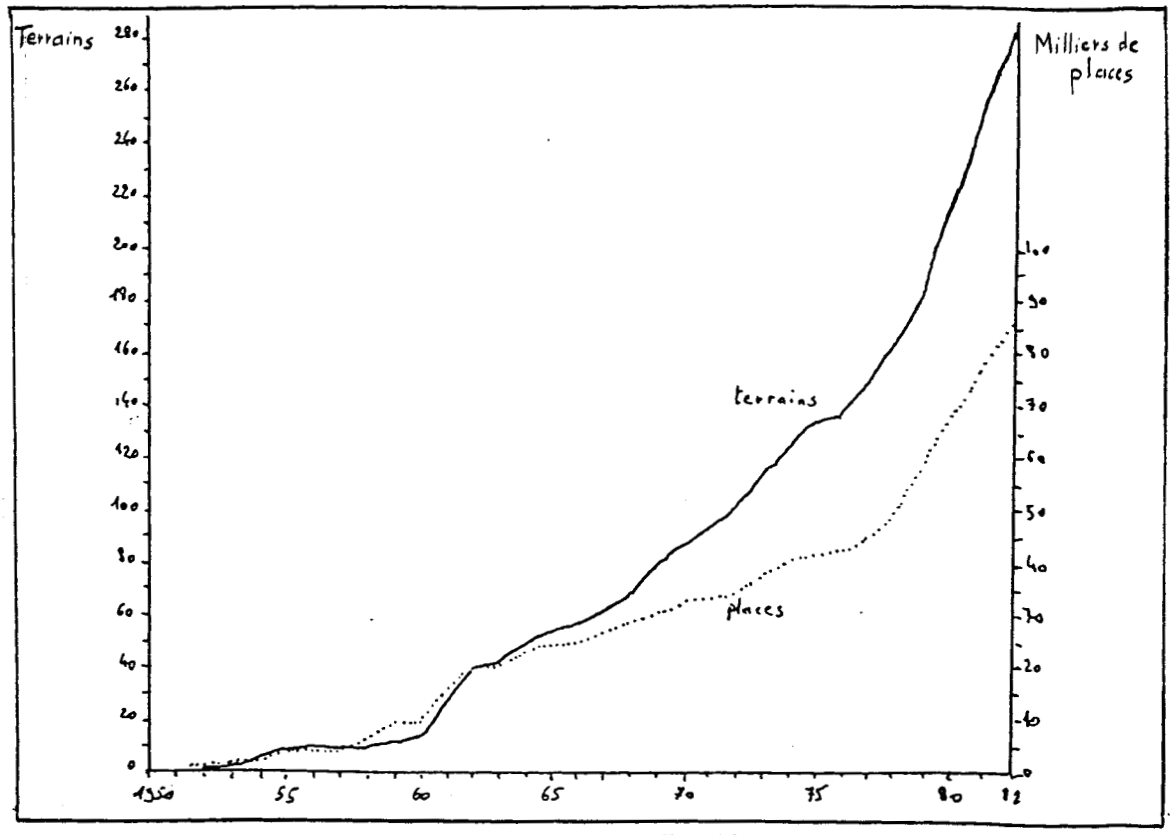
S'agissant du camping caravaning, la **figure n°8** présente l'évolution spectaculaire du nombre des terrains depuis les années 50. La qualité y est généralement médiocre. La progression s'est encore accentuée à partir des années 75-76 car la vogue pour ce type de vacances ne concerne plus seulement les tentes, mais aussi les caravanes et les campings cars. La prolifération du camping sauvage est également de mise sur la Côte d'Opale, mais la clientèle réclame souvent un niveau de confort nécessitant des équipements de haut standing. Pour l'ensemble de la Région, le nombre de campings caravanings s'élève 286 en 1983 (= 86 583 places), soit 3.87 % du total national[250]. La répartition des campings met en évidence la forte suprématie du littoral, et plus particulièrement le sud (**carte n°21**). Là, des stations comme Berck, Merlimont et Stella présentent de nombreux terrains. A Berck, l'ouverture de Bagatelle en 1955 renforce son positionnement dans le tourisme de masse.

L'essor des formes sociales liées au tourisme de masse ne concerne pas seulement le camping mais aussi des opérations immobilières de grande ampleur comme à Sainte Cécile, Stella, Hardelot, Merlimont... Impulsé par les promoteurs immobiliers, l'essor du collectif a l'avantage d'accueillir un grand nombre de visiteurs mais présente une qualité médiocre. Les années 50 marquent l'expansion significative de Sainte-Cécile après des débuts laborieux. Un Syndicat d'Initiative, créé en 1951, anime la station avec l'organisation d'événements particuliers (bals, concerts...) et se charge de promouvoir la station. La commune demande expressément à l'IGN de figurer sur les cartes, puis se dote de l'électricité et de routes modernes. C'est l'envolée touristique dans les années 60. En 1964, le premier immeuble s'élève à Hardelot sur le front de mer, lançant ainsi l'urbanisation du front de mer. Merlimont aménage sa propre digue promenade et attire de nombreux estivants en provenance du Bassin minier du Nord, de l'Aisne et des Ardennes. Stella devait être la station de luxe, pour les bourgeoisies anglaises et françaises, pendant l'entre-deux-guerres. Rapidement fréquentée par les clientèles populaires, de grands groupes immobiliers comme Merlin se chargent de l'urbanisation de la station, qui voit son nombre d'immeubles et d'habitations individuelles s'élever à 2 000 dans les années 80[251].

Parallèlement, l'essor des résidences secondaires (de type standard et sans entretien) avec la généralisation des lotissements caractérise la forte poussée de l'urbanisation littorale. Villas et pavillons individuels isolés ou vastes lotissements, immeubles collectifs élevés ou marinas les pieds dans l'eau, leur répartition est très inégale (**carte n°22**). Hormis Malo et Bray-Dunes, le littoral du Département du Nord, urbanisé et industriel, ne représente qu'une faible part de leur total.

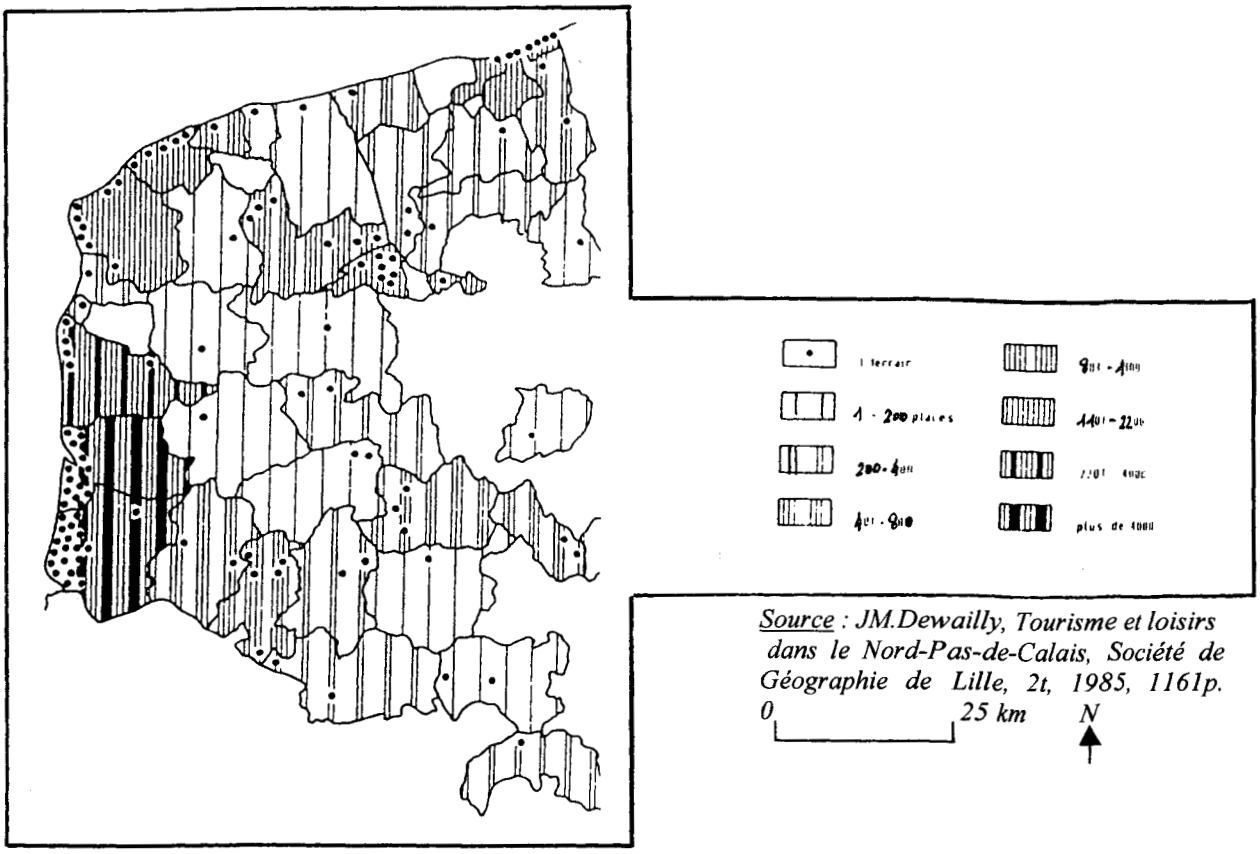
[249] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, pp. 75-76, 1161 p.
[250] DEWAILLY.JM, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, 1161p.
[251] COMITE REGIONAL DE TOURISME, 2000.

Figure n°8 : Evolution des terrains de camping 1950-1982



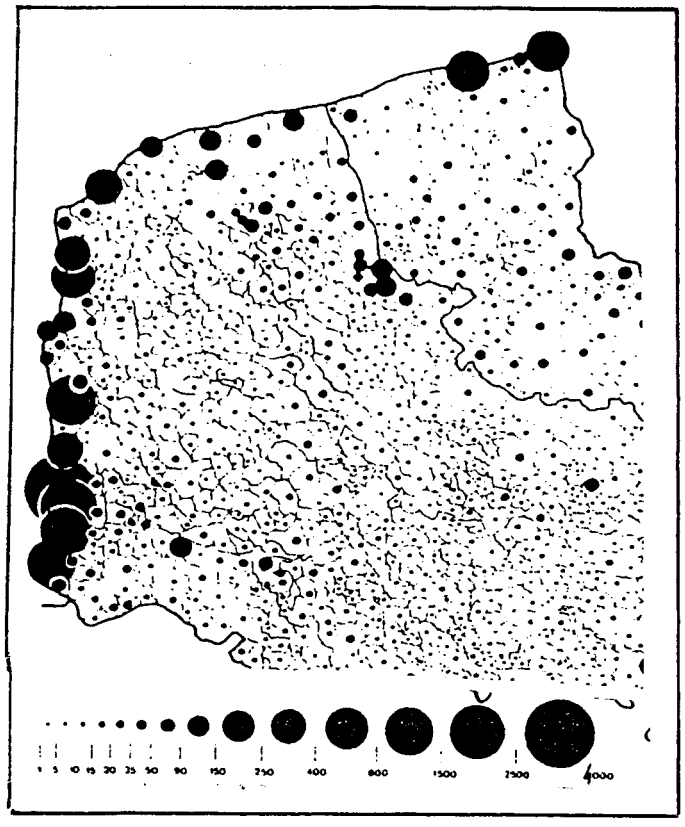
Source : JM.Dewailly, 1985.

Carte n°20 : Capacité d'accueil des terrains de camping en Côte d'Opale (1978)



Source : JM.Dewailly, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, 1161p.

Carte n°22 : Répartition des résidences secondaires en Côte d'Opale (1975)



Source : JM.Dewailly, Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais, Société de Géographie de Lille, 2t, 1985, 1161p.

0 25 km N

Le littoral Pas-de-Calais affiche une écrasante supériorité : Le Touquet, Merlimont, Neufchâtel-Hardelot se basent sur un tourisme bourgeois, puis Cucq-Stella, Berck et Camiers sont des stations populaires où l'urbanisation est bon marché.

Dès la décennie 60, le littoral subit les effets d'un développement touristique rapide et anarchique (**carte n°23**). Les ports de Calais et Boulogne connaissent une forte augmentation de leur urbanisation. La dangereuse prolifération des résidences secondaires et des lotissements hétéroclites caractérise Condette, Wimereux, Wissant ou même encore Sangatte. Cette prolifération urbaine coïncide avec les débuts de réalisation des POS. Il s'agit d'occuper à tout prix les espaces restés libres avant toute « contrainte » réglementaire, tel Wissant qui a connu une forte augmentation du nombre de ses résidences secondaires (**tableau n°19**).

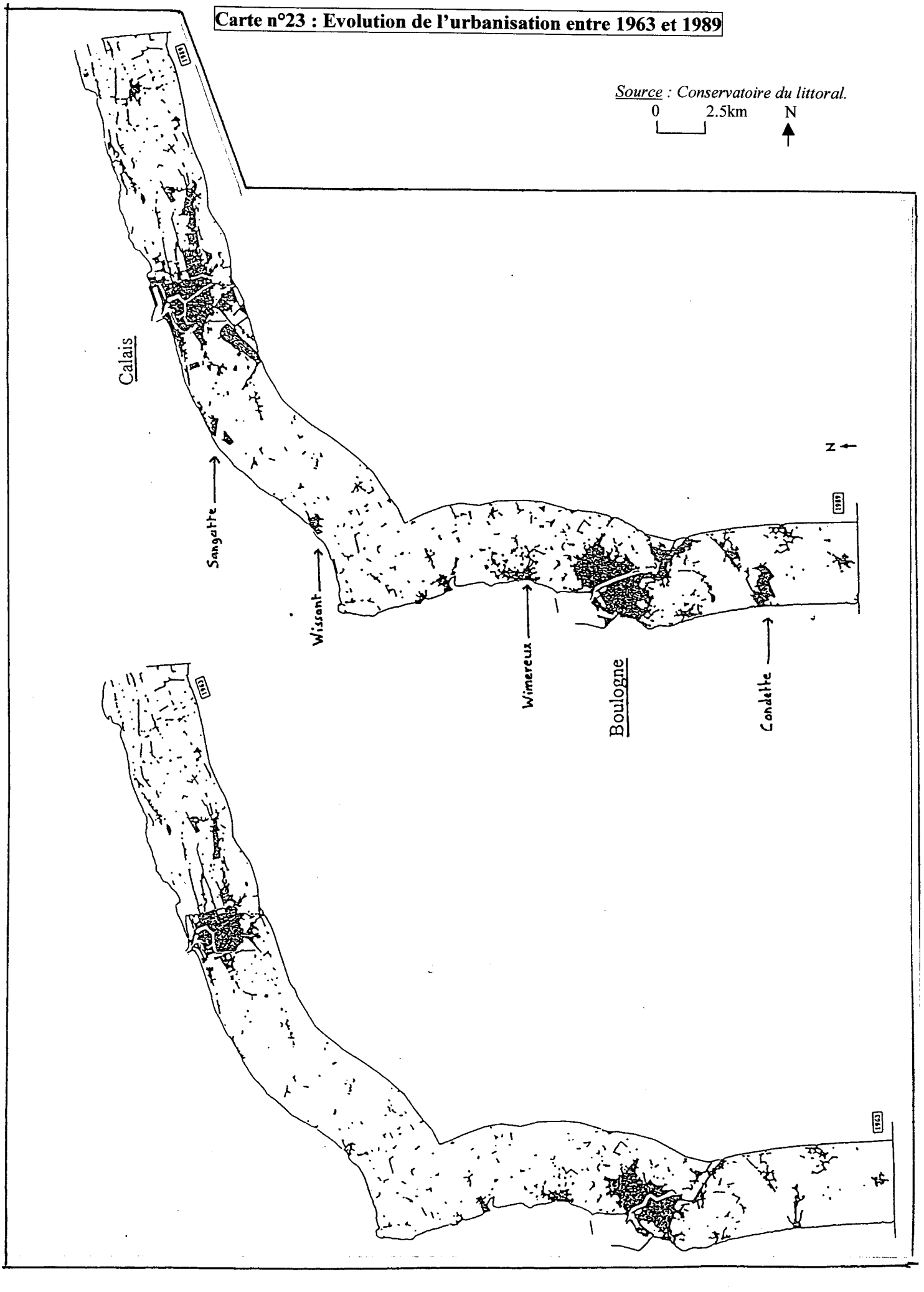
Tableau n°19 : Le logement à Wissant.

	1968		1975		1982	
	N.B.	%	N.B.	%	N.B.	%
Résidences principales	309	56	352	52	416	51
Résidences secondaires	223	40	298	44	375	45
Logements vacants	20	4	26	4	31	4
Total Logements	552	100	676	100	822	100

Source : Schéma paysager d'aménagement et de développement de la commune de Wissant, POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale, avril 2001.

Certaines stations sont intégrées dans les agglomérations plus importantes. Blériot-Plage est étroitement lié à Calais. Malo-les-Bains est un quartier résidentiel de Dunkerque. Elle devient station à la mode auprès des dunkerquois et des lillois. Bray-Dunes n'a pas cette chance et représente la station populaire du Nord.

Carte n°23 : Evolution de l'urbanisation entre 1963 et 1989



1.3.L'émergence du tourisme rural et des loisirs dans l'arrière-pays.

Même si la campagne attirait quelques visiteurs dès le 16ème siècle, l'arrière-pays rural reste cantonné à ses activités agricoles traditionnelles jusqu'à l'après-guerre. L'essor touristique de l'arrière-pays est lié à l'instauration des congés payés et à la généralisation de l'automobile, mais aussi à un certain retour à la nature, à la volonté de fuir le littoral sur-fréquenté et à la volonté des agriculteurs de trouver de nouvelles sources de revenus... Ce phénomène est renforcé sur la Côte d'Opale, puisque le sentiment d'évasion est fort chez la population régionale, en raison d'une industrialisation poussée, qui a eu des effets néfastes sur les espaces naturels, les campagnes servent de « sanctuaires » aux mineurs du Bassin Houiller.

Même si les premières lois de protection interviennent à la fin du 19ème siècle en Angleterre (comme en France), une véritable prise de conscience s'effectue après la 2nde Guerre Mondiale. Les fréquentations intenses en milieu rural conduisent à l'instauration des premières lois de protection de la nature :

- La loi '*Town and Country Planning Act*' (1947) concerne l'aménagement du territoire (= procédure de planification de l'occupation des sols) ;
- La création de '*Nature Conservancy*' (1948) : premier organisme de protection de la nature chargé de « faire le point sur la situation et de recommander des actions pour les zones naturelles et la vie sauvage »[252] ;
- La loi '*National Parks and Access to the Countryside Act*' (1949) ;
- La '*Countryside Commission*' (1968) remplace la '*National Parks Commission*',et opère ainsi sur l'ensemble de la campagne (**tableau n°20**).

Tableau n°20 : Les principales mesures de la '*Countryside Commission Act*' (1968) vis-à-vis des activités récréatives et de l'accès à la campagne.

- Commission pour développer les activités récréatives et avoir des droits d'accès dans la campagne anglaise.
- '*Country Parks*', aires de pique-nique et parkings pour mobile home.
- Accès dans les '*National Parks*' et les '*Areas of Outstanding Natural Beauty*'.
- Signalisation des droits dans la campagne.

Source : N.Curry, Countryside Recreation, Access and Land Use Planning, E&FN SPON, 1994, p 22, 255 p.

Sur la Côte d'Opale, l'essentiel de la politique récréative est assuré par l'Association Espace Naturel Régional (ENR), qui a pour but de « mettre en œuvre la politique définie par les assemblées régionales dans le domaine du tourisme social et de la protection de la nature, notamment ce qui concerne les parcs naturels régionaux et les autres parcs, zones naturelles et bases de loisirs constituant l'ENR »[253].

Dans le Kent Est comme en Côte d'Opale, un grand nombre d'initiatives s'opère dans l'arrière-pays. De nouvelles formes de tourisme se développent : gîtes ruraux, '*B&B*', campings à la ferme, villages de vacances, résidences secondaires... C'est particulièrement le cas du Kent Est, où l'offre touristique se renforce considérablement sous la pression populaire, dès la seconde Guerre mondiale. De nombreuses fermes se reconvertissent en '*cottage*' ou en '*Bed and Breakfast*'. La mise en place d'événements souligne l'engouement pour le milieu rural. '*The Flower Festival*' est créé, dans les années 60, à '*Appledore Church*', et constitue un événement floral majeur très fréquenté.

[252] ATLAS ELECTRONIQUE TRANSMANCHE : *http : //indodoc.unicaean.fr/transmanche.*
[253] ESPACE NATUREL REGIONAL, Bilan d'activités 1986-1995 du Parc Naturel Régional, 1996.

En Côte d'Opale, se créée l'Association départementale des gîtes de France du Pas-de-Calais en 1975 (composée de gîtes individuels et de groupes, chambres d'hôtes, campings à la ferme...). Cette Association démarre avec 25 propriétaires pour un parc de 45 équipements essentiellement localisés dans l'arrière-pays proche du littoral. Des bases de loisirs se constituent pour les clientèles urbaines proches, en quête d'évasion et d'air frais. L'Office National des Forêts mène une politique d'ouverture des forêts domaniales pour constituer de véritables bases de loisirs comme à Boulogne ou à Desvres. Des parcs urbains se développent (Dunkerque), des centres équestres et des bases de voiles (St-Omer, Grande Synthe, Ardres)...

La situation est identique Outre-Manche, où de nombreux espaces sont aménagés, soit pour y être protégés en raison de leur valeur naturelle, soit pour y être fréquentés dans une logique de loisirs. Le phénomène est renforcé par la forte croissance urbaine des espaces ruraux (**carte n°24**). Les clientèles régionales veulent désormais pratiquer des activités de loisirs dans des endroits proches de leurs habitats. Grâce à ses compétences pour un meilleur accès à la campagne, le '*Kent County Council*' publie la stratégie '*Recreation Routes Programme*' à partir du milieu des années 70. Son objectif est de renforcer, signaliser et améliorer tous les chemins publics en espaces ruraux. Dans ce domaine, le développement d'activités récréatives le long de ces chemins renforcent leur attractivité. Les autorités locales doivent créer des '*country parks*' dotés d'équipements pour la voile, le catamaran, la baignade et la pêche. Ces véritables réserves ou '*parcs de loisirs nature*' font l'objet d'intenses fréquentations lors des week-ends : '*Peene Quarry*' (Folkestone), '*Brockhill Country Park*' et '*Pegwell Bay Country Park*'. Les autorités locales en partenariat avec '*Countryside Agency*' se chargent également d'aménager des aires de pique-nique ('*Parkwood*' près de Tenterden, '*Grove Ferry*' entre Canterbury et Margate, '*Eastry*' entre Douvres et Ramsgate), des sites d'information touristique, des chemins de randonnée... Au total, le '*Kent County Council*' gère une vingtaine de sites régionaux gratuits ('*country park*' et aires de pique-nique), qui attirent près de 1.5 million de visiteurs par an[254]. Dans le Kent, celui de '*Shorne Wood*' (Cobham) est particulièrement fréquenté par les londoniens et les scolaires régionaux[255]. Autre signe de cet engouement nouveau, de 1955 à 1974, le '*National Trust*' enregistre une hausse annuelle de clientèles de 7% dans ses propriétés[256].

A l'époque, il s'agit de concilier tourisme et préservation de l'environnement afin de répondre à une forte demande. Le tourisme de pleine nature met en évidence certains espaces situés dans l'arrière-pays, jusqu'alors restés à l'écart de tout développement touristique. Plus qu'un tourisme réellement rural, les pratiques touristiques de l'arrière-pays du Kent Est et de la Côte d'Opale se rapprochent essentiellement aux loisirs périurbains, puisque les zones urbaines proches entraînent des flux importants de visiteurs à chaque week-end. Dans le Kent Est, cet engouement pour l'espace rural vient atténuer un tourisme balnéaire à l'agonie, et lui redonne une image positive et dynamique. En effet, le déclin des stations balnéaires combiné à l'essor des vacances à l'étranger, est en partie compensé par le développement du « tourisme vert » à partir de la décennie 70. La diffusion est plus lente en Côte d'Opale, où l'offre est mal structurée et insuffisante.

[254] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 88-89, 118 p.
[255] Ancien site d'extraction d'argile.
[256] CURRY.N, Countryside Recreation, Access and Land Use Planning, E&FN SPON, 1994, p 22, 255 p.

Carte n°24 : La croissance urbaine de Staplehurst (district d'Ashford)

1961 **1990**

Source : P.Chapelard et C.Gilbert, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 66-67, 118 p. *N* *Aucune échelle précisée*

1.4.Conclusion.

Ce « cycle de délabrement » porte un sévère préjudice aux stations balnéaires du Kent Est et de la Côte d'Opale. Non seulement, la plupart d'entre elles ont été détruites par la Guerre, mais elles sont aussi incapables de retenir leurs clientèles prestigieuses et aisées, synonymes d'investissements haut de gamme. Les clientèles régionales populaires et ouvrières prennent le relais des classes moyennes, largement favorisées par la généralisation de l'automobile, l'augmentation du temps libre et l'apparition de nouvelles formes de loisirs.

La perte d'identité est totale pour ces stations balnéaires, dont les fréquentations massives (= « tourisme de masse ») s'accompagnent de dégradation voire du déclin progressif des équipements. Faute de s'adapter, les stations du Kent Est et de la Côte d'Opale entrent alors dans une véritable « crise de vocation ». Elles se transforment d'un produit élitiste international reconnu à un lieu plus populaire en crise d'identité forte. Elles se « figent » radicalement. La concurrence de destinations plus lointaines s'affirme avec la montée en puissance de l'héliotropisme, ce qui ne joue pas en faveur des deux façades littorales. Elle touche d'abord l'Angleterre. Dans le Kent Est, la perte d'identité est telle, que les stations s'enfoncent progressivement dans la crise. Le tourisme domestique anglais connaît son apogée vers le milieu de la décennie 1970. Les investisseurs disparaissent et à une image dynamique, de luxe et de santé se substitue une image vieille et populaire. La situation est différente en Côte d'Opale. Malgré des fréquentations moindres, les stations réussissent à conserver un certain degré d'attractivité, même si certaines présentent des paysages urbains médiocres, voire une dégradation de leur patrimoine immobilier.

Parallèlement, de nouvelles pratiques récréatives s'amorcent dans des lieux jusqu'alors restés à l'écart de toute fréquentation. Ce tourisme plus actif repose sur des dynamiques et des mentalités différentes. L'essor de ce tourisme rural de week-end ou de proximité représente un espoir pour compenser le déclin du tourisme balnéaire du Kent Est, où la « reconversion » touristique est amorcée.

Repliés sur eux-mêmes, les littoraux tentent de faire face aux difficultés, qui semblent perdurer jusqu'au début des années 80, époque à laquelle plusieurs événements importants se produisent pour les deux littoraux (annonce de la construction du tunnel, contexte de la décentralisation en France, volonté politique pour enrayer le déclin des stations). Cette perte d'identité est d'autant plus forte qu'elle semble accentuée par d'autres types de problèmes socio-démographiques et économiques intervenant sur ces espaces eurorégionaux.

2.Des espaces littoraux reflétant les inégalités sub-régionales.

Depuis des siècles, les deux littoraux connaissent une forte valorisation de leur espace, sur le plan humain et économique. Dans ce domaine, les inégalités sont grandes de part et d'autre du détroit. Leur étude est essentielle dans la mesure où c'est sur cet espace fortement anthropisé, que les activités récréatives s'insèrent.

2.1.Une anthropisation eurorégionale forte mais inégale.

La population totale de la Côte d'Opale est relativement élevée, puisqu'elle atteint 797 300 habitants (1999). Sa densité s'élève à 202 hab./km², soit le double de la densité moyenne française (= 108 hab./km²), mais inférieure à la moyenne régionale (= 322 hab./km²)[257]. La population totale du Kent Est s'élève à 693 000 habitants, pour une densité de 340 hab./km². Le Kent Est regroupe plus de 50% de la population totale du Comté (= 1.3 millions d'habitants)[258]. Malgré une légère infériorité démographique par rapport à son homologue français, le Kent Est représente un poids beaucoup plus important dans son contexte régional.

Les deux entités littorales connaissent une évolution démographique positive depuis quelques décennies, mais les facteurs de croissance divergent entre la Côte d'Opale et le Kent Est. Ces derniers ont une conséquence directe sur la composition sociale des populations littorales.

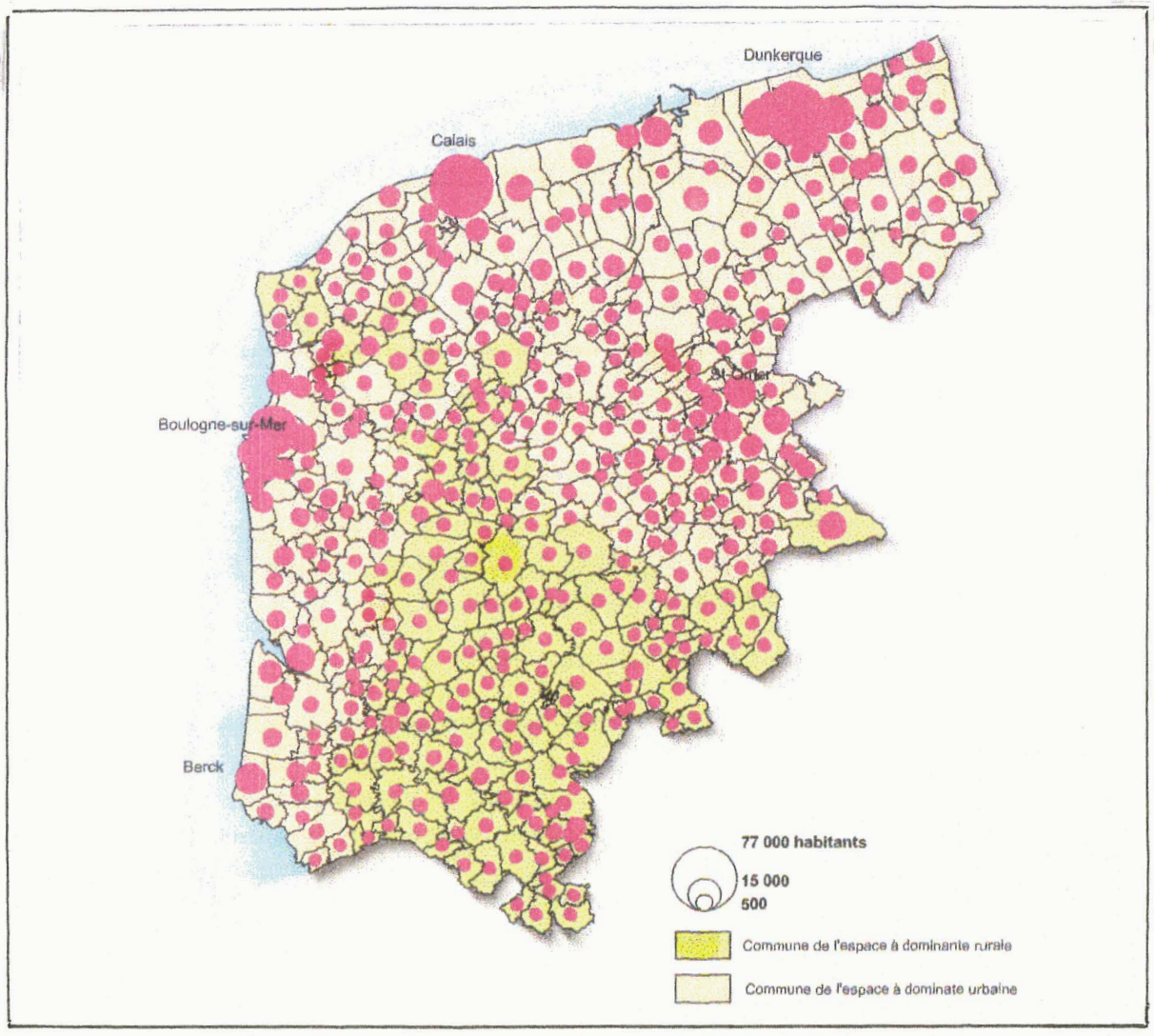
2.1.1.Des populations côtières réparties de manière inégale.

La répartition de la population de la Côte d'Opale met en évidence une concentration massive le long de la côte et plus précisément dans les principaux ports (Dunkerque, Calais et Boulogne) et secondairement dans un ancien centre médiéval religieux et d'échanges situé dans l'arrière-pays (St-Omer). Plus de 6 personnes sur 10 vivent dans les trois pôles portuaires et à St-Omer (combiné avec l'axe urbain d'Etaples à Berck). Ainsi, les 36 communes littorales représentent 45% de la population totale de la Côte d'Opale (soit 354 353 habitants)[259].

[257] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 12-15, 84 p.
[258] Plaquette éditée par le KENT COUNTY COUNCIL, Kent our County, 1999.
[259] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 12-15, 84 p.

Cette forte concentration de population s'explique par la présence des trois grandes villes portuaires, regroupant un habitant sur deux vivant sur la façade littorale, et un habitant sur quatre de la Côte d'Opale toute entière (**carte n°25**). Quant à l'espace rural, il ne regroupe que 11% de la population totale[260].

Carte n°25 : Une répartition hétérogène de la population de la Côte d'Opale



Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 12-15, 84 p.

N 0 10 km.

[260] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 12-15, 84 p.

L'agglomeration la plus peuplée concerne le Dunkerquois, qui arrive de loin en tête avec 190 000 habitants, 24% de la population totale. Celle de Calais, avec 100 000 habitants (13% de la population totale), présente une répartition particulière au sein même de l'arrondissement, puisque la ville portuaire concentre à elle seule 73% des habitants, ville la plus peuplée de la Côte d'Opale (**tableau n°21**). Cet arrondissement a connu l'une des plus fortes progressions démographiques, lors des dix dernières années (+ 2.9%). L'agglomération boulonnaise arrive en troisième position avec 90 000 habitants (11.5% du total). Après avoir connu des soldes négatifs durant toute la décennie 80, la tendance s'est inversée, avec + 1.5% pendant la décennie 90. Enfin, l'ensemble urbain composé d'Etaples-Berck (45 000 habitants, 5.5% du total), est en constante progression depuis 20 ans. St-Omer (55 000 habitants, 7% du total) comprend trois bourgs, St-Omer, Longuenesse et Arques (10 000 habitants chacun), et a connu la plus forte progression depuis 1990 (+ 3.1%).

Tableau n°21 : Les communes les plus peuplées en 1999 sur la Côte d'Opale.

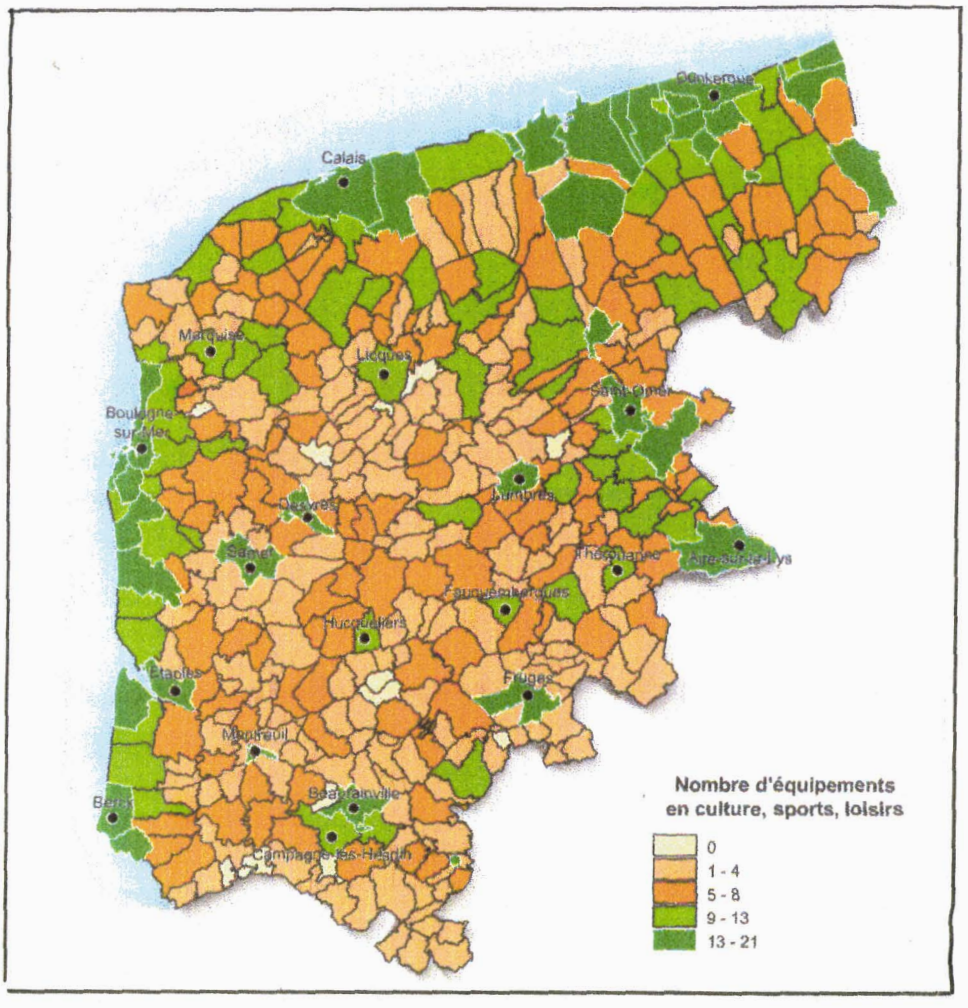
Communes	Nombre d'habitants
Calais (4)	77 333
Dunkerque (5)	70 850
Boulogne s/Mer (7)	44 859
Coudekerque (22)	24 130
St-Pol-s/Mer (24)	23 290
Grande-Synthe (25)	23 250
St-Omer (42)	15 747
Outreau (43)	15 240
Berck (46)	14 378
Longuenesse (56)	12 500

Source : INSEE dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 13, 84 p.

Entre parenthèses, la place régionale en terme d'importance démographique.

La répartition de la population se calque étroitement sur celle des activités économiques. La grande concentration humaine et économique sur le liseré côtier fait que les trois grandes villes portuaires sont bien équipées en terme d'attractions touristiques et de loisirs, par rapport aux pôles ruraux situés plus en arrière-pays. 22 types d'équipements culturels, de sports et de loisirs ont été identifiés, par l'INSEE, et permettent d'aboutir à une carte d'accessibilité des équipements culturels, de sports et de loisirs reflétant la hiérarchisation du réseau urbain. La répartition de la population influe fortement sur la présence de ces équipements, et souligne le rôle majeur de la récréation dans leurs loisirs de proximité (**carte n°26**). Tous les équipements majeurs se situent sur le littoral : Nausicaa à Boulogne, Bagatelle à Berck... Quelques pôles ruraux se détachent, comme ceux de Desvres, St-Omer, Fruges, Hucqueliers, Montreuil, Hesdin, Lumbres, Samer, Fauquembergues et Beaurainville. Les espaces les moins bien pourvus sont le Pays de Licques et celui situé à l'ouest de Montreuil.

Carte n°26 : Accessibilité aux équipements culturels, sportifs et de loisirs en Côte d'Opale



Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, Life, SMCO et Région Nord-Pas-de-Calais, 2000.

N

0 10 km.

Cette carte d'accessibilité a pour objectif de synthétiser l'offre communale en matière d'accessibilité à la culture, aux sports et aux loisirs. Pour réaliser cette synthèse, une série de 22 types d'équipements ont été considérés et traités en terme de présence / absence dans chaque commune (tableau). La note globale est évaluée en sommant le nombre de type d'équipements présents dans chacune des communes.

Liste des équipements culturels, de sports et de loisirs.

Base de plein air et de loisirs, Plage ou baignade aménagée, Base nautique, plan d'eau autorisé, Port de plaisance, Sentiers, circuits sportifs, randonnée, Terrains de grands jeux (football, rugby), Terrains de petits jeux (volley, basket…), Centre équestre, Installation sportive couverte, Tennis couvert ou non, Piscine couverte, Salle de cinéma, Salle de spectacle (de plein air), Bibliothèque fixe, Centre culturel, Centre socio-culturel, Foyer rural ou salle polyvalente, Centre aéré, Musée, Association sportive, Groupe musical, de théâtre, fanfare.

La répartition de la population contraste dans le Kent Est, qui reste une région fortement rurale : 40% de la population vit dans les espaces ruraux, d'autant que l'agriculture a joué et joue toujours une place majeure dans l'économie locale. Ainsi, le Kent Est se singularise par un habitat rural plus diffus, souvent organisé en hameaux. Contrairement aux autres Comtés du Sud de l'Angleterre, où la population se concentre massivement le long de la côte (Eastbourne, Hastings, Brighton...), le littoral du Kent est atypique. L'agglomération de Canterbury, avec une population de 130 000 habitants, représente le plus grand pôle urbain avec les villes de Canterbury, Whitstable et d'Herne Bay (**tableau n°22**). La cité religieuse se situe à l'intérieur des terres, et non sur le littoral. La population se distribue ensuite dans les villes de la presqu'île de Thanet, dont le total s'élève à 122 000 résidents, répartis dans les trois pôles urbains de Margate, Broadstairs et Ramsgate. Mis à part Ramsgate, ces trois villes balnéaires ne constituent en rien des ports majeurs. Le grand port de Douvres arrive en troisième position, avec une population estimée à 105 000 habitants. Le dernier grand pôle urbain se situe dans l'arrière-pays, Ashford 96 000 habitants[261].

Tableau n°22 : La population du Kent Est en 1998.

Autorité locale	Superficie en km²	Population (1998)	Evolution de population entre 1991 et 1998
Ashford	581	99 900	+ 6.9%
Canterbury	309	139 300	+ 6.8%
Dover	315	108 700	+ 3.1%
Shepway	357	99 800	+ 6.6%
Swale	374	118 700	+ 1.6%
Thanet	103	126 700	- 0.02%
TOTAL	2 039	693 100	+ 4.1%

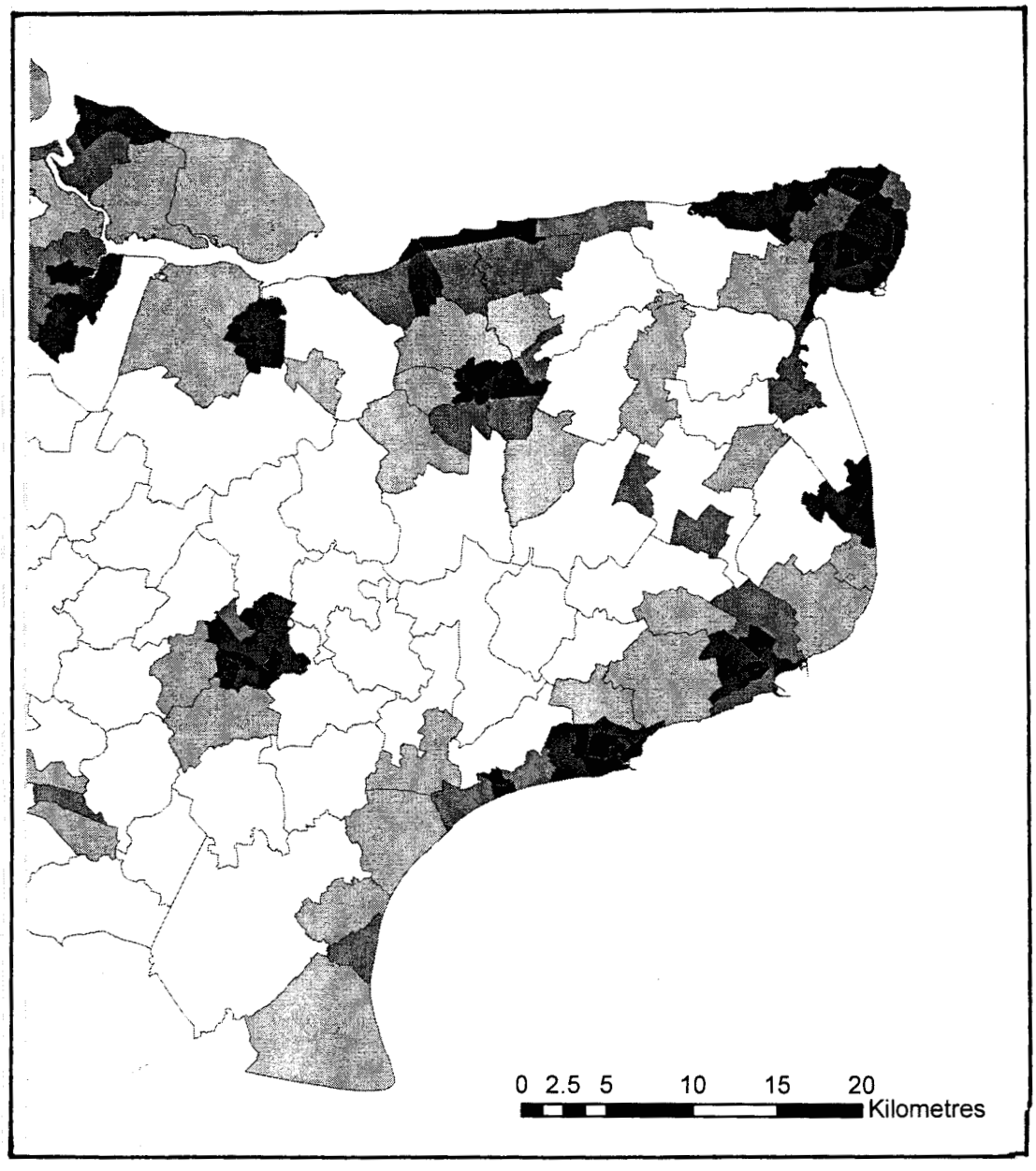
Source: Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

Même si la distribution de la population souligne une forte anthropisation le long du littoral, avec une multitude de villages balnéaires (Whitstable, Thanet, Romney Marsh...) ou d'anciennes places fortes (Sandwich, Deal, Hythe...), elle n'atteint pas le degré de celle de la Côte d'Opale (**carte n°27**). Le sud du littoral du Kent est relativement sous peuplé et de nombreux sites ingrats ont empêché toute valorisation humaine. Ceci explique l'installation d'une centrale nucléaire à Dungeness à l'extrême sud du Comté.

Loin de copier la Côte d'Opale avec une concentration dans les ports, la population du Kent Est reste beaucoup mieux distribuée et équilibrée, dans des pôles urbains de même importance, situés dans l'arrière-pays (Canterbury et Ashford) et sur le littoral (Thanet et Douvres). L'inégalité littoral / arrière-pays s'efface ici pour un peuplement beaucoup plus diffus dans les paysages ruraux, qui connaissent les plus fortes évolutions démographiques[262]. La population rurale restant importante, le Kent Est garde une multitude d'équipements touristiques parsemés dans l'arrière-pays, soit un total de 350.

[261] Plaquette éditée par le KENT COUNTY COUNCIL, An opportunity to invest in tourism in East Kent, 1997.
[262] On retrouve ceci dans les Sept Vallées.

Carte n°27 : La densité de population du Kent Est



Source : 1991 Population Census.

N

Légende : (hab/km²)**V**

1.7 – 10.1	10.5 – 30.3
31.3 – 92.5	93.3 – 198.2
200.2 – 375.8	384.6 – 998.8

V Le recensement anglais prend ici en considération une répartition des habitants par hectare pour calculer la densité d'où ces chiffres « bruts » en km².

2.1.2.Des populations littorales opposées vis à vis de leur composition socio-démographique.

La population de la Côte d'Opale ne cesse de s'accroître depuis quelques décennies, avec une hausse de + 23% depuis 1962[263]. Même si le rythme de croissance fut moins soutenu dans les décennies 70 et 80, en raison de la grave récession économique (+ 8% entre 1962 et 1975 ; + 1.6% entre 1982 et 1990), les indicateurs sont repartis à la hausse avec + 1.8% lors du dernier recensement. L'évolution dans l'espace rural reste toujours négative, mais chute de manière moins forte que lors de la décennie précédente (- 0.6% sur la période 82-90 contre – 0.14% sur la période 90-99). Quelques pôles ruraux dynamiques, comme St-Omer, enregistrent même des évolutions démographiques positives. Face aux difficultés démographiques de l'espace rural répulsif, le milieu urbain littoral apparaît beaucoup plus dynamique. Plus de la moitié de l'évolution démographique de la Côte d'Opale s'est faite dans les pôles urbains !

La croissance démographique de la Côte d'Opale s'explique par le solde naturel positif. Près de 32% des résidents sont âgés de moins de 20 ans contre 27% à l'échelle nationale. Inversement, la proportion des plus de 60 ans est relativement faible : 16.4% contre 18% à l'échelle nationale[264]. Le taux d'accroissement naturel vient compenser le solde migratoire négatif, la Côte d'Opale représentant toujours un espace répulsif. En effet, le nombre de personnes migrantes est plus élevé que celui des personnes venant s'installer : 16 500 personnes ont quitté ce littoral entre 1990 et 1999[265]. Cette tendance s'est pourtant réduite de moitié par rapport à la décennie 82-90. Le caractère jeune de la population se traduit par la présence de nombreuses activités nautiques et sportives, comme la planche à voile à Wissant..., ou bien encore par le développement des nouveaux complexes cinématographiques et de loisirs sur la côte (Calais et Dunkerque).

Le Kent Est, particulièrement les districts d'Ashford, de Canterbury et de Douvres, a connu un fort dynamisme démographique lors de la dernière décennie (1991-1998), avec respectivement une augmentation de population de + 6.9%, +6.8% et +3.1%. Ashford s'inscrit dans la même tendance. Alors que la Côte d'Opale est une région jeune, c'est l'inverse dans le Kent Est. La croissance démographique du littoral anglais s'explique par un solde migratoire positif. Malgré un afflux temporaire de population vers le nord du pays lors de la Révolution Industrielle, le Kent Est a retrouvé son attractivité lors de la désindustrialisation, avec un retour des populations dans le Sud, (soit un million de personnes dans le Sud-Est de l'Angleterre lors des deux dernières décennies[266]). Parmi eux, les retraités représentent une part importante de ces migrations, puisqu'ils choisissent un lieu où le climat est réputé plus doux, d'où le caractère âgé plus prononcé de la population dans le Kent. Avec l'essor des différents modes de transports et la proximité de Londres, les stations balnéaires sont devenues peu à peu, au cours du 20ème siècle, des lieux de résidence et de villégiature. Aujourd'hui, elles enregistrent des profils démographiques particuliers avec un nombre élevé de personnes ayant plus de 65 ans comme à Folkestone, Hythe... Cette forte proportion de personnes âgées entraîne des taux de natalité très faibles, responsables d'un déficit naturel.

---

[263] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 12-15, 84 p.
[264] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 12-15, 84 p.
[265] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 12-15, 84 p.
[266] DENIEUL.F avec la collaboration d'Olivier Dassonneville, Nord de Paris, Sud de Bruxelles : Eléments pour une diplomatie régionale de proximité, l'Aube Nord, 1998, pp. 51-64, 170 p.

L'attractivité de ce littoral s'explique également par la proximité de l'agglomération londonienne, qui exerce un fort pouvoir d'attraction. Le Kent se situe clairement comme une région périphérique en situation de dépendance par rapport à la métropole londonienne. Cette attraction se fait davantage ressentir à l'ouest du Comté qu'à l'est. Le Kent occidental représente un vrai satellite de Londres, avec de nombreuses navettes pendulaires de la part des résidents. Le littoral, plus éloigné de la Capitale, résiste mieux à l'influence londonienne : Aujourd'hui, 14% de la population active du Kent fait la navette chaque jour entre le Kent et Londres, contre moins de 2% à Douvres[267]. De plus, les aristocrates, les classes dirigeantes et les nobles issus de la Capitale ont toujours exercé - et exercent toujours - une forte influence sur ce littoral. Cette attractivité du Kent auprès des retraités, des résidents et des aristocrates explique, en partie, la forte pression financière sur ce littoral. La rareté des terrains et des logements disponibles fait leur cherté. Le prix du foncier des terrains industriels et d'affaires est près de 10 fois supérieur à celui de la Côte d'Opale (**tableau n°23**). Par conséquent, ces derniers sont plus accessibles à des personnes âgées ayant d'importants moyens.

Tableau n°23 : Comparaison du prix du foncier entre le Kent Est et la Côte d'Opale.

Valeur foncière des terrains industriels et d'affaires	£ par hectare
St-Omer	50 000
Coquelles ZAC, Calais	53 000
Bergues / Wormhout (périphérie dunkerquoise)	62 000
Port de Dunkerque (ZAC Neptune)	95 000
Thanet	395 300
Allan Park, Manston (Thanet)	432 250
Sandwich (Douvres)	570 000
Sittingbourne	815 000
Hersden (près de Canterbury)	988 000
Ashford	1 235 000

Source : Cluttons Research, été 1989, d'après C.Chaplain, L'insertion de la dynamique transmanche dans le développement du Calaisis : utopie ou réalité ?, Thèse Inrets Traces, 1990, 212 p.

La prospérité globale de l'ensemble du Sud-Est de l'Angleterre explique aussi ces coûts fonciers et locatifs excessifs, en raison d'effets de surchauffe économique. Le Kent Est n'échappe pas à cette règle, d'autant que le manque de terrains disponibles fait cruellement défaut sur ce littoral. En dépit des nombreuses protestations locales, le Gouvernement Central a imposé au Kent la construction de 113 000 logements supplémentaires entre 1991 et 2011, c'est-à-dire d'honorer sa part dans les prévisions fortes pour la demande de logements dans le Sud-Est de l'Angleterre[268]. Cet échec de l'urbanisation ne fait qu'accentuer le caractère déjà âgé de la population. Les prix inabordables du foncier, ajouté à un manque cruel d'espaces vacants, représentent un frein majeur à la venue de populations jeunes et de ménages désirant s'installer dans le Kent Est, ce qui n'a rien de semblable sur la Côte d'Opale.

Les conséquences pour les activités de récréation sont également importantes dans le Kent Est. L'offre récréative tient compte de la répartition spatiale de la population et de sa structure socio-démographique. L'offre touristique et de loisirs est orientée vers les retraités. Leur sur-représentation entraîne la multiplication des « Clubs Bingos » dans la plupart des stations balnéaires (ex. Margate). L'offre touristique leur est parfois entièrement destinée, comme à Folkestone.

[267] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.
[268] EAST KENT INITIATIVE PAPER, Progress Through Partnership, 1995, pp. 13-21.

La Côte d'Opale connaît un développement sans précédent des activités sportives et des complexes cinématographiques pour répondre à une forte demande de la part d'une clientèle jeune, seul Ashford présente un tel complexe.

Face à ces inégalités socio-démographiques, celles liées à la situation économique semblent encore plus fortes au sein des deux entités littorales.

2.2.Des littoraux valorisés mais aux mutations économiques inégales.

Evoquer la situation économique générale des espaces littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale est indispensable, puisqu'il s'agit de comprendre dans quel contexte les activités récréatives s'insèrent et cohabitent aujourd'hui, au côté des autres secteurs économiques.

2.2.1.Une récession économique ayant touché les entités littorales de manière inégale.

La Côte d'Opale apparaît comme une vieille région industrielle, comme le Kent Est dont l'économie a décollé au 19ème siècle avec la Révolution Industrielle. Celle-ci s'affirme par la croissance de quelques secteurs comme la construction navale, l'industrie du papier, la production de la poudre à canon, la production de briques et de ciment, l'ingénierie, le brassage de bière et l'extraction houillère. Dans le Nord-Pas-de-Calais, l'économie repose sur trois piliers, la sidérurgie-métallurgie, le charbon et le textile, lui assurant une grande prospérité. Même si les deux façades littorales sont largement vouées aux activités industrielles, l'agriculture reste le secteur dominant de l'économie du Kent Est.

La Côte d'Opale est fortement touchée par la crise économique à cause de ses trois ports industriels (Dunkerque, Calais et Boulogne). Ces zones d'emploi connaissent un taux de chômage supérieur à la moyenne régionale et française (**tableau n°24**). Le déclin de la construction navale dunkerquoise, de l'industrie de la dentelle calaisienne et de la métallurgie boulonnaise (Outreau) explique la forte hausse du chômage depuis 1975. La construction du tunnel permet de le faire descendre provisoirement jusqu'en 1992. Le chômage repart ensuite fortement à la hausse, mais l'écart avec le taux régional se réduit. Sur la dernière décennie, la Côte d'Opale a réussi à renverser la tendance. La perte d'emplois industriels s'y est élevée à 7%, contre plus de 15% au niveau régional[269]. Néanmoins, le problème est si important qu'il empêche au tourisme de figurer comme axe de développement majeur.

Tableau n°24 : Evolution du taux de chômage de la Côte d'Opale depuis 1975 (en %).

Zone d'emploi	1975	1982	1984	1985	1986	1987	1989	1990
Dunkerquois	4	10	13.6	14.9	14.7	16.3	15.2	14.3
Calaisis	5.8	14.4	16.2	17.1	17.5	18.2	16.7	14.5
Boulonnais	5	13.2	14.5	17.3	16.2	17.1	16.0	15.6
Moyenne	4.9	12.5	14.8	16.4	16.1	17.2	16	14.8
Région	4.4	10.5	12.9	13	13.8	14	12.8	12.4
France	3.8	8	9.6	10.2	10.4	10.5	9.5	9.2

Source : d'après INSEE dans G.Joignaux, Quelles méthodes pour aborder les mutations de la région littorale Nord-Pas-de-Calais à l'heure du tunnel et du TGV ?, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994.

[269] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale , Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 50, 84 p.

La conséquence majeure et visible de la crise est l'apparition des friches industrielles, qui représentent des terrains désaffectés, où les nuisances sur l'environnement sont très grandes (dégradation du cadre de vie, pollution, insécurité, destruction du tissu économique, social et urbain...). Sur le littoral, les friches industrielles de Boulogne (Outreau) et de Dunkerque sont les plus importantes. Là, les problèmes sont tels qu'ils s'étendent sur tout un quartier, voire une grande partie d'un port. A Dunkerque, plus de 2 500 emplois concernant la transformation des métaux y sont supprimés entre 1989 et 1997[270]. Les effectifs liés à ce secteur voient leurs effectifs baisser de moitié. Autre point noir, l'arrondissement de St-Omer où les friches sont souvent d'origine fluviale. En effet, l'Audomarois présente de nombreux bâtiments industriels longeant les berges de l'Aa, comme ceux de la poudrerie d'Esquesdres.

La crise touche également fortement l'économie du Kent Est :

- Déclin de l'activité des explosifs (Faversham) ;
- Fermeture d'industries lourdes (chantiers navals) et de certaines plus petites (jouet) ;
- Chute de l'emploi dans l'agriculture ;
- Disparition de 4 petites zones houillères dont la dernière mine de charbon ferme en 1989 (*'Tilmanstone'*, *'Betteshanger'*, *'Snowdown'* et *'Chislet'* : **carte n°28**) ;
- Désaffection des touristes et des excursionnistes pour les stations balnéaires.

En 1986, le taux de chômage s'élève à 9.7% à Ashford, 11.4% à Douvres et 18.1% dans la presqu'île de Thanet[271]. Au même titre que Dunkerque, Thanet est une zone industrielle en déclin, et reçoit une aide particulière de l'Etat (= *'Assisted place'*). Ces problèmes sont pourtant loin d'avoir le degré de gravité de ceux de la Côte d'Opale. Le taux de chômage régional passe de 9.9% en décembre 1991[272] à 4.4% en novembre 1997, pour se stabiliser aujourd'hui à 3% ![273] (**tableau n°25**). Cependant, quelques friches sont présentes dans le Kent Est, où subsistent quelques poches de déclin, comme à Thanet dans les ports industriels (Ramsgate) mais aussi dans le district de Douvres avec des mines désaffectées.

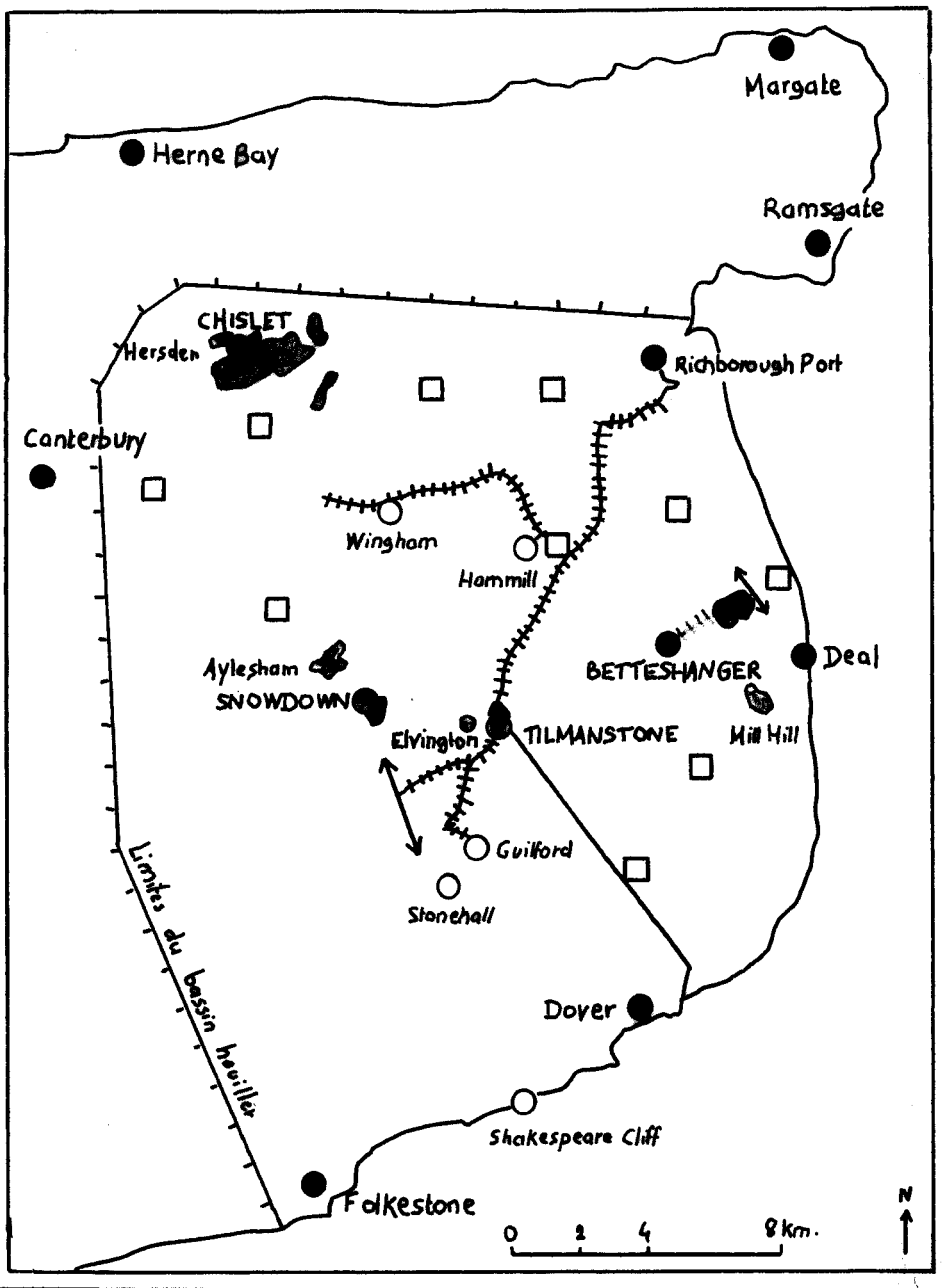
Tableau n°25 : Le chômage dans le Kent de 1990 à 1996.

Année	Grande-Bretagne	Sud Est	Kent
1990	5.6	3.9	4.2
1991	7.9	6.9	7.2
1992	9.6	9.3	9.6
1993	10.2	10.2	10.7
1994	9.3	9.2	9.7
1995	8.1	8	8.4
1996	7.3	7	7.6

Source : R.Vickerman, Kent in the Euroregion : are the new trends in economic development ?, Hommes et Terres du Nord 1998/3, 1998, pp. 175-180.

[270] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale , Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 44, 84 p.
[271] VICKERMAN.R, l'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.
[272] EAST KENT INITIATIVE PAPER, Progress Through Partnership, 1995, pp. 12-21.
[273] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Facts - Take a good look at Kent, 1997 et CANTERBURY UNIVERSITY CHRIST CHURCH COLLEGE.

Carte n°28 : Un paysage du Kent Est marqué par l'extraction houillère



Légende :

- ● Sites miniers en production ;
- ○ Premiers sites d'extraction d'avant la 1ère Guerre Mondiale, mais rapidement abandonnés ;
- □ Nouveaux sites d'extraction prévus dans le '*East Kent Regional Planning Scheme Survey*'(1925) ;
- ⬬ Amoncellement de déchets houillers ;
- ⬭ Autres sites fortement marqués ;
- ⬭ Villages ou implantations directement liés à l'extraction minière ;
- ◄► Ligne ferrée de la compagnie *South Eastern and Chatham Railway ;*
- —— Liaison directe par câble ;
- ⊥⊥ Réseau ferroviaire local ;

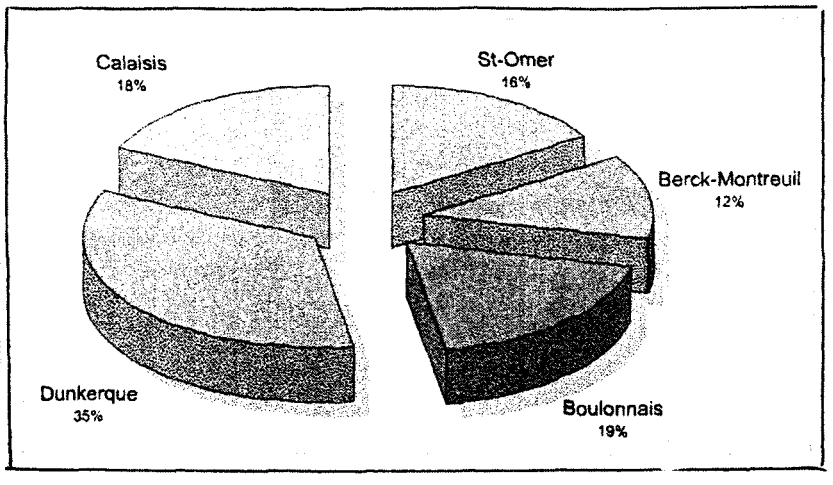
Source : *M.Harbreteau d'après Canterbury Christ Church University College, Historical Atlas of Kent.*

Les effets de la crise économique sont moindres pour le Kent Est beaucoup moins industrialisé que la Côte d'Opale. D'un côté le Dunkerquois, le Calaisis et le Boulonnais sont les espaces industriels les plus touchés avec un taux de chômage supérieur à 14%, tandis que de l'autre côté, Thanet concentre l'essentiel des difficultés économiques. C'est alors que ces espaces vont s'engager dans une profonde mutation économique pour tendre vers un regain d'intérêt vis-à-vis de l'emploi et aboutir à la revitalisation de certains espaces en crise.

2.2.2.Une artificialisation forte de la Côte d'Opale, liée à sa spécificité industrielle.

Avec 270 000 emplois, la Côte d'Opale regroupe 20.7% de l'emploi total régional. Plus de 7 actifs sur 10 travaillent dans les agglomérations littorales de Dunkerque, Calais et Boulogne. Le Dunkerquois domine largement avec 35% du nombre total des actifs de la Côte d'Opale. Le plus petit bassin d'emploi est celui de Berck-Montreuil, avec 12% du total (**figure n°9**).

Figure n°9 : Répartition de l'emploi dans les zones d'emploi de la Côte d'Opale au 31 déc.1997



Source : Insee, Estimation d'emploi 1997 dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, 84 p.

Avec près de 23.5% des actifs, les activités industrielles restent fermement ancrées au sein de la Côte d'Opale, contre 22.4% au niveau régional et 18.8% au niveau national (**tableau n°26**)[274]. Les secteurs les plus industriels concernent St-Omer (37.5% des emplois liés à l'industrie) et le Dunkerquois (23.6%)[275]. Près de 60 entreprises industrielles sont répertoriées sur 500 km² entre Calais et Dunkerque[276]. Elles comprennent entre autres raffineries de pétrole, centrale électrique (Gravelines), usines sidérurgiques et chimiques... et autres entreprises liées aux produits agrochimiques et d'aluminium... Même le secteur du textile tente de subsister avec les récents investissements de Damart et de K-way. Dans ce domaine, le tourisme de découverte économique commence à se développer. Quant à la production de la dentelle, celle-ci est toujours puissante autour de Calais.

[274] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 44-45, 84 p.
[275] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp.44-45, 84 p.
[276] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 44-45, 84 p.

Tableau n°26 : Emploi total par secteur d'activité au 31 décembre 1997.

Activités	Côte d'Opale	Nord-Pas-de-Calais	France
Agriculture	4.1	2.9	4.4
Industrie	23.5	21.5	18.8
Construction	5.9	5.6	6.1
Tertiaire	66.5	70	70.7
Total emplois	270 252	1 303 812	22 429 634

Source : INSEE, Estimation d'emploi 1997 dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 45, 84 p.

Trois secteurs industriels sont particulièrement implantés en Côte d'Opale :

- La métallurgie et la transformation des métaux : le pôle sidérurgique de Dunkerque produit la moitié de l'acier laminé de France. L'usine sidérurgique de Grande Synthe et l'unité de laminage à froid de Mardyck concentrent 5 000 emplois, produisent 6 millions de tonnes d'acier par an et génèrent un chiffre d'affaires de 13.1 milliards de francs[277]. Dunkerque représente le 3ème port industriel du pays, spécialiste des matériaux bruts industriels, avec un volume de 40 millions de tonnes en 1998, et constitue ainsi l'une des premières plate-forme énergétique en France.

- Les industries des produits minéraux se traduisent par la présence de la verrerie à Arques, premier employeur régional avec 8 525 emplois[278].

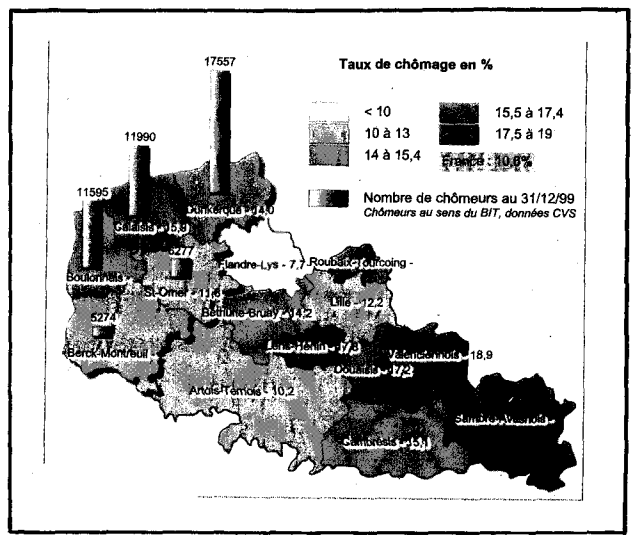
- L'industrie agro-alimentaire : l'activité de la pêche et de ses produits dérivés occupent une place importante avec un total de 187 navires (soit 1 074 marins) en 1999[279]. Dans l'importance des prises, la Côte d'Opale se hisse en troisième position juste derrière la Bretagne et la Normandie. Boulogne sur Mer représente le premier port de pêche français, avec 51 700 tonnes en 1999. Il est également le leader dans la transformation des produits de la mer avec 300 000 tonnes de produits de la mer traités. Au total, le secteur de la pêche fournit 7 000 emplois pour l'économie locale[280]. Cette spécialisation lui a permis d'accueillir un grand centre de recherche et de développement, l'Institut Français de la Recherche et de l'Exploitation de la Mer.

La spécificité industrielle n'empêche pas une forte « tertiairisation » de l'économie de la Côte d'Opale, avec 66.5% des actifs dans ce secteur[281]. Les activités tertiaires connaissent une progression spectaculaire, avec une hausse de 14.4% entre 1990 et 1999 (soit 22 000 emplois) contre 10.8% à l'échelle régionale[282]. Ce dynamisme est, en partie, dû aux services financiers, au commerce de détail et au transport (Calais, Berck-Montreuil et Boulogne).

[277] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 44-45, 84 p.
[278] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 44-45, 84 p.
[279] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 56-57, 84 p.
[280] D'après le site Internet « TONIC » créé par le KENT COUNTY COUNCIL et l'AGENCE REGIONALE de DEVELOPPEMENT NORD-PAS-de-CALAIS.
[281] Ce chiffre reste néanmoins inférieur à la moyenne régionale (70%) et nationale (70.7%).
[282] KENT COUNTY COUNCIL, Economic Development, Kent Tourism Facts, Take a good look at Kent, 1997.

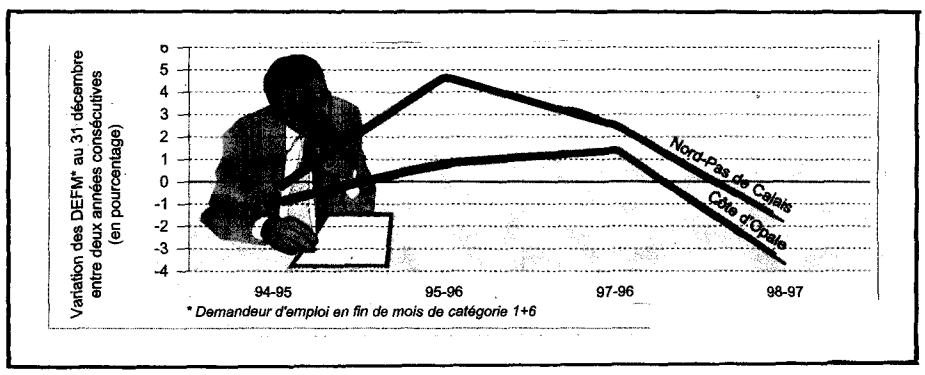
Suite aux crises successives de la sidérurgie, des chantiers navals, du textile, du transport transmanche, de la pêche et de l'agriculture, la Côte d'Opale est caractérisée par un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale : 13.54% contre 10.6%[283]. 80% des demandeurs d'emplois sont enregistrés dans les bassins d'emplois du Dunkerquois, Calaisis et Boulonnais (**carte n°29**), mais la baisse y est significative depuis le milieu des années 90 avec le retour à la croissance (**figure n°10**). De plus, on a là un potentiel remarquable pour le tourisme industriel. La situation de l'autre côté du détroit est-elle identique ?

Carte n°29 : Nombre de chômeurs et taux de chômage en Côte d'Opale



Source : INSEE dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 51, 84 p.

Figure n°10 : Evolution du chômage en Côte d'Opale



Source : INSEE dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 51, 84 p.

[283] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 50-51, 84 p.

2.2.3.Une situation économique plus favorable dans le Kent Est.

Les activités industrielles ne représentent que 17% des emplois totaux dans le Kent[284]. Leurs localisations se situent essentiellement dans le Nord du Comté, à Thanet principalement mais aussi à Douvres. Le port de Sheerness est à vocation industrielle. Très profond, il accueille des navires à fort tirant d'eau transportant des cargaisons en vrac comme du bois ou des véhicules jusqu'aux Pays-Bas. L'industrie du papier et la mécanique lourde représentent les principales activités industrielles des ports de Douvres, Folkestone, Sheerness et Ramsgate. Plus au sud, loin de toute valorisation humaine, une centrale nucléaire, à Dungeness, est ouverte en 1965. Cet endroit unique lui permet de se procurer d'énormes quantités d'eau froide pour refroidir son réacteur. Néanmoins, le degré d'industrialisation du Kent Est n'atteint pas celui de la Côte d'Opale.

Le littoral est réputé pour ses productions agricoles. L'élevage ovin et quelques productions particulières, comme celles des fruits et du houblon, illustrent les principales orientations agricoles du Kent Est. L'agro-alimentaire est essentiel dans l'économie locale de certains terroirs, tel que dans le '*Weald*' et les '*Downs*'. Les paysages ruraux de Faversham se sont spécialisés dans la production de fruits et de bière. De nombreuses brasseries renforcent cette image de « Jardin de l'Angleterre » bien que la plupart aient cessé toute activité. Néanmoins, celle de '*Shepherd Neame*' est toujours opérationnelle, et représente la plus ancienne du pays.

L'activité halieutique a perdu de son importance bien que les ports de Ramsgate, Folkestone et Dungeness comptent encore près de 70 chalutiers de pêche artisanale[285]. Jouant un rôle important pour l'économie locale, à travers de petits ports traditionnels, comme ceux de Hythe et de Sandwich, cette forme de pêche présente une valeur remarquable pour le tourisme. L'estuaire de la Tamise représente la plus grande région productrice de coques au Royaume-Uni. Un grand nombre d'entreprises spécialisées dans le commerce des huîtres se trouve à Whitstable : '*Whitstable Oyster Fishery*' possède d'immenses parcs valorisés pour les huîtres, et l'entreprise pionnière '*Seasalter Shellfish Ltd*' exporte dans le monde entier.

L'économie du Kent Est, comme celle de la Côte d'Opale, est fortement tournée vers le tertiaire, avec 74% de la population active dans ce secteur[286]. Les activités des transports et des communications prédominent, mais aussi les produits chimiques, les services aux entreprises et enfin le tourisme. Un emploi sur cinq est issu des activités portuaires à Douvres. Le Kent enregistre un total de 11 700 emplois à plein temps issus de ce secteur d'activité[287]. Les activités financières et bancaires puis le commerce de détail connaissent une réelle envolée, favorisée par la proximité avec Londres.

Contrairement à la Côte d'Opale, le Kent Est a réussi, grâce à ses paysages remarquables et préservés, à attirer des grandes sociétés d'électroniques (ex : Marconi et GEC) et pharmaceutiques (ex : Pfizer et Wellcome), qui représentent des employeurs régionaux très importants. Ce phénomène high-tech se diffuse de la Capitale londonienne vers la grande périphérie en suivant les corridors autoroutiers (M1, M6, M4).

[284] KENT COUNTY COUNCIL, Economic Development, Kent Tourism Facts, Take a good look at Kent, 1997.
[285] D'après le site Internet « TONIC » créé par le KENT COUNTY COUNCIL et l'AGENCE REGIONALE de DEVELOPPEMENT NORD-PAS-de-CALAIS.
[286] KENT COUNTY COUNCIL, Economic Development, Kent Tourism Facts, Take a good look at Kent, 1997.
[287] KENT COUNTY COUNCIL, Economic Development, Kent Tourism Facts, Take a good look at Kent, 1997.

Le Grand Sud (Londres compris) reçoit « 44.7% des budgets de recherche / développement universitaire et 54.2% des dépenses recherche / développement des établissements publics »[288]. Les niveaux de création d'entreprises se situent à 38 pour 10 000 adultes dans le Kent, contre 47 pour le Sud-Est[289]. Loin de rassembler autant d'activités liées aux technologies nouvelles que Cambridge et le corridor Londres / Bristol, le littoral du Kent espère néanmoins devenir encore plus attractif avec le renforcement de son accessibilité. Déjà, le Kent Est concentre quelques parcs d'affaires localisés à Ashford, Sandwich... Dans ce domaine, le développement du tourisme d'affaires représente une activité d'avenir.

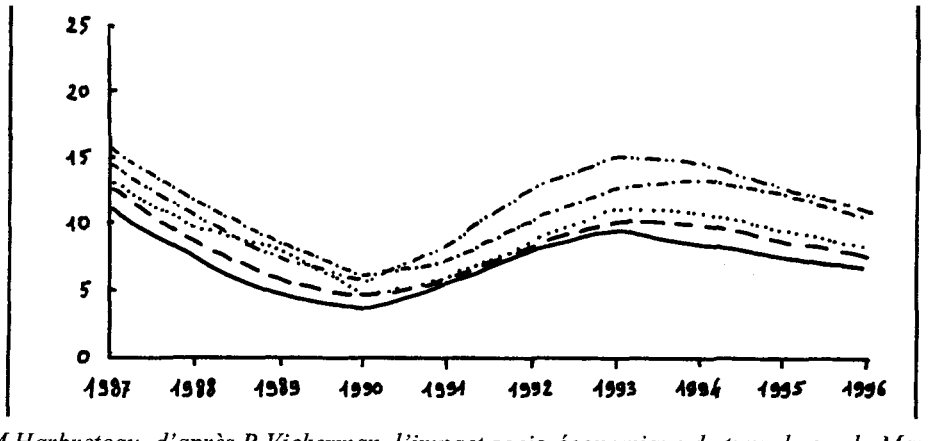
Après avoir été confronté à la crise de l'extraction houillère (la dernière mine de Betteshanger ayant fermé en 1989[290]), le Kent Est a mieux résisté à la crise économique que son homologue français, avec un taux de chômage très faible de l'ordre de 5% pour l'ensemble du Comté (**tableau n°27** et **figure n°11**)[291]. Malgré l'existence de quelques poches en difficultés comme celle de Thanet, où le taux de chômage peut atteindre 10% (objectif 2), les tentatives de diversification de l'économie se sont révélées payantes dans le Kent Est, puisque ce dernier s'est largement orienté vers les activités de services, notamment touristiques.

Tableau n°27 : Le taux de chômage dans le Kent Est (octobre 2002).

Districts	Taux en %
Ashford	1.9
Canterbury	2.0
Douvres	2.9
Shepway	3.0
Swale	3.1
Thanet	6.2

Source : Document remis par P.Thomas, Canterbury Christ Church University College, 2002.

Figure n°11: Taux de chômage dans le Kent Est 1987-1996



Source : M.Harbreteau, d'après R.Vickerman, l'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, RTS n°43, 1994, pp. 69-78.

[288] DENIEUL.F avec la collaboration d'Olivier Dassonneville, Nord de Paris, Sud de Bruxelles : Eléments pour une diplomatie régionale de proximité, l'Aube Nord, 1998, pp. 51-64, 170 p.

[289] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 24, 161 p.

[290] Voir la partie concernant la crise économique intervenue dans les années 70.

[291] D'après le site Internet « TONIC » créé par le KENT COUNTY COUNCIL et l'AGENCE REGIONALE de DEVELOPPEMENT NORD-PAS-de-CALAIS.

Face à des économies régionales fortement divergentes de part et d'autre du détroit, les menaces sur l'environnement y sont pourtant omniprésentes sur ces littoraux.

2.2.4.Des activités économiques menaçant fortement l'environnement.

Une forte présence industrielle n'est pas sans conséquence sur l'environnement des deux entités littorales. C'est surtout le cas de la Côte d'Opale, où la pollution marine et atmosphérique d'origine industrielle représente un problème persistant. Représentant un handicap majeur pour les activités balnéaires, la pollution est variée dans le détroit : marine, atmosphérique, olfactive, visuelle, sonore...

Depuis plus de 10 ans, la reconquête de la qualité des eaux de baignade représente une priorité pour les deux entités littorales. En 1987, près de 50% des plages de la Côte d'Opale ne respectaient pas les normes imposées par l'Union européenne[292]. 50% des plages de France métropolitaine, classées D, étaient localisées sur les littoraux Côte d'Opale / Picardie[293]. Les rejets directs des eaux usées sur les plages et dans la mer étaient, en grande partie, responsables d'une pollution marine intense. Aujourd'hui, la presque totalité des eaux du littoral de la Côte d'Opale est jugée « bonne qualité » (35%) ou de « qualité acceptable » (65%). Seule la plage de Boulogne sur Mer est classée C, avec une « eau momentanément polluée », puisqu'elle présente une pollution microbienne (**carte n°30**).

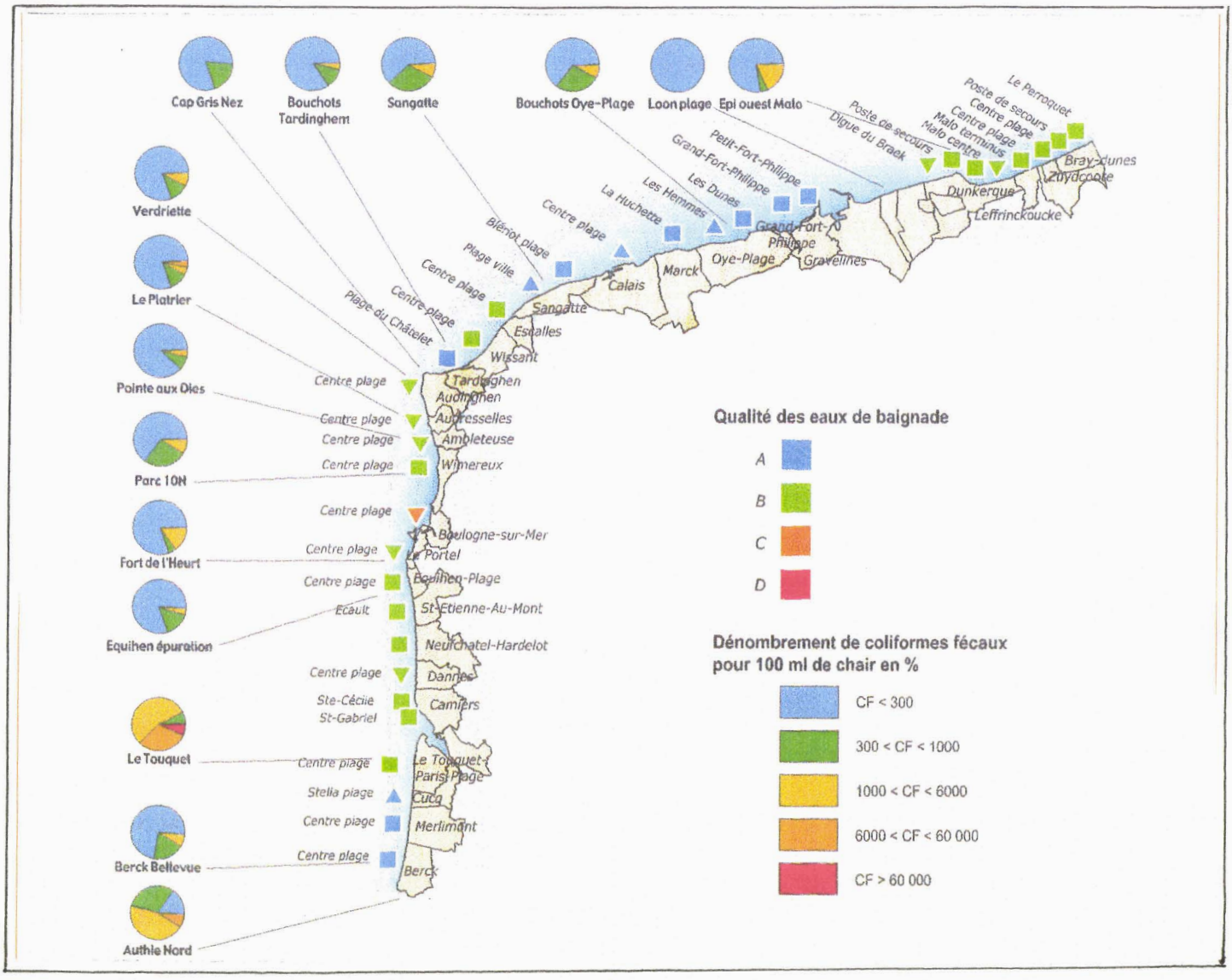
Devenu une référence sur le plan touristique, le Pavillon bleu européen récompense les villes, qui œuvrent pour la qualité de leur environnement. Seules, quelques stations l'ont obtenu en 1998 : Calais, Merlimont, Cucq et Berck. Peu le gardent, Berck l'a perdu l'année suivante. Avec 35% des plages jugées « bonne qualité », de nombreux progrès restent à réaliser. La plage de Boulogne sur Mer constitue un inconvénient majeur en terme d'image et d'attractivité touristique pour un littoral jouant la carte du tourisme de qualité. La présence d'une usine de traitement de métaux non ferreux devant la plage Nord de la ville constitue une image désastreuse pour les visiteurs. Cependant, l'usine fournit des retombées économiques essentielles au niveau local (400 emplois locaux[294], taxe professionnelle...), qu'il faudrait compenser par une plus grande valorisation touristique. En dépit d'une amélioration générale depuis 1996, l'activité conchylicole reste toujours médiocre à Oye-Plage, Tardinghen et même au Touquet[295].

Outre-Manche, le littoral souffre d'une pollution marine intense comme celui de la Côte d'Opale. La côte du Kent est l'une des plus polluées du Royaume-Uni, « avec plus du double de la moyenne nationale d'ordures déposées sur ses rivages chaque année »[296] : objets en plastique, emballages divers, bouteilles, cordages... jonchent les plages. Ce littoral se classe au 39ème rang pour les objets prélevés sur les plages du Royaume-Uni (**tableau n°28**). Le Kent présente une qualité d'eau médiocre en raison des déversements des eaux usées et des différents effluents émanant des entreprises situées plus en amont sur les estuaires de la Tamise et de la Medway. Les conséquences sont néfastes pour la côte et les visiteurs désertent complètement les plages du Kent.

---

[292] D'après AGENCE DE L'EAU ARTOIS PICARDIE, L'eau en Artois-Picardie, 1999.
[293] D'après AGENCE DE L'EAU ARTOIS PICARDIE, L'eau en Artois-Picardie, 1999.
[294] Entretien avec JUTS.JM, Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale, oct. 2001.
[295] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, pp. 68-69, 84 p.
[296] CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS – KENT COUNTY COUNCIL, Notre rivage commun : Côtes et mers du Nord-Pas-de-Calais et du Kent, 1998, p 88, 96 p.

Carte n°30 : La qualité des eaux de baignade et des eaux conchylicoles sur la Côte d'Opale



Source : Agence de l'Eau Artois-Picardie dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, Life, SMCO et Région Nord-Pas-de-Calais, 2000. N 0 10 km.

Tableau n°28 : Classement du Kent par articles prélevés (1991-1995) au niveau national.

Année	Comtés inspectés	Bouteilles en plastique	Boîtes de conserve	Attaches d'emballage	Articles sanitaires
1991	38ème	34ème	33ème	24ème	Pas de données
1992	41ème	35ème	29ème	16ème	27ème
1993	39ème	33ème	34ème	28ème	31ème
1994	39ème	30ème	37ème	Pas de données	29ème
1995	39ème	35ème	32ème	34ème	33ème

Source : Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais – Kent County Council, Notre rivage commun : Côtes et mers du Nord-Pas-de-Calais et du Kent, 1998, p 88, 96 p.

La lutte contre cette pollution marine est active, avec la mise en place de l'opération *'Seaclean'*, s'étalant sur cinq ans, qui attribue une récompense (*'Seaside Awards'*) aux communes s'engageant dans des démarches de qualité. Les plages doivent pour l'obtenir satisfaire à 29 critères : qualité standard de l'eau, divers équipements de secours... Cette récompense permet de figurer dans un guide touristique prestigieux et apporte un gage de qualité évident aux plages concernées. Les plages destinées à la baignade dans le Kent Est demeurent plus propres que dans le reste du pays (**tableau n°29**). A titre d'exemple, l'achèvement récent des champs d'épandage de Folkestone, permet à ce littoral de satisfaire aux critères d'exigence de la norme relative aux coliformes pour l'été 2000[297].

Tableau n°29 : Les plages du Kent Est récompensées par le prix *'Seaside Awards'* (2000).

Plages	Localisation
'Minnis Bay'	Birchington
'Joss Bay'	Broadstairs
'Viking Bay'	Broadstairs
'Dymchurch'	Dymchurch
'Romney Sands'	Greatstone
'Central'	Herne Bay
'West'	Herne Bay
'Main Sands'	Margate
'Main Sands'	Ramsgate
'Beach Street'	Sheerness
'Minster Leas'	Sheerness
'Tankerton'	Whitstable

Source: *'The 2000 Seaside Awards'*.

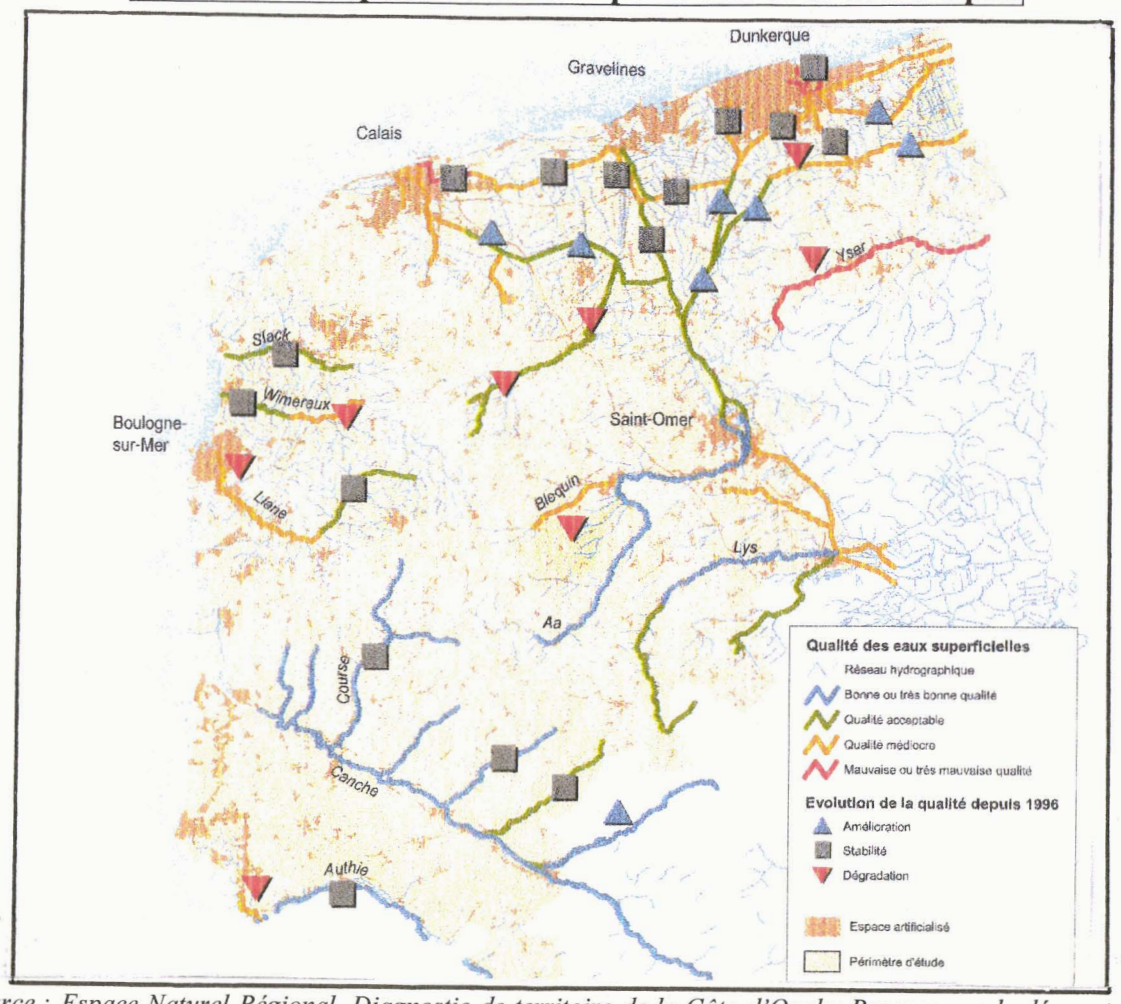
Cependant, seules quatre plages satisfont aux critères de propreté les plus élevés de la Directive européenne et le drapeau bleu européen n'a été décerné qu'à trois d'entre elles : Herne Bay (1), Ramsgate (2).

La qualité des eaux superficielles et souterraines pose aussi un problème environnemental majeur pour la Côte d'Opale. Les industries ont déversé des produits chimiques dans les rivières, les cours d'eau et dans la mer. Il en résulte une qualité de l'eau souterraine médiocre, avec la présence d'un taux de nitrate élevé, d'où une mobilisation récente de nombreux acteurs pour protéger l'eau. La qualité de l'eau des fleuves côtiers de la Côte d'Opale est de « qualité bonne à acceptable » (**carte n°31**). De nombreux efforts ont été fournis notamment pour l'Aa et ses nombreux canaux. Cependant, la Liane dans sa partie avale, et le Wimereux dans sa partie amont, possèdent des eaux médiocres. L'Yser reste le point noir du littoral, ses eaux caractérisées par une forte pollution azotée et phosphatée. La pollution de l'eau est étroitement dépendante de la présence d'industries, mais elle peut simplement être liée à celle des eaux usées, donc à l'insuffisance des usines de retraitement. La création de stations d'épuration (15) et la mise aux normes européennes d'une quinzaine d'entre elles est en cours[298]. La compatibilité des eaux avec la baignade reste un élément majeur pour les activités de loisirs et touristiques.

[297] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 60, 161 p.

[298] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 69, 84 p.

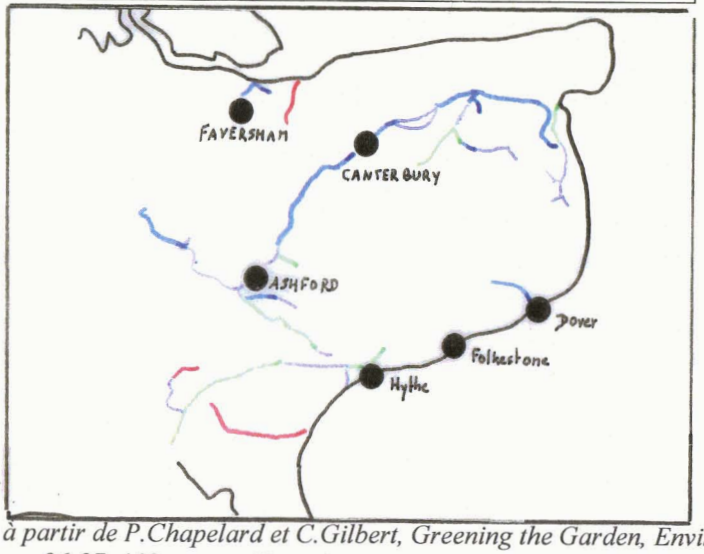
Carte n°31 : La qualité des eaux superficielles de la Côte d'Opale



Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, Life, SMCO et Région Nord-Pas-de-Calais, 2000.

N 0 10 km

Carte n°32 : La qualité des eaux dans le Kent Est



Source : M.Harbreteau à partir de P.Chapelard et C.Gilbert, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 26-27, 118 p.

N 0 10 km.

Eau d'excellente qualité / Eau de bonne qualité / Eau de qualité moyenne / Eau de mauvaise qualité

La santé biologique des rivières du Kent Est reste la meilleure du pays, avec plus de 97% des rivières classées, en 1995, dans la catégorie des rivières « de bonne qualité ou de qualité acceptable »[299]. Cependant, face à la pollution croissante des activités agricoles et industrielles conjuguée au développement de l'urbanisation, la qualité de l'eau s'est considérablement dégradée au cours des années 90 (**carte n°32**). En dépit d'une moindre concentration d'industries sur ce littoral, les villes côtières souffrent également d'une pollution importante. Le Nord du Comté et en particulier Thanet, subit les conséquences d'une sur-utilisation d'engrais chimiques sur ses sols. Aujourd'hui, celle-ci menace la qualité des eaux potables par un excès de nitrates dans les nappes phréatiques.

En Côte d'Opale, les rejets dans l'eau sont multipliés par les émissions de polluants d'origine industrielle, notamment dans le Dunkerquois et le Calaisis, qui présentent les plus gros rejets industriels régionaux (**tableau n°30**) : 10 sociétés pour le SO2 (dioxyde de soufre), 6 en NOx (oxydes d'azote), 7 pour les rejets de poussières et 6 concernant l'émission des Composés Organiques Volatiles (hydrocarbures, solvants...)[300].

Tableau n°30 : Les émissions des « gros » industriels en Côte d'Opale.

Polluants	« Gros » rejets en 1998	Rejet 98 en tonnes	Part régionale
SO2	10 (à plus de 500t / an) Région : 25	32 483	36%
NOX	6 (à plus de 500t / an) Région : 15	14 308	13%
Poussières	7 (à plus de 100t / an) Région : 16	6 041	52.5%
COV	6 (à plus de 150t / an) Région : 29	2 757	5.3%

Source : DRIRE IRE 1999 dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 74, 84 p.

De nombreux efforts ont été entrepris pour tendre vers une amélioration de l'air. Les agglomérations industrielles de Dunkerque et de Calais se sont particulièrement distinguées avec le lavage des fumées industrielles, la mise en place de procédés d'épuration, l'utilisation de combustibles moins soufrés, la création de divers programmes de dépollution... La pollution de l'air représente un handicap sérieux pour les activités de tourisme et de loisirs. L'aspect visuel et odorant est très important pour les espaces désireux de devenir des destinations touristiques attractives. La mise en place de procédures d'alerte sous l'autorité de la DRIRE sur le littoral a pour objectif la réduction ponctuelle des rejets.

La qualité de l'air dans le Kent Est reste partout supérieure aux standards de l'Union européenne, sauf :

- A proximité des principaux axes routiers (Douvres, entrée de Canterbury...) ;
- Au niveau des centres villes ;
- Dans les zones rurales pendant les périodes estivales chaudes et ensoleillées où les niveaux élevés d'ozone troposphérique dépassent souvent les standards européens.

[299] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 59, 161 p.

[300] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 74, 84 p.

Le track situé sur la Manche et de la mer du Nord est le plus emprunté du monde avec environ 600 navires se croisant quotidiennement[301]. Ce trafic est, à proximité des ports, source de pollution par les hydrocarbures, les gaz liquides et les produits chimiques. Il est surveillé par le « Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage », situé au cap Gris Nez, et le *'Dover Coastguard'*. Au second rang en Grande-Bretagne après l'Ecosse, pour les marées noires, le Kent Est comme la Côte d'Opale sembleraient voir leur nombre diminuer[302]. Ce risque peut avoir des effets désastreux sur la fréquentation touristique. Il suffit de se souvenir des conséquences de l'Erika sur la côte Atlantique, ou plus récemment du Prestige.

2.3.Conclusion : des espaces géographiques fortement artificialisés objets d'enjeux multiples.

La forte valorisation humaine et économiques de ces littoraux est à l'origine de leur forte anthropisation. En constituant des espaces restreints et très convoités, ces différentes pressions humaines, économiques, touristiques... sont autant d'enjeux auxquels ils doivent faire face.

Une forte « artificialisation » caractérise ces littoraux, particulièrement la Côte d'Opale, en raison de ses spécificités industrielles et de son urbanisation en progression forte (+ 15.7% entre 1977 et 1992) le long du littoral (bande de 2 km) [303]. L'analyse de l'occupation des sols et des PLU laisse présager une hausse de 33% des espaces artificialisés[304]. Dans ce domaine, la bordure littorale n'est pas épargnée, puisque son « artificialisation » est étroitement liée à la construction de nouvelles infrastructures de transport, et notamment l'A16 (**tableau n°31**).

Tableau n°31 : Protection et urbanisation du rivage de la Côte d'Opale*.

Linéaire côtier[1]	147 km
Part du rivage urbanisé[2]	71 km (soit 48%)
Part du rivage protégé[3]	110 km (soit 75%)
Part du rivage protégé foncièrement	40 km (soit 27%)
Rivage non protégé ni urbanisé	8 km (soit 4%)

Source : ENR/ELM d'après DIREN 1999 – Conseils généraux 1997 dans Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 66, 84 p.

* Attention aux zones de superposition entre les espaces urbanisés et les espaces faisant l'objet d'une mesure de protection réglementaire.

[1] Linéaire côtier défini par l'Etat.

[2] Bande de 100 m à l'intérieur des terres.

[3] Protection foncière et/ou réglementaire actuelle.

Le littoral du Kent Est, comme son arrière-pays, est aussi anthropisé. Des pressions foncières s'exercent de la part des promoteurs, des industriels et des activités commerciales, et sont renforcées à travers le développement puissant des infrastructures et l'intensité de l'agriculture. Le *'Land Cover Change survey'* a identifié les espaces qui ont subi une forte urbanisation lors de ces dernières années.

[301] PREFECTURE de REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1992), *Trois ports, une même porte pour l'Europe ; le littoral Nord-Pas-de-Calais face à son avenir*, Centre d'Etudes et de Prospective du Secrétariat aux Affaires régionales, 225 p.

[302] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 60, 161 p.

[303] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 67, 84 p.

[304] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 67, 84 p.

Il confirme la croissance urbaine des grandes villes comme celles d'Ashford et de Canterbury. Néanmoins, l'impact le plus important de nouvelles constructions et de voies de communication s'est produit dans les espaces ruraux. Des villages comme Staplehurst, Teynham ou Hamstreet se sont considérablement agrandis et urbanisés (**carte n°24**).

Pour répondre à ces enjeux multiples, il semblerait que les activités récréatives puissent à nouveau jouer un rôle dans la relance économique et touristique de ces entités eurorégionales.

3.Les activités touristiques et de loisirs : un espoir de relance économique et récréative ?

Les espaces du Kent Est et de la Côte d'Opale sont devenus des lieux où les flux de « tourisme » et de « loisir(s) » s'emboîtent, d'où la nécessité de définir ces termes. De plus, il semblerait que les activités récréatives suscitent à nouveau un certain regain d'intérêt auprès des acteurs locaux.

3.1.Des espaces où s'insèrent et s'emboîtent des flux récréatifs complexes et de proximité.

L'étude des flux récréatifs est essentielle afin d'aboutir à une vision homogène partagée de tous, puis de permettre des comparaisons possibles entre les différents pays (dans notre cas la France et la Grande-Bretagne). Certains termes similaires en anglais et en français sous-entendent des définitions quelque peu différentes. Il n'existe pas, aujourd'hui, de définitions précises qui fassent l'unanimité parmi les géographes spécialisés dans le tourisme. Bien que les chercheurs s'accordent, dans l'ensemble, sur des définitions générales, le contour et les limites de ces termes font l'objet, depuis quelques années maintenant, d'un grand débat scientifique. Notre travail n'est pas ici d'exposer toutes les recherches dans ce domaine. Nous nous efforcerons d'exposer les raisons du caractère flou des définitions puis de déterminer celle(s) que nous retiendrons pour notre réflexion.

Il faut savoir qu'en France, il n'existe pas de recherche touristique traditionnelle ancienne, et que les chercheurs en la matière sont peu nombreux par rapport aux pays anglo-saxons. Pour le dictionnaire des mots de la géographie, le loisir est, de nos jours, « non seulement permis, mais il est un droit, et il est vivement recommandé, s'agissant de consommation. C'est l'ensemble des occupations librement choisies hors du travail »[305]. La définition de R.Brunet inclut les activités de sport et de jeu dans le vaste secteur du loisir. Mais qu'en est-il pour le tourisme ? La limite entre « tourisme » et « loisir » n'est pas évidente, tant il est devenu difficile d'appréhender les différentes activités humaines et sociales. La tendance récente au raccourcissement de la durée des séjours puis leur multiplication vient singulièrement compliquer la tâche.

Comme le souligne D.Clary, tourisme et loisirs nécessitent « d'une part du temps disponible ou temps libre, condition nécessaire mais non suffisante, d'autre part le besoin ou le désir d'y consacrer ce temps »[306]. La langue française opère une légère distinction dans la définition du terme « loisir » et de son pluriel. « Au singulier, il s'agit d'une plage de temps (« j'ai le loisir de... ») ; au pluriel, il peut signifier par extension les activités qui le remplissent (lecture, promenade...) »[307]. Cette distinction n'est pas sans poser problème, puisqu'il est également possible de dire « j'ai un loisir ».

[305] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, p 308, 518 p.
[306] CLARY.D, Le tourisme dans l'espace français, Masson, juillet 1993, p 7, 358 p.
[307] CLARY.D, Le tourisme dans l'espace français, Masson, juillet 1993, p 7, 358p.

Au singulier, le loisir signifie une plage de temps mais également la pratique d'une activité quelconque.

La langue anglaise s'avère beaucoup plus simple, avec l'utilisation du seul mot *'leisure'*. Le dictionnaire de référence Oxford donne la définition suivante de *'leisure'* : *« Time spent in or free for relaxation or enjoyment »*[308]. Les pays anglo-saxons utilisent fréquemment le terme *'recreation'* qui signifie « *enjoyable leisure activity* »[309] ou défini comme *« refreshment of body and mind ; form of play or amusement »*[310]. Le terme est issu de la racine latine « recreare », « *create again, renew* »[311]. Ce terme a été plus particulièrement utilisé par les Canadiens. La traduction française serait « reconstitution du corps et de l'esprit ; forme de jeux et de distraction ». Le dictionnaire de référence, l'Harraps, assimile le terme anglais *'recreation'* au terme français « loisirs » au pluriel[312]. Les géographes français ont repris le terme de récréation en procédant à une traduction pure et simple du terme anglais. Celui-ci ne fait pas l'unanimité, puisque le terme fait beaucoup plus penser aux activités pratiquées dans les cours de récréation. Pour notre part, il nous semble préférable d'utiliser **les termes « d'activités récréatives » qui seront assimilées à l'ensemble des activités de loisir.**

Afin de distinguer loisir et tourisme, la solution généralement admise à ce problème, pour certains auteurs, est d'apparenter les activités de tourisme au loisir, « puisqu'elles seraient les seules activités du temps hors travail relevant du libre choix de la personne »[313]. Assimilant le tourisme comme forme de loisir, M.Boyer (1972) parle de « loisir impliquant migration » ou encore G.Cazes (1992) de « loisir touristique ». Le thème fait également débat dans les pays anglo-saxons. Beaucoup d'auteurs britanniques comme Bodewes (1981) perçoivent « le tourisme comme un phénomène du loisir ». Pearce (1987) reconnaît que « le tourisme constitue un sous-ensemble dans le large spectre du loisir »[314]. Toujours pour M.Boyer, « le loisir est un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'adonner de plein gré, soit pour se reposer, soit se divertir, soit pour se développer, après s'être dégagé de ses obligations professionnelles, familiales et sociales ». G.Cazes (1992) distingue dans un graphique le « temps libéré » en un temps contraint et un temps libre qu'il subdivise en, d'une part le loisir et d'autre part, les pratiques diverses (éducation, travail, militantisme, animation, santé...)[315].

Pour opérer la distinction tourisme / loisir(s), J.Dumazedier (1974) met en évidence le fait que le tourisme n'apparaît qu'avec l'ère industrielle : « le loisir n'est pas l'oisiveté, il ne supprime pas le travail, il le suppose ». Ce sociologue découpe le temps de non travail, en un « temps chargé d'obligations et un temps octroyé par la société, lorsque ce dernier s'est acquitté, selon les normes sociales du moment, de ses obligations professionnelles, familiales, socio-spirituelles et socio-politiques »[316]. C'est ce dernier temps qu'il caractérise par des « activités que nous appellerons loisirs. Leur ensemble constitue le loisir ».

---

[308] OXFORD DICTIONARY, Tenth Edition - Oxford Concise, Oxford University Press, 1999, 1666 p.
[309] OXFORD DICTIONARY, Tenth Edition - Oxford Concise, Oxford University Press, 1999, 1666 p.
[310] DEWAILLY.JM, SOBRY.C, Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais, L'Harmattan, 1997, p 28, 303 p.
[311] OXFORD DICTIONARY, Tenth Edition - Oxford Concise, Oxford University Press, 1999, 1666 p.
[312] HARRAPS SHORTER, Dictionnaire Anglais-Français / Français-Anglais, Bordas, 1996, 982 p.
[313] KNAFOU.R, BRUSTON.M, DEPREST.F, DUHAMEL.P, GAY.JC, SACAREAU.I, Une approche géographique du tourisme, jeune équipe « Mobilité, Itinéraires, Territoires », 1997, pp. 193-204.
[314] Citations prises dans HALL.CM et PAGE.SG, The Geography of Tourism and Recreation : environment, place and space, Routledge, 2000, 309 p.
[315] KNAFOU.R, BRUSTON.M, DEPREST.F, DUHAMEL.P, GAY.JC, SACAREAU.I, Une approche géographique du tourisme, jeune équipe « Mobilité, Itinéraires, Territoires », 1997, pp. 193-204.
[316] KNAFOU.R, BRUSTON.M, DEPREST.F, DUHAMEL.P, GAY.JC, SACAREAU.I, Une approche géographique du tourisme, jeune équipe « Mobilité, Itinéraires, Territoires », 1997, pp. 193-204.

Cette définition n'est pas sans poser problème du point de vue de sa relation avec le tourisme. Le tourisme serait-il donc une forme de valorisation du temps libre ? L'auteur réduit le loisir aux seules activités récréatives appelées loisirs. « Le loisir, au contraire, recouvre l'ensemble des activités du hors travail : les fonctions de reproductions vitales (dormir, se nourrir...) ainsi que les fonctions sociales au sens large (élever ses enfants, participer à la vie politique) et les loisirs (les activités récréatives) qui constituent les fonctions nécessaires à la vie : de la simple reproduction de la force de travail à l'épanouissement de la personne humaine »[317].

Pour notre part, **nous qualifierons les activités de loisirs, les activités ludiques et de divertissement. Le terme « activité récréative » sera utilisé pour qualifier le loisir au sens large du terme. Le tourisme et les loisirs font partie d'un temps hors travail où s'exercent les activités récréatives ou loisir. L'inscription dans le temps des pratiques touristiques et de loisirs est différente : alors que les activités de loisirs se pratiquent dans les temps libres quotidiens, hebdomadaires et pendant les congés, le tourisme est essentiellement une pratique particulière des congés bien que le tourisme d'affaires vienne souligner la complexité du phénomène. Les loisirs en participant à la vie quotidienne des individus, s'inscrivent dans le bassin de vie incluant ces derniers.** Cette notion est apparue en raison du développement du nomadisme de plus en plus marqué chez les cadres et de l'apparition de la notion de temps et d'espace éclaté.

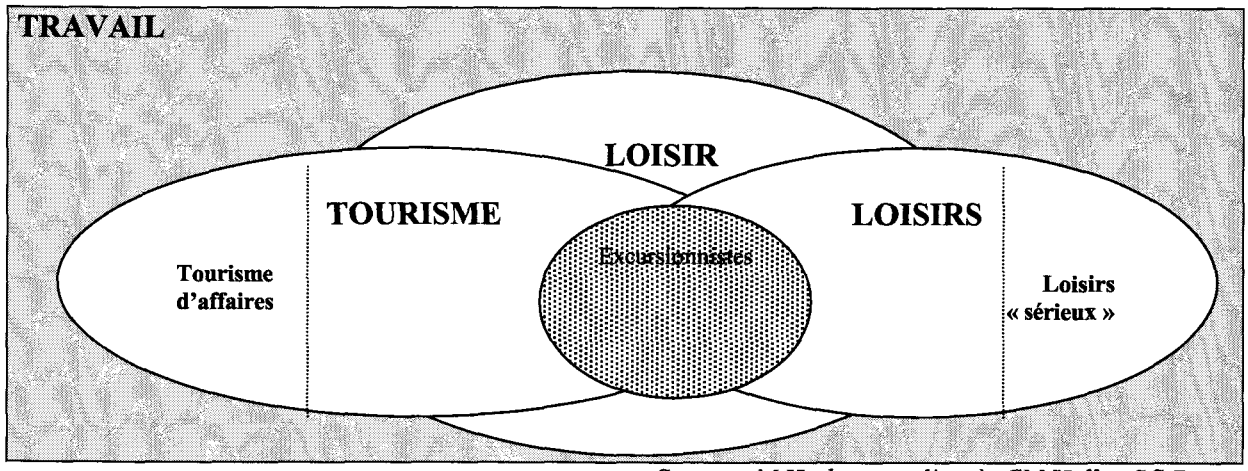
Le débat est de la même nature dans les pays anglo-saxons. La distinction exacte entre les termes '*leisure*', '*recreation*' et '*tourism*' fait l'objet d'un grand débat parmi les chercheurs géographes. Les travaux de C.M.Hall et de SJ.Page se révèlent fondamentaux[318]. Nous nous sommes inspirés de leurs travaux pour proposer un croquis résumant les relations évidentes mais floues entre « loisir(s) » et « tourisme » (**figure n°12**). Des lignes séparant les ensembles sont volontairement discontinues pour accentuer le fait que les coupures entre ces concepts ne sont pas tranchées. L'ensemble « travail » se distingue de l'ensemble « loisir ». Ce dernier présente deux principaux domaines : l'ensemble « tourisme » et l'ensemble « loisirs » qui sont les deux principaux domaines s'exerçant pendant le temps libre. Leur chevauchement laisse apparaître une troisième catégorie : les excursionnistes qui mélangent activités de loisirs et de tourisme. Le croquis montre, également, le chevauchement considérable qui existe entre le loisir et le tourisme. Deux autres ensembles viennent se chevaucher sur les activités se déroulant pendant le temps de travail. Le premier constitue le voyage ou le tourisme d'affaires, qui est perçu comme une forme de tourisme orientée vers le travail. Le deuxième, le « loisir sérieux », se réfère à la cassure entre les occupations du travail et celle du loisir. Il concerne le développement puissant des loisirs chez les actifs et entraîne des conséquences fortes pour leurs hobbies et leurs intérêts. Les loisirs ne sont plus considérés, aujourd'hui, dans les sociétés postindustrielles comme un moyen de récupérer du dur labeur du travail. Les loisirs deviennent, pour beaucoup, un moyen de chercher voire d'améliorer un accomplissement personnel, un rehaussement de l'identité, l'expression de soi et le bien...en dehors du temps de travail. Cet engagement total constitue les « loisirs sérieux » qui sont opposés aux loisirs dits « normaux ».

---

[317] KNAFOU.R, BRUSTON.M, DEPREST.F, DUHAMEL.P, GAY.JC, SACAREAU.I, Une approche géographique du tourisme, jeune équipe « Mobilité, Itinéraires, Territoires », 1997, pp. 193-204.

[318] HALL.CM et PAGE.SG, The Geography of Tourism and Recreation : environment, place and space, Routledge, 2000, pp. 3-5, 309 p.

Figure n°12 : Les relations entre loisir(s) et tourisme



Source : M.Harbreteau d'après CM.Hall et SG.Page.

La distinction entre tourisme et loisir(s) est fondamentale tant par ses impacts sur le territoire que par le phénomène de désaisonalisation. Le développement des loisirs ne favoriserait-il pas la désaisonnalisation ? D'importantes activités de tourisme et de loisirs se combinent au sein des entités littorales. Il s'agit d'être le plus précis possible quant à l'emploi de certains termes pour désigner le type d'activité exercée. Composé à 60% de clientèles régionales, le « tourisme » de la Côte d'Opale est un tourisme dit « de proximité », puisqu'il s'adresse essentiellement à une population locale, demandeuse de loisirs et d'activités récréatives intra-régionales[319]. Pour le Kent Est, la présence de Londres joue un rôle puissant vis-à-vis d'une demande croissante de loisirs notamment lors des week-ends où de nombreuses activités de pleine nature sont exercées dans l'arrière-pays. Ces « loisirs de proximité », s'adressant à une clientèle régionale, représentent une part essentielle de l'offre touristique, l'excursionnisme y est aussi fortement implanté. Quant au tourisme international, il y est aujourd'hui presque absent, car il faut savoir que pour l'Union Européenne depuis le 1er janvier 2002, les ressortissants de l'Union Européenne et ceux de PECO en cours d'adhésion ne sont plus des touristes internationaux mais domestiques car citoyens européens ou en devenir.

Au-delà de cette différenciation, un enjeu majeur de développement se cache. Faut-il s'orienter vers de réelles activités touristiques pour des clientèles exogènes (nationales et domestiques) et vers la création de nouveaux lieux touristiques ? Faut-il plutôt renforcer les bassins de vie comprenant des activités de loisirs intra-régionales pour les clientèles endogènes ? Il semblerait que tout l'enjeu des prochaines années soit de proposer une gamme suffisamment étendue de produits touristiques et de loisirs tant pour les clientèles exogènes qu'endogènes. Il s'agit ainsi de tendre vers la désaisonalisation des activités récréatives.

3.2.Une appréhension différente du rôle des activités récréatives.

3.2.1.Les activités récréatives : des outils d'aménagement du territoire ?

Parallèlement à la crise économique puissante et persistante, les activités récréatives se renforcent en Côte d'Opale. Selon le Comité Régional de Tourisme (CRT), les emplois touristiques passent de 33 700 en 1975 (= 2.35% de la population active) à 51 500 en 1995 (= 4% des actifs), soit une croissance absolue de 52.8% et relative de 70.2%.

[319] INSEE / Région Nord-Pas-de-Calais / Chambres Consulaires – 1995.

En effet, cette croissance s'est produite dans un contexte régional de diminution de l'emploi disponible : 1.373 million d'actifs occupés en 1975, mais seulement 1.281 million en 1992[320]. Nombreux voyaient dans les activités récréatives des outils majeurs pour lutter contre la crise économique. Deux types d'appréhension se sont présentés au cours des années 80, lors de la mise en place du CRT :[321]

- Une vision positive et dynamique : le tourisme est une activité à exploiter absolument.
- Un discours plus timoré où il y a des doutes des réelles opportunités qu'offre le tourisme.

Finalement la Région opte pour le premier choix, considérant les activités récréatives comme des activités idéales pour lutter contre le chômage. Activités respectueuses de l'environnement en l'absence de sur-fréquentation, elles contrastent avec les vieilles industries lourdes polluantes. Elles doivent permettre de redonner une image positive à la Région. Il y a une « énorme importance de la création et de la diffusion d'une image touristique en terme de réhabilitation ou de recréation d'une image globale de la région »[322].

Le tourisme apparaît comme une activité idéale pour renverser les anciens clichés au profit d'une image rayonnante et positive. Aujourd'hui, cette image s'est améliorée. Elle reste plus négative vue de l'intérieur que de l'extérieur. Des processus de réhabilitation ou de « renaturalisation » des vieilles friches industrielles sont mises en place sur la Côte d'Opale. Si les friches véhiculent de mauvaises images de marque pour le territoire concerné, elles peuvent quelquefois se transformer en atout : soit pour l'accueil de nouvelles activités (dont des activités récréatives), soit pour le reverdissement d'une zone délabrée. Dans l'Audomarois, de nombreux travaux de réhabilitation sont entrepris avec la démolition de vieux bâtiments industriels, le remodelage d'un plan d'eau et la mise en valeur des berges de l'Aa. L'ancienne poudrerie d'Esquerdes fait l'objet de nombreux travaux de réhabilitation. La revitalisation concerne aussi des programmes colossaux s'étalant sur plusieurs années, tel le projet Neptune sur les anciens chantiers navals à Dunkerque (= 180 ha de friches portuaires et industrielles). Alors qu'une mobilisation s'amorce en faveur des activités récréatives sur la Côte d'Opale, les premières politiques de régénération ne seront mises en place qu'à la fin des années 80 dans le Kent Est (Thanet et Douvres).

Etroitement lié à la reconversion économique de certains espaces en crise, le tourisme « industriel » constitue aujourd'hui une activité à part entière de part et d'autre du détroit.

3.2.2.Le tourisme scientifique et technique : un produit peu développé à renforcer.

Le tourisme de découverte économique ou « tourisme industriel » constitue une « l'ensemble des pratiques touristiques dont les motifs de déplacement sont la découverte des Mondes du travail passés, présents ou futurs, c'est-à-dire de l'ensemble des lieux, des techniques, des organisations et des cultures liées au travail »[323].

---

[320] DEWAILLY.JM, SOBRY.C, Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais, L'Harmattan, 1997, pp. 37-38, 303 p.

[321] Propos de THERAIN.P (ancien Directeur du CRT) recueillis lors d'un entretien à Boulogne en 1998.

[322] HENDOUX.M, SCOL.J, Tourisme : outil de création et de récréation de l'image du Nord-Pas-de-Calais, p 250, pp. 227-253, dans DEWAILLY.JM, SOBRY.C, Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais, l'Harmattan, 1997, 303 p.

[323] CUVELIER.P, Le tourisme industriel, tentative de clarification conceptuelle, pp. 15-29 dans GIREST, Le tourisme industriel : le tourisme du savoir-faire ?, coordonné par DAMIEN.MM et SOBRY.C, L'Harmattan, 2001, 257 p.

Composante essentielle du tourisme culturel, il se caractérise par l'attrait des touristes qui désirent mieux connaître les anciens savoir-faire régionaux ou les derniers développements technologiques ultramodernes, mais aussi des professionnels en quête d'informations, des scolaires et des étudiants par simple curiosité... La France fait figure de pionnier dans ce domaine avec seulement 10% des sites économiques ouverts au public contre 70% en Allemagne et même 80% au Japon[324]. Qu'en est-il pour la Côte d'Opale et le Kent Est ? Ces entités littorales ont-elles procédé à une mise en valeur de leur patrimoine industriel riche ?

Même si la Côte d'Opale et le Kent Est n'ont pas connu de grands bassins houillers, la pierre avec les paysages dantesques du bassin carrier de Marquise représente l'activité de l'extraction sur le littoral français : Leulinghen, Ferques, Rinxent et la maison du marbre et de la géologie. La production du verre s'effectue à Arques avec la cristallerie créée en 1818. Cette dernière révèle une forte identité locale et s'est engagée à faire découvrir ses divers modes de production. Elle constitue ainsi le lieu « industriel » le plus visité du littoral, avec près de 50 000 visiteurs chaque année. Côté anglais, les activités de l'extraction ont avant tout concerné le ciment, la pierre et la brique. C'est dans les '*Downs*' (Folkestone, Faversham...) et dans l'Ile de Sheppey (Elmley) qu'on retrouve certains anciens sites aujourd'hui ouverts au public. Néanmoins, ces carrières argileuses n'accueillent qu'un nombre limité de visiteurs.

Le passé sidérurgique a permis le développement de quelques initiatives surtout en Côte d'Opale, tels des circuits de découverte des ports (7 600 visiteurs ont visité le port de Boulogne en 1999[325]), des visites de sites de production énergétique (Dunkerque)... La Centrale nucléaire de Gravelines est visitée par 15 000 visiteurs tous les ans. Quelques sites rencontrent un certain succès tels le moulin d'Esquerdes devenu maison du papier (22 000 visiteurs en 1999), les manufactures textiles à Frévent ou à Boubers sur Canche. Néanmoins, le gisement industriel est encore insuffisamment exploité telle l'usine métallurgique de Boulogne non accessible au public, qui freine la réhabilitation de l'ancienne gare maritime. Dans le Kent Est, les ports ont longtemps été tournés vers le commerce du lin et de la laine (Douvres, Sandwich), tandis que les ateliers de production se trouvaient dans l'arrière-pays (Canterbury et Biddenden). D'autres activités s'y sont ajoutées comme la fabrication du fer, du papier et des explosifs. Au 17ème siècle, le vent et l'eau sont les deux seules formes d'énergie, d'où la présence de moulins. La plupart d'entre eux sont situés sur les collines crayeuses des '*Downs*' à la recherche du vent comme à Willesborough (1869) ou à Mersham près d'Ashford. Ils représentent un patrimoine remarquable notamment ceux de Wittersham, Margate et West Kingsdown qui ont été restaurés. Quant aux moulins à eau, ils sont implantés dans les vallées pour l'usage de l'eau, mais sont plus rares (Faversham et Douvres). Que ce soit les moulins à vent ou à eau, très peu d'informations existent aujourd'hui à leur sujet, aucune étude de fréquentation n'ayant été réalisée (**tableau n°32**). Sur la Côte d'Opale, les moulins moins nombreux ont permis le développement de l'industrie papetière dans la vallée de l'Aa[326]. Ceux de Flandre étaient utilisés pour assécher les basses terres, en particulier la région des Moëres. On les trouve également le long de la Canche et de l'Authie (**tableau n°33**).

[324] DAMIEN.MM, Tourisme industriel et développement local ?, pp. 53-74, dans GIREST, Le tourisme industriel : le tourisme du savoir-faire ?, coordonné par DAMIEN.MM et SOBRY.C, L'Harmattan, 2001, 257 p.
[325] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2000.
[326] Une industrialisation poussée et les différentes guerres ont porté un sévère préjudice aux moulins, notamment à vent. Ces derniers étaient sans cesse pris pour cible en raison de leur position stratégique d'observatoire.

Tableau n°32 : Les principaux moulins du Kent Est ouverts au public.

Types de moulins	Moulin	Localisation	Caractérisitiques
Moulins à vent	Union Mill	Cranbroock	1814, le plus haut du Comté, géré par le KCC
	Willesborough	Tenterden	1869
	Mill House	Whitstable	1800, géré par le KCC
	Wittersham	Tenterden	1781
	Drapers Mill	Margate	1845, géré par le KCC
	Stelling Minnis	Ashford	1866, géré par le KCC
	Chillenden	Deal	1868, géré par le KCC
	Herne	Herne Bay	1789, géré par le KCC
Moulins à eau	Crabble Corn Mill	Dover	1800
	Buckland Mill	Dover	1815
	East Hill Mill	Ashford	Site utilisé lors de l'époque médiévale
	Belvedere Mill	Faversham	19ème siècle
	Horn Street Mill	Cheriton	1829
	Watermill	Chilham	Fin du 19ème siècle
	Swanton Mill	Mersham	19ème siècle
	Kemsley Mill	Sittingbourne	1925 pour la fabrication du papier
	Paper Mill	Sittingbourne	1878 pour la fabrication du papier
	Oare Power Mills	Faversham	1719 pour la fabrication d'explosifs
	Chart Gunpowder Mills	Faversham	16ème siècle pour la fabrication d'explosifs

Source : M.Harbreteau d'après D.Eve, A guide to the industrial archaelogy of Kent, AIA, 1999, pp. 8-13, 60 p.

Tableau n°33 : Les principaux moulins de la Côte d'Opale ouverts au public.

Nom	Ville	Fréquentation en 1999
Moulin de Grisendal	Wimille	Fermé
Moulin à vent Spinnewyn	Hondschoote	1 000
Moulin Den Lew	Pitgam	641
Moulin Noordmeulen	Hondschoote	355
Moulin de Maintenay	Maintenay	11 600
Moulin de la Tour	Dennebroeucq	84 000

Source : M.Harbreteau d'après Comité Régional de Tourisme, 2000.

Le passé industriel est également fortement visible à travers le secteur des transports. A Arques, l'ascenseur hydraulique à bateaux des fontinettes a permis, de 1888 jusqu'à la décennie 60, l'approvisionnement de matières premières et l'acheminement des produits finis des usines situées dans l'arrière pays, notamment celle de la Cristallerie. D'autres initiatives rencontrent un certain succès, tel le petit train de la Vallée de l'Aa. Dans le Kent Est, le transport maritime a joué un rôle essentiel dans l'accessibilité des stations balnéaires, avec la construction des '*piers*'. Même si la plupart ont disparu ou ont été détruites, quelques-unes unes sont toujours accessibles, notamment à Herne Bay, Margate et Douvres... Le transport ferroviaire a légué à ce littoral des sites remarquables avec des gares traditionnelles (Canterbury) et des passages ferroviaires présentant un intérêt historique (Tenterden). Mais ce sont particulièrement les petits trains à vapeur qui rencontrent un réel succès touristique, telle la ligne '*Romney, Hythe and Dymchurch Railway*' qui transportent 140 000 touristes chaque année, ou celle de '*Kent & Sussex Railway*' (Asfhord) avec 80 000 visiteurs en 1998[327]. Là, le potentiel pourrait être davantage exploité avec la création d'un écomusée présentant l'histoire du développement ferroviaire dans ce pays.

[327] KENT COUNTY COUNCIL, 1999.

Les brasseries industrielles et artisanales, distilleries de genièvre, faïencerie de Desvres soulignent d'autres caractères identitaires forts du littoral de la Côte d'Opale. Dans ce domaine, le patrimoine du Kent Est est exceptionnel avec la présence d'une multitude de brasseries et de séchoirs à houblon. Même si de nombreux séchoirs ont été convertis en résidence, certains restent toujours en cours d'utilisation ou ont été convertis en musée traditionnel, notamment à Margate et à Canterbury (**carte n°33**). '*Shepherd Neame Brewery*' propose un circuit de découverte de production de bière. Il attire près de 10 000 visiteurs par an. 3 000 visiteurs supplémentaires sont recensés lors du '*Festival du Houblon*' en septembre. Le circuit propose des dégustations de toutes sortes de bière, la découverte des processus de fabrication... Divers projets sont à en cours de réflexion, pour renforcer ce circuit comme la construction d'une plate-forme pour découvrir l'ensemble du site de production, des systèmes audio pour une visite guidée, une salle vidéo...(2005).

De nombreux progrès ont été réalisés lors de ces dernières années pour développer le « tourisme industriel ». Le dynamisme des acteurs locaux y est essentiel avec une forte revendication de l'identité locale à travers des associations ou des collectivités. Tous se mobilisent activement pour proposer un produit attractif et de qualité qui suscite l'intérêt du visiteur (**tableau n°34**). Dernier projet réalisé en Côte d'Opale à Calais (2002), celui du Musée de la dentelle et de la Mode d'un montant de 9.5 millions d'Euro concerne la création d'un parcours de découverte de la dentelle et de sa place dans la mode contemporaine[328].

Tableau n°34 : Les principaux équipements « tourisme industriel » en Côte d'Opale.

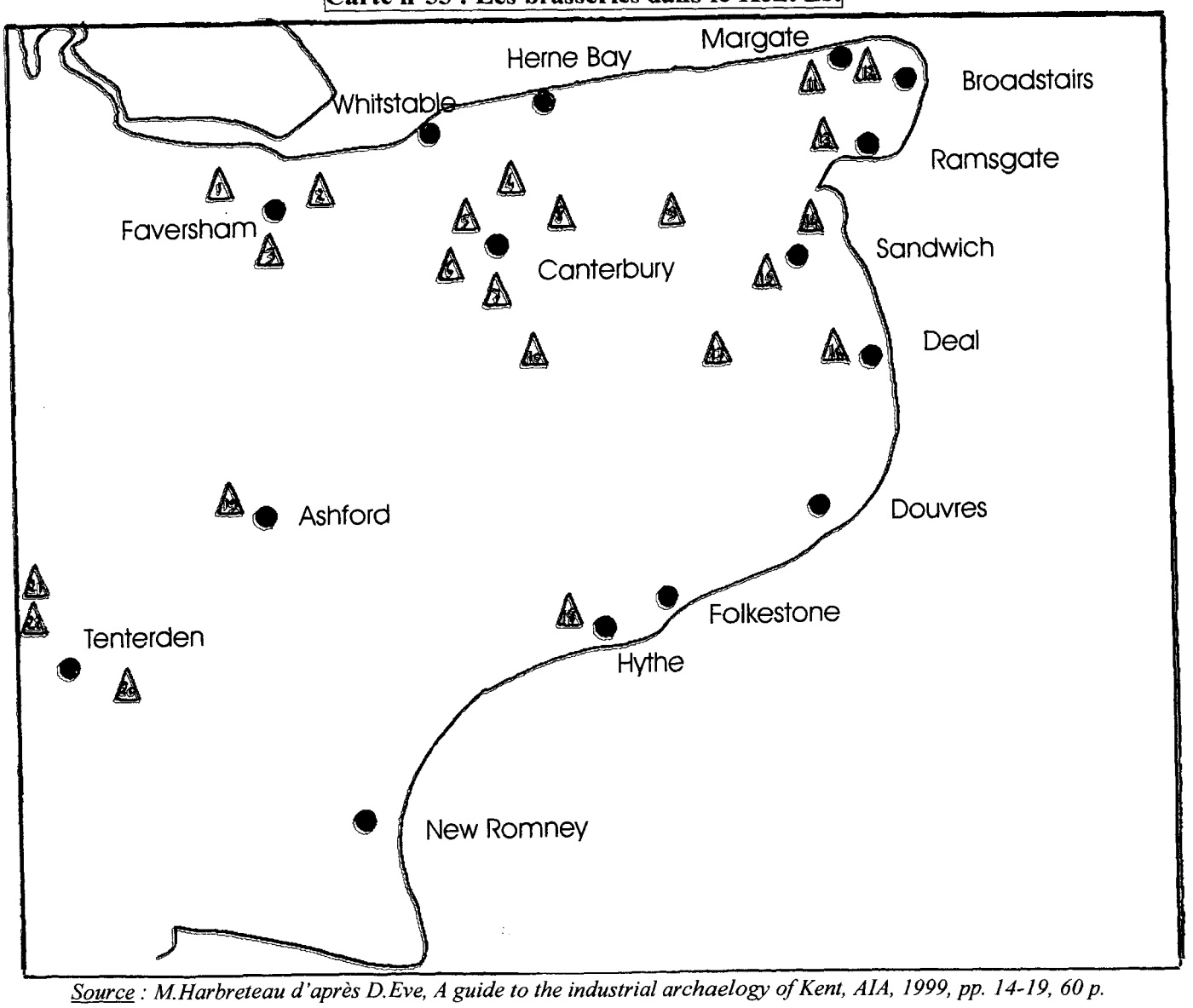
Nom	Ville	1999
Triselec (CUD)	Dunkerque	3 000
Visite du Port de Dunkerque en autocar	Dunkerque	960
Visite du Port de Dunkerque en bateau	Dunkerque	N.C
Centrale Nucléaire	Gravelines	13 300
Musée de la dentelle	Calais	24 502
Maison du Marbre et de la Géologie	Rinxent	9 500
Distellerie Persyn	Houlle	9 234
Verrerie Cristallerie	Arques	49 185
Ascenseur à bateaux des Fontinettes	Arques	12 864
La Maison du Papier	Esquerdes	21 890
Port de Boulogne	Boulogne	7 600
SARL Bécasuc	Boulogne	16 265
Masse Fourmaintraux	Desvres	8 929
Atelier Regnier	Desvres	1 300
Maison de la Faïence	Desvres	9 708
Chocolats de Beussent	Beussent	36 000
Boulangerie Maillard	Neufchâtel-Hardelot	16 000

Source : Comité Régional de Tourisme, 2000.

Néanmoins, le « tourisme industriel » ne représente pas encore un réel produit touristique du fait qu'il soit insuffisamment exploité et peu structuré au sein de la Côte d'Opale et du Kent Est. De gros problèmes apparaissent pour les entreprises désireuses de s'ouvrir au public : coût en personnel, en temps, problèmes de sécurité, de gestion des flux, secret de fabrication... Il s'agit d'inciter davantage les entreprises à ouvrir leurs portes au public afin d'accroître et diversifier l'offre d'autant que les retombées en terme d'image pour la société ne sont pas négligeables.

[328] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, 2000.

Carte n°33 : Les brasseries dans le Kent Est



Source : M.Harbreteau d'après D.Eve, A guide to the industrial archaelogy of Kent, AIA, 1999, pp. 14-19, 60 p.

Légende : △ Brasseries ↑ N 0 10 km

Faversham : **1** Rigden's Brewery (Milieu 18ème siècle), **2** Shepherd Neame Brewery (1698), **3** Preston Maltings (1858).

Canterbury : **4** St Dunstan's Brewery (1797), **5** Stourmouth Brewery (1845), **6** St-Stephen's Maltings (1898), **7** Dane John Works (Milieu 16ème siècle), **8** Maltings (19ème siècle), **9** The old Malthouse (Goodnestone – 19ème siècle), **10** Swarling Oast (Petham – 1790).

Thanet : **11** Reeve's Brewery (Margate - 18ème siècle), **12** Fort Brewery (Margate – 1873), **13** Cannon Brewery (Ramsgate - 1859).

Douvres : **14** Guestling Mill (Sandwich - Début du 19ème siècle), **15** Ash Brewery (Sandwich - 1837), **16** Maltings (Deal – 19ème siècle), **17** The old Malthouse (Nonington – 1704).

Folkestone : **18** The Malthouse (Hythe - Fin du 19ème siècle).

Ashford : **19** Malt House (17ème siècle), **20** Little Halden Farm Oast (Tenterden), **21** Forstal Farm Oast (Lamberhurst – 1750), **22** Furnace Farm Oast (Lamberhurst).

De plus, une mise en réseau de tels équipements est indispensable, notamment dans l'Audomarois avec une visite de la Cristallerie d'Arques accompagnée de celle de l'ascenseur à bateaux des Fontinettes ou celle du petit train de la vallée de l'Aa. Il est également important de procéder à la mise en synergie du « tourisme industriel » avec les autres secteurs touristiques (hébergements, attractions...). Enfin, le tourisme industriel contribue fortement au changement d'image, grâce aux visites des entreprises liées aux nouvelles technologies, à l'agro-alimentaire... Le passé industriel de ces littoraux représente un formidable atout pour se régénérer et trouver de nouvelles activités performantes sans « renier son passé », surtout pour la Côte d'Opale qui doit s'afficher comme leader national.

Parallèlement à cette prise de conscience de l'enjeu des activités récréatives sous fond de crise économique, se produisent des changements institutionnels importants en Angleterre comme en France, qui vont déterminer le rôle du pouvoir local dans l'aménagement et la gestion des territoires. Le contexte politico-administratif est-il identique de part et d'autre du détroit ?

3.3.Une implication inégale des acteurs locaux.

L'Angleterre, comme tous les pays d'Europe, connaît une réorganisation profonde de ses échelons administratifs avec le regroupement de ses municipalités. Néanmoins, après un essai timide de régionalisation, le système reste fortement centralisé avec un Etat omniprésent. La France garde son système traditionnel du pouvoir local avec les communes, mais la décentralisation qui intervient au début des années 80, représente un grand espoir pour les acteurs locaux désireux de prendre leur avenir en main. Aussi, observe-t-on une différence notable entre les deux littoraux.

3.3.1.Un regroupement communal et un repositionnement politico-administratif côté anglais.

De l'après-guerre à la fin des années 70, l'Etat providence est omniprésent. Il gère et décide les principales orientations économiques, sociales... La plupart des grandes entreprises ont été nationalisées. A l'image de ce qui se passe en France, une tentative timide de planification à l'échelle régionale s'amorce dans les années 60 en Grande-Bretagne. 8 régions dotées de deux organes d'études et de propositions sont créées en Angleterre : '*Regional Planning Board*' et '*Regional Planning Council*' chargés tous les deux d'élaborer des stratégies et des prospectives régionales. L'administration locale connaît une réforme majeure en 1972 (comme partout en Europe sauf en France où la tentative échoue). Les collectivités locales subissent, en 1974, un très important mouvement de regroupement, qui fait que les circonscriptions de base, dotées d'un conseil élu, sont toujours peuplées d'au moins 60 000 habitants. La paroisse '*parish*', équivalent à la commune française, ne subsiste que comme cadre d'activités sociales et culturelles.

Après le Gouvernement Central et les '*Régions économiques*', les '*Comtés*' représentent le troisième échelon administratif. Leur origine remonte au Moyen Age. Il en existe une cinquantaine en Angleterre, chacun étant divisé en '*Districts*' (soit un total de 369). '*Comtés*' et '*Districts*' sont dotés d'assemblées élues ou '*Councils*', avec des compétences hiérarchisées, en particulier pour l'aménagement[329]. Les compétences en matière de développement économique local revient au '*Comté*' seul, comme en France aux Régions (**annexes n°2 et 3**).

[329] Comme la plupart des Comtés anglais, le Kent County Council est créé 1889.

Le '*Structure Plan*' est le document d'orientation stratégique de référence pour tous les '*Comtés*'. Il représente une stratégie sur 10 ans, que les '*Comtés*' doivent proposer au Gouvernement Central. Ce plan régional est rédigé dans le respect des lignes directrices nationales et régionales émises par le Gouvernement Central, qui comme en France doit prendre en compte les indications du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC). L'aspect financier n'est pas inclu dans cette stratégie. On peut l'assimiler au Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement Touristique français (SRADT) avec les priorités et les perspectives. Le '*Business Plan*', ou « Plan Stratégique », est la stratégie interne du '*County Council*' (= Conseil Régional) qui vient se greffer au '*Structure Plan*'. Chaque collectivité disposant de fonds publics se doit d'en rédiger un tous les ans. Il représente un document de travail, sur lequel les collectivités publiques se basent pour fonctionner. Les financements apparaissent dans ce document stratégique à courte échéance. A partir du '*Structure Plan*', les districts doivent élaborer les '*local plans*'. Ces derniers, documents de référence pour la planification au niveau local, prennent tout leur sens puisque les acteurs locaux gèrent à leur façon leur stratégie de développement notamment touristique.

Avec la crise économique, l'Etat n'a pas les moyens d'aider financièrement les « régions assistées ». En 1979, l'électorat ne fait plus confiance au parti travailliste et rejette « toutes les formes de planification spatiale et économique qui lui étaient associées »[330]. Le libéralisme économique est alors prôné par le Gouvernement conservateur de Thatcher, avec une phase importante de recentralisation politico-administrative. La rigueur monétaire et la logique des lois du marché représentent les axes majeurs de la politique en cours. Une vaste vague de privatisation est entreprise dans le milieu des années 80. Un redressement économique s'opère au détriment d'une fracture sociale grandissante. Les Gouvernements Thatcher et Major tendent vers une certaine recentralisation pendant 18 ans. En 1979, les '*Régions économiques*' perdent toute signification, et ne sont utilisées que par les services du Recensement et de la Statistique pour permettre de schématiser plus facilement certaines évolutions (chômage, emplois...). La gestion revient aux seuls Districts.

L'Etat est « passé à une administration directe sans grande concertation locale : la tutelle étatique est d'ailleurs généralisée à tout le système politico-administratif à travers la distribution des ressources financières »[331]. A partir de 1985, toute forme de planification stratégique au niveau des '*Comtés*' est écartée, le Gouvernement Central souhaitant que les collectivités locales s'en tiennent à l'élaboration des '*local plans*'. Le '*Structure plan*' n'est maintenu que par principe afin de coordonner l'élaboration des '*local plans*'. Depuis, la situation n'a pas bougé en Angleterre. « Le problème de la coordination des compétences locales concurrentes ou concomitantes se pose de plus en plus dans ce pays qui actuellement n'a pas trouvé de solution viable »[332]. Prochainement, le système devrait connaître une refonte complète de ses différents échelons administratifs avec la fusion du Comté et du District en un système unique. Le Gouvernement Travailliste (arrivé au pouvoir le 1er mai 1997) a pour ambition l'application concrète d'un programme de régionalisation.

[330] CHALINE.C, Le Royaume-Uni : Economie et régions, Masson géographie, 1991 p 57, 238 p.
[331] CHALINE.C, Le Royaume-Uni : Economie et régions, Masson géographie, 1991, pp.50-69, 238 p.
[332] BREUILLARD.M, La coopération transfrontalière comme révélateur des dynamiques politiques et institutionnels du développement local : quelques réflexions à propos d'une comparaison franco-anglaise, Colloque Dynamique du développement local à Dunkerque, 1997, 17 p.

Alors que la décentralisation française tend vers une gestion locale, c'est l'inverse en Grande-Bretagne et toutes les décisions importantes viennent d'en « haut » pour être appliquées à la base (**tableau n°35**) :[333]

- Au niveau du Gouvernement Central :

Le niveau national comprend un nombre important de services, organismes ou associations de types variés, dont le rôle varie et s'applique à l'ensemble du territoire national. Le '*Regional Planning Guidance*' (RPG) est une stratégie à long terme de la part du Gouvernement. Ce sont de grandes lignes directrices pour l'aménagement du territoire des '*Comtés*'. Concernant le Sud-Est de l'Angleterre, le RPG a été réactualisé en 2001, sous la tutelle de l'organisme de planification régionale SERPLAN ('*The Standing Conference on London and the South East Regional Planning*'). Celui-ci est étroitement dépendant des préconisations faites par le SDEC. Le RPG pourrait être comparé au Contrat de Plan Etat / Région en France, qui est l'outil de programmation et d'orientation. S'agissant du Kent Est, il confirme les zones prioritaires pour la revitalisation économique (PAERs) :

- L'identification d'Ashford comme « pôle de développement » ;
- La régénération des villes côtières de Whitstable jusque Hythe et la revitalisation des sites miniers (4 anciens bassins houillers). Ces espaces en difficultés économiques constituent des « aires prioritaires » sur lesquelles s'appliquent des stratégies de revitalisation adaptées à chacun (= PAERs).

'Department of Culture, media and Sport' (DCMS) est l'Organisation qui associe le tourisme avec les musées, les arts du spectacle et le sport. Ce soutien financier vers l'activité touristique se traduit par des subventions directes réparties entre les différentes organisations touristiques nationales et régionales.

'British Tourist Authoriy' (BTA) fait la promotion touristique de la Grande-Bretagne dans le monde entier. Opérant dans 27 pays, son siège est à Londres. Il est financé par le '*DCMS*' et le secteur privé. Comme la « Maison de la France », les objectifs sont de fournir les informations touristiques demandées, d'engager des réflexions et des études approfondies dans le domaine du secteur touristique.

L'Organisme *'English Tourism Council' (ETC)* opère principalement pour le marché intérieur. Il fournit des fonds aux '*Regional Tourist Board*' pour certaines activités spécifiques. En 1997, sa stratégie a identifié six priorités : harmonisation des normes pour les logements, promotion, interlocuteur avec les autres acteurs, réflexion, formation, diffusion de l'information. Les relations entre les organismes '*ETC*' et '*BTA*' sont étroites, puisqu'ils partagent de nombreuses compétences.

Le '*UK Sustainable Tourism Strategy*' dépend directement du Gouvernement et le concept du développement durable occupe le centre de ses préoccupations : gérer les flux touristiques, mieux distribuer les bénéfices de l'activité notamment pour la population locale, lutter contre l'omniprésence de l'automobile, faire en sorte que le tourisme soit accessible à tous.

---

[333] D'après KENT COUNTY COUNCIL et KENT PROSPECT SECTOR GROUP, Kent Tourism Strategy 1999 – 2004, 1998.

Tableau n°35 : Les acteurs touristiques du Kent et leurs compétences.

Echelle	Outils	Acteurs	Organismes	Compétences
Européenne	ESDP	**EUROPE**	Union Européenne	-Grandes lignes directrices -Fonds structurels européens + Programmes d'Initiatives Communautaires.
Nationale	RPG (Serplan)	**ETAT** >	Department of Culture, Media and Sport English Tourism Council / British Tourist Authority	- Politique touristique - Stratégie touristique nationale - Développement durable - Recherche - Liens avec niveau régional - Promotion de la Grande-Bretagne à l'étranger pour BTA
Régionale	RES et PAER	**Région du Sud Est (Kent, East & West Sussex et Surrey)** >	Government Office for South East South East England Tourist Board South East England Development Agency = South East Tourism (2003)	- Fonctions économiques, d'assistance et de coordination - Promotion en Grande-Bretagne et à l'étranger - Conseil pour aménagement - Réseau des Offices de Tourisme - Formation - Stratégie régionale
Comté	Structure Plan (2001-2021)	**KENT COUNTY COUNCIL** >	Kent Tourism Kent Tourism Alliance (avril 2002)	- Recherche et conseil stratégique - Développement de produits - Partenariat transfrontalier - Relation presse - Promotion
Locale	Local Plans	**DISTRICTS** >	Département Tourisme	- Promotion intérieure - Centre d'Information Touristique - Musées et attractions - Partenariat à l'étranger - Promotion

ESDP = European Spatial Development Perspective
RPG = Regional Planning Guidance
SERPLAN = The Standing Conference on London and the South East Regional Planning
RES = Regional Economic Strategy
PAER = Priority Area for Economic Regeneration

Source : M.Harbreteau, 2003.

- Au niveau régional :

L'organisation '*Government Office for South East*' ('*GOSE*') joue un rôle essentiel à l'échelle régionale. Equivalant du SGAR CAR côté français, elle représente une sorte d'antenne régionale de l'Etat qui regroupe les services des ministères impliqués dans l'aménagement du territoire et le développement économique »[334]. Elle émet des propositions stratégiques (touristiques, économiques...) pour l'ensemble du Sud-Est. C'est également par l'intermédiaire de cet organisme, que les fonds européens sont distribués.

'*South East England Tourist Board*' ('*SEETB*') est l'Organisation indépendante officielle, qui couvre le Kent, l'East Sussex, le West Sussex et le Surrey. '*SEETB*' est financée par '*ETC*', les souscriptions de divers partenaires (secteur privé et autorités publiques locales) puis par la vente de produits divers. Elle regroupe un partenariat à trois : privé, gouvernement local et central. '*South East England Tourist Board Strategy*' a été mise en place pour la période 1999-2009. Son rôle est de stimuler et d'organiser le développement du tourisme, d'apporter des bénéfices économiques, sociaux, environnementaux au Sud-Est. Ses pouvoirs sont étendus : inspection des logements pour la mise aux normes nationales, collection d'informations, aide aux Offices de Tourisme, mise en place de campagnes marketing en Grande-Bretagne et à l'étranger, formation et recherche, développement de produits. L'objectif est de développer le tourisme dans le Sud-Est (en reconnaissant qu'il y a des besoins différents selon les secteurs), puis d'accroître la qualité de l'offre pour attirer davantage de clientèles.

Il faut aussi souligner la création en 1999 de la nouvelle Agence de développement régional (= '*South East England Development Agency*'), où le partenariat public / privé est essentiel. Elle a pour objectif le développement régional à travers la mise en œuvre des priorités et des objectifs de la stratégie économique régionale (RES), qui vise à « créer une région de niveau international ». Il s'agit de figurer parmi les 10 premières régions d'ici une dizaine d'années. Son périmètre est plus large que celui du '*SEETB*' avec Hampshire, Isle of Wight, Oxfordshire... c'est-à-dire l'ensemble du Sud-Est de l'Angleterre sauf Londres. Dans un contexte de plus grande régionalisation mise en œuvre par le gouvernement central, cette organisation devrait fusionner avec '*SEETB*', pour former '*South East Tourism*', organisme régional servant d'intermédiaire entre le Gouvernement central et les collectivités locales (= fonds gouvernementaux). Cette fusion devrait permettre de créer de nouvelles opportunités pour travailler hors du périmètre du Comté. Le rôle du '*Regional Tourist Board*' est en train d'évoluer pour s'adapter au périmètre défini par '*South East England Development Agency*'.

- A l'échelle du '*Comté*' :

Le '*Kent County Council*' ('*KCC*') représente l'équivalent du Conseil Régional en France. Pour lui, le tourisme est reconnu comme une activité à part entière, contribuant à l'économie du Kent. Il figure ainsi dans le '*Structure Plan de 96*', document stratégique de référence à l'échelle du Comté, et réactualisé en 2001 pour les quinze prochaines années. Le département '*Kent Tourism*' fait partie de la section '*Economic Development*'. Son action touristique passe avant tout par la promotion et les campagnes de marketing.

[334] BREUILLARD.M, L'aménagement du territoire en Grande-Bretagne : un discours politique plus qu'une politique publique, Revue internationale de Science Administrative n°3, 1995, pp. 523-540.

L'accent est mis sur un partenariat étroit avec les districts, les campagnes de promotion à l'étranger (principalement l'Europe du Nord), les produits et les filières s'appuyant sur le développement durable tels la randonnée, une meilleure prise de conscience des opportunités foncières et touristiques..., l'amélioration de la diffusion des informations touristiques. Récemment, la nouvelle stratégie '*Kent Tourism Strategy*' a été mise en place pour la période 1999-2004. La '*Kent Prospects Economic Strategy*' 1996-2006 vient s'ajouter à cette stratégie. C'est un plan s'inscrivant sur 10 ans, qui relève du '*KCC*' et de différentes organisations publiques et privées. Ses objectifs reprennent ceux du '*Structure Plan*' : maximiser les revenus locaux et l'emploi générés par le tourisme, puis encourager l'amélioration ou la création des aménagements touristiques d'autre part[335].

Autre changement de taille au sein du '*Kent County Council*', le département tourisme s'est séparé du '*KCC*' pour former une organisation indépendante '*Kent Tourism Alliance*' le 1er avril 2002. Cette organisation a pour but d'accroître le volume et la valeur ajoutée du tourisme, d'attirer de nouveaux visiteurs qui doivent rester plus longtemps, en leur proposant une série de produits touristiques. Alors que le '*Kent Tourism*' recevait seulement £250 000 par an, la nouvelle organisation présente un budget de £1.5 million par an. La différence réside dans le fait que cette organisation combine les intérêts privés et publics en recevant ses fonds de la part du KCC, du Comté de Medway, des districts, des opérateurs de transport transmanche (Eurotunnel, P&O Stena Line et Sea France) et des principaux équipements touristiques (Cathédrale de Canterbury...). Son rôle vise essentiellement la promotion du Kent. L'idée majeure de ce partenariat public / privé est de former une forte identité en conjuguant les efforts financiers de tous, et permettre un impact plus large en terme de promotion nationale. Le rôle du '*KCC*' se limite désormais à la recherche touristique, aux conseils, à l'aménagement et aux liens avec l'activité économique...

- A l'échelle des '*Districts*' ('*Borough Council*') :

Le Kent comprend 12 '*Districts*' et '*Borough Councils*' : Ashord, Canterbury, Dartford, Dover, Gravesham, Maidstone, Sevenoaks, Shepway, Swale, Tonbridge & Malling, Thanet et Tunbridge Wells (**carte n°2**).

Les '*Districts*' englobent 26 Offices de Tourisme dans le '*Comté*' et jouent un rôle important dans le fonctionnement des musées, théâtres et centres de loisirs. Les toilettes publiques et les parkings municipaux sont également de leur ressort.

- A l'échelle locale : '*Local Tourism Groups*'.

16 groupes ou associations sont répertoriés dans le Kent, telle l'''*Association of Tourist Attractions in Kent*', qui est l'une des plus grandes organisations privées à opérer à travers le '*Comté*' tout entier. Créée sur l'initiative du '*KCC*', elle regroupe l'ensemble des attractions touristiques et permet une promotion commune sur le marché britannique et étranger.

Le secteur touristique n'est pas indépendant et homogène en Angleterre. Les autorités locales ont la charge des services essentiels (transports locaux, parking, propreté des routes, signalétique), la gestion des attractions touristiques, l'investissement dans l'information et le marketing. Elles sont aussi responsables de la stratégie foncière avec les '*local plans*', proches des « Plans Locaux d'Urbanisme » et cartes communales.

---

[335] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Prospects Economic Strategy 1996-2006, Invest in Kent, 1996, 130 p.

En résumé, les instances locales ('*Comté*' et '*District*') ont une grande influence sur les prospectives et le fonctionnement des activités récréatives. Mais elles sont souvent tributaires des moyens des acteurs plus importants. A l'image de la situation française, l'échelon local qu'il soit public ou privé représente de loin le plus important puisqu'il détermine, selon sa vitalité ou son dynamisme, le bon fonctionnement des échelons supérieurs. Le faible poids du secteur public est compensé par un partenariat efficace entre les diverses organisations qu'elles soient publiques ou privées. Le transfert des compétences touristiques du '*KCC*' vers '*Kent Alliance*' est caractéristique. Ce lien public / privé est toujours présent dans les divers projets d'aménagement, comme il tend à le devenir en France.

Alors que les acteurs sont nombreux côté français, l'organisation administrative est simplifiée à l'extrême (Gouvernement central, comté et district). Ainsi, le pouvoir local est considéré comme l'agent d'exécution des politiques du pouvoir central (comme en France). Même si les collectivités ne subsistent qu'en tant que relais locaux de la politique émanant du Gouvernement Central, « l'expérimentation régionale » constitue une approche nouvelle avec l'émergence des agences régionales de développement. Comme en France, le Gouvernement Central a la responsabilité des politiques touristiques et opère grâce aux différents organismes régionaux ('*SEETB*'), accompagnés des organismes locaux et autres partenaires. La situation politico-administrative est-elle similaire en France ? Il semblerait que le pouvoir local s'exerce de manière différente depuis la décentralisation.

3.3.2.La décentralisation française synonyme d'émergence du pouvoir local.

Avant les lois de décentralisation, l'Etat français est le seul maître du jeu en matière d'aménagement du territoire et de développement économique et social. C'est par l'intermédiaire des « OREAM » (= « Organisations d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines ») en 1966, suivi en 1971 du Schéma d'Aménagement Régional, que l'Etat introduit les dimensions récréatives et touristiques pour la Région Nord-Pas-de-Calais. Les années 60 et 70 sont caractérisées par une explosion de la demande de loisirs et de tourisme. L'Etat adopte des programmes d'équipements touristiques ambitieux dans des régions à fort potentiel (= pourtour méditerranéen et régions de montagne). La Côte d'Opale échappe heureusement à ce type de mission d'envergure. Les « OREAM » réalisent une série d'études sur les possibilités de développement du tourisme et des loisirs de plein air, dans différentes zones de l'aménagement rural.

Dès 1956, le terme Région apparaît avec les « régions de programme », pour l'application des programmes d'actions régionales, afin de lutter contre « Paris et le désert français ». Le passage de certaines compétences de l'Etat à la Région s'effectue progressivement aboutissant à la mise en place d'une politique régionale d'aménagement du territoire. Deux étapes accentuent la participation régionale :

- La Réforme de 1972 crée les Etablissements Publics Régionaux. La Région acquiert une personnalité morale et devient un établissement public reconnu, avec des compétences spécialisées dans le domaine économique et social. C'est en 1975, que la Région Nord-Pas-de-Calais se dote d'un Délégué Régional au Tourisme (elle est la dernière au niveau national), représentant de l'Etat dans la Région. 1978 est l'année de la création par le Conseil Régional, de l'Association Espace Naturel Régional (ENR) pour concilier les exigences du développement touristique et celles de la protection des espaces naturels. ENR est le maître d'ouvrage de la politique touristique régionale.

- Les Lois de décentralisation de 1982-83 permettent à l'Etablissement Public Régional de devenir une collectivité territoriale. Les compétences sont élargies mais restent limitées : il s'agit de préserver quelques domaines de compétences aux Départements et aux Communes. Les principaux domaines de compétences des Régions concernent le développement économique (y compris le tourisme), la formation et le cadre de vie. La Loi de 1983 répartit les différentes compétences entre l'ensemble des collectivités territoriales. En juin 1984, la DRT se sépare du Comité Départemental du Tourisme mais garde sa fonction de représentant de l'Etat. A la tête de la Région, le préfet possède deux compétences principales en matière touristique (fonction économique, notamment la signature du CPER, et fonction d'assistance et de coordination). En collaboration avec les services préfectoraux, la Direction Régionale du Tourisme (DRT) est chargée d'appliquer les orientations de la politique nationale du tourisme.

Les « OREAM » sont supprimées en 1983, mais l'Etat occupe toujours une place centrale et continue d'être le « chef d'orchestre » de l'ensemble des collectivités territoriales.

En matière de développement économique, la Loi du 29 juillet 1982 réforme la planification antérieure. Elle permet d'associer pleinement chaque Région à l'élaboration des plans régionaux et conduit à la signature de Contrats de Plan entre l'Etat et la Région, permettant de mettre en œuvre le plan national. En effet, les Régions font connaître leurs priorités de développement économique à l'Etat, à travers le document d'orientation qui sera à l'origine du Plan National. Le Contrat de Plan est une concertation entre l'Etat et la Région. Les règles du jeu sont définies ainsi que les choix des réalisations, le partage des financements et la maîtrise de l'ouvrage. La décentralisation permet à l'Etat de se désengager financièrement des travaux d'aménagement, puisqu'il fait participer d'autres collectivités territoriales.

La Loi d'amélioration de la décentralisation est créée le 5 janvier 1988 et définit dans quelles conditions, les Régions peuvent venir en aide aux entreprises. Plus tard, la Loi Pasqua du 4 février 1995 confère une plus grande autonomie aux Régions vis à vis de l'environnement. Les compétences diversifiées de réflexion et de programmation sont essentielles, puisque la Région joue un rôle fondamental et complémentaire entre l'Etat et les communes locales.

Dans le domaine touristique, la loi du 7 janvier 1983 confie aux Régions la presque totalité de toutes les attributions exercées jusqu'alors par les Missions interministérielles d'aménagement touristique (= équipes pluridisciplinaires). Deux Lois s'ajoutent aux lois de décentralisation de 82-83 : la Loi du 3 janvier 1987 relative à l'organisation du tourisme et surtout celle du 23 décembre 1992 qui répartit les compétences entre toutes les collectivités territoriales. L'Etat se réserve tout de même le droit de donner les grandes orientations et les stratégies du tourisme. Les Régions doivent présenter un Schéma régional d'aménagement touristique élaboré par le Comité Régional de Tourisme. Les Contrats de Plan permettent son financement. Des conventions avec les différentes collectivités locales permettent son application.

Bien que la région soit devenue le principal artisan du développement régional, elle ne peut agir seule et son action doit impliquer les autres acteurs (**tableau n°36**). Au sommet de l'échelle des acteurs, l'Europe joue un rôle essentiel, avec les (pré)visions d'aménagement du territoire (= SDEC). Ces dernières prônent un développement polycentrique de l'espace et sont compatibles avec les décisions nationales d'aménagement du territoire. A une échelle inférieure, l'Etat privilégie la coopération intercommunale.

Tableau n°36 : Les acteurs touristiques français et leurs compétences.

Outils	Acteurs	Organismes	Compétences
SDEC	**EUROPE** ¦ Docup	Union Européenne	- Grandes lignes directrices - Fonds structurels européens + Programmes d'Initiatives Communautaires.
CPER et Docup	**ETAT** >	Secrétariat d'Etat du tourisme	Rôle d'impulsion, de coordination, de soutien éventuel.
	¦ >	Préfet de région SGAR CAR (1)	
	¦ >	Délégation Régionale au Tourisme (DRT)	Fonctions économiques, d'assistance et de coordination.
SRADT(2)	**REGION** > (Conseil Régional)	Direction Régionale de Tourisme	- Liaisons avec autres collectivités ; - Observation économique ; - Préparation des orientations ; - Programmation, suivi, évaluation et attribution de l'emploi des crédits (CPER) ; - FACIT (Fonds d'Aides au Conseil et à l'Innovation Technique).
	¦ >	Comité Régional de Tourisme (CRT)	- Réalisation du Schéma régional de développement de tourisme ; - Mise en œuvre de la politique touristique régionale ; Planification ; Etudes et suivi statistique ; - Aménagement et équipement ; Aides aux hébergements ; - Assistance technique à la commercialisation ; Promotion à l'étranger.
SDADDT (3)	**DEPARTEMENT** >	Préfet de département	Réglementation générale, développement économique et application de diverses réglementations spécifiques.
	(Conseil Général)	Commission départementale d'action touristique (CDAT)	Organisme consultatif.
	>	Comité Départemental de Tourisme (CDT)	- Mise en œuvre de la politique touristique du département ; - Elaboration d'un Schéma départemental de développement touristique (qui prend en compte le Schéma régional) ; Mise en place d'outils de suivi statistique ; - Commercialisation de produits ; - Compétences pour le tourisme rural (aides aux équipements, Plan départemental de promenades et de randonnées, modernisation de l'hôtellerie...).
	Pays d'accueil touristique (PAT)		Porteur de projets et de développement touristique. Initiative locale.
Charte SCOT (4)	Pays (Voynet) > **Communauté d'agglomération** **Communauté de communes**	Territoire de projet (Conseil de Pays) Office de tourisme communautaire / de pôles.	- Planification locale et orientation. - Structure à fiscalité propre (Syndicat Mixte ou Groupement d'Intérêt Public Local).
PLU ou Carte communale	**Communes et petites communes**	Mairie, OT / SI (5)	- Orientation locale (Plans Locaux Urbains). - Accueil, renseignement, promotion, commercialisation de produits.

Source : M.Harbreteau, d'après P.Py, Droit du tourisme, 4e édition, Dalloz, 1996, 419 p.

(1) SGAR / CAR = Secrétariat Général pour les Affaires Régionales / Conférence Administrative Régionale ; (2) SRADT = Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire ; (3) SDADDT = Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable Touristique (uniquement pour le Département du Nord) ; (4) SCOT = Schéma de Cohérence Territoriale ; (5) OT / SI = Office de Tourisme / Syndicat d'Initiative.

Les structures intercommunales permettent de constituer des espaces d'une taille comparable à l'échelon de base de la vie et du développement local des pays européens, tout en conservant les communes, échelon administratif de base. Le renforcement de la coopération entre les communes s'effectue avec la promulgation des lois Chevènement du 12 juillet 1999, qui créent les communautés d'agglomération. En diffusant au maximum la TPU (taxe professionnelle unique), elles apportent un levier décisif au développement local du territoire, et constituent aujourd'hui la forme dominante de l'intercommunalité en milieu urbain.

La loi Voynet du 25 juin 1999 participe aussi à la recomposition de la carte régionale des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) avec la constitution des « pays » en encourageant l'initiative et la mobilisation des acteurs locaux. Le « pays » est un territoire présentant « une cohésion géographique, culturelle ou sociale ». Il s'agit de regrouper de petites communes rurales pour les aider à structurer leur offre touristique qui repose sur des caractères spécifiques et identitaires prononcés. Ces territoires de projet à multiples compétences transférées par la commune dispose d'un conseil de pays et d'une charte. Ils peuvent contractualiser les projets mais ne peuvent pas les réaliser. Pour y parvenir, ils créent une structure à fiscalité propre (syndicat mixte ou groupement d'intérêt public local). Les « agglomérations » et les « pays » sont des territoires de projet. Ayant la possibilité de conclure des contrats particuliers dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, ils constituent les nouveaux champs de la planification décentralisée du territoire. Néanmoins, ces nouvelles unités territoriales n'ont toujours pas remplacé le Département, qui possède toujours des compétences en matière touristique par l'intermédiaire du Comité Départemental de Tourisme. Ce dernier a la charge d'appliquer la politique touristique du Département, notamment en matière rural (aides aux équipements, Plan départemantal de promenades et de randonnées...) et surtout élabore le Schéma départemental de développement touristique.

Les acteurs régionaux prennent conscience de l'importance croissante du tourisme dans le développement régional mais il n'existe pas encore de politique cohérente et délibérée vis à vis du tourisme. La décentralisation va amener une véritable structuration institutionnelle d'autant qu'interviennent des changements majeurs au sein des littoraux.

4.Conclusion : un « cycle de la mobilisation des acteurs » synonyme de nouvelle synergie ?

Les entités littorales de la Côte d'Opale et du Kent Est doivent faire face à de nombreux enjeux. Parallèlement à la perte de leur notoriété touristique internationale, elles sont confrontées à des problèmes économiques et socio-démographiques majeurs. Dans ce domaine, les activités récréatives font à nouveau l'objet d'un intérêt croissant de la part des élus locaux. Elles ont un rôle à jouer pour répondre à ces enjeux multiples. Mais là encore, les différences sont profondes entre les entités eurorégionales, notamment dans les moyens pour y parvenir (pouvoir local exercé de manière opposée). Ainsi, les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale semblent renouer avec un nouveau cycle, dès la décennie 80, la mobilisation des acteurs littoraux étant au cœur de cette nouvelle synergie touristique.

Cette mobilisation des acteurs locaux semble se confirmer avec l'annonce de la construction du tunnel sous la Manche, qui donne un coup de fouet décisif à la création de cette nouvelle synergie. En effet, le lien fixe représente un grand espoir pour ces entités littorales eurorégionales qui semblent s'inscrire dans un modèle transfrontlier original en Europe.

D.L'aire eurorégionale transmanche, modèle transfrontalier original en Europe.

S'inscrivant dans un cycle de « reconquête touristique » pour faire face à de nombreuses difficultés, la Côte d'Opale et le Kent Est semblent créer une nouvelle synergie avec l'annonce de la construction du tunnel sous la Manche, synonyme de profonds bouleversements pour ces espaces littoraux.

1.La question transfrontalière au sein de l'Union Européenne.

Depuis plus d'une décennie maintenant, la question transfrontalière n'a cessé de se renforcer, au sein de l'Union Européenne, grâce à une plus grande intégration européenne et à la chute du rideau de fer. C'est pourquoi, ce concept fait l'objet de nombreux travaux.

Initialement, la frontière avait un caractère militaire, stratégique et politique. Les travaux de J.P Renard se sont largement attardés sur l'évolution des frontières[336]. Cet auteur met en évidence le rôle du géographe dans la cartographie puisque la carte a longtemps représenté un « instrument de pouvoir et de savoir » pour les Etats. Le même auteur souligne le passage de la géographie politique des frontières à une géographie régionale et humaine où « la dimension sociale, économique humaine et culturelle des discontinuités est de plus en plus évidente »[337]. Le thème des frontières est, aujourd'hui, un sujet relativement novateur, mais déjà très riche. Il suscite trois types de débats dominants et influents[338] :

- « Les frontières et les flux » : la plupart des études traditionnelles de frontières et de régions frontalières démarraient sous un angle économique. Etudier les impacts de la frontière sur le développement économique, constituait l'approche scientifique de référence (= '*flow approach*'). La frontière était essentiellement perçue comme une barrière pour la mobilité des différents flux.

- « Les régions frontalières et la coopération transfrontalière » : L'ouverture officielle des frontières du marché intérieur, le 1er janvier 1993, a eu un impact énorme sur les études scientifiques des frontières et des régions transfrontalières, en raison du concept de coopération transfrontalière. Le phénomène amorcé avec la disparition progressive des tarifs douaniers de 1967 à 1977, et celle du passeport obligatoire, les études portent alors une grande attention à la description et à l'analyse des similarités / différences régionales économiques, puis du rôle de la frontière comme barrière à l'intégration des réseaux régionaux. La coopération interrégionale et internationale devient un instrument ou un outil pour la construction européenne, avec les programmes « Interreg ». Par conséquent, la coopération transfrontalière considère la frontière comme une barrière, qui doit être, peu à peu, acceptée et « surmontée ». Les régions frontalières ne sont plus des lieux excentrés et à l'écart, mais deviennent, au contraire, des lieux de synergie, acteurs dans le développement de leur coopération transfrontalière.

[336] RENARD.JP, Le géographe et les frontières, USTL, L'Harmattan, 1997, pp.27-74, 299 p.
[337] RENARD.JP, Le géographe et les frontières, USTL, L'Harmattan, 1997, pp.27-74, 299 p.
[338] VAN DER VELDE.M et VAN HOUTUM.H, Borders, Regions and People, European research in regional science, Series editor JHL Dewhurst, 2000, 245 p.

- « Les personnes et la construction de frontières » : Le débat actuel ne considère plus les frontières comme des lignes territoriales insérées dans un espace donné, mais au contraire comme des symboles. Les études récentes tentent de déterminer les actions et les comportements des gens à l'intérieur même des espaces frontaliers. La réflexion s'enrichit de nouvelles disciplines, et s'attache à employer les termes suivants : identité, affection, attitude, comportement, sentiment d'appartenance, frontière symbolique, mentalité frontalière... Tout ceci ouvre de nouvelles discussions et de nouveaux débats.

Les frontières sont perçues comme un frein physique à la mobilité potentielle des flux dans la première approche, et comme une barrière à surmonter dans le but de générer une coopération transfrontalière, dans la seconde. La troisième dévie totalement de ces deux théories puisqu'elle donne une approche moins économique et stratégique sur la définition des frontières. Le fonctionnement des mentalités est essentiel et la frontière devient avant tout symbolique et imaginaire. JP.Renard souligne que, « même si les frontières ont tendance actuellement en Europe occidentale à connaître une phase de défonctionnalisation, voire même d'effacement partiel, elles perdurent dans les esprits et les attitudes ».

Cependant, ce n'est ni notre intention, ni possible, de débattre sur les frontières et sur les régions transfrontalières, mais de traiter, au contraire, les effets de frontières sur l'organisation et le développement des territoires en interrelation avec notre sujet d'étude. C'est pourquoi, nous tenterons d'intégrer les trois approches dans notre réflexion. Une fois les pistes de recherche actuelles éclaircies sur ce thème, il est important de revenir sur le développement des régions transfrontalières. Ces dernières, ont fait récemment, et font toujours l'objet d'un soutien appuyé de la part de l'Union Européenne.

Les rapports scientifiques « Europe 2000 » (de 1991) et surtout « Europe 2000 + » (de 1994) soulignent le rôle essentiel des régions transfrontalières, avec les Programmes d'Initiatives Communautaires, « Interreg ». Dès 1992, le Centre d'Observation Européen des Régions affirme, dans son Livre Blanc, que « la coopération transfrontalière peut et doit jouer un rôle essentiel et tenir une place privilégiée dans la construction de l'Union Européenne »[339]. Le principal objectif est de réduire les différentes disparités régionales, au sein de l'Union, pour anticiper l'abolition des frontières. Ceci se traduit principalement par l'attribution de fonds structurels européens « Interreg ». En effet, l'Union Européenne voit, dans ces régions, un « laboratoire » pour la construction européenne. La « frontière coupure » doit se substituer à la « frontière couture », qui doit gommer sur le long terme les effets négatifs introduits par la frontière, à savoir des disparités économiques et culturelles. Le caractère transfrontalier est mis en avant pour aboutir à des aires de synergie d'emboîtements territoriaux, et non plus d'opposition ou de conflit.

Ce sont, tout d'abord, les régions frontalières intérieures, qui font l'objet d'une attention particulière, puisque leur caractère périphérique constituait un handicap de développement majeur. Le modèle transfrontalier est réducteur, puisqu'il ne s'attache seulement qu'aux frontières terrestres. Bien avant les programmes « Interreg », des accords institutionnels existaient déjà entre certaines régions frontalières. C'est le cas de « l'Euregio », créée en 1958, le long de la frontière allemande et de celle des Pays-Bas. Elle devint un modèle pour d'autres accords transfrontaliers institutionnels, appelés « Eurégions » ou « Eurorégions ». Une coopération transfrontalière institutionnalisée a commencé dès 1963 dans la région de Bade – Wurtemberg (= « Regio Basiliensis »).

[339] CENTRE D'OBSERVATION EUROPEEN DES REGIONS, C.RICQ, Les régions frontalières et l'intégration européenne, Livre Blanc de l'Assemblée des régions d'Europe, 1992, 109 p.

Le forage des tunnels commence en 1987 pour l'Angleterre, et début 1988 pour la France. L'inauguration officielle a lieu le 6 mai 1994. D'une longueur de 50.5 km, le tunnel sous la Manche ne représente pas seulement « l'un des plus grands chantiers du siècle ».

Les travaux de Quinet, Plassard et Offner soulignent la nécessité d'imposer une politique judicieuse d'accompagnement du tunnel[341]. Les effets structurants conditionnels imposent une stratégie d'accompagnement transmanche, puisqu'il existe un risque très grand de voir le transit s'accélérer avec le tunnel[342]. Les réorganisations infrastructurelles (maritimes, routières, autoroutières, ferroviaires et portuaires) et les mesures d'accompagnement, y compris touristiques, doivent avoir une influence sur les deux façades littorales, mais aussi sur toute l'Europe du Nord-Ouest. Le tunnel représente un grand espoir pour retrouver le dynamisme touristique perdu.

2.1.1.Des stratégies d'accompagnement précoces et ambitieuses, côté français.

Les acteurs locaux du Nord-Pas-de-Calais se mobilisent pour mettre en œuvre une politique d'accompagnement, d'autant que la décentralisation leur donne davantage de pouvoirs. Cette volonté de maîtriser les conséquences du lien fixe est renforcée par la non-participation régionale face à la décision finale du projet, l'Etat étant tout-puissant dans ce domaine. En septembre 1981, « un groupe de travail régional sur la liaison fixe transmanche » est créé par le Conseil Régional, qui publie dès février 1982, un rapport qui servira de base à la stratégie régionale d'accompagnement. 1985 est l'année de la création du « Comité Mixte Transmanche », composé d'élus du Conseil Régional et de membres du Comité Economique et Social de la Région. Finalement le 20 janvier 1986, une synthèse intitulée « Eléments pour un Plan de développement régional », présente les outils et les moyens qui devront accompagner la réalisation du lien fixe. Cette stratégie doit permettre de « stimuler et structurer le nouveau développement de la région. C'est pourquoi, les actions envisagées ne concernent pas le seul espace littoral, mais s'articulent avec des projets qui concernent l'ensemble de la région tant pour le présent que pour les années à venir »[343]. Cette prise de conscience montre le grand volontarisme politique des élus et des acteurs locaux afin d'intégrer et de bénéficier au mieux de la réalisation du lien fixe. Le Plan transmanche est signé le 14 mars 1986. Ses actions vont s'intégrer dans les documents de planification en cours, sous la forme d'avenants au CPER 1984 / 1988, pour ne pas retarder leur mise en application. Ce Plan favorise quatre secteurs principaux pour valoriser les retombées inhérentes au lien fixe, mais aussi pour compenser certains effets négatifs (= « mesures de compensation ») :[344]

- Infrastructures de transport et développement portuaire : liaisons routières (rocade littorale, A26, RN42, A25), ferroviaires (TGV), portuaires (Dunkerque, Calais, Boulogne), et transport collectif et de marchandises ;
- Recherche et l'éducation : formation initiale et professionnelle, technologie ;
- Développement touristique : hébergement, financement de contrats d'action dans les zones littorales, formations spécifiques renforcées et promotion touristique ;
- Cadre de vie / environnement : logement, aménagement urbain et friches industrielles.

[341] OFFNER.JM, Les effets structurants du transport : mythe politique, mysthification scientifique, l'Espace géographique n°3, 1993 ; Extrait de la conclusion d'une étude DATAR, SNCF, OEST, INRETS, PLASSARD.F, Effets socio-économiques du T.G.V en Bourgogne et Rhône-Alpes, juin 1986.

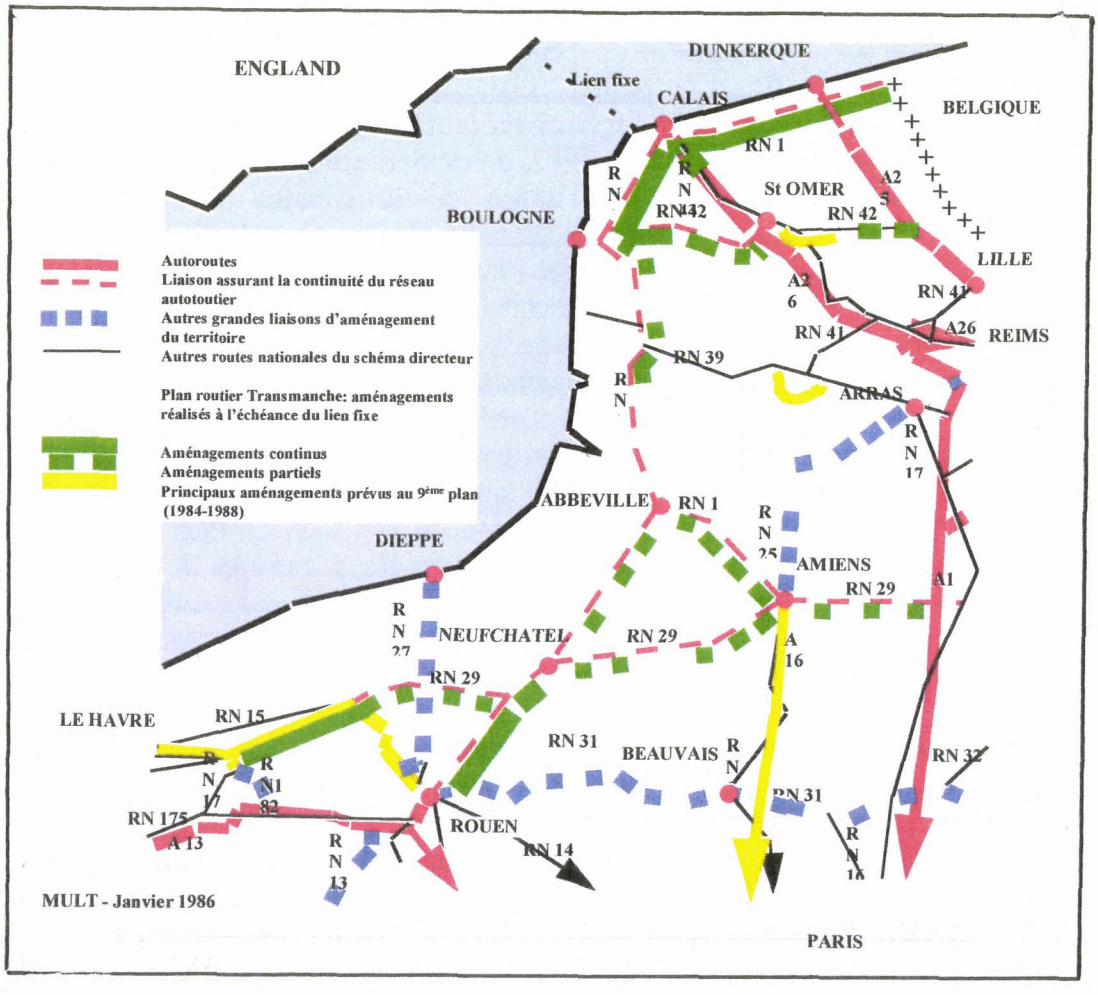
[342] d'après HARBRETEAU.M, Analyse de l'évolution du tourisme dans l'aire eurorégionale Kent / Nord-Pas-de-Calais en interrelation avec les transports, Mémoire en géographie humaine DEA, Lille 1, 1998 192 p.

[343] Eléments pour un plan de développement de la région Nord-Pas-de-Calais, Lien fixe transmanche, Dossier remis à F.Mitterrand par N.Joseph, Lille, 20 janvier 1986.

[344] PLAN TRANSMANCHE, 1986, Protocole d'Accord Etat-Région Nord-Pas-de-Calais.

Parmi ces actions, le désenclavement de la Côte d'Opale est essentiel, l'accessibilité jouant un rôle primordial dans la dynamique touristique. Les efforts financiers sont énormes, avec plus de 10 milliards de francs consacrés au volet « transport ». Ce montant ne comprend pas la nouvelle ligne T.G.V, qui s'est élevée, à elle seule, à plus de 13 milliards de Francs (hors Contrat de Plan). Les aménagements sont si importants, que la durée d'exécution des actions contenues dans le CPER transmanche « volet transport », s'est poursuivie lors des CPER suivants (**carte n°34**). La réalisation du maillon de la rocade littorale européenne, entre la frontière belge, le Havre et Rouen, constitue l'infrastructure la plus importante du Plan routier transmanche (tiers du coût total). Prévue depuis 1971, cette « route des estuaires » a émergé avec le concept de l'Arc Atlantique. Ce fragment de la rocade littorale de l'Union Européenne doit mettre en synergie les grands organismes portuaires de la mer du Nord à Gibraltar, et notamment les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne. Il représente un investissement de 2,6 milliards de Francs dont 2/3 pour l'Etat et 1/3 pour la Région.

Carte n°34 : Le Plan routier transmanche



Source : Plan transmanche, 1986.

L'Avenant du Contrat de Plan particulier tourisme est signé le 27 avril 1987, mais ne concerne que l'aire d'influence directe du tunnel c'est-à-dire les arrondissements de Calais, Dunkerque, Saint-Omer, Boulogne sur Mer et Montreuil sur Mer. Les actions s'inscrivent en continuité par rapport à celles du CPER 84 / 88, bien que certaines semblent être plus spécifiques (**tableau n°37**).

Les principaux objectifs visent à :

- Accroître la fréquentation touristique d'origine extra-régionale sur le littoral.
- Offrir un parc de logements variés et de qualité.
- Attirer une clientèle étrangère en particulier anglaise, belge et allemande.

Tableau n°37 : L'Avenant transmanche tourisme 1987 - 1988.

ACTIONS	ETAT	REGION	TOTAL
Contrat de Stations Littorales	7 MF	4.5 MF	11.5 MF
Hébergement Hôtellerie du Littoral	6 MF	5.5 MF	11.5 MF
Promotion (via CRT)	2 MF	2 MF	4 MF
	15 MF	12 MF	27 MF

Source : document remis par N.Thieuleux lors d'un entretien, DRT, 1998.

Parmi les actions entreprises, deux sont essentielles :

- Les contrats de station permettent d'améliorer les conditions d'accueil des touristes. Près de 11.5 MF sont réservés aux anciennes stations, qui n'ont pas de contrat, et visent des aménagements légers, le développement des loisirs sportifs et la découverte des milieux naturels[345]. Sorte de « mini-contrats incitatifs de station », ils s'élèvent à 3 MF chacun. 6 contrats sont signés à Grand Fort Philippe / Gravelines, Dunkerque, Hardelot, Etaples, Wissant et Boulogne.

- Le développement de l'hébergement touristique, notamment l'hôtellerie (prime plafond de 15 000 F par chambre), les meublés (12 000 F par unité), les chambres chez l'habitant (5 000 F de prime). Mais devant le grand succès de l'hôtellerie et le timide engouement pour les autres types de logements, la majeure partie des aides est transférée à l'hôtellerie. La rénovation du parc hôtelier est primordiale, puisqu'il s'agit d'accueillir une clientèle étrangère plus nombreuse sur le littoral.

D'autres actions secondaires viennent se glisser dans la stratégie et se poursuivront tout le long de la décennie. L'accent est mis sur plusieurs thèmes :

- Les filières sportives : golf (à Ruminghem), char à voile, activités équestres... (Un contrat dit « horizontal », regroupant une dizaine de communes du littoral est signé pour développer leurs activités sportives : char à voile, kayak de mer et équitation) ;
- La plaisance ;
- Les parcs d'attraction.

Des actions spécifiques au lien fixe sont prévues comme le financement de la Porte du Continent à la sortie du tunnel ou la réalisation d'un point d'information et de réservation. Enfin, un effort particulier est mis en œuvre pour une formation initiale et continue des acteurs du développement touristique.

La tendance générale des différentes politiques touristiques, face au tunnel, s'inscrit dans la continuité des anciennes politiques (c'est-à-dire celles du premier CPER). La rénovation des stations n'est pas une nouveauté. Pourtant, certaines stratégies sont spécifiques avec le Plan transmanche, et diffèrent du CPER 84 / 88. Concernant l'hébergement, c'est la première fois que la Région « investit » directement dans l'hôtellerie.

[345] PLAN TRANSMANCHE Avenant au Contrat de Plan particulier Tourisme en application du Protocole d'Accord Etat - Région, 27 avril 1987.

Le tunnel a également entraîné des actions nouvelles de promotion touristique avec des études de prospection, commercialisation... Face à quelques mesures spécifiques et au renforcement d'autres, les politiques touristiques restent marginales par rapport aux moyens consentis. L'Avenant transmanche particulier « tourisme » ne représente que 27 MF, c'est-à-dire un pourcentage dérisoire (= 0.27%) par rapport aux 10 milliards consentis pour les transports. La mobilisation locale face au tunnel a-t-elle été poussée côté anglais ?

2.1.2.Une certaine réserve des stratégies d'accompagnement outre-Manche.

Comme en France, les autorités centrales britanniques décident de construire le tunnel sans l'avis des locaux, d'où une certaine méfiance vis à vis du lien fixe. Pour le Gouvernement central, aucune stratégie d'accompagnement ne s'impose et la politique du « laisser-faire » est de mise. Le tunnel en lui-même comporte déjà assez d'opportunités pour l'économie locale comme la construction, les moindres coûts d'exportation pour les entreprises... Des mesures d'accompagnement sont néanmoins mises en place, mais la mobilisation n'a rien de comparable à la situation française. La première étape est la création, en 1986, d'un Comité consultatif, le '*Channel Tunnel Joint Consultative Committee*', par les instances centrales (ministères des transports, environnement, commerce et industrie), des représentants du Sud-Est et des acteurs locaux (Comté + six Districts), d'Eurotunnel et de '*British Rail*'. Ce Comité est à l'origine de deux initiatives importantes[346] :

- La mise en place d'un Commissaire aux réclamations pour le tunnel durant la construction, de façon à ce qu'Eurotunnel respecte ses engagements, en matière d'environnement, notamment pour le déblaiement des matériaux ;
- La création d'une équipe, '*Kent Impact Study Team*', pour évaluer l'impact du tunnel et formuler une stratégie. Celle-ci constitue les mesures d'accompagnement côté anglais. Une première étude est publiée, en 1986-87, qui préconise la création d'une agence de développement pour contrecarrer les prévisions annonçant la perte de 4 300 à 6 000 emplois dans les activités portuaires et de transport, bien que le contexte de la construction du tunnel puisse engendrer 13 000 à 14 000 nouveaux emplois[347].

La mise sur pied de l'agence de développement est un échec, en raison du manque de concertation entre les différents acteurs. La '*Kent Impact Study 1987*' est revue puis réactualisée en 1991, la '*Kent Impact Review 1991*'. Les prévisions sont beaucoup plus pessimistes. Elle rappelle la nécessité de créer une Agence de développement, '*East Kent Initiative*', créée sur l'initiative d'Eurotunnel. Comme pour la stratégie d'accompagnement française, il s'agit de maximiser les effets positifs du tunnel : « *to identify the ways in which Kent could gain the maximum economic benefit from the channel tunnel, both during and after construction* » et d'atténuer le plus possible les points négatifs, « *to identify how any adverse economic effects of the channel tunnel could be minimised (East Kent and The Dover area especially)* »[348].

[346] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent , Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.
[347] VICKERMAN.R, Kent in the Euroregion : are there new trends in economic development ?, Hommes et Terres du Nord 1998/3, 1998, pp. 175-180.
[348] CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITEE, Kent Impact Study : a preliminary assessment, London, 1986, 196 p.

La stratégie issue de la '*Kent Impact Study*' vise quatre axes : [349]

- La réalisation d'infrastructures routières et surtout ferroviaires pour permettre une meilleure diffusion des flux entre le tunnel et Londres ;
- La création d'une Gare Internationale à Ashford, qui doit bénéficier d'une desserte avec le Continent. Le réseau régional doit également s'y connecter ;
- Un soutien particulier de plusieurs secteurs économiques, comme les activités portuaires, le tourisme... Il s'agit d'attirer des investisseurs britanniques et profiter des nouvelles opportunités liées au tunnel ;
- Un effort de développement économique dans les districts littoraux de Douvres, Shepway et de Thanet, pour mettre un terme à leurs difficultés économiques, qui risquent de s'accentuer après la fin de la construction du tunnel.

Les objectifs de la '*Kent Impact Study Review*' sont intégrés dans le Plan Régional pour y être appliqués, c'est-à-dire dans le '*Kent Structure Plan 3rd review*'[350].

Les programmes infrastructurels sont moins ambitieux que ceux réalisés de l'autre côté du détroit. La stratégie routière n'a rien de comparable à celle de son homologue français : Achèvement et amélioration de l'autoroute M20, construction d'un nouvel itinéraire entre Folkestone et Douvres, diverses améliorations routières (A256 Ramsgate-Douvres, A260 Canterbury-Fokestone, A2070 Brenzette-Ashford puis réalisation de contournements d'agglomérations). Les priorités de la stratégie d'accompagnement concernent le transport ferroviaire. De gros investissements sont réalisés par '*British Rail*', à savoir près de £1.7 milliard, financement qui a du être trouvé hors fonds publics[351]. Il s'agit de se préparer à accueillir techniquement les trains venant du continent en particulier les Eurostars (signalisation et gare à Waterloo). L'autre point essentiel de la stratégie d'accompagnement, volet « transport », est la réalisation de la Gare Internationale à Ashford, qui se retrouve à 1h de Lille. Celle-ci révèle les difficultés de compréhension entre le Gouvernement Central et le conseil municipal. Malgré de nombreuses réticences locales, la ville devient un nœud ferroviaire unique, c'est-à-dire le point de passage obligé des Eurostars venant du Continent et de Londres. La Gare est également raccordée au niveau régional. A terme, Ashford doit devenir le pôle régional de développement économique et d'affaires. Un opérateur privé devait participer au montage financier de la gare, à hauteur de £50 millions pour les différentes installations, les parkings... étant entendu que chaque passager reverserait une taxe[352]. Incapable d'avancer les fonds, les autorités locales ont eu beaucoup de mal à attirer les investisseurs privés. Ce n'est qu'en 1993, qu'une solution a enfin été trouvée. Suite à cette décision, Ashford connaît une montée en flèche du prix de ses terrains.

Parallèlement, '*East Kent Initiative*' est créée, en janvier 1992, et représente un groupe de travail et d'action pour le Kent Est. Basée à Douvres, cette Agence de développement est composée d'un partenariat public – privé, libéralisme oblige.

---

[349] VICKERMAN.R, Kent in the Euroregion : are there new trends in economic development ?, Hommes et Terres du Nord 1998/3, 1998, pp. 175-180.

[350] D'après O.HEDDEBAUT, La réalisation du tunnel sous la Manche et du T.G.V Nord-Europén comme opportunité d'aménagement et de développement du territoire ? La stratégie d'accompagnement transmanche dans le Kent et le Nord-Pas-de-Calais entre contextes institutionnels spécifiques et temporalité décalée, Communication au colloque international OIPR et CRDT, Université de Reims Champagne-Ardenne, sur « Construire la dynamique des territoires, Palais du Luxembourg-Sénat, Paris, 28-29 avril 1997, 17 p.

[351] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.

[352] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.

Son objectif est de concentrer les efforts des organismes déjà existants, dans une autorité unie et efficace : les six Districts du Kent Est, le '*Kent County Council*', '*Kent TEC*', les quatre principaux départements gouvernementaux (commerce et industrie, transport, environnement et emploi / formation) puis des entreprises privées. Il constitue un acteur de poids pour attirer l'attention du Gouvernement Central, face aux besoins de ce littoral. Grâce à ses '*Groupes d'action*', '*EKI*' s'attaque aux espaces nécessitant une aide immédiate (Thanet, Douvres...).

Le tourisme n'apparaît pas comme un axe prioritaire dans la stratégie d'accompagnement anglaise. Aucune mesure destinée à la revitalisation des stations balnéaires n'y apparaît. Pourtant, dès 1987, la stratégie d'accompagnement « volet tourisme » de la '*Kent Impact Study*', se porte sur deux axes[353] :

- L'amélioration de la qualité et de la quantité de l'offre touristique dans le Kent Est, et plus particulièrement le parc hôtelier. Près de 10 hôtels sont construits à Douvres, Ramsgate, Maidstone et Ashford ;
- La création des zones touristiques d'intérêt national et international afin de diffuser une image touristique rayonnante. Des attractions touristiques sont améliorées ou créées. Le '*White Cliffs Experience*' ouvert en 1991 à Douvres, est un musée très ambitieux basé sur le patrimoine historique, dont l'investissement total s'est élevé à £13.75 millions[354]. Le '*Canterbury Pilgrim Experience*' est un musée historique sur le pèlerinage. Le Centre d'informations d'Eurotunnel est également ouvert...

L'agence de développement '*EKI*' crée l'organisme '*Discover East Kent*' (*DEK*). Ce dernier renforce les actions des Districts, du Comté, des agences régionales et nationales, toutes ayant des fonctions de promotion du tourisme. '*DEK*' est subventionné par '*English Tourist Board*', qui lui verse £100 000 chaque année[355]. Ceci lui permet de faire la promotion, puis de commercialiser les attractions touristiques et les centres d'intérêt du Kent Est. Chaque année, il publie une brochure des attractions touristique. D'autre part, il reçoit £29 000 de la part de '*Rural Development Commision*' pour des programmes de promotion et de formation[356]. Les principales initiatives prises par '*DEK*' sont :

- La création du '*Tourism Business Advisory Service*' (= bureau de conseil) ;
- La coordination des campagnes de marketing pour les attractions individuelles et aussi pour les autres acteurs locaux ;
- L'organisation de la conférence sur les impacts touristiques de la Gare d'Ashford ;
- La signature d'un programme de développement d'action touristique (= '*Tourism Development Action Programme*') pour les districts d'Ashford, Canterbury, Douvres et Thanet qui reçoivent plus de £300 000, pour améliorer leurs potentialités touristiques existantes. Il dégage les principales opportunités foncières pour les investisseurs touristiques désireux de s'y implanter. Le '*TDAP*' améliore de manière décisive la coordination et la promotion de l'activité touristique jusqu'en 1993. C'est un programme initié par '*English Tourist Board*', l'organisme national de promotion touristique, en partenariat avec les autorités centrales, régionales, locales et le secteur privé. Il n'existe que pour trois ans et ses efforts se portent sur les initiatives à entreprendre sur le court terme : étude de marché, étude de faisabilité, nouvelles promotions publicitaires, programme d'aménagement environnemental, nouveaux systèmes d'information...

[353] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Impact Study 1991 Review, the channel tunnel – a strategy for Kent. 102 p.
[354] BRITISH TOURIST AUTHORITY, The channel tunnel : Will Britain's tourism industry and infra-structure be ready for 1993 ?, 1989, 27 p.
[355] Revue de presse, EAST KENT INITIATIVE, fifth anniversary supplement, 1997.
[356] Revue de presse, EAST KENT INITIATIVE, fifth anniversary supplement, 1997.

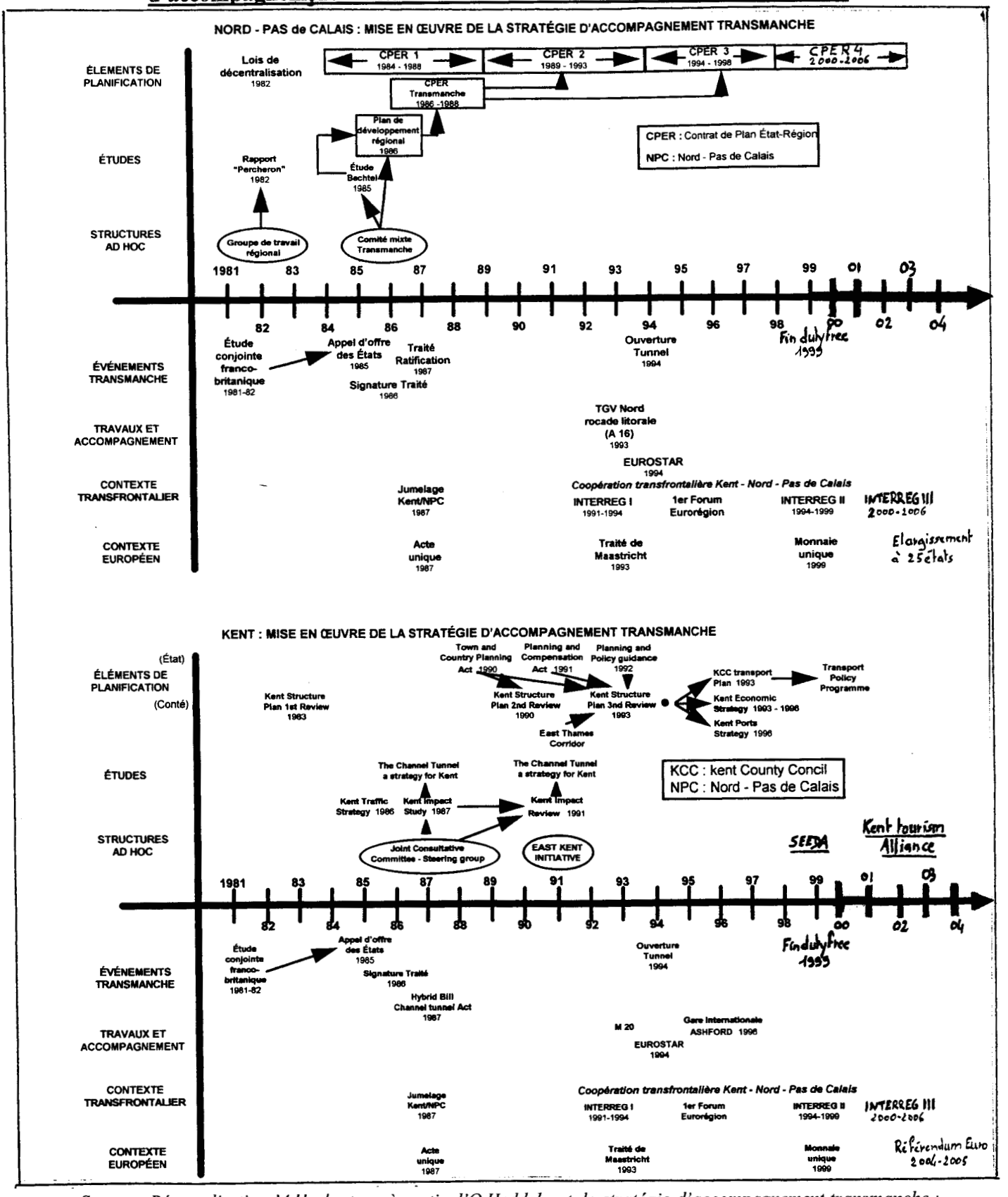
La *'British Tourist Authority'(BTA)* considère l'ouverture du tunnel comme un sérieux challenge. Le lien fixe est perçu comme un moyen plus efficace pour traverser le détroit, afin de passer des vacances sur le Continent ou de pratiquer de simples excursions. En terme d'attractivité, la Grande-Bretagne sera forcément davantage émettrice que réceptrice après sa construction. Une stratégie ambitieuse est mise en place pour promouvoir le pays comme lieu de destination auprès des continentaux. Elle s'appuie sur un Schéma marketing sur 5 ans, de 1991 à 1996, afin de valoriser les potentialités du Kent et de la Grande-Bretagne en général.

Cependant, les autorités centrales considèrent que les investisseurs privés vont venir conforter les rares fonds publics disponibles. Même si la mobilisation est venue tardivement et de manière moins soutenue qu'en Côte d'Opale, les efforts consentis s'avèrent efficaces pour y relancer les investissements touristiques. Le secteur privé se mobilise pour la réalisation de nombreuses marinas ou de centres de loisirs comme à Douvres et à Folkestone. Certaines villes profitent de ces changements pour remanier leur centre-ville comme Ramsgate et Douvres où £9 millions sont investis[357]. A Thanet, près de £2 millions sont consacrés à l'environnement. C'est dans ce sens que l'aménagement de la digue de Ramsgate est prévu.

Malgré le scepticisme ambiant dans le Kent Est, il existe une volonté d'accompagner la réalisation du tunnel, mais la stratégie est beaucoup plus tardive et mesurée. Le **tableau n°38** confirme le relatif scepticisme anglais et compare la mise en place des stratégies d'accompagnement de part et d'autre du détroit. L'effort a été moindre côté Kent Est, même si le partenariat public/privé a permis quelques recompositions spatiales non négligeables dans certains ports ou stations balnéaires. L'engagement direct du Gouvernement central a été très faible. La politique touristique d'accompagnement est superficielle à cause du manque de compétences locales. C'est pourquoi, l'aide européenne constitue un grand espoir dans l'attribution de fonds afin de combler la participation étatique. La priorité est donnée au développement du partenariat public / privé, à l'autorégulation du secteur touristique puis au développement des réseaux de travail. Dans ce domaine, les efforts entrepris par l'agence de promotion *'Discover East Kent'* représente une première initiative locale, même si elle est étroitement contrôlée par les échelons supérieurs. Cependant, cette agence ne résiste à l'opposition grandissante entre les districts de l'Est et disparaît en 1997.

[357] BRITISH TOURIST AUTHORITY, The channel tunnel : Will Britain's tourism industry and infra-structure be ready for 1993 ?, 1989, 27 p.

Tableau n°38 : Comparaison de la mise en œuvre de la stratégie d'accompagnement transmanche entre le Nord-Pas-de-Calais et le Kent.



Source : Réactualisation M.Harbreteau à partir d'O.Heddebaut, la stratégie d'accompagnement transmanche : l'expérience du Nord-Pas-de-Calais face à l'implantation d'une liaison fixe transmanche, Actes du 4ème colloque international sur la liaison fixe du Détroit de Gibraltar de Séville, Tome III, SEGEC, Madrid, pp.489-500.

2.1.3.Des mesures d'accompagnement transmanche au caractère ambiguë.

Une certaine ambiguïté peut apparaître, lorsque l'on s'intéresse de plus près aux objectifs des nouvelles infrastructures. Ces dernières ont des rôles particuliers, parfois contradictoires, dans les territoires qu'elles desservent du fait d'emboîtement d'échelles qu'elles offrent.

A l'échelle locale et régionale, les infrastructures ont un rôle de concentration puis de diffusion des flux afin de valoriser les territoires les plus propices : les zones économiques et les grands pôles touristiques régionaux. A l'échelle nationale (dont l'enjeu est l'extension du réseau autoroutier) et européenne, ces infrastructures doivent assurer d'autres fonctions. Dans un souci d'intégration des espaces (avec une plus grande cohésion économique et sociale sur l'ensemble des territoires de la CEE), les objectifs européens sont de faciliter les relations entre les capitales. C'est pourquoi, il faut réduire l'espace-temps entre elles. A ces petites échelles, les impératifs changent et ces mêmes infrastructures doivent jouer le rôle inverse, écouler les flux le plus vite possible. Les objectifs sont donc souvent opposés. D'un côté, il s'agit d'améliorer le maillage routier et autoroutier, c'est-à-dire tout faire pour diluer et diffuser les flux dans l'espace. De l'autre côté, le T.G.V Nord en accentuant la concentration des flux ferroviaires sur un axe seulement, et dans une moindre mesure la rocade littorale et les autoroutes, qui permettent un écoulement rapide des flux routiers, vont à l'encontre de la notion de « diffusion » des flux. Les mesures renforcent trop « l'effet tunnel » car les acteurs ont mis l'accent sur les infrastructures. Il faut donc une politique d'accompagnement polycentrique, c'est-à-dire basée sur des pôles bien choisis et dynamiques.

Plus que des mesures d'accompagnement de transport, nous pourrions les qualifier de mesures inévitables voire même inéluctables comme le T.G.V, l'A16, les raccordements intra-portuaires, la Gare Internationale... Quelle que soit leur appellation, les mesures ont indéniablement accentué « l'effet corridor ». Un transit énorme se profile pour ces prochaines années au sein de l'aire eurorégionale transmanche. Il s'agit désormais de savoir comment limiter ce transit, afin qu'il profite au mieux à l'économie locale. Il faut veiller à ce que les infrastructures contribuent au mieux à un développement régional harmonieux sans qu'elles n'accentuent les disparités actuelles.

S'ajoutent au rôle contradictoire des diverses infrastructures de transports et l'augmentation certaine du transit, d'autres difficultés : [358]

- Concernant le Kent Est, celui-ci est victime d'un conflit d'intérêt entre le Gouvernement Central et les acteurs locaux quant à la réalisation des infrastructures majeures : Gare Internationale d'Ashford, choix de la ligne à grande vitesse, la construction de tronçons routiers... Bien que les accords soient signés, il existe un grand retard pour attribuer les fonds publics faute d'investisseurs privés. Ceci se traduit par l'extrême lenteur des réalisations. La Gare ouvre seulement 14 mois après le début du service Eurostar et 2 ans et demi après les premières estimations du cahier des charges. Quant au choix de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse, elle n'apparaît pas dans les premières stratégies. Le coût énorme et l'opposition vive des nombreux partisans de défense de l'environnement représentent des freins majeurs à sa réalisation. La position du Gouvernement s'est peu à peu modifiée, lorsque les « effets structurants conditionnels » d'une telle ligne de transports, sur les espaces en difficultés du Nord Est de Londres (= corridor de la Tamise et des docklands), sont démontrés par les économistes.

[358] VICKERMAN.R, Kent in the Euroregion : are there new trends in economic development ?, Hommes et Terres du Nord 1998/3, 1998, pp.175-180.

Le Gouvernement participe alors activement dans la régénération de ces espaces en difficultés, grâce à la future desserte d'une grande infrastructure de transport, alors qu'il est resté timoré dans la revitalisation du Kent Est face à la construction du Tunnel[359]. Les instances centrales s'engagent dans un bras de fer avec les autorités locales du Kent, quant au tracé précis de la ligne à grande vitesse reliant Folkestone à Londres. La ligne est opérationnelle en 2002 et prévoit l'ouverture d'une seconde Gare internationale à Ebbsfleet.

- Conflits permanents entre les différentes autorités locales, notamment entre le '*Kent County Council*' et les Districts de l'Est. Ces derniers sont très suspicieux quant aux intentions réelles du '*KCC*' durant la construction du tunnel et encore plus sur le choix de la ligne à grande vitesse. Cette méfiance est à l'origine de l'échec de la première tentative pour former une Agence de développement dès 1987.

- Difficultés des deux côtés du détroit avec la vive opposition entre les secteurs publics et privés. Eurotunnel, opérateur privé du tunnel, accuse les autorités gouvernementales de ralentir les offres vis à vis des opportunités de développement à réaliser. Les investisseurs fonciers restent très méfiants pendant la période de la construction du tunnel.

Concernant les politiques d'accompagnement volet « tourisme », les mesures ont été timides, surtout dans le Kent Est. Il est dommage que les acteurs n'aient pas engagé davantage de moyens et de politiques pour ce secteur. Tourisme et transport sont depuis longtemps liés à un sévère constat : plus l'accessibilité des littoraux se renforce, plus leur rayonnement touristique international diminue ! Quand on sait que la stratégie transmanche s'est focalisée en grande partie sur la densification du réseau de transport, nous ne pouvons qu'émettre des doutes.

2.2.Une situation géographique privilégiée, renforcée par une accessibilité remarquable et se traduisant par un transit énorme.

Les deux entités littorales bénéficient d'une situation géographique remarquable. La Côte d'Opale et le Kent Est représentent le principal goulot d'étranglement entre le Continent et les Iles Britanniques. Points de passage obligé entre l'Europe du Nord et celle du Sud, ces littoraux présentent d'ailleurs des problèmes de gestion des flux.

La proximité des marchés nord européen, confère un marché potentiel remarquable, aux entités littorales. La Côte d'Opale dispose de 45 millions d'habitants à moins de 3 heures, en plus des 4 millions de personnes résidentes de la Région Nord-Pas-de-Calais[360]. Près de 1.5 millions de gens vivent dans le Kent, et 18 millions se trouvent dans un cercle de 160 km autour du Comté[361]. Idéalement placé entre Londres et l'Europe du Nord, le Kent voit transiter chaque année, près de 20 millions de personnes, par ses ports[362]. Comme pour la Côte d'Opale, les transports ont conféré au Kent une position stratégique, renforcée ici par la proximité de la Capitale.

La construction des nouvelles infrastructures de transport est à l'origine d'une réorganisation spatiale de ces littoraux, qui s'ouvrent davantage sur l'extérieur.

---

[359] VICKERMAN.R, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78.
[360] ESPACE NATUREL REGIONAL, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, p 60, 84 p.
[361] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism, Information for Investors, Take a good look at Kent, 1996, 17 p.
[362] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism, Information for Investors, Take a good look at Kent, 1996, 17 p.

Le tunnel a provoqué une réorganisation des réseaux de circulation, avec une sorte de « remodelage » de l'ensemble des infrastructures régionales. Les insuffisances infrastructurelles, qui leur faisaient défaut avant le tunnel, ont été en partie comblées. Le bilan est plus que positif :

- Un réseau routier et autoroutier diversifié au centre de l'Europe du Nord-Ouest.

Jusqu'à l'ouverture du tunnel, le littoral de la Côte d'Opale est relié par deux autoroutes parallèles (A25 et A26), desservant les ports de Dunkerque et de Calais, mais aucun axe majeur ne longeait la côte. Le système stellaire de Paris avait influencé la Région, qui reproduisait le même schéma, avec la convergence des axes vers la principale métropole, en l'occurrence Lille. Depuis le milieu de la décennie 90, la Côte d'Opale bénéficie d'un réseau autoroutier dense et diversifié (**carte n°35**) :

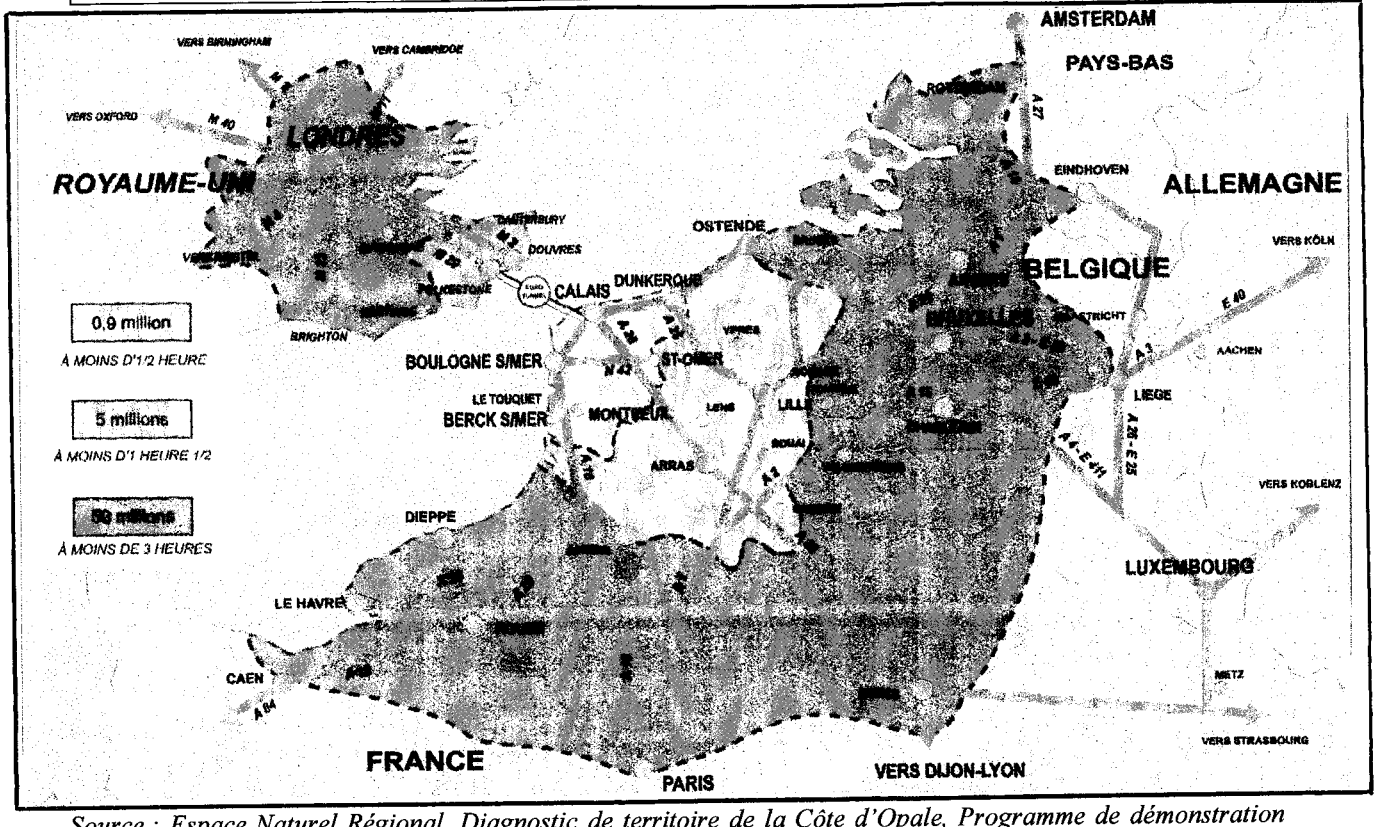
- L'A25 relie depuis longtemps Dunkerque au reste de la Région ;
- L'A26 donne une bonne accessibilité au Calaisis avec la réalisation du dernier tronçon et les aménagements de raccordement ;
- L'A16 met en synergie les stations de la Côte d'Opale à la Belgique et à la Région Picardie (1993). Elle est l'espoir pour ce littoral qui voit en elle la « véritable épine dorsale »[363].

La Côte d'Opale s'inscrit dans le contexte eurorégional bien relié aux grands pôles urbains. On peut craindre un « effet tunnel » dommageable à l'activité touristique, que cependant la gratuité du réseau peut atténuer en encourageant la mobilité et les loisirs.

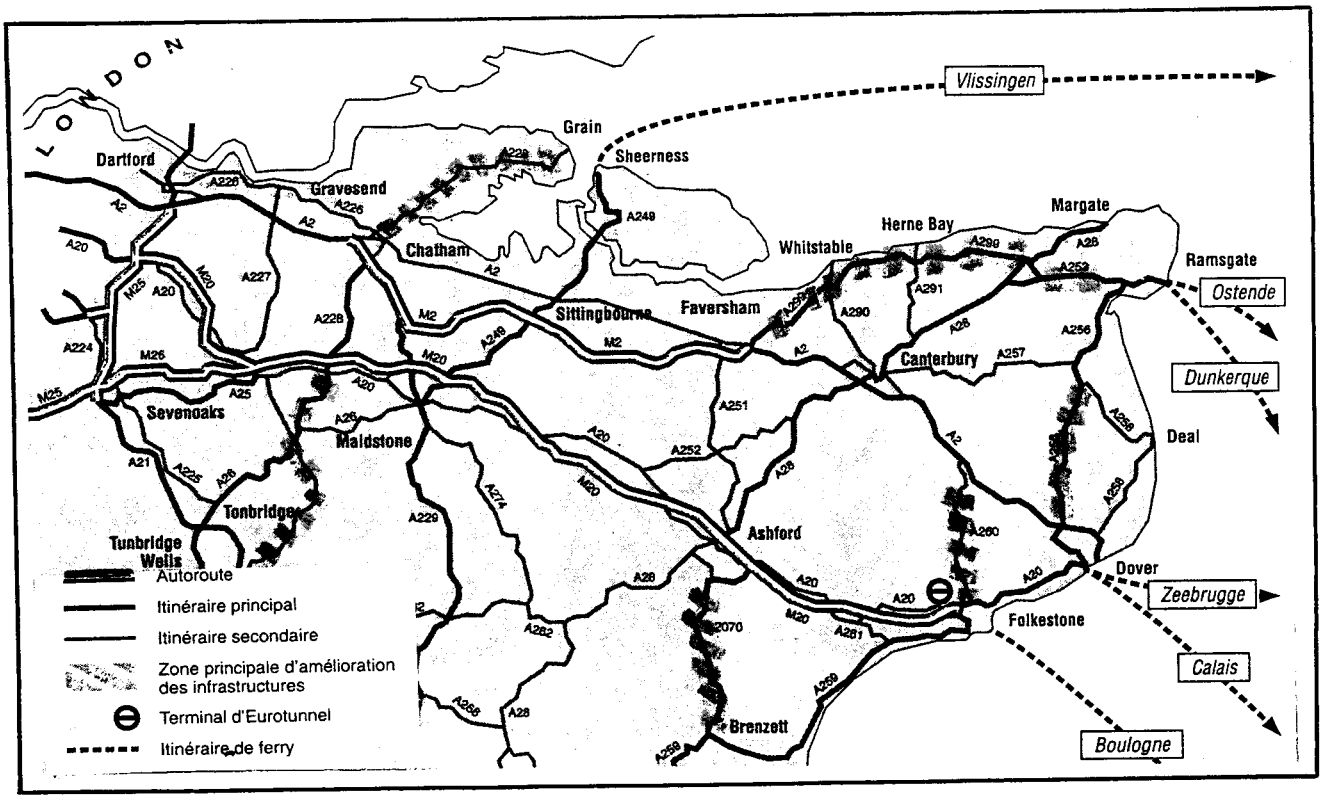
Le Kent Est est parcouru par un réseau autoroutier et routier dense (total de 8 000 km à l'échelle du Comté). Les deux principales autoroutes sont transversales : la M2 et la M20 se raccordent au périphérique londonien M25, et structurent l'ensemble du réseau (**carte n°35**). Le système assure le désenclavement du Sud de ce littoral, en particulier entre Dymchurch et St-Mary's Bay, avec des améliorations sur l'A259.

[363] PREFECTURE de REGION NORD-PAS-DE-CALAIS, Trois ports, une même porte pour l'Europe, Le littoral Nord-Pas-de-Calais face à son devenir, Centre d'Etudes et de Prospective du Secrétariat Général aux Affaires Régionales, déc. 1992, 225 p.

Carte n°35 : Une situation géographique privilégiée pour la Côte d'Opale et le Kent Est



Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, 84 p. N 0 40 km.



Source : R.Vickerman, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78. N 0 10 km.

- Une bonne desserte ferroviaire régionale et internationale.

La présence du tunnel sous la Manche permet de traverser la Manche en 35 minutes. De plus, l'arrivée du T.G.V Nord en 1993, en particulier la liaison avec la Grande-Bretagne (en septembre 1993), ne représente qu'un maillon du réseau T.G.V européen (Belgique, Pays-Bas et Allemagne), parfaite intégration des deux littoraux dans l'espace eurorégional. L'impact de cette nouvelle liaison considérable à première vue reste mitigée. En effet, la contraction de l'espace temps s'effectue au profit de Calais et de Dunkerque (gain de temps de 1h27 pour Calais vers Paris), mais Boulogne reste isolée. Le Kent Est se retrouve à distance de 45 minutes de la Côte d'Opale. Combien de touristes vont-ils s'arrêter à Frethun ? Ces deux littoraux vont-ils trouver là une opportunité pour renforcer leur synergie ?

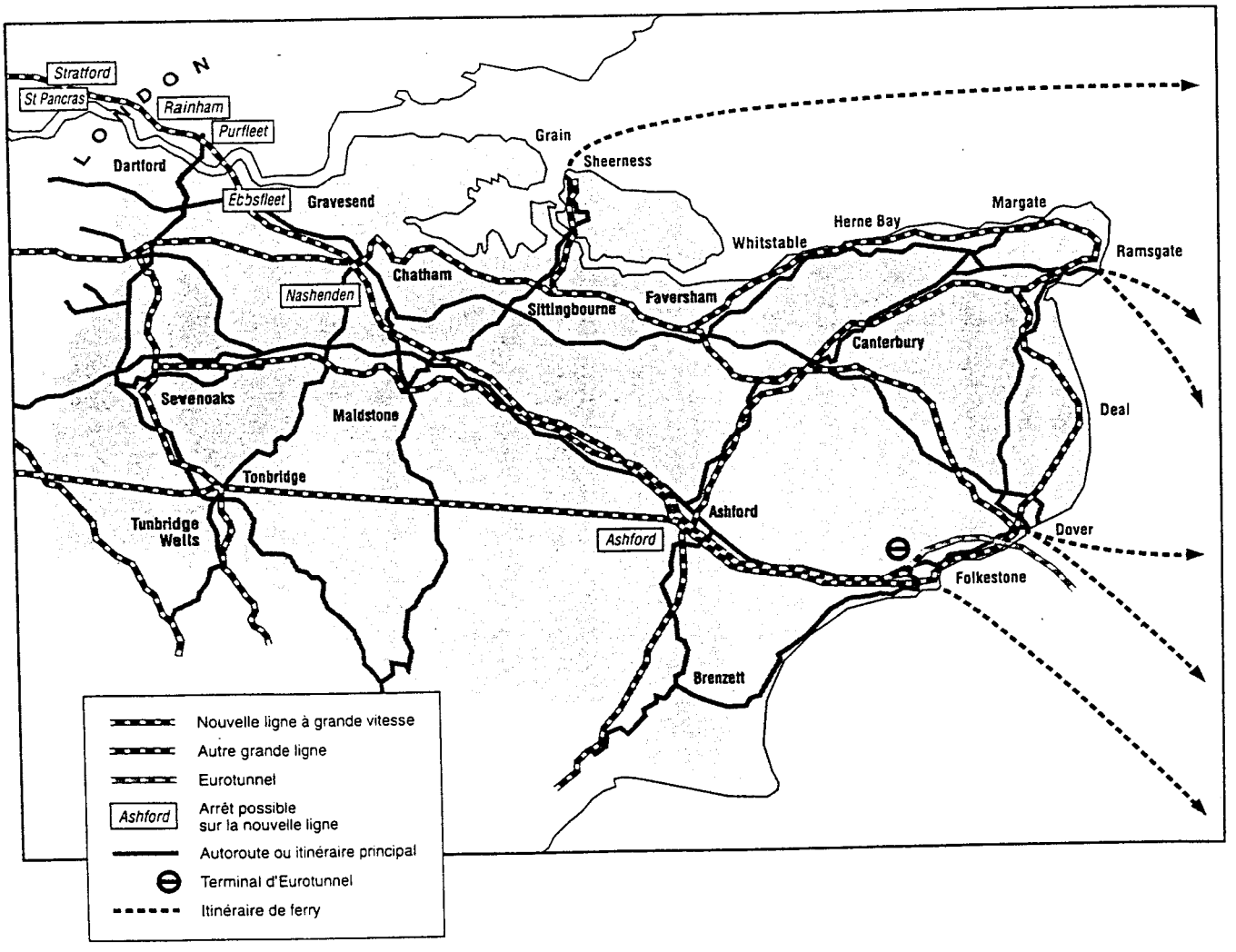
L'impact semble bien mesuré en raison d'une part de l'achèvement de la ligne à grande vitesse en Grande-Bretagne, et d'autre part du coût de franchissement du détroit, notamment pour les continentaux. D'autre part le tracé de la ligne à grande vitesse suscite, dans le Kent, beaucoup de polémiques, et pour respecter l'environnement, les autorités finirent par calquer son tracé sur celui du corridor autoroutier (**carte n°36**). Les travaux de la ligne ferroviaire à grande vitesse (total de 109 km) ont commencé en octobre 1998. Une première section se construit du tunnel jusque Gravesend dans le nord du Kent (74 km), et devrait être achevée en 2003. Les travaux d'une 2nde section ont démarré en 2001, et concernent la ligne Londres St Pancras / Ebbsfleet (39 km), avec la construction de deux gares à Ebbsfleet et Stratford. Le coût de la construction de la ligne est de £4.2 billions (estimation de 1997), dont £1.8 billion financé par le Gouvernement Central[364]. Cette liaison permettra :

- Le doublement du nombre d'Eurostars en provenance de Paris et de Bruxelles, pendant les périodes de pointe ;
- La réduction du temps de voyage de 70 à 35 minutes entre Londres et le terminal du tunnel. Paris sera à 2h20 de London Pancras, contre 2h40 actuellement de Waterloo ;
- L'ouverture de nouvelles gares à Stratford à l'est de Londres et à Ebbsfleet dans le nord du Kent à celle d'Ashford ;
- L'amélioration des dessertes régionales avec Londres (plus de 35 000 passagers journaliers sont attendus sur cette nouvelle ligne). A partir de 2007, les trains '*Kent Express*' devraient mieux desservir Londres à partir de Thanet et de Canterbury ;
- La régénération économique du secteur de la Tamise en crise (nord du Kent) ;
- L'accroissement des trains de fret sur cette ligne.

Comme pour la Côte d'Opale, ces investissements vont-ils réellement profiter à l'activité touristique ? Ne vont-ils pas au contraire renforcer le transit, et faire du Kent Est la grande banlieue de Londres ?

[364] CHANNEL TUNNEL RAIL LINK, Project Brief, Union Railways, oct. 1998, p 19.

Carte n°36 : Les communications ferroviaires dans le Kent



Source : R.Vickerman, L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent, Recherche Transports Sécurité n°43, juin 1994, pp. 69-78. N 0 10 km.

- Les liaisons transmanche préexistantes sont toutes en voie de restructuration. Il s'agit de services maritimes réguliers reliant les ports des deux côtes. Parmi ces derniers, Calais et Douvres sont les bénéficiaires de cette restructuration, qui s'est effectuée au dépend des ports de Dunkerque, Boulogne, Ramsgate et Folkestone.

Les deux littoraux disposent d'infrastructures aéroportuaires pour avions d'affaires et de tourisme. Le Kent Est se situe à 1h30 des grands aéroports londoniens (Gatwick, Heathrow...), et la Côte d'Opale 1h30 de Roissy. Le Kent Est possède deux aéroports. L'aéroport de Manston-Londres, propriété du groupe Wiggins, est situé à 4.5 km du port de Ramsgate dans la presqu'île de Thanet. Il dispose d'une licence d'aviation civile depuis 1999, et dessert des lignes régionales et nationales. Modernisé récemment, il s'est doté d'un terminal moderne pour passagers[365]. Il est fortement utilisé par des vols cargos.

[365] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Facts - 1999, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 2000.

Cet accroissement concerne le trafic de voyageurs comme celui des véhicules : +42.5% pour l'accroissement du trafic passagers entre 1995 et 1998, +63% pour les voitures sur la même période (**tableaux n°40** et **41**).

Tableau n°40 : L'accroissement du trafic transmanche en millions de passagers (Calais-Douvres et Folkestone-Coquelles).

	1995	1996	1997	1998	% 95/98
Total passager	21.9	27.2	29.9	31.2	+42.5%

Source : CCI Calais et Eurotunnel.

Tableau n°41 : L'accroissement du trafic transmanche en nombre de véhicules (Calais-Douvres et Folkestone-Coquelles).

	1995	1996	1997	1998	% 95/98
Voitures	4 080 090	5 117 146	5 901 249	6 645 218	+63%
Autocars	180 079	211 533	228 791	250 324	+39%

Source : CCI Calais et Eurotunnel.

2.3.2.L'ambiguïté de la frontière.

La spécificité de l'échelle eurorégionale réside dans l'ambiguïté du caractère transfrontalier maritime entre les deux entités littorales. Cette échelle est caractérisée par l'existence de facteurs favorisant le rapprochement des deux littoraux, tout en présentant d'autres qui incitent à l'éloignement.

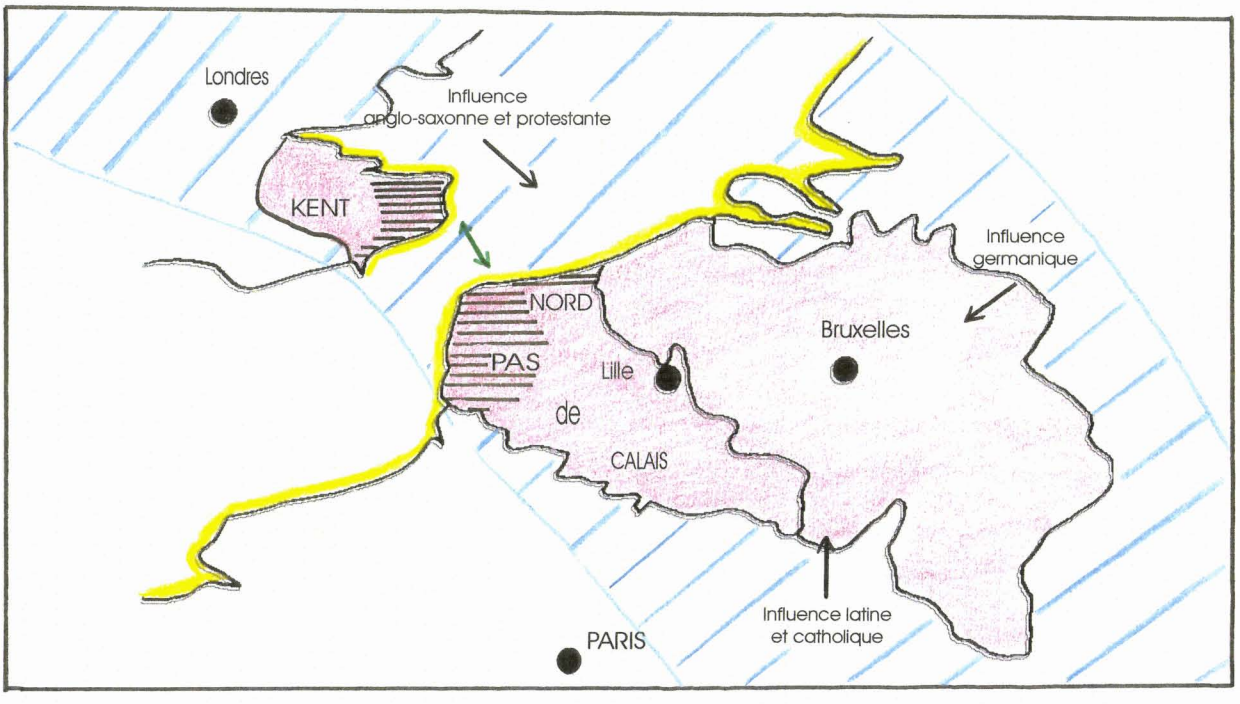
BU LILLE I

La perméabilité de la frontière se traduit par une voie d'échange et une route maritime importante. Point de passage obligé entre les deux pays, cet espace représente un « goulot d'étranglement » (ou une rupture de charge), pour tous les types de déplacements (personnes et produits). Ce sont uniquement ces flux transversaux (ou transmanche) de passagers qui nous intéressent ici.

L'ouverture du tunnel sous la Manche et la mise en place du plan d'accompagnement routier, ferroviaire, portuaire et touristique... ont constitué un événement majeur pour les deux entités littorales, qui bénéficient désormais d'un emboîtement d'échelles de l'accessibilité rendant possible de nouvelles pratiques quotidiennes mais aussi touristiques et de loisirs (ce qui fera l'objet d'une attention particulière ultérieurement). Ceci constitue une originalité en Europe. En Europe du Nord-Ouest, le dernier exemple est celui de la création d'un lien fixe dans le détroit d'Øresund.

L'intégration du Kent Est et de la Côte d'Opale dans de vastes ensembles européens du fait de leurs caractéristiques communes (**carte n°39**) : « Banane Bleue » (espace économique et urbain) et '*Northern Range*' (deuxième façade maritime du monde). S'agissant des activités récréatives, ces ensembles favorisent le potentiel du marché.

Carte n°39 : Les facteurs de rapprochement et d'opposition entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais



Source : M.Harbreteau, 2003.

Légende : N 0 40 km.

« Banane Bleue »

« Northern Range »

Région Nord-Pas-de-Calais / Comté du Kent

Eurorégion de l'Europe du Nord-Ouest

Aire eurorégionale transmanche

Flux transmanche

Influence majeure

La proximité accentue les contrastes et les différences autant qu'elle unit[373]. A la proximité physique et aux nombreux échanges transfrontaliers qui se sont tissés, s'oppose une distance « subjective » beaucoup plus forte. L'espace « transmanche » se compose de deux régions appartenant à deux Etats dont les systèmes politiques, économiques, culturels et sociaux, diffèrent. D'un côté, la France possède une culture latine et catholique bien ancrée, de l'autre, la Grande-Bretagne a une culture anglo-saxonne et protestante. La langue, la culture, la religion, les mentalités, les traditions, un système économique plus libéral que l'autre..., pour ne citer que les caractères principaux, présentent de grandes différences. Ce perçu chorotaxique met en valeur deux visions distinctes avec des espaces perçus, sentis, vécus et du temps opposés. Cette distinction constitue, en soi, une grande originalité, car le Kent Est et la Côte d'Opale possèdent leur identité propre. Il n'existe pas de « Pays transmanche » mais un « espace transmanche ». Quelles sont ces discontinuités marquées présentes au sein de l'aire eurorégionale transmanche ?

Le rôle du change est très important entre les deux monnaies avec la notion de « frontière coût ». Le pouvoir d'attractivité de la France sur les Britanniques est fort et motive de nombreuses incursions dans les restaurants, les commerces de luxe... La principale motivation des Britanniques pour traverser le détroit est le shopping ou le « tourisme commercial ». Il existe une réelle affinité des Anglais pour visiter la France, mais le faible coût des boissons plus ou moins alcoolisées dans les supermarchés et les « cash and carry », côté français, exercent une grande attractivité. Le différentiel du prix de l'essence motive de nombreux visiteurs également. Le shopping est une filière touristique à part entière en Angleterre. Ce pouvoir d'attractivité de la frontière entraîne une tarification différentielle et des offres promotionnelles inégales pour le franchissement le détroit (**tableau n°42**).

Tableau n°42 : Les différences de tarification entre la France et l'Angleterre pour le franchissement du détroit.

SAMEDI 16 oct.2000	Aller-retour journée GB vers France		Aller-retour journée France vers GB		Court séjour* GB vers France		Court séjour* France vers GB	
Eurotunnel	£29 ou £35 ou £39 ou £59	*£110 ou £125*	92 E	*190 E*	?	*£139 ou £169*	130E	*249E*
P&O Stena	£35		98 E		£125		*De 122E à 166E*	
Hoverspeed	£75 (D à C) £55 (F à B)		?		*de £135 à £160*		?	
Seafrance	£52		?		*£105*		?	

Source : M.Harbreteau, 2000, Kent County Council.

* Court séjour = 3 jours maximums.
Billet plein tarif modifiable
Billet promotionnel (non changeable – heure fixe).

MERCREDI 20 oct.2000	Aller-retour journée GB vers France		Aller-retour journée France vers GB		Court séjour* GB vers France		Court séjour* France vers GB	
Eurotunnel	£29 ou £35 ou £39 ou £59	*£110 ou £125*	130E	*190 E*	?	*£139 ou £169*	130E	*249E*
P&O Stena	£35		98 E		£125		*de 122E à 166E*	
Hoverspeed	£65 (D à C) £45 (F à B)		?		*de £135 à £160*		?	
Seafrance	£52		?		*£105*		?	

Source : M.Harbreteau, 2000, Kent County Council.

[373] GAY.JC, Les Discontinuités spatiales, Geo Poche, Economica, 1995, p 7, 112 p.

Les réductions et les promotions sont plus pratiquées en Angleterre qu'en France. Il est extrêmement aisé et peu onéreux pour les Britanniques de profiter d'offres spéciales. La plupart des tickets sont vendus à la moitié du tarif du côté anglais. Eurotunnel mais aussi tous les opérateurs de ferry fonctionnent selon les mêmes principes. Ceci concerne avant tout le marché de l'excursionnisme. Concernant les courts séjours, les prix et les offres restent sensiblement équivalentes. La principale raison de cette différence d'offres promotionnelles entre la Grande-Bretagne et le Continent est pour l'heure structurelle. En effet, les promotions et les offres spéciales sont proposées par les opérateurs transmanche sur le marché le plus dynamique. Au système de taxe opposé de part et d'autre du détroit, s'ajoutent des raisons « psychologiques ». Les continentaux ont du mal à regarder vers le nord et à traverser le détroit pour maintes raisons : mauvaise réputation du climat, conduite à gauche, monnaie excessive, cherté de la vie, mentalité différente, la langue... autant de facteurs qui ne doivent pas être sous estimés. Il existe une véritable barrière psychologique chez les continentaux.

Ainsi, les opérateurs font une distinction dans leur tarification des traversées entre les deux côtés du détroit. Il est beaucoup plus avantageux et lucratif pour eux de faire des offres sur le marché le plus intéressé à traverser le détroit. En fait, ils ne veulent pas réduire leurs tarifs dans le but d'accroître les fréquentations et les traversées, parce qu'ils sont certains que cela ne produirait aucun effet. Le Kent doit proposer des équipements touristiques suffisamment attractifs et fournir de bonnes raisons pour surmonter les tarifs très hauts. Tant que les opérateurs maintiendront une tarification excessive, cela représentera un frein évident à la connaissance de l'autre et aux loisirs de proximité. Plus le séjour est long, plus le tarif est cher ! A l'heure des mobilités croissantes de proximité, la tarification doit être revue.

Ce différentiel de coût dans les traversées souligne des contrastes persistants aux échelles nationales. La fin du « duty free » a accentué ces différences, et renforcé l'attraction de la France auprès des visiteurs mais aussi auprès des compagnies britanniques. Certaines entreprises britanniques s'installent en France, et plus particulièrement en Côte d'Opale, afin de profiter de la vente de produits moins taxés et d'une clientèle anglaise proche. Les grandes marques anglaises sont toutes présentes dans le nord de la France (et dans une moindre mesure en Belgique) : Tesco, Sainsbury, Victoria Wine et P&O Stena Line dans le domaine des cigarettes et de l'alcool : le total des ventes s'élève à £800 millions par an. Elles représentent la plus grande et la plus forte concentration d'investissements étrangers de la part des entreprises britanniques. Plus de 70 sont localisées dans le Nord-Pas-de-Calais, dont 30 sont liées au commerce et à la vente. Elles représentent un total de 2 900 emplois. P&O Stena Line est l'une des nombreuses compagnies à avoir ouvert un hypermarché sur le littoral français pour faire face à la perte de revenus liée à l'abolition du « duty free ». Avant juillet 1999, l'entreprise gagnait £200 millions chaque année des biens détaxés. Alors que le Nord-Pas-de-Calais profite largement du marché, le trésor britannique perd chaque année £195 millions à cause de la non harmonisation des taxes. Quelle sera la situation lorsqu'une réelle harmonisation des taxes entre les deux pays s'effectuera ?

2.4.Conclusion : vers une certaine cohérence spatiale des entités littorales ?

Face à des systèmes politico-administratifs opposés, les stratégies d'accompagnement diffèrent totalement entre les deux entités littorales. A une mobilisation poussée des acteurs français, « favorisée » par des investissements publics colossaux, répond le traditionnel pragmatisme anglais basé sur le partenariat public/privé : les résultats sont plutôt mitigés. Ce mode de fonctionnement est également valable dans la lutte contre la crise économique.

Ces événements majeurs d'ordre économique, institutionnel et infrastructurel, intervenus dans le Kent Est et la Côte d'Opale, contribuent-ils à donner une certaine cohérence spatiale à ces espaces littoraux transmanche ? Il semble que oui. Le lien entre tourisme et transport passe avant tout par les modifications d'accessibilité intervenues dans l'espace. En rendant le territoire plus accessible et plus structuré, on favorise une meilleure appréhension de l'espace (mais aussi davantage de transit). Ces littoraux sont désormais dotés d'infrastructures de transport performantes avec le tunnel, le T.G.V, l'A16, la Gare Internationale... qui donnent l'image d'une région dynamique et moderne. Cette synergie ne peut-être que favorable à l'activité touristique, qui pourrait intervenir davantage pour l'aménagement du territoire, à condition que les acteurs se rendent définitivement maîtres de ces infrastructures, afin qu'elles profitent au mieux à l'économie locale et régionale. Le lien fixe a conféré une position géostratégique idéale à la Côte d'Opale et au Kent Est l'aire, qui ont désormais les outils nécessaires pour devenir une vraie entité spatiale touristique, d'autant que cette étroite synergie aboutit à la mise en place d'un espace transfrontalier unique en Europe.

3.Une coopération transfrontalière maritime institutionnalisée précoce.

En quoi l'échelle transmanche est-elle originale ? Les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale s'inscrivent dans l'une des nombreuses zones transfrontalières d'Europe et présentent des caractères qui leur sont propres. Le « transfrontalier » et les activités de tourisme et de loisirs sont étroitement liés, car ces dernières semblent largement figurer dans les divers programmes européens de coopération.

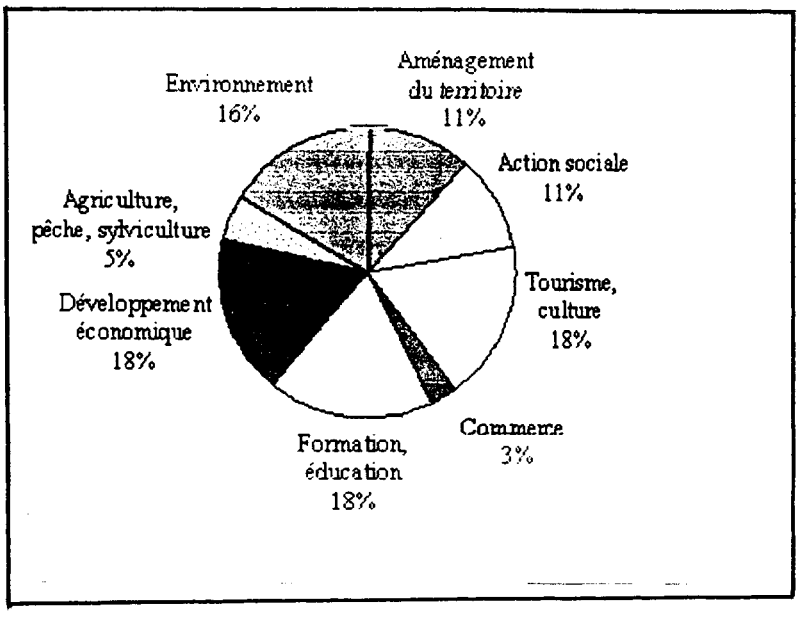
3.1.Le tourisme peut-il animer et nourrir cette dynamique ?

Les interrelations entre « transfrontalier », loisirs et tourisme peuvent-ils être un axe majeur de réflexion ? La coopération conduit-elle du désir de résoudre des problèmes en commun ? De répondre ensemble à des défis majeurs qui vont intervenir sur un espace frontalier ? ou tout simplement de bénéficier de crédits Interreg ?

L'inscription du tourisme dans de nombreux programmes de coopération s'explique par son rôle catalyseur :

- Trouver un consensus général et commun, entre les différents acteurs de chaque pays, représente un exercice périlleux. Mieux vaut essayer sur des activités de détente et de loisirs, où il est facile de s'entendre et coopérer. La **figure n°15** indique les domaines d'intervention des coopérations interrégionales transmanche. Le tourisme fait partie des grands domaines inventoriés, au même titre que le développement économique ou la formation / éducation, en part budgétaire. Pour le Kent Est et la Côte d'Opale, ne s'agit-il pas de renouer rapidement avec le passé ? Le réseau des places fortes n'est-il pas le symbole de cette évolution et intégration, avec le regroupement de 17 villes fortifiées de l'Eurorégion (**tableau n°43**) ?

Figure n°15 : Les domaines d'intervention des coopérations interrégionales transmanche



Source : P.Buléon, Atlas électronique transmanche, 1999.

Tableau n°43 : Le réseau eurorégional des places fortes.

KENT	NORD-PAS-DE-CALAIS	FLANDRES
Rochester	Montreuil sur Mer	Nieuport
Canterbury	Boulogne sur Mer	Veurne
Sandwich	Calais	Lo
Douvres	Gravelines	Ypres
Folkestone	Bergues	Menin
Hythe	Cassel	

Source : M.Harbreteau, 2003.

- Le tourisme ne permet-il pas des déplacements fréquents qu'il suscite ? Ces déplacements sont d'autant plus répétés si les espaces concernés possèdent des sites touristiques de grande renommée. Par ailleurs, ils participent à une meilleure connaissance du voisin et contribuent à effacer la notion de frontière « barrière ». Le tourisme constitue, par nature, un support idéal au développement d'une coopération transfrontalière poussée. Grâce à sa flexibilité, aux déplacements générés et à son contexte environnemental, le tourisme occupe souvent une part essentielle dans les programmes de coopération.

S'agissant de la Côte d'Opale et du Kent Est, la multiplication des échanges rend nécessaire le fait d'aboutir à une réelle coopération transfrontalière. Depuis 1973, il existe un protocole d'accord entre les deux villes portuaires de Calais – Douvres, afin de favoriser les échanges entre les populations locales, les clubs et les Associations. Il s'agit de renforcer puis de maintenir les liens entre les deux villes. Boulogne-Folkestone ou Wimereux-Herne Bay représentent d'autres villes jumelées. Ces rapprochements ont fortement servi de base à la coopération « institutionnelle » entre les deux régions. En effet, si de forts engagements locaux ne sont pas présents, une collaboration de l'ensemble de la Région et du Comté est impossible.

C'est pourquoi, le dynamisme des acteurs locaux est essentiel dans la démarche transfrontalière. Cependant, même s'il existe 350 villes jumelées ou autres types d'association entre le Sud de l'Angleterre et le Nord de la France[374], les jumelages sont insuffisamment développés entre le Kent Est et la Côte d'Opale. Souvent, les villes s'associent avec d'autres situées sur des littoraux plus éloignés comme Gravelines avec Dartford, Hyhe avec Honfleur... [375]

Une Charte de la coopération pour la promotion et le développement du tourisme entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais est signée en février 1987. Paradoxalement, cette coopération « officielle » est issue, d'abord, du tourisme, dans un souci de relancer cette activité économique dans un contexte de mutations économiques difficiles, puis retrouver la réputation perdue[376]. Premier espace transfrontalier de tourisme créé conjointement, la Région du Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent assurent une seule et nouvelle destination, auprès des marchés étrangers (châteaux, environnement rural, villes historiques, nature et détente...). Jon.Tucker, Directeur adjoint Tourisme au '*Kent County Council*', à l'époque de la construction du Tunnel, souligne : « nous nous sommes rendus compte de l'importance de la collaboration mutuelle pour résoudre les problèmes auxquels nous étions confrontés et pour répondre à l'impact qu'a eu la construction du tunnel sous la Manche sur les économies de part et d'autre du détroit »[377], ce qui conduit à une coopération poussée entre les deux entités.

Les acteurs institutionnels « sont résolus à favoriser autant que possible, par delà la frontière, le développement et le renforcement de l'amitié et des liens qui unissent déjà les populations de leurs deux régions ». En avril 1987, le Comté du Kent et la Région du Nord-Pas-de-Calais officialisent finalement la création de la « Région transmanche ». Celle-ci doit, à terme, « contribuer au progrès économique et social des deux régions frontalières, et à la solidarité qui unit les peuples européens »[378]. Cette région revêt un double caractère : institutionnel et volontariste. Elle n'est nullement a priori une région historique et identitaire. Le protocole d'accord concerne des mesures précises, telles que la planification, la formation, la culture, le tourisme et l'environnement. Le programme de développement transfrontalier se focalise sur les zones côtières (= aire eurorégionale transmanche) et doit être soumis aux divers financements européens pour être appliqué. Ainsi, la Côte d'Opale et le Kent Est constituent la base essentielle de la coopération transfrontalière de la « Région transmanche ».

Le rapprochement « officiel » est directement issu du tunnel. Il a joué l'élément déclencheur en facilitant la synergie des acteurs touristiques, domaine où la coopération semble accrue. D'autres raisons expliquent la mise en place d'une étroite collaboration :

- La mise en place des différents objectifs européens et des Programmes d'Initiative Communautaire : l'attrait financier joue certainement un rôle important pour les zones concernées ;
- L'explosion du trafic transmanche ;
- La « Région transmanche » servant de « laboratoire » à la création de l'Eurorégion en 1991.

---

[374] BULEON.P, Atlas Electronique transmanche http://infodoc.unicaen.fr/transmanche.
[375] Voir prochaine partie.
[376] HARBRETEAU.M, Analyse de l'évolution du tourisme dans l'aire eurégionale Kent / Nord-Pas-de-Calais, en interrelation avec les transports, Mémoire de DEA en géographie humaine, Lille 1, 1998, 192 p.
[377] Propos de TUCKER.J, Directeur Adjoint Tourisme Kent County Council, dans Les cahiers Espaces n°46, Le marché britannique, avril 1996, 128 p.
[378] Protocole d'Accord entre le KENT COUNTY COUNCIL et le CONSEIL REGIONAL du NORD-PAS-de-CALAIS, 24 avril 1987.

Dès la mise en place du protocole d'accord, les efforts se portent sur l'échange de personnels et à la création du logo de la « Région transmanche ».

C'est en 1990, année européenne du tourisme, que trois projets transfrontaliers émergent grâce à une aide financière de l'Europe :

- Organisation d'un séminaire et ateliers de travail sur un ferry ;
- Publication d'un calendrier d'événements ;
- Création d'un « Passeport » pour les attractions touristiques du Kent et du Nord-Pas-de-Calais.

Cependant, en signant un accord transmanche, la véritable union est loin d'être réelle. Le partenariat reste encore très discret. Il est difficile de faire changer les mentalités. La langue et la barrière maritime continuent de freiner une collaboration étroite et efficace mais on apprend peu à peu à connaître l'autre. C'est alors que les fonds Interreg 1 (1991-1994) vont permettre d'apporter l'argent nécessaire pour appliquer un véritable programme touristique.

3.2.Interreg 1, coup de fouet à la coopération au sein de l'aire eurorégionale transmanche.

En 1989, la Communauté Européenne instaure les programmes Interreg pour promouvoir le développement des régions frontalières et les aider à tirer le meilleur profit de l'intégration européenne[379]. D'une durée de quatre ans, ils aident à la planification et à la réalisation de projets transfrontaliers pour des régions confrontées à des problèmes identiques. Pour la « Région transmanche », 1992 est l'année déclic avec le début du programme Interreg. Malgré la proximité des capitales nationales, le développement des deux régions reste en retard et les niveaux de vie sont généralement plus bas. Les deux entités font tout leur possible pour décrocher des fonds européens, qui au début ne leur étaient pas destinés, puisqu'elles ne disposent pas de frontière terrestre[380]. Interreg redonne alors un véritable « coup de fouet » aux relations franco-britanniques, qui étaient quasiment inexistantes en dehors du protocole d'accord de 87. Interreg 1 constitue la première stratégie touristique commune.

Les fonds Interreg 1 se sont élevés à un total de 53.7 millions d'Euros dont 22.3. millions de fonds européens. Sur ces 22.3 millions d'Euros, 8.9 millions ont été accordés pour le Kent et 13.4 pour le Nord-Pas-de-Calais[381]. Interreg a ainsi financé 107 projets sur :[382]

- L'aménagement et l'environnement (= 28.6 %) ;
- Le tourisme (= 27.7 %) ;
- L'éducation et la formation (= 24 %).

Interreg semble avoir participé activement au développement économique local où il a permis de créer des emplois directs (accueil, encadrement...) et des emplois indirects (commerces, restauration...). Ainsi, les actions touristiques engagées ont essentiellement concerné :

- La publication d'une brochure touristique (« Côte à Côte ») à destination des clientèles régionales. Parallèlement, est mis en œuvre un programme conjoint de promotion touristique vers les clientèles étrangères, notamment canadienne. Ceci passe concrètement par la création de deux brochures spécifiques à ce marché et la participation à des salons. A cela s'ajoute la promotion de produits locaux ;

---

[379] Programme de Coopération Transfrontalière INTERREG II NORD-PAS-DE-CALAIS / KENT 1995-1999.
[380] Voir la partie précédente.
[381] Union Européenne, Interreg II Nord-Pas-de-Calais / Kent 1995 - 1999.
[382] Union Européenne, Interreg II Nord-Pas-de-Calais / Kent 1995 - 1999.

- L'organisation de deux concours : « Transmanche fleuri » (= concours entre les villes et les villages de chaque entité) et le « trophée du tourisme transmanche » (= concours avec un thème différent chaque année et ouvert aux prestataires touristiques afin de récompenser le meilleur équipement) ;

- La participation à la construction d'équipements touristiques et culturels majeurs : Coupole d'Helfaut, Nausicaa, rénovation de musées à Ramsgate et à Douvres... ;

- Des efforts linguistiques pour le personnel : programme d'échanges et de formation de personnel des services sociaux ;

- La rénovation des stations balnéaires permet à de nombreuses villes côtières d'effectuer des réaménagements et des travaux de valorisation comme Douvres, Calais, Herne Bay, Wimereux, Dunkerque, Ramsgate, Boulogne, Folkestone. Ces aménagements concernent la signalisation, le jalonnement de parcours pédestres de découverte, des installations sanitaires, la réalisation d'équipements...

Le bilan est mitigé, car Interreg 1 ne représente que des « micro-actions » ponctuelles, qui ne produisent pas de grands changements sur les littoraux. Cependant, les acteurs locaux découvrent la possibilité de réaliser des équipements structurants qui n'auraient jamais vu le jour : des projets concrets sont réalisés et augmentent sensiblement l'attractivité globale du littoral. La quasi-totalité des projets testés pour l'Eurorégion, sont effectués tout d'abord dans l'aire eurorégionale transmanche. Les moyens dégagés sont suffisamment attractifs pour susciter l'intérêt de ces littoraux : la collaboration traduit d'ailleurs trop souvent une motivation financière.

Le resserrement des liens franco-britanniques est réel et chaque entité commence à apprécier les atouts d'une véritable collaboration. Cette initiative est novatrice dans le sens où elle ouvre la voie à une réelle dimension transfrontalière. La multiplication des contacts et des relations permet de développer une meilleure connaissance de l'autre, de ses institutions, de sa langue, de son mode vie, de sa culture, de la dimension transfrontalière en particulier dans les domaines économiques, touristiques et les transports... Interreg 1 permet de tirer des leçons avant de poursuivre les efforts. Il constitue « la première expérience d'une collaboration transfrontalière »[383] et en quelque sorte un « laboratoire concret de mise en œuvre de la construction européenne » selon les équipes techniques de gestion du programme. C'est pourquoi, la coopération transfrontalière démarre tout doucement et a besoin de temps pour s'installer durablement. Interreg 1 ne représente qu'une première étape d'autant que l'effort transfrontalier sera poursuivi et accentué dans le programme Interreg 2 (1994/1999).

3.3.Conclusion.

L'aire eurorégionale transmanche représente un modèle du genre, puisqu'elle possède des spécificités importantes par rapport à d'autres ensembles transfrontaliers européens :

- Le tourisme semble jouer un rôle essentiel dans le développement de la démarche transfrontalière Kent / Nord-Pas-de-Calais. Etroitement liée au tunnel sous la Manche et à l'explosion du trafic transmanche, la coopération « institutionnelle » fut d'abord principalement touristique.

[383] BREUILLARD.M, La coopération transfrontalière comme révélateur des dynamiques politiques et institutionnelles du développement local, Colloque « Dynamique du développement local », Mai 1997, 17 p.

Elle à l'origine directe de la création de la « Région transmanche » en 1987. Les espaces littoraux accompagnés de leur arrière-pays se sont activement engagés dans la dimension transfrontalière, afin de pouvoir bénéficier des fonds européens Interreg.

- Le caractère transfrontalier repose sur une frontière maritime représentant en 1992, l'un des premiers exemples de coopération transfrontalière maritime. Il marque le commencement, puis le foisonnement de coopérations institutionnelles maritimes de la part d'autres territoires littoraux, situés de part et d'autre de la Manche (« Arc Atlantique », « Arc Méditerranéen »).

- Le regroupement commun des deux entités dans des programmes de coopération transfrontalière, avec la « juxtaposition » de plusieurs accords transfrontaliers majeurs, dans lesquels le Kent Est et la Côte d'Opale sont insérés. Ce « foisonnement » transfrontalier institutionnel est original en Europe du Nord-Ouest. L'aire eurorégionale transmanche Kent Est et Côte d'Opale représente le socle de la « Région transmanche », elle-même représentant un « laboratoire » pour une coopération eurorégionale beaucoup plus large : « l'Eurorégion » (juin 1991) regroupe le Kent, le Nord-Pas-de-Calais, la Flandres occidentale, la Wallonie et Bruxelles Capitale. Ce Groupement Européen d'Intérêt Economique, est un rapprochement, par delà les frontières, entre trois régions belges, une région anglaise et une région française. « Il vise à coordonner des actions dans des domaines touchant au développement économique, à l'aménagement et aux infrastructures, à l'environnement et à la communication »[384]. Des progrès significatifs ont été enregistrés dans le secteur de l'environnement, où une Charte valorise la notion de développement durable. Une douzaine de textes ont été adoptés, et concerne la qualité de l'eau, l'air, la gestion des déchets c'est-à-dire des thèmes impliquant de nombreux efforts sur le développement et l'aménagement du territoire. Les liaisons et les transports sont également des thèmes importants pour l'Eurorégion. Chacune des entités possède une longue tradition d'échanges entre elles, tant sur le plan historique que sur le plan culturel. L'Eurorégion ne suscite guère d'engouement aujourd'hui et elle a beaucoup perdu de valeur aux yeux des acteurs institutionnels, qui tentent de relancer ce concept mais avec de nombreuses difficultés. Elle s'inscrit dans une zone encore plus vaste « Centre et Capitales ».

4.Conclusion.

Tout l'enjeu de ces dernières années a consisté à renouer avec un nouveau cycle, synonyme de relance touristique, afin de retrouver le prestige touristique international perdu. Désormais, selon JM.Dewailly, les deux conditions indispensables, mais non suffisantes, au développement touristique sont réunies, à savoir l'accessibilité fortement améliorée et l'image de marque rehaussée. C'est une chance pour le tourisme de tirer profit le plus possible de toutes ces infrastructures. Il convient maintenant au Kent Est et à la Côte d'Opale de poursuivre et d'intensifier les efforts dans leur démarche de « reconquête touristique ». Cependant, le danger est grand de ne devenir qu'une région de transit. Dans ce domaine, la création de l'aire eurorégionale transmanche constitue un grand espoir pour constituer à nouveau une destination touristique prestigieuse.

[384] INSEE / Région Nord-Pas-de-Calais / Chambres Régionales Consulaires – 1995.

E.Conclusion.

L'homogénéité climatique de l'aire eurorégionale « transmanche » ne doit pas dissimuler les spécificités du patrimoine naturel et historique de ces littoraux et de ces arrières-pays. Ces dernières sont à l'origine de la longue tradition touristique de ces littoraux, ce qui est spécifique en Europe. Pendant toute l'histoire touristique, les deux rives ont connu période de rapprochement et d'éloignement. L'histoire du tourisme et des loisirs dans le Kent Est et la Côte d'Opale, s'est largement construite à partir des infrastructures de transport. Différents cycles successifs ont fortement marqué le paysage touristique de ces littoraux selon les époques, les caractéristiques de l'accessibilité, les produits, les clientèles et les acteurs (**tableau n°44, figures n°16** et **17**). Parallèlement, la durée du séjour s'y est considérablement réduite (**figure n°18**).

Malgré la présence de paysages remarquables (**carte n°40**), ces entités littorales sont auourd'hui confrontées à des « freins » externes qui limitent fortement leur attractivité. L'héliotropisme dominant les pratiques balnéaires, les littoraux situés plus au sud (Bretagne, Atlantique et Méditerranée) apparaissent plus attractifs. Au facteur climatique non favorable aux attentes et aux pratiques des touristes, s'ajoutent d'autres « influences » majeures telles l'érosion puissante, la forte pression urbaine et économique... qui s'exercent au sein des espaces littoraux dont l'attractivité touristique se retrouve fragilisée.

Ainsi, le principal défi pour ces entités eurorégionales est de retrouver le prestige perdu. Dans ce domaine, il semblerait qu'ils présentent une cohérence commune et qu'ils se soient lancés dans une réelle conquête touristique. Le tunnel a permis une mobilisation forte des acteurs et a fortement catalysé la démarche transfrontalière avec la création de l'aire eurorégionale transmanche. Cette dernière présente des spécificités indéniables par rapport à d'autres ensembles transfrontaliers européens : caractère précurseur du transfrontalier maritime institutionnalisé (bien que des coopérations non institutionnalisées se soient développées bien avant dans la mer Baltique, les détroits danois, l'Egée...), tunnel sous la Manche et ses aménagements d'accompagnement, ambiguïté de la frontière, insertion au sein de l'Eurorégion de l'Europe du Nord-Ouest.

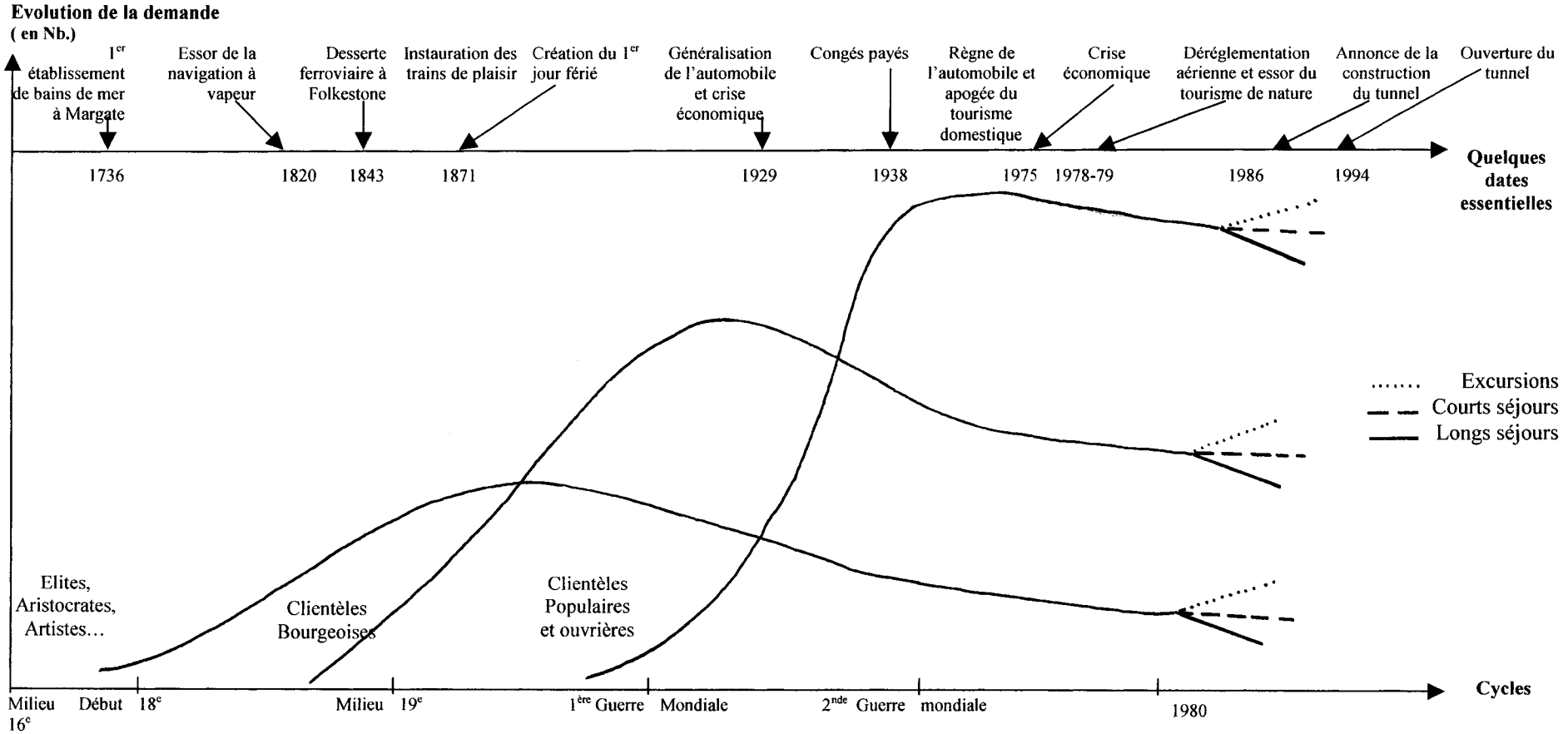
S'insérant dans une échelle eurorégionale spécifique, les entités littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale forment-elles aujourd'hui un réel espace touristique ? Ce dernier est-il pour autant partagé et vécu ?

Tableau n°44 : Des paysages touristiques marqués par différents « cycles », étroitement liés aux époques, à l'accessibilité, aux produits, aux clientèles et au rôle des acteurs.

« Cycles » touristiques	Epoques	Accessibilité	Facteurs de croissance	Clientèles	Rôle des acteurs	Paysages touristiques
Cycle pré-touristique 2 rives isolées et peu touristiques	A partir du milieu 16ième s.	Transport terrestre et maritime	'*Grand Tour*' et facteur « santé »	Haute et petite noblesse, '*gentry*', écrivains et artistes	Non	Villes européennes, bourgs ruraux et centres thermaux
Cycle du lancement du tourisme balnéaire Rapprochement des 2 rives, qui deviennent le berceau du tourisme en Europe	Début 18ième s. / Milieu 19ième s.	Essor du transport terrestre et fluvio-maritime (vapeur : 1820)	Cadre naturel lié à la « santé » (bains de mer), situation géographique. Facteur économique et politique	Mêmes types de clientèles : Londres et la « classe de loisirs »	Non	Essor des stations balnéaires du Kent Est (Margate, Ramsgate, Broadstairs, Folkestone, Herne Bay). Primauté touristique de Boulogne en Côte d'Opale
Cycle de l'apogée du tourisme balnéaire 2 rives étroitement liées	Milieu 19ième s. / 1914-18	Essor du chemin de fer	Facteur « santé » + activités sportives, de détente et de distractions	Classes bourgeoises et élites	Kent Est : Engagement des acteurs locaux pour contrôler les clientèles, puis planifier les aménagements. Côte d'Opale : Investisseurs britanniques, nordistes, picards et parisiens	Période de grands investissements pour les stations déjà existantes (Margate, Boulogne) Emergence des stations balnéaires ex-nihilo en Côte d'Opale selon 2 modèles
Cycle de la fausse prospérité Repli sur soi des 2 rives	1918-1939	Apparition de l'automobile	Disparition des bains de mer au profit d'activités sportives et de loisirs (nage)	Classes moyennes. Amorce de la fuite des élites	Engagement prononcé des acteurs locaux dans le développement des stations (promotion)	Développement des stations balnéaires. Forte concurrence
Cycle de massification des stations Des littoraux en perte d'identité	1945 / Début années 80	Suprématie de l'automobile et essor du transport aérien	Héliotropisme, Augmentation du temps libre et « Civilisation des loisirs »	Fuite définitive des élites et bourgeoises Domination des « masses » de proximité	Incapacité des acteurs locaux à maintenir les élites, synonymes d'investissements	« Démocratisation » des stations : friches touristiques (Kent Est), formes sociales et urbanisation médiocre (Côte d'Opale). Diffusion touristique dans l'arrière-pays
Cycle de mobilisation des acteurs Nouvelle synergie entre les 2 rives	Début des années 80 / jusqu'à nos jours	Tunnel sous la Manche et renforcement exceptionnel de l'accessibilité	Renforcement de la « Civilisation des loisirs »	Clientèles variées	Mobilisation forte des acteurs (publics et privés). Union Européenne + Programme Interreg	Emergence d'une certaine cohérence spatiale des deux littoraux

Source : M.Harbreteau, 2003.

Figure n°16 : Les différents cycles touristiques et de loisirs du Kent Est



Cycle pré-touristique
Grand Tour (Douvres) thermalisme mondain (Tunbridge Wells)

Le Lancement
Essor du tourisme balnéaire (bains à la lame). Forte influence de Londres. Essor de Margate et Ramsgate, Réveil des autres villages de pêche (Broadstairs...).

L'apogée
Stations touristiques d'importance nationale (Margate et Folkestone), régionale (Ramsgate, Broadstairs). Apparition des clientèles bourgeoises.

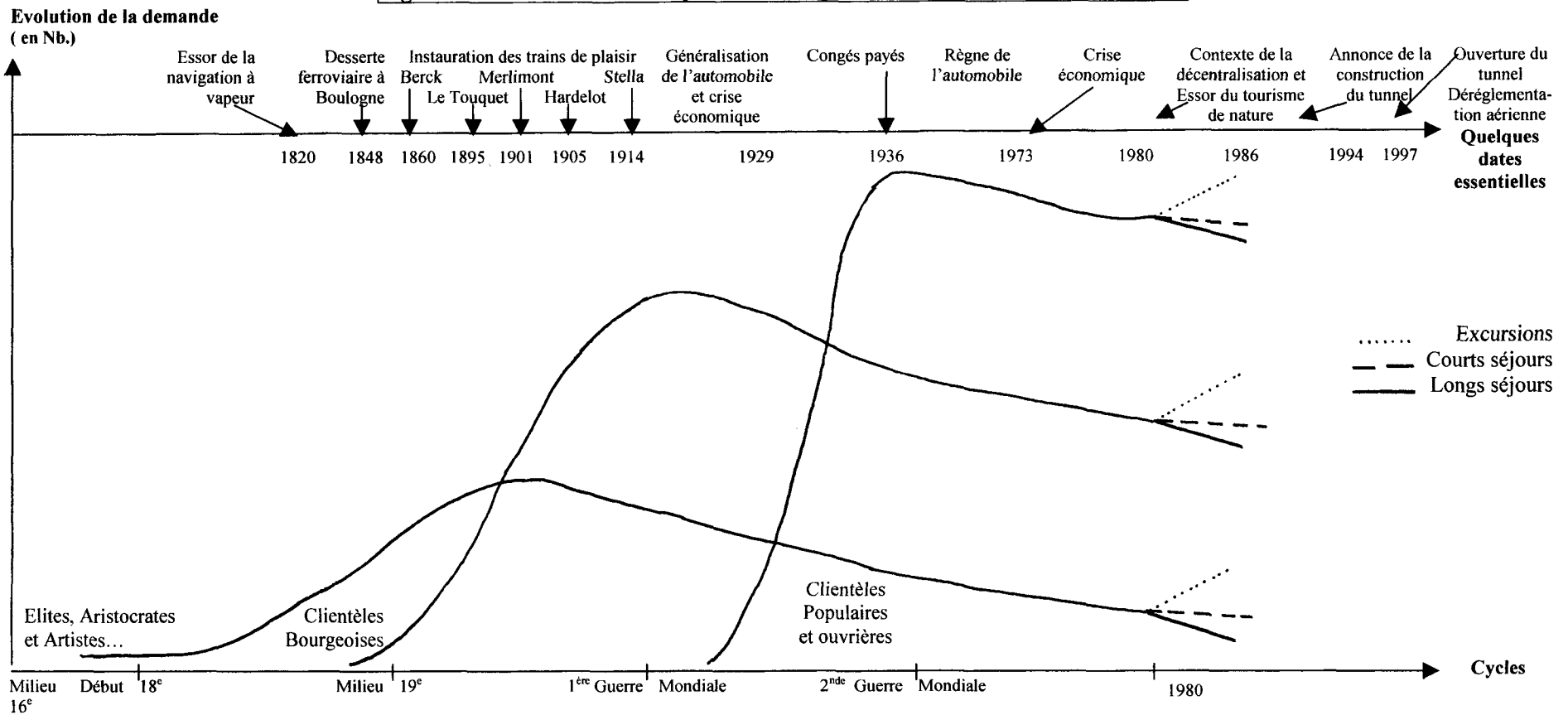
La fausse prospérité
Aménagements ambitieux. Amorce de nouvelles mutations (sport, bronzage...). Clientèles bourgeoises majoritaires.

La massification
Crise des stations. Tourisme de masse synonyme de dégradation. Fuite des élites. Forte concurrence des élites.

La mobilisation des acteurs
Prise de conscience du rôle des activités récréatives face à de multiples enjeux (récession économique)

Source : M.Harbreteau, 2003.

Figure n°17 : Les différents cycles touristiques et de loisirs de la Côte d'Opale



Cycle pré-touristique
Grand Tour (Calais et Boulogne) Centres thermaux (Montreuil).

Le Lancement
Essor du tourisme balnéaire (bains à la lame). Présence anglaise déterminante. Exclusivité touristique des ports (Boulogne).

L'apogée
Primauté touristique de Boulogne et de Berck. Réveil des villages de pêche / Naissance de stations créées ex-nihilo selon 2 modèles (Le Touquet et Berck).

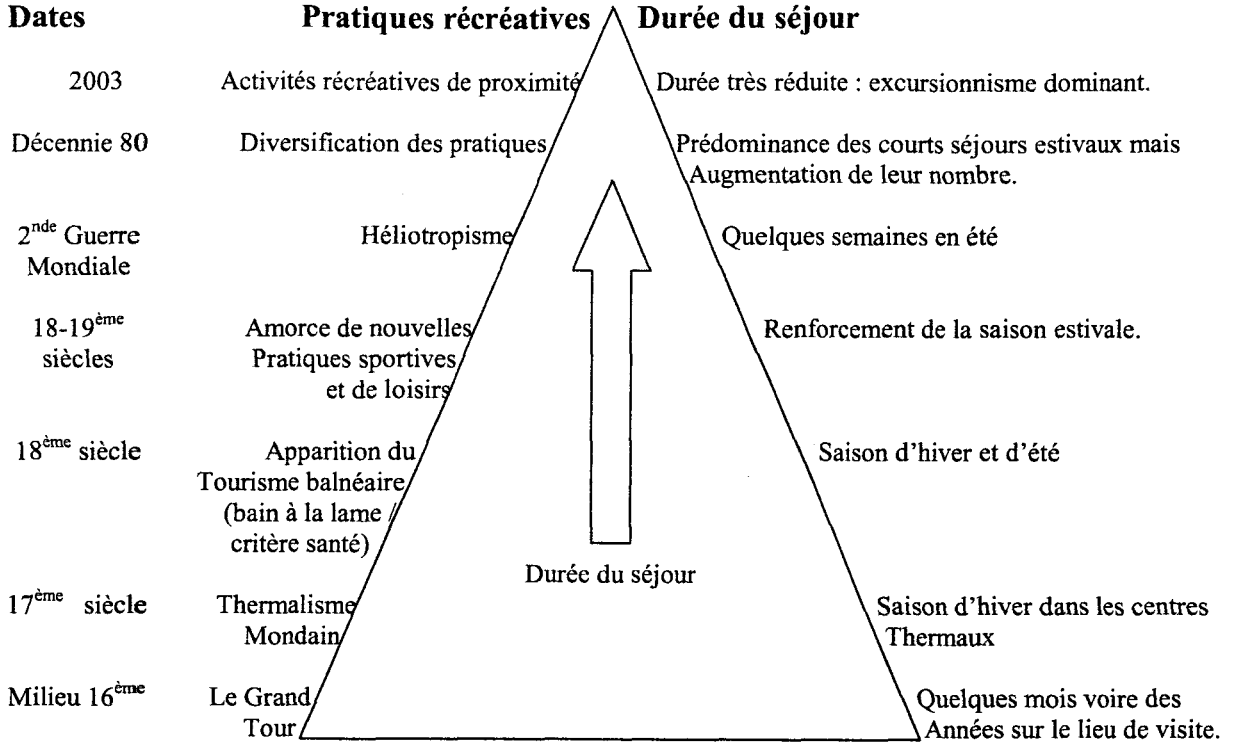
La fausse prospérité
Réalisation de projets ambitieux. Age d'or du Touquet. Amorce de nouvelles pratiques. Forte fréquentation des Clientèles bourgeoises.

La massification
Déclin des stations qui se dégradent. Forte concurrence nationale. Fuite des élites.

La mobilisation des acteurs
Prise de conscience du rôle des activités récréatives face à de multiples enjeux (récession économique)

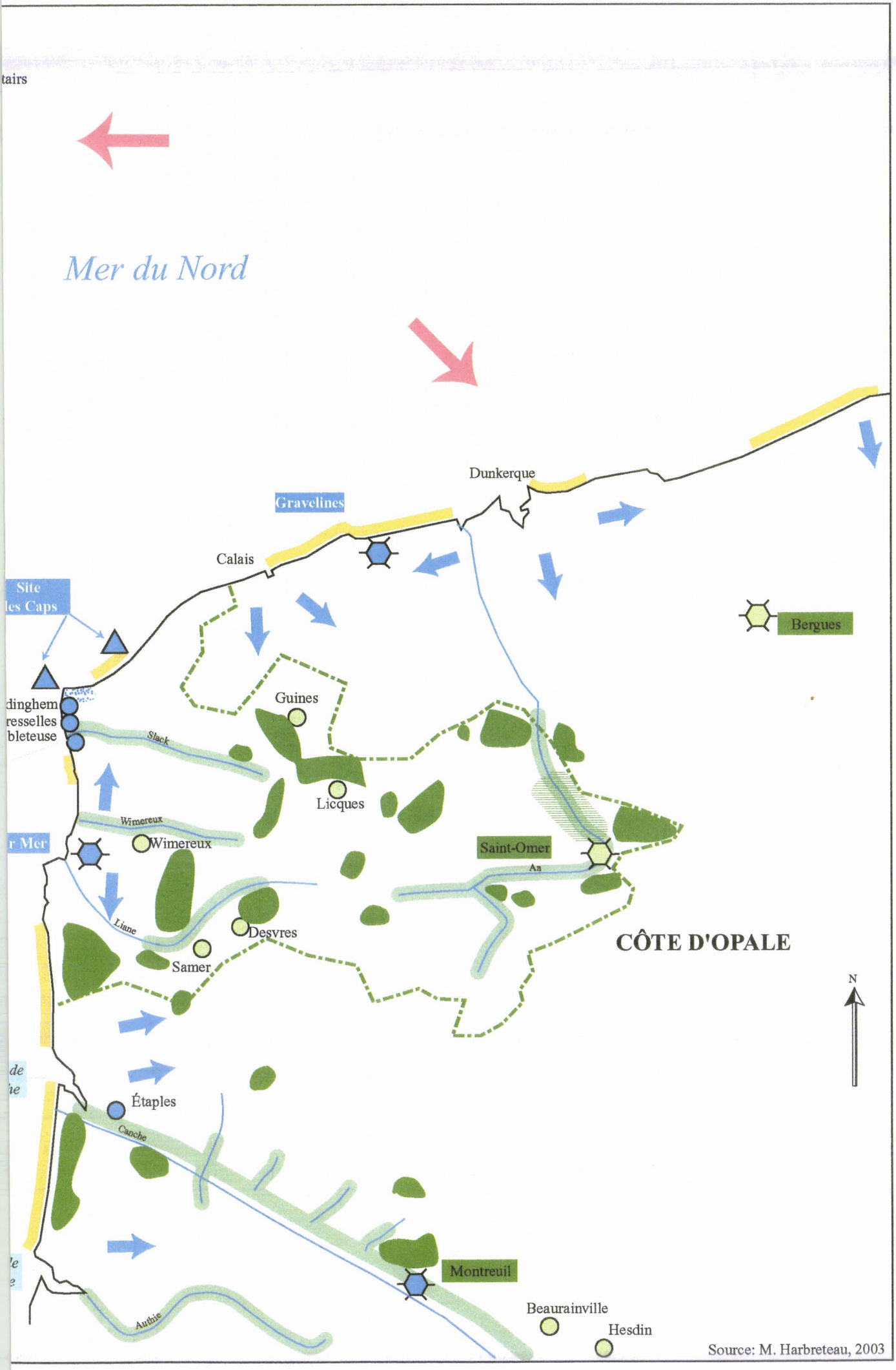
Source : M.Harbreteau, 2003.

Figure n°18 : Une durée de séjour qui se raccourcit avec les changements de pratiques

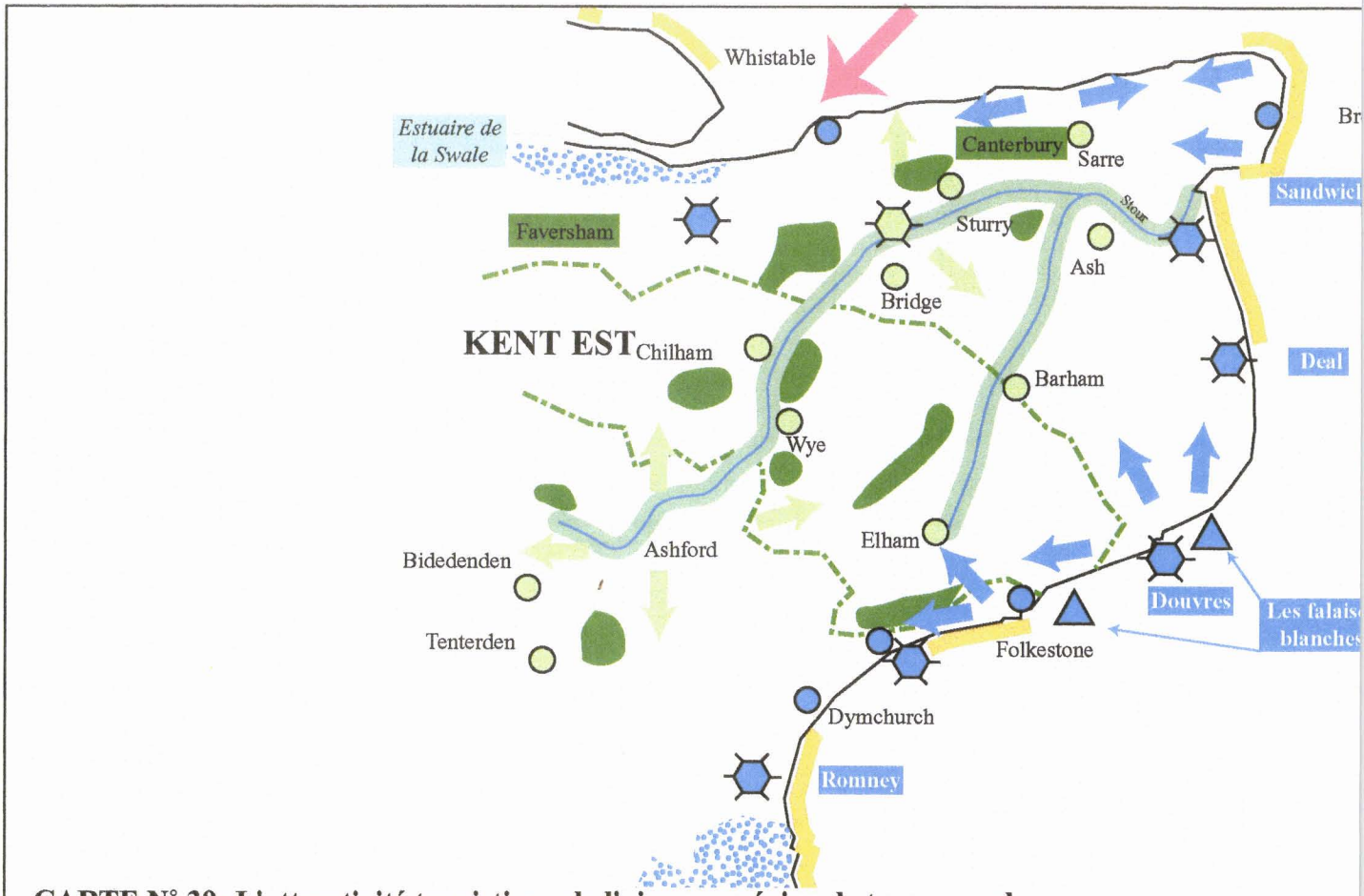


Source : M.Harbreteau, 2003.

tairs



Source: M. Harbreteau, 2003



CARTE N° 39: L'attractivité touristique de l'aire eurorégionale transmanche

	MILIEU LITTORAL	ARRIÈRE-PAYS
Paysages au potentiel exceptionnel	GRANDS SITES NATIONAUX Falaise de Douvres et Sites des Caps ANCIENS PORTS FORTIFIÉS Confédération Cinques Ports + Boulogne, Montreuil, Gravelines	"HAUTEURS" BOISÉES Les *"Downs AONB"* et PNR des Caps et Marais d'Opale ANCIENNES CITÉS RELIGIEUSES ET MILITAIRES Cantebury, Saint-Omer et Bergues
Paysages au potentiel réel	PLAGES SABLEUSES BORDÉES DE CORDONS DUNAIRES Nord et sud de la côte d'Opale; Thanet, Douvres et sud du Kent Est MARAIS LITTORAUX Swale, Romney Marsh, Tardinghem ESTUAIRES *Estuaire de la Swale* PETITS PORTS ET VILLAGE DE PÊCHE Whistable, Broadstairs, Folkestone, Etaples, Ambleteuse, Audresselles..	VALLÉES HUMIDES La Stour, les sept vallées, Montreuil.... MARAIS DE L'ARRIÈRE-PAYS Audomarois BOURGS RURAUX PITTORESQUES Hesdin, Guines, Samer, Licques, Chilham, Tenterden,, Wye, Elham
Paysages soumis à des influences majeures	Puissante érosion côtière Anthropisation croissante du liseré côtier: humaine et économique (dont touristique)	Forte pression agricole, économique et humaine

2.UN ESPACE RECREATIF DE PROXIMITE REPOSANT SUR UN MYTHE INSTITUTIONNEL A COURT TERME.

Introduction.

Espaces identitaires insérés dans une échelle eurorégionale originale depuis la création de l'espace transfrontalier transmanche à la fin des années 80, les entités de la Côte d'Opale et du Kent Est se caractérisent, aujourd'hui, par d'intenses dynamiques institutionnelles s'intégrant et s'emboîtant à différentes échelles spatiales. A l'échelle transfrontalière, Interreg 2 poursuit les efforts engagés par les acteurs locaux pour constituer une réelle destination touristique et de loisirs intégrée en Europe du Nord-Ouest. A l'échelle régionale, l'objectif affiché des acteurs locaux est de constituer deux entités territoriales puissantes capables de fédérer l'ensemble des particularismes locaux. Ces dynamiques institutionnelles semblent être à l'origine de « territorialisations » littorales prononcées.

Comment ces différentes échelles d'intégration sont-elles vécues au niveau local ? Les efforts engagés de la part des acteurs locaux pour créer une véritable destination transfrontalière sont-ils retranscrits à l'échelle locale auprès des résidents et des visiteurs ? L'aire eurorégionale transmanche représente-t-elle un territoire partagé de tous et bénéficiant d'une image forte avec un perçu et un vécu transfrontalier ? Ou au contraire ne reste-t-elle qu'un « mythe territorial institutionnel » ? Pour autant, l'aire eurorégionale transmanche ne forme-t-elle pas un réel espace récréatif, avec des secteurs touristiques et de loisirs marquant et structurant cet espace de part leurs impacts, leurs activités et leurs stratégies ?

A.Les différentes échelles spatiales d'intégration et dynamiques institutionnelles.

D'intenses dynamiques institutionnelles semblent caractériser l'aire eurorégionale transmanche que ce soit à l'échelle transfrontalière ou régionale. S'agissant de l'échelle transfrontalière, les acteurs locaux se sont résolument engagés dans une coopération transfrontalière. Il s'agit de se demander quelle est la véritable nature de la coopération transfrontalière transmanche. Y a-t-il, à travers les exemples variés de coopération (Eurorégion, Région transmanche, jumelages de villes, Programmes d'Initiatives Communautaire) un réel processus de travailler ensemble conduisant à une intégration régionale ? La coopération ne reste-t-elle pas au contraire largement institutionnalisée limitée aux acteurs publics désireux de se procurer les financements européens indispensables pour tendre vers un développement isolé et sans concertation avec le voisin ? Concernant l'échelle régionale, les dynamiques institutionnelles semblent fortement inégales de part et d'autre du détroit. Néanmoins, elles sont essentielles pour les activités récréatives dans la mesure où elles contribuent à territorialiser cet espace eurorégional.

1.L'engagement des acteurs publics dans une coopération transfrontalière institutionnalisée.

Il existe de nombreux projets transfrontaliers aujourd'hui entre les deux entités littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale : relèvent-ils d'une démarche uniquement financière ou représentent-ils l'aboutissement d'une réelle démarche entre partenaires ? L'aire eurorégionale transmanche a-t-elle réellement conduit une coopération transfrontalière depuis sa création ? Quelles sont les différentes actions menées en commun ? Il semblerait qu'il y ait, aujourd'hui, un dynamisme « public » de la part des acteurs politiques dans le développement d'une démarche transfrontalière. Qu'en est-il exactement ?

1.1.La nature de la coopération transfrontalière entre le Kent Est et la Côte d'Opale.

Afin de mieux appréhender la situation transfrontalière, il est nécessaire de raisonner à différentes échelles. A l'échelle transmanche, Interreg 2 a-t-il permis de renforcer la coopération transfrontalière ? Au niveau local, les jumelages de villes fournissent des exemples précis de partenariat transfrontalier. Qu'en est-il pour Calais/Douvres et Dunkerque/ Ramsgate ? A une autre échelle, quelle est exactement la nature de l'Eurorégion, autre forme de coopération transfrontalière dans laquelle le Kent et le Nord-Pas-de-Calais sont inscrits ?

1.1.1.Un renforcement de la démarche transfrontalière avec Interreg 2.

La mise en œuvre du programme Interreg 2 (1994-99) renforce les efforts entrepris depuis 1989 pour aboutir à une meilleure coopération. Il vise :

- La promotion de la Région transmanche intégrée, en utilisant des systèmes de communication de première qualité ;
- Le renforcement de l'attractivité de la région pour un développement durable ;
- La diminution des impacts négatifs de la restructuration des ports et soutien du développement économique et technologique ;
- Le développement et la promotion des réseaux de relations entre les acteurs des deux côtés de la Manche.

Là encore, 80% des ressources du programme transmanche ont été allouées aux zones côtières c'est-à-dire à l'aire eurorégionale transmanche[385]. Près de 40% des fonds Interreg 2 ont été alloués à des projets touristiques et culturels[386]. Il est néanmoins regrettable que seuls 5% des projets ont été financés sous les mesures gestion de l'occupation des sols et protection de l'environnement[387].Le **tableau n°45** présente les principaux projets touristiques, ainsi que les actions effectivement réalisées.

Après 10 ans d'existence, l'aire eurorégionale transmanche a effectivement développé un certain degré de coopération au niveau stratégique d'abord puis à l'échelle opérationnelle. C'est le cas du site Internet sur les opportunités commerciales et les sites fonciers disponibles sur les deux côtés du détroit[388]. Mais d'autres actions ont été entreprises avec Interreg 2. Un projet a été mis en place entre Douvres et Boulogne pour développer la croisière. L'objectif est de proposer un produit commun unique en jouant la complémentarité. La création d'un réseau des places fortes constitue également l'un des projets les plus importants d'Interreg 2. Une association de mise en réseau des villes historiques a été mise en place afin d'échanger des expériences sur l'aménagement spatial et la conservation du patrimoine. Autre projet abouti et concernant le milieu rural, le projet concernant les gîtes ruraux. Profitant du véritable engouement pour le tourisme vert, un site Internet commun a été créé pour la location / réservation de gîtes de part et d'autre du détroit. Il s'agit d'un travail en partenariat pour développer l'offre. Interreg 2 a largement contribué au développement de réseaux et de contacts transfrontaliers.

---

[385] ECOTEC, Evaluation ex ante d'Interreg III-A France-Angleterre, Rapport intermédiaire réalisé pour la Préfecture de Haute-Normandie, 2003, p 16, 73 p.
[386] COMITE REGIONAL de TOURISME et KENT COUNTY COUNCIL, L'activité touristique de la Région Transmanche, 2000.
[387] ECOTEC, Evaluation ex ante d'Interreg III-A France-Angleterre, Rapport intermédiaire réalisé pour la Préfecture de Haute-Normandie, 2003, p 16, 73 p.
[388] Adresse internet : www.regiontransmanche.com

Interreg reste néanmoins la principale raison du partenariat transfrontalier transmanche. La mise à disposition de supports financiers de la part de l'Union Européenne est à l'origine directe d'une augmentation récente de ces initiatives transfrontalières[389]. Sans les financements européens, la coopération n'aurait jamais atteint un tel degré. Même si ces mesures restent faibles dans leurs montants, l'aire eurorégionale transmanche bénéficie d'une politique récréative commune « fine », diffuse et pédagogue à travers ses territoires littoraux. Mais, davantage de cohérence est nécessaire : il n'existe pas de document de référence donnant l'orientation majeure. Il faut tendre vers une stratégie globale et commune : c'est l'objectif d'Interreg III d'inciter le *'Kent County Council'* et le Comité Régional de Tourisme à élaborer une stratégie commune puisque de nombreuses opportunités pourraient être développées.

[389] CHURCH.A et REID.P, Cross-border Co-operation, Institutionalisation and Political Space Across the English Channel, Regional Studies, Vol.33.7, 1999, pp. 643 - 655.

Tableau n°45 : Les principaux projets touristiques Interreg 2 pour l'aire eurorégionale transmanche.

Projets	Description	Total	Fonds Interreg	Echéance	Partenaires	Réalisations
Recherche sur le tourisme transmanche.	Programme conjoint d'étude spécifique sur le tourisme.	£400 000 610 000 E	£200 000 305 000 E	1998/2001	KCC/CRT	Achevé. Fait toujours l'objet d'une attention particulière.
Réseau des villes fortifiées.	Réseau de 17 villes fortifiées (investissement et programme marketing).	£8 millions 12,2 millions E	£2.5 millions 3,8 millions E	1998/2001	KCC, SMCO et Province Flandres	Achevé. Efforts constant de promotion.
Navigation de plaisance à Ramsgate / Dunkerque.	Création d'équipements et d'événements communs.	£2.5 millions 3,8 millions d'Euro	£1.2 million 1,8 million E	1999/2001	Thanet DC et SM Dunkerque	1ère phase achevée. Nouveaux projets d'extension en cours.
Folkestone / Boulogne Côte à Côte.	Programme commun de promotion.	£400 000 610 000 E	£200 000 305 000 E	1998/2000	Shepway DC et District de Boulogne	Promotion continue.
Campagne d'investissement touristique.	Promotion commune des sites touristiques et de loisirs à développer.	£540 000 824 000 E	£270 000 412 000 E	1997/2001	KCC et MCO	Réalisation de brochures, site internet, articles de presse, événements divers...
Cyclotourisme transmanche.	Création et promotion de pistes cyclables + événements.	£4 millions 6,1 millions E	£1.9 million 2,9 million E	2000/2001	KCC et CG 62	?
Croisière transmanche.	Développement du marché de la croisière à Douvres et Boulogne (équipements).	£250 000 381 000 E	£120 000 183 000 E	2000/2001	KCC / CCI Boulogne	Achevé pour Douvres. Programme Napoléon en cours pour Boulogne.
Développement du marché des gîtes ruraux	Recherche, développement et échanges d'informations.	£120 000 183 000 E	£60 000 91 000 E	1998/2001	Dover DC / Gîtes 62	Achevé.
Tourisme vert sur les falaises de Douvres et le Site des 2 Caps.	Marches guidées et circuits vélo.	£275 000 419 000 E	£130 000 198 000 E	1997/2000	Dover DC / SMADB	Achevé.
Action transfrontalière '*Kent Downs*' et Boulonnais (PNR).	Approche stratégique pour préserver et améliorer ces sites.	£520 000 793 000 E	£260 000 396 000 E	1997/2001	KCC et SMADB	Achevé
Améliorations environnementales à Folkestone / Boulogne	Liens piétonniers dans les centre villes.	£2.5 millions 3,8 millions E	£900 000 1,3 million E	1998/2001	Shepway DC / CCI Boulogne	Achevé.

Source : Comité Régional de Tourisme et Kent County Council, L'activité touristique transmanche, 2000.

SMCO (Syndicat Mixte de la Côte d'Opale), MCO (Mission Côte d'Opale), CG (Conseil Général), CCI (Chambre de commerce et d'industrie), SMADB (Syndicat Mixte d'Aménagement et de Développement du Boulonnais), FRCPM (Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritime, KCC (Kent County Council), DC (District Council).

1.1.2.Une mauvaise lisibilité institutionnelle transfrontalière.

De grandes disparités institutionnelles et administratives entre la France et la Grande-Bretagne constituent un frein majeur quant au développement d'une coopération transfrontalière plus efficace.

Lorsqu'il s'agit de développer une démarche commune de coopération transfrontalière, celle-ci s'appuie évidemment sur les acteurs et notamment sur les pouvoirs publics. La situation est complètement différente de part et d'autre de la Manche. Côté Kent, une seule structure domine et représente l'acteur incontournable pour la coopération transfrontalière : le '*Kent County Council*' est présent dans tous les programmes Interreg. « L'information et la coordination technique des projets Interreg relèvent d'un agent de services du Comté, le suivi financier et administratif est entre les mains d'un fonctionnaire d'Etat au sein du '*Regional Government Office*', sorte d'antenne régionale de l'Etat qui regroupe les services des ministères impliqués dans l'aménagement du territoire et de développement économique »[390].

Côté français, la situation transfrontalière souligne la participation de plusieurs acteurs. « Le suivi des dossiers financiers est dominé par la Préfecture de région qui est l'intermédiaire financier obligé entre la Commission de Bruxelles et les acteurs locaux, compétents en matière d'aménagement du territoire et de développement local. Le Conseil Régional, à Lille et depuis son antenne à Calais, et les deux Conseils Généraux assurent le suivi technique, la coordination et l'information ». La décentralisation est à l'origine de cette multiplicité d'acteurs, d'autant que d'autres sont des acteurs incontournables : le Comité Régional de Tourisme, le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, les communes... Il en résulte une certaine confusion de nos voisins britanniques qui ne savant pas très bien qui contacter, lorsqu'ils veulent développer une initiative transfrontalière.

Par conséquent, il existe un grand déséquilibre des interlocuteurs de part et d'autre de la Manche, entraînant une certaine confusion pour les initiateurs de projets transfrontaliers (**figure n°19**). Il est difficile de coopérer avec le Nord-Pas-de-Calais du fait de la multitude d'acteurs présents à chaque échelon administratif. Il faudrait simplifier les procédures institutionnelles et financières de ce côté de la Manche.

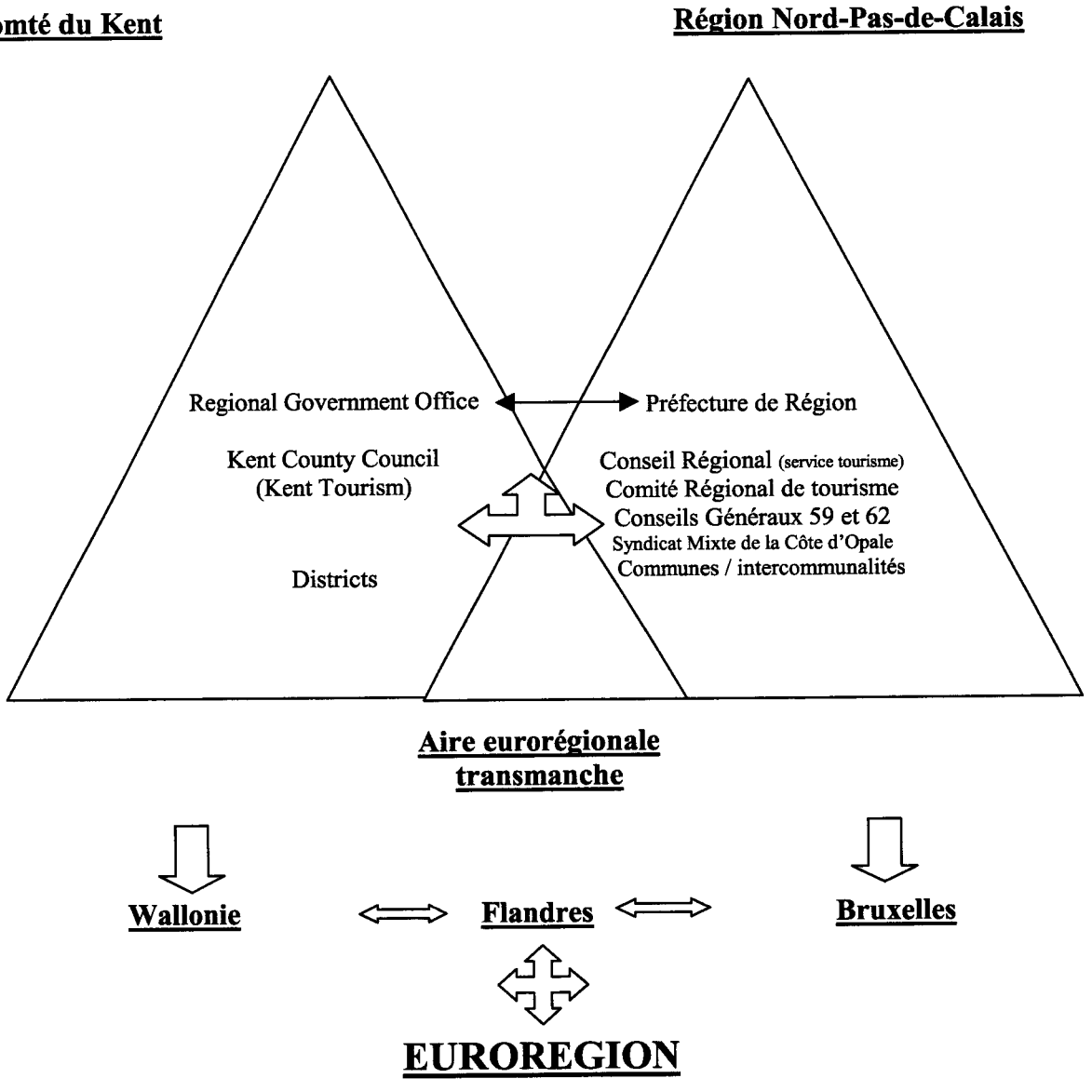
1.1.3.Conclusion.

Un développement durable doit être à la base de toute stratégie touristique, notamment en matière de coopération transfrontalière. Le défi est immense pour l'aire eurorégionale transmanche d'atténuer les disparités persistantes des deux côtés du détroit, notamment en terme économique, culturel, démographique, institutionnel... et surtout linguistique. Les programmes transfrontaliers ont certainement contribué à une meilleure connaissance du voisin et permis l'aboutissement de projets touristiques bien précis (réseau des places fortes, plaisance...). Cependant, cette collaboration institutionnelle réelle traduit souvent une motivation essentiellement financière. C'est dans cette optique qu'Interreg 3 a pour objectif de donner une dimension « humaine » à cette collaboration formelle. Ce partenariat transfrontalier à une échelle humaine reste un défi important à réaliser. Synonyme de renforcement de la cohésion de cet espace, les citoyens et les touristes doivent sentir appartenir à un territoire commun, d'où l'intérêt que suscite notre enquête. Ce renforcement identitaire est la clef pour aboutir à une destination touristique transmanche à part entière.

---

[390] BREUILLARD.M, L'aménagement du territoire en Grande-Bretagne : un discours politique plus qu'une politique publique, Revue internationale de Science Administrative, n°3, 1995, pp. 523-540.

Figure n°19 : Un nombre d'acteurs publics transfrontaliers inégal de part et d'autre du détroit



Source : M.Harbreteau, 2003.

1.2.Les autres formes de partenariats transfrontaliers institutionnels.

Mis à part l'aire eurorégionale transmanche et les programmes d'initiative communautaire, il existe d'autres formes de partenariats transfrontaliers institutionnels s'exerçant à différentes échelles, locales et régionales. Les jumelages de villes se révèlent essentiels, puisqu'ils soulignent la coopération transfrontalière « vécue ». Sont-ils nombreux au sein de l'aire eurorégionale transmanche ? Entretiennent-ils réellement un partenariat poussé ? A une échelle différente, l'Eurorégion constitue le regroupement de cinq régions situées en Europe du Nord-Ouest mais quelle est au juste sa consistance ?

1.2.1.A l'échelle locale, les jumelages de villes.

Plus de 350 villes du Sud de l'Angleterre et du Nord-Ouest de la France sont jumelées aujourd'hui. En 1973, l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun conjuguée à l'ouverture de l'Union Européenne a donné un coup de fouet aux liens bilatéraux entre les villes ou les différentes autorités publiques. Les objectifs de tels partenariats concernent le renforcement des relations d'amitié, mais aussi le développement d'actions communes dans les secteurs économiques et commerciaux. Les jumelages entraînent souvent des voyages ponctuels et répétés des résidents entre les deux villes concernées. Ils amènent parfois l'installation de personnes, en raison du moindre coût du foncier, notamment lors de la décennie 80 en Côte d'Opale de la part des Britanniques[391]. Quelques jumelages sont présents au sein de l'aire eurorégionale transmanche (**tableau n°46**), notamment ceux de Calais / Douvres et Dunkerque / Ramsgate qui constituent les types de coopération les plus poussés.

Tableau n°46 : Les jumelages entre les villes de l'aire eurorégionale transmanche.

Dates	Villes jumelées	Actions transfrontalières engagées
1961	Boulogne / Folkestone	- Echanges sportifs et officiels jusque les années 90. Partenariat peu poussé ; - Déc.1997 = Convention de coopération en matière de développement (culture, tourisme...). Partenariat plus important à travers : concours international de musique, musique et rempart, expositions culturelles, promotion touristique (brochures bilingues, événements comme le show aérien de Folkestone...), marché traditionnel de Boulogne à Folkestone... - Projets structurants à travers Interreg 2 : passerelles, falaises, plaisance...
30 juin 1973	Calais / Douvres	- Diverses visites régulières de personnels depuis 1973 : délégation officielle ; - Quelques échanges culturels depuis 1981 : chorale, jazz, foire exposition, 50ème anniversaire de la bataille de Calais en 1990, Sons et Lumières ; - Relations essentiellement sportives aujourd'hui : journées omnisports, régates... ; - Liens à travers les procédures Interreg (Ex. projet de création d'une brochure touristique bilingue).
1992	Dunkerque / Ramsgate.	- Pas de jumelage réel entre ces deux villes = partenariat informel ; - Relations épisodiques et protocolaires entre la Communauté Urbaine et *le 'Thanet District Council'* (= accord de coopération) notamment à travers Interreg 1 et 2 : développement de la plaisance (création d'anneaux + événementiel)
14 mai 1994	Wimereux / Herne Bay	- Liens à travers des visites régulières officielles ; - Echanges scolaires et culturels : Chorale, Jubilé de la Reine, Fête de la Moule, Wimereux, Les Années Folles... ; - Création d'une « Association Jumelage » en 2001 à la demande de la Mairie = dynamisme réel avec échanges sportifs, scolaires...

Source : M.Harbreteau, 2003.

[391] Inversement, le nombre de résidents français dans le Kent serait passé de 1 000 à plus de 2 000 en 3 ans d'après Buléon.

Les villes de Calais et de Douvres sont depuis longtemps liées. Depuis les origines de la navigation (voiliers, navires à vapeur...), de nombreux liens se sont tissés entre les deux ports. En 1973, les deux villes se jumèlent avec pour objectif de « favoriser les échanges des résidents et des clubs et autres associations avec des intérêts communs, renforcer puis maintenir de permanents échanges d'amitié et d'encourager les rencontres des acteurs avec cette idée de développer une meilleure compréhension et d'amitié entre les habitants de ces villes »[392]. La construction du tunnel a renforcé indirectement les liens entre les deux villes, puisque les opérateurs ont du renforcer les liaisons en raison de la vive concurrence.

Aujourd'hui, une interaction territoriale entre les deux villes se traduit par des liens réels :

- La notion de « frontière coût » met en présence des flux motivés par des différentiels de coût. En dépit de la fin du « duty free », de nombreux britanniques sont toujours motivés par l'achat de produits moins taxés (essence, cigarettes, alcool...). Les excursions sont importantes à Calais, renforcées par des publicités ou des offres spéciales de magasins dans le journal local '*Kent Messager*' (Auchan, Carrefour, Sainsbury, Tesco...) ;
- Douvres et Calais sont internationalement connus et bénéficient d'une renommée forte en raison de leur accessibilité aisée ;
- Les autorités locales ont engagé un partenariat mais qui reste encore trop discret. Plusieurs publications touristiques ont été créées dans les deux langues. Un projet Interreg concernant les gîtes ruraux est en cours...

Il existe d'autres villes jumelées au sein de l'aire eurorégionale transmanche. L'étroite collaboration locale, qui s'est instaurée entre l'agglomération dunkerquoise et le District de Thanet, est caractéristique. En dehors de leurs nombreuses liaisons maritimes depuis 1981 (jusque 1997), il s'y est développé un des tous premiers projets de coopération transfrontalière. Une Convention est signée en 1992, entre ces deux « régions », qui présentent de nombreux points communs. En raison d'une crise industrielle grave, ces espaces bénéficient d'une attention particulière de la part de leur Etat respectif. Alors que Ramsgate est à la fois une station balnéaire et un port qui essaie de se diversifier pour redevenir une destination récréative ('*Ramsgate Renaissance*'), Dunkerque tente de réorienter son économie (construction navale) vers des activités commerciales, éducatives et de loisirs (« Projet Neptune »). Les deux projets de revitalisation se basent sur la valorisation du patrimoine maritime, ainsi que sur le front de mer historique. Les deux villes cherchent, en effet, à exploiter et à développer ce lien, grâce à l'accroissement du marché des loisirs. Alors que Ramsgate est le principal port d'entrée pour les bateaux de plaisance dans le Kent, Dunkerque occupe la même place dans le Nord-Pas-de-Calais. Lors des dernières années, les deux ports ont construit une marina liée à des équipements de plaisance. Cette dimension transfrontalière mérite d'être développée : peu de liens existent entre les deux marinas et peu de bateaux visitent le port situé de l'autre côté du détroit. Il s'agit de renforcer la politique événementielle (régates, courses...), dans le but de promouvoir les deux ports comme des destinations de plaisance à part entière. Cet engagement bénéficie d'ailleurs de fonds financiers d'Interreg. D'autre part, Dunkerque et Ramsgate sont peu connus pour leur image transfrontalière. Cette étape est indispensable pour conquérir une nouvelle image. Une coopération plus poussée avec le Kent, mais aussi avec les Flandres, apporterait un certain dynamisme aux deux ports en quête d'identité.

[392] Citation prise dans Heddebaut.O, The Binational City and Region Dover-Calais, International Seminar on *Binational Cities and their regions*, 27th and 28th September 2000, Nijmegen, The Netherlands.

Les liens sont réels entre certaines villes du Kent Est et de la Côte d'Opale, mais le degré de coopération transfrontalier reste encore faible et en aucun cas, nous pourrions parler de « villes binationales », au même titre que certaines localités situées sur la frontière franco-belge ou franco-allemande[393]. La frontière naturelle de la Manche et de la mer du Nord reste encore vivace et sépare deux côtes différentes. Même si les liens ont été renforcés lors des deux dernières décennies, les efforts doivent être poursuivis pour tendre vers une coopération plus efficace, dynamique, humaine et durable. Qu'en est-il pour l'Eurorégion ?

1.2.2.A l'échelle régionale : quelle réalité pour l'Eurorégion ?

Cinq ans après sa création, un premier forum de l'Eurorégion fut organisé en 1996 (650 personnes des 5 régions). Plus de 720 délégués assistèrent au second en 1999, et adoptèrent une stratégie touchant à de nombreux secteurs économiques (= '*Strategic Overview Scheme*'). Les autorités de cet espace transfrontalier ont conduit des actions et développé des synergies principalement sous les programmes d'initiative communautaire tel que Interreg.

Malgré des flux touristiques très importants, soit près de 50 millions de personnes traversant la frontière belge chaque année et malgré le succès de quelques projets transfrontaliers dans certains secteurs tels que le tourisme et la culture, la coopération est loin d'être aboutie[394]. Le manque d'outil institutionnel fait cruellement défaut pour tendre vers un partenariat efficace. L'idée de régionalisation ou de décentralisation doit faire son chemin. De plus, les obstacles restent vifs : institutionnels, linguistiques, non adhésion de la Grande-Bretagne à l'Europe de Schengen...

Enfin, il existe un risque pour cet espace d'être absorbé par des structures de coopération plus larges. En effet, l'Eurorégion appartient à un espace plus grand à l'intérieur de l'Union Européenne, soit l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest (= '*North Western Metropolitan Area*'), qui regroupe le Royaume-Uni, l'Irlande, 13 régions françaises, 3 régions belges, Luxembourg, une grande partie des Pays-Bas et de l'Allemagne, puis une partie de la Suisse. Cette aire de coopération est inscrite dans les documents stratégiques européens (= SDEC) et structure l'application de la coopération transnationale entre les états membres, la mise en oeuvre des programmes opérationnels et l'allocation des fonds structurels européens tel que Interreg. Une autre aire de coopération est la « Région des Capitales », ('*European Central Metropolitan Region*').

L'Eurorégion s'est organisée pour établir une coopération au niveau stratégique et opérationnel, premièrement par-dessus les frontières nationales et ultérieurement au niveau eurorégional (Church, Reid, 1999). Malgré un total de 15.5 millions d'habitants et de nombreux flux touristiques, les acteurs ont beaucoup de mal à relancer le concept eurorégional, qui reste aujourd'hui une simple organisation administrative sans réalité vécue.

1.3.Conclusion : un partenariat transfrontalier encore trop timoré à renforcer.

Selon Buléon, une généralisation des accords transfrontaliers s'opère à partir des années 90, soit près de 75% des accords de coopération interrégionale et transfrontalière actuels qui sont postérieurs à 1990. Cette époque marque la mise en place des programmes d'initiative communautaire.

[393] Une ville binationale est une ville double située de part et d'autre d'une frontière d'un Etat.
[394] Statistiques du CETE à partir du nombre de véhicules chacune transportant en moyenne 2.7 personnes.

Si la coopération n'est pas un phénomène nouveau, l'Union Européenne donne un coup de fouet décisif à tous les types de coopération : jumelages, réseaux de villes, accords bilatéraux et/ou multilatéraux... S'agissant de l'aire eurorégionale transmanche, ce foisonnement d'initiatives contraste avec leur réelle consistance. Bien que la coopération institutionnelle soit relativement poussée, les projets transfrontaliers traduisent encore trop souvent une motivation financière. Chacun travaille dans son coin et cherche le voisin pour financer certains projets. La coopération transfrontalière reste alors très institutionnalisée. Les acteurs tentent depuis de nombreuses années d'instaurer une coopération efficace mais il reste de nombreux efforts à fournir. Ce partenariat transfrontalier institutionnel est-il pour autant partagé par les habitants et les visiteurs ?

Mais comment l'échelle transmanche peut-elle jouer le rôle d'une échelle pertinente pour contribuer à la régénération des territoires et donc à développer l'activité touristique de manière durable ? En clair, un partenariat efficace entre les deux régions, est-il synonyme de visiteurs plus nombreux ?

- Cette échelle se révèle essentielle dans la mesure où face au renforcement constant de l'accessibilité et face à des modes de consommation touristique qui se modifient dans leur rapport à l'espace et au temps, il s'agit d'élargir le champ d'action pour la Côte d'Opale et le Kent Est ;

- A l'échelle régionale, s'ajoute une logique de l'Europe du Nord-Ouest. La stratégie transfrontalière ne peut que conforter le positionnement touristique des deux entités littorales. En effet, il s'agit de travailler avec les partenaires de la Région transmanche et de l'Eurorégion pour bénéficier de nouvelles opportunités de marché, par exemple la création de nouvelles routes touristiques pour les étrangers, afin de les inciter à sortir de l'autoroute. Le Kent Est et la Côte d'Opale apparaissent comme des destinations de proximité voire de court séjour avec la possibilité de faire des voyages organisés. Il s'agit d'exploiter leur positionnement géographique remarquable lié à une excellente accessibilité ;

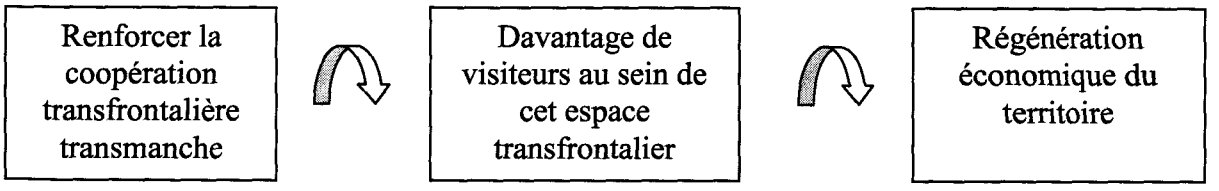
- L'échelle transmanche implique une mobilisation « transfrontalière » des acteurs publics, entre les deux régions littorales. La participation européenne constitue un grand espoir pour les deux entités littorales, qui doivent trouver les financements nécessaires à la revitalisation de leurs espaces touristiques en déclin. Le facteur financier ne doit pas être négligé et constitue un outil de « reconquête » touristique pour supporter de nombreux programmes de développement ;

- Enfin, l'union doit toujours être recherchée pour faire face à la forte concurrence qui s'exerce sur ces littoraux. Côté britannique, la concurrence est très forte de la part de certains territoires comme le Sussex, Londres, le « Lake District », Cornouailles... qui possèdent tous une forte identité. De plus, les destinations étrangères supplantent définitivement le Kent. Pour ce dernier, il s'agit de renforcer sa position nationale et retrouver sa place de leader dans le tourisme domestique. Côté français, l'héliotropisme est également préjudiciable à la Côte d'Opale, qui souffre de la concurrence des littoraux situés plus au sud et réputés plus attractifs (Normandie, Bretagne, Côte d'Azur...).

Par conséquent, il s'agit d'être le plus dynamique et le plus original possible pour les deux entités littorales : pour cela, il faut développer des filières et des produits innovants susceptibles d'attirer le plus grand nombre de visiteurs.

Mais, une collaboration plus poussée et basée entraînerait-elle indubitablement un nombre plus important de visiteurs ? Il semblerait que oui, à condition que les espaces du Kent Est et de la Côte d'Opale cherchent à encourager plus de visiteurs sur des courts séjours. Pour y parvenir, l'accent doit être mis sur ce qui différencie les deux régions. Un environnement différent constitue un potentiel touristique et de loisirs évident. Les différences doivent donc être mises en valeur dans les supports promotionnels. L'un des principaux motifs de déplacement d'un voyage outre-Manche est l'opportunité de visiter un autre pays. Les visiteurs apprécient la rencontre avec la population locale, et l'observation de la vie locale dans les boutiques, restaurants, pubs, cafés, marchés... Grâce à cette valorisation des disparités, les barrières linguistiques et culturelles seront surpassées. Au delà de ce constat de base, il s'agit de répondre aux difficultés économiques que connaissent ces deux entités littorales (**figure n°20**).

Figure n°20 : L'intérêt de valoriser l'échelle transmanche pour le Kent Est et la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2003.

Parallèlement à cette dynamique transfrontalière qui reste trop institutionnelle, les entités littorales font l'objet d'autres types de dynamiques de la part des acteurs locaux qui ont pour ambition d'aboutir à une forte territorialisation de leur littoral.

2.D'inégales dynamiques institutionnelles à l'origine de territorialisations littorales poussées.

Grâce à la contraction de temps issue de la réalisation du tunnel et de ses infrastructures d'accompagnement, de nouvelles tendances apparaissent au sein de la Côte d'Opale et du Kent Est. Ces habitudes semblent être à l'origine d'un dynamisme local institutionnel soucieux de faire émerger une identité littorale forte. Il s'agit de structurer un territoire dans une logique de développement commun. Là encore, les disparités sont grandes entre ces deux entités littorales, qui tentent chacune d'aboutir à une territorialisation poussée de leur territoire. Cette identité est essentielle dans la mesure où elle renforce considérablement les activités récréatives. Comment cette dynamique locale s'est-elle mise en place de part et d'autre du détroit ? Est-elle réellement efficace et cohérente ?

2.1.Des dynamiques institutionnelles reposant sur des points d'ancrage en Côte d'Opale.

La Côte d'Opale connaît d'importants mouvements de recomposition territoriale à travers :

- La création du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale qui regroupe 800 000 hab. au sein d'une même communauté de projets de développement. Cette nouvelle organisation administrative et politique a des compétences dans les domaines du tourisme, du sport, de la qualité de l'air et de l'environnement ;
- La transformation du Parc Naturel Régional du Nord-Pas-de-Calais en une seule zone regroupant 154 communes.

2.1.1.De nouveaux comportements à l'origine d'une « mobilisation littorale ».

De nouveaux comportements émergent et confortent les acteurs locaux dans leur « mobilisation locale littorale ». Ils se traduisent principalement par une mobilisation des territoires qui opèrent un « rapprochement » en vue d'une meilleure efficacité.

2.1.1.1.L'émergence d'une identité littorale catalysée par la contraction de l'espace temps.

La contraction de l'espace temps semble générer de nouvelles tendances récréatives de proximité au sein de ce littoral.

Avec l'ouverture de l'A16, de nombreux territoires réagissent dans le but de s'adapter aux mutations à venir en essayant de profiter au maximum des potentialités offertes. C'est le cas de l'agglomération boulonnaise qui voit à travers cette autoroute le moyen de mieux répartir les flux touristiques sur cette portion du littoral. Les stratégies politiques conduisent à développer un pôle récréatif attractif majeur entre Boulogne et Hardelot (Le Portel-Equihen), puisque cette zone ne souffre pas de saturation et présente un grand potentiel. Le projet global est un travail de requalification environnementale et la construction d'une maison de la Nature d'une superficie de 250m², sur le camping de la Warenne, qui pourrait devenir le nouveau siège d'Eden 62. Ce besoin de s'ouvrir sur l'extérieur avec l'A16 traduit la volonté forte des stations et des villes d'attirer un nombre plus important de visiteurs sur toute l'année. Ainsi, Berck compte beaucoup sur les clientèles du nord de l'Europe avec l'A16, mais aussi sur celles provenant de Champagne - Ardenne avec l'ouverture du nouveau tronçon autoroutier. Cet espoir que représente l'A16 passe aussi par la création d'un Club A16 pour séduire les clientèles franciliennes, picardes, normandes, champenoises et ardennaises. Il regroupe les acteurs du Comité Départemental de Tourisme et divers professionnels, qui ont procédé au lancement d'une campagne de promotion et à la création d'un site Internet et Minitel 36-15.

L'A16 a également des incidences sur les besoins de loisirs chez la population locale. Du fait de la contraction de « l'espace-temps local », les habitants du littoral ont adopté des rythmes urbains nouveaux. Même si l'accessibilité de la région boulonnaise reste encore un problème avec des liaisons insuffisantes et de mauvaise qualité, de nouveaux rapports au temps et à l'espace sur le littoral tout entier sont apparus. L'A16 induit indéniablement un apport de population (**carte n°37** et **n°38**).

Dès lors, avec la contraction de l'espace / temps, il est possible d'envisager une collaboration étroite. Faciliter les échanges entre les villes du littoral pourrait rendre crédible la mise sur pied d'une identité littorale, phénomène inexistant jusqu'alors. Ce territoire en formation devient peu à peu conscient de ses potentialités et espère jouer un rôle significatif dans le développement régional.

Ceci passe par une mobilisation de l'ensemble des acteurs car ce n'est seulement dans la concertation globale que la Côte d'Opale peut espérer stopper une partie du transit et éviter qu'elle ne devienne qu'un goulot d'étranglement ne profitant pas des flux de passage.

2.1.1.2.De nouvelles recompositions territoriales à travers l'intercommunalité.

Un véritable sursaut local se produit depuis quelques années avec le développement de l'intercommunalité au sein de la Côte d'Opale. Cette volonté de s'associer pour tendre vers une meilleure efficacité se traduit par de nombreuses recompositions territoriales au sein de ce littoral. Ceci est renforcé par la Loi Chevènement qui simplifie l'intercommunalité :

- Communauté urbaine ;
- Communauté d'agglomération ;
- Communauté de communes.

Parallèlement, les « pays » ont émergé, avec le tourisme comme catalyseur de ce regroupement. Le développement de l'intercommunalité a fortement été provoqué par les craintes d'un renforcement du transit relayées par les recommandations du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale. De plus, le Contrat de Plan Etat Région favorise les regroupements d'offices de tourisme et de communes. Les orientations du CPER 2000-2006 soulignent la nécessité de soutenir le tourisme comme facteur de développement économique, de renforcer l'attractivité touristique des territoires, de valoriser et de mettre en réseau ces territoires, et ce, conformément aux axes définis par le schéma touristique de la Côte d'Opale, réalisé en 1999 par le SMCO. Ce développement commun et local est indispensable à un développement à la fois concerté et plus large pour l'ensemble de la zone côtière.

A l'exception de stations ou villes importantes qui disposent d'une image forte et d'une propre logique de développement (Dunkerque, Le Touquet, Hardelot, Wimereux), le développement touristique est appelé à se concevoir à l'échelle intercommunale. En effet, il est important de raisonner en terme de territoires intercommunaux. Les villes et les stations proches les unes des autres ne peuvent se permettre de s'auto concurrencer. De plus, le vacancier choisissant le littoral fait immanquablement, pendant son séjour, une escapade dans l'arrière-pays. Enfin et surtout, l'espace régional est riche de « pays » ou de « terroirs » caractérisés par un mode de vie, des mentalités, un habitat et des paysages spécifiques. Il s'agit de favoriser ces identités à travers une grande intercommunalité. Il existe de nombreux « pays » en Côte d'Opale, tels ceux des 7 Vallées autour d'Hesdin et de l'Audomarois autour de St-Omer, ou des territoires comme ceux Wimereux et d'Hardelot. Face à ces territoires d'ores et déjà organisés sur le plan touristique, d'autres sont en train de poser les termes de leur réflexion : le Boulonnais autour de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais où une étude devrait être lancée prochainement. Le SIVOM de l'Aa devrait lui-même entamer sa réflexion en collaboration avec la Communauté Urbaine de Dunkerque. Le Pays de Montreuil vise à regrouper l'ensemble des acteurs présents autour de la Canche.

Ainsi, on assiste à la naissance de véritables pôles touristiques regroupant les différentes intercommunalités : le Dunkerquois, le Calaisis en pays (en cours), le Boulonnais où les intercommunalités sont intégrées au Parc Naturel Régional, le sud de la Côte d'Opale avec de grandes stations balnéaires (Le Touquet, Berck) et plusieurs « pays » (7 Vallées et Montreuil). Dans l'arrière-pays, l'Audomarois semble aussi constituer un pôle touristique majeur.

Parmi les nombreux exemples de « territorialisation », une véritable identité du Calaisis émerge, avec une nouvelle politique territoriale et le retour à la notion d'agglomération et de pays. Cette prise de conscience identitaire souligne le désir d'autonomie et de différence au sein de ce littoral. Parallèlement aux projets de grands équipements, s'ajoute une volonté largement partagée d'accompagner voire d'accélérer le développement touristique de l'ensemble des territoires environnant l'agglomération Calaisienne. Malgré la disparition du « duty-free », ce territoire présente un grand dynamisme touristique. Le secteur hôtelier est en plein boom et de grands projets urbains et culturels sont en cours : rénovation du centre-ville dont l'opération Charost, hôtel d'entreprises, musée de la Dentelle et de la Mode, Jardin Virtuel, développement du pôle d'Eurotunnel... Ce territoire est marqué par une volonté forte de se regrouper et de travailler ensemble dans le domaine de la promotion et du montage touristique. Il se compose autour de la ville de Calais, et présente les groupements intercommunaux suivants qui figurent pour la plupart dans le PNR : [395]

- Communauté de Communes d'Audruicq ;
- Communauté de Communes d'Ardres et de la Vallée de la Hem ;
- Communauté de Communes des Trois-Pays (Guînes, Hardinghen, Licques) ;
- District de Marquise.

Il convient d'ajouter le Syndicat Mixte de l'Ouest Calaisis (SMOC), les communes de Marck et de Sangatte-Blériot et les 2 Zones d'Aménagement Concerté autour du terminal du lien fixe : la ZAC n°1 Eurotunnel et la ZAC n°2 (Syndicat Mixte de la ZAC n°2).

Le principal enjeu de cette zone réside dans l'adéquation entre les « territoires administratifs » et la destination touristique, pôle de séjours. Ces territoires n'ont ni les mêmes atouts touristiques, ni le même type d'organisation locale du tourisme, bien que tous situés sur une zone stratégique où transit, tourisme de passage, tourisme d'excursion et tourisme de séjours agrément et affaires cohabitent. Il s'agit de définir la vocation touristique et de loisirs du Calaisis dans son ensemble, tirer parti et apporter une valeur ajoutée à la concentration des flux, en particulier transmanche, pour retenir la clientèle de transit[396]. Parallèlement, un Office de Tourisme de Pôle pour le Calaisis devrait être prochainement créé pour renforcer l'attractivité de cette zone. Aujourd'hui, l'office de Tourisme de Calais enregistre environ 50 000 sollicitations par an, dont près de la moitié est d'origine britannique. Depuis 1993, il a développé un véritable partenariat entre les professionnels, qui s'est traduit par : [397]

- La production d'une brochure « Calais Côte d'Opale » ;
- La mise en place d'un calendrier commun et coordonné des événements ;
- La création d'un espace de promotion commun pour Tourissima ;
- La réalisation d'un guide pratique du Calaisis (« Calais Côte d'Opale et sa région »).

Avec la création d'un office de tourisme de pôle du Calaisis, il s'agit de fédérer les territoires les uns par rapport aux autres. De nouvelles missions d'intérêt général devraient lui être attribuées, comme celles préconisées depuis plusieurs années par la Fédération Nationale des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative : démarche globale de qualité de l'accueil, montage de produits touristiques...

---

[395] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Office de Tourisme de Calais, Définition de l'Office de Tourisme de pôle du Calaisis, Cahier des charges, nov.2000.

[396] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Office de Tourisme de Calais, Définition de l'Office de Tourisme de pôle du Calaisis, Cahier des charges, nov.2000.

[397] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Office de Tourisme de Calais, Définition de l'Office de Tourisme de pôle du Calaisis, Cahier des charges, nov.2000.

L'exemple de recomposition territoriale du Calaisis souligne le foisonnement d'initiatives intercommunales au sein de la Côte d'Opale. Ces dernières permettent de concevoir le développement touristique à une échelle adéquate au niveau local. De plus, les schémas touristiques du Calaisis, du Boulonnais et de l'Audomarois présentent, du moins en partie, un dénominateur commun favorisant une cohérence territoriale : le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, avec lequel il est nécessaire de composer pour la recherche de la satisfaction des attentes tant en loisirs de proximité qu'en produits touristiques.

L'ensemble de ces nouveaux comportements traduit l'émergence progressive d'une identité littorale. Dans ce domaine, il semblerait qu'une mobilisation institutionnelle locale prenne forme pour aboutir à un vaste territoire de projet.

2.1.2.Une territorialisation institutionnelle ciblée avec le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale.

Parallèlement au désenclavement, provoqué par le tunnel, de nouvelles structures politiques se mettent en place. Progressivement nous allons passer d'un système « top-down » où les politiques venaient du haut c'est-à-dire de l'Etat ou de la Région à une nouvelle logique « bottom-up », où les acteurs se prennent définitivement en charge et deviennent maître de leur développement. Pourquoi et comment sommes-nous passés à cette dynamique locale dont il faut avouer qu'elle est venue plutôt tardivement ? Aujourd'hui, le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale représente-t-il réellement un outil de structuration du territoire par les acteurs locaux ? De quelle manière, peut-il renforcer les activités récréatives sur son territoire ?

2.1.2.1.L'émergence de la « démarche littorale » avec une mobilisation politique forte.

L'intervention étatique se faisait dans les années 60 et 70 sous la forme des OREAM, vastes projets de réflexion pour la Région et le littoral. En 1973, le SECADU, Syndicat d'Etude pour Calais et Dunkerque, est créé et représente la première structuration de l'espace littoral par les acteurs locaux. Sa priorité est de mieux contrôler le développement industriel. Il entame alors des réflexions sur l'aménagement local. Peu à peu, une « logique littorale » aidée par la décentralisation du début des années 80, se met en place. Parallèlement, un événement culturel contribue à l'idée d'un réseau de villes sur la Côte d'Opale. Le Festival de la Côte d'Opale est né en 1977. D'abord limité aux villes du Sud de la Côte d'Opale (Montreuillois et Boulonnais), il est élargi au Calaisis dès 1978 et au Dunkerquois en 1997.

C'est cependant, l'annonce de la réalisation du tunnel qui est décisive : le SECADU, en bout de souffle, retrouve alors tout son sens. Mais les acteurs veulent une plus grande unité de leur territoire dans les domaines économiques, touristiques, environnementaux, urbains... par rapport aux changements à venir. Ainsi, l'espace littoral se mobilise lentement. Le SECADU est élargi au Boulonnais, à la région de Montreuil et au district de St-Omer, c'est-à-dire à l'intégralité du littoral sous l'intitulé du Syndicat Mixte du Littoral (= SML) le 7 avril 1994. Les territoires se solidarisent donc par rapport aux changements.

Le SML est un véritable outil politique et met un terme à un développement « isolé » des territoires. Cette période marque alors une phase de réflexion pour valoriser l'ensemble du territoire. Les acteurs se demandent de quelle façon ils vont accompagner le nouveau développement du littoral (tourisme, transport, économie, universitaire...). En 1994, se tiennent les « Assises du Littoral » à Calais, grande réunion de 300 acteurs locaux (= les « forces-vives ») visant un développement commun du littoral. Le territoire va être transformé en 1995-96 d'où la nécessité de se mobiliser.

Cette démarche de réflexion, en avance sur les événements, est pionnière : elle est à la base des aménagements d'aujourd'hui. Un véritable plan d'actions est élaboré dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement touristique, des transports... La mobilisation des acteurs débouche sur le SML, mais il s'agit d'élargir le périmètre jusqu'à Berck et d'intégrer l'Audomarois qui se sent isolé. C'est chose faite en avril 1996 quand le SML est remplacé par le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale (SMCO) qui reprend et poursuit les actions de son prédécesseur. Ceci marque ainsi la réelle solidarité et la complémentarité des territoires face à des changements majeurs.

La **figure n°21** retrace sur le littoral, le passage d'un pouvoir étatique dominant à une dynamique locale symbolisée par le SMCO. Les acteurs locaux se prennent maintenant en charge et deviennent maîtres de leur avenir. Les acteurs, qu'ils soient nationaux ou régionaux, doivent désormais compter avec l'action des acteurs locaux du SMCO. Ceux-ci se sont donc réellement appropriés le pouvoir. Le SMCO est un acteur à part entière et compte bien être l'interlocuteur privilégié concernant les politiques et stratégies littorales.

Figure n°21 : L'institutionnalisation de la Côte d'Opale par les acteurs locaux

Etat tout puissant (décennie 70)
politique centralisée et arbitraire par le biais des OREAM

↓

Décentralisation (Loi de 1982 / 83)

↓

Emergence du pouvoir régional (1984)
Contractualisation entre Etat et Région : CPER
et DOCUP (Documents uniques de Programmation)

- contexte de la construction du tunnel (1986) + désenclavement progressif du littoral.

↓

2 Départements, 5 Arrondissements, 37 Communes
politique dispersée, sectorielle et imposée
concurrence entre les acteurs et les territoires

↓

Syndicat Mixte du Littoral (SML) 1994
Dynamique locale : démarche littorale pour les acteurs et les territoires du littoral
Mission Flandres + Mission Côte d'Opale

↓

Syndicat Mixte de la Côte d'Opale 1996
Institutionnalisation de l'espace qui devient le territoire-littoral
Stratégie territoriale pour un espace bien défini
Prise en charge des acteurs locaux pour leur propre développement

↓

Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale (ADTCO) 2000
Renforcement du pouvoir local avec la fusion des 2 Missions touristiques.

Source : M.Harbreteau, 2003.

2.1.2.2.Présentation du Syndicat et domaines de compétence.

Trois certitudes sont à l'origine de la démarche littorale marquant la solidarité des territoires :

- Une organisation « littorale » capable de fédérer l'ensemble des acteurs est indispensable pour accélérer le processus de « mise en avant » du littoral ;
- Le regroupement accentue le rôle du littoral à l'échelle régionale avec un bassin de vie de 700 000 à 800 000 habitants ;
- L'unanimité de tous les acteurs sur le fait de posséder des atouts solides à l'échelle internationale et une économie tournée vers l'extérieur.

Le SMCO regroupe 16 principales structures intercommunales, 4 Chambres de Commerce et d'Industrie, 2 Chambres d'Agriculture du Nord et du Pas-de-Calais et le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale (**carte n°41**). Il a pour vocation de mettre en synergie ces nombreux acteurs. Il regroupe ainsi les forces pour être davantage efficace et se tourne avant tout vers une démarche en amont c'est-à-dire dire de mise en réseau des acteurs et des territoires. Il se place comme « un outil politique à la fois fédérateur d'intercommunalités, et catalyseur des projets les plus porteurs pour l'avenir de la Côte d'Opale »[398]. Il est doté d'une dimension spatiale, qui ne tient guère compte des limites administratives départementales et communales. C'est pourquoi, son action peut-être efficace et cohérente, dès lors qu'un partenariat s'instaure avec les acteurs locaux. Son budget de base provient essentiellement des collectivités adhérentes : 75 % des collectivités territoriales soit 0.30 Euro par habitant et 25 % des Chambres Consulaires. Mis à part la participation financière des collectivités pour certaines opérations, il reçoit les financements de :

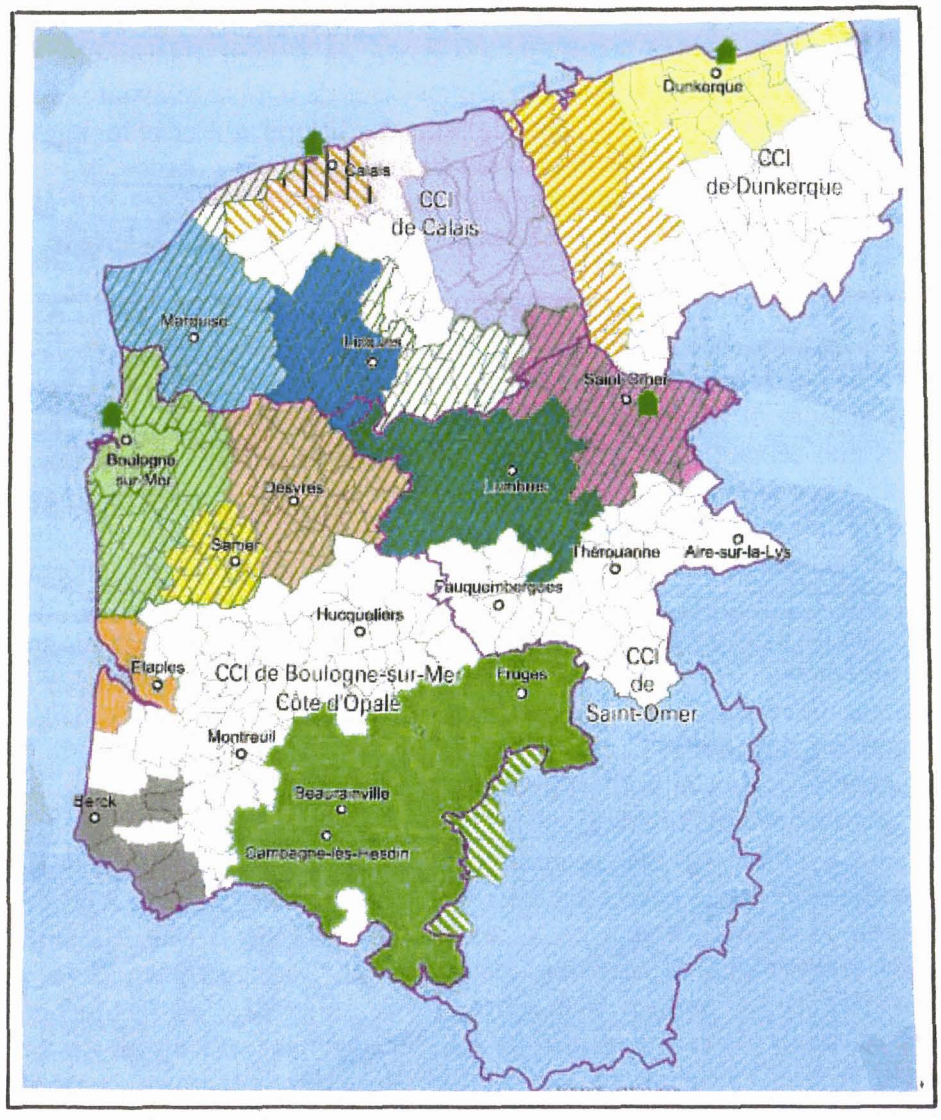
- L'Etat et du Conseil Régional au titre du CPER ;
- Les Conseils Généraux ;
- La Commission Européenne (Interreg 2, Life).

Dès sa création, le SMCO a mis en place des groupes de travail, notamment dans le développement économique, le tourisme, les transports, l'enseignement et la recherche, les déchets industriels et les ordures ménagères, la politique de l'eau... c'est-à-dire sur des thèmes, où il est facile de coopérer afin de trouver aisément une vision de développement commun. Ainsi, le SMCO élabore plusieurs schémas de développement touristique, de sport, de transport... Ces différentes contributions constituent le schéma d'aménagement du littoral qui est pris en compte dans le SRADT mais aussi par l'Union Européenne. Dans ce domaine, l'application de « Life » a contribué à donner une véritable dimension opérationnelle au SMCO en charge du programme. De plus, il bénéficie de moyens financiers importants grâce à la création par l'Etat d'un fonds de développement du littoral (cas unique en France). Promis depuis 1986 pour accompagner l'ouverture du tunnel, ce fonds a mobilisé 3.8 millions d'Euro pour 1998. Ces moyens lui offrent la possibilité de passer véritablement du stade de la réflexion à celui de l'action.

Nouvelle structure institutionnelle intégratrice, le SMCO est un nouvel acteur du développement local au sein du littoral. Certains le considèrent comme une émanation d'un département du littoral autrefois revendiqué par les élus de ce territoire. Il est issu de la nouvelle cohérence du littoral face aux changements majeurs : c'est à la fois l'achèvement et le commencement d'une nouvelle dynamique locale. En effet, le SMCO ne représente que la première étape d'un long processus relevant d'une démarche littorale. Il doit maintenant se faire reconnaître par l'ensemble des acteurs.

[398] LES CAHIERS de la COTE d'OPALE, Projet de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières : 1997-2000 Bilan, ENR, Life, SMCO, CR, mars 2001.

Carte n°41 : Les membres du SMCO au 31.01.2001



Légende : N 0 10 km.

Les membres adhérents

DUNKERQUOIS
- Communauté Urbaine de Dunkerque
- SIVOM de Bourbourg Gravelines
- CCI de Dunkerque

CALAISIS
- Ville de Calais
- Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de la ZAC n°2 du Tunnel.
- CCI de Calais

BOULONNAIS-MONTREUILLOIS
- Communauté d'agglomération du Boulonnais
- District de Marquise
- Communauté de Communes de Desvres
- Villes d'Etaples, Le Touquet et Camiers
- District de Berck
- CCI de Boulogne Côte d'Opale

AUDOMAROIS
- District de St-Omer
- Communauté de Communes d'Audrucq
- CCI St-Omer

Les membres associés
- Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale
- District de Samer
- Pays des 7 Vallées
- Communauté de Communes du Pays de Lumbres
- Communauté d'Agglomération de Calais
- Communauté de Communes des 3 Pays
- Communes hors de l'arrondissement de Montreuil
- Université du Littoral Côte d'Opale

Source : SMCO, 2001.

2.1.2.3.Le SMCO en charge de « Life », outil essentiel de structuration du littoral.

Pour répondre aux différentes pressions s'exerçant sur les zones côtières de l'Union Européenne (pressions touristiques et démographiques, destructions d'habitats, enjeux portuaires, érosion côtière, qualité des eaux...), la Commission Européenne a mis en place un programme de démonstration sur l'Aménagement Intégré des Zones Côtières (AIZC) en 1995[399]. Le projet de la Côte d'Opale a été mis en œuvre dès janvier 1997[400]. « Life » vient récompenser de nombreuses initiatives en direction du développement durable :

- Une préservation précoce des milieux naturels avec l'achat dès 1995 de 2 435 ha par le Conservatoire du littoral (90% de la superficie acquise aujourd'hui) ;
- Un effort constant réalisé dans le domaine de l'environnement tel à Dunkerque, ville pionnière en matière de collecte sélective des déchets dès 1989, et de traitement des déchets industriels (1993).

Cependant, les efforts restaient localisés et visaient à « gérer les conséquences négatives du passé sur l'environnement ». Le programme Life vise trois objectifs (**tableau n°47**) :[401]

- L'analyse des politiques et des procédures existantes sur le littoral au regard d'un développement soutenable ;
- La formulation des éléments d'un plan d'aménagement global permettant un saut qualitatif rapide de l'ensemble du territoire ;
- L'étude des conditions de « transférabilité » de la démarche à d'autres littoraux.

Tableau n°47 : Les modalités du projet « Life » en Côte d'Opale.

Durée du projet : 1997-2000 (45 mois). Coût total : 8 651 724 F (1.32 million E) Financement du projet : Commission européenne : 50% (4 315 000 F – 659 000 E) SMCO : 32% (2 797 724 F – 427 000 E) Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais : 18% (1 539 000 F – 235 000 E) Dans la contribution du SMCO (32%) on retrouve : Etat (60%), Conseils Généraux (14%), Conseil Régional (18%), SMCO (6%) et FODEL (2%).

Source : Les Cahiers de la Côte d'Opale, Projet de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières : 1997-2000 Bilan, ENR, Life, SMCO, CR, mars 2001.

Le budget total de 1.3 million d'Euro, cofinancé à 50% par la Commission européenne, traduit l'effet de levier du projet de démonstration en Côte d'Opale. Ceci a permis d'accélérer le processus de structuration et de coordination de ce littoral.

[399] LES CAHIERS de la COTE d'OPALE, Projet de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières : 1997-2000 Bilan, ENR, Life, SMCO, CR, mars 2001.

[400] Financé au titre de Life-environnement, il s'accompagne de deux autres projets français, celui de la Communauté urbaine de Brest (Life) et celui du Conseil Général de la Gironde sur le Bassin d'Arcachon (Terra).

[401] LES CAHIERS de la COTE d'OPALE, Projet de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières : 1997-2000 Bilan, ENR, Life, SMCO, CR, mars 2001.

Parmi les nombreuses actions entreprises, la Côte d'Opale a défini des orientations et des stratégies d'aménagement intégré de son territoire, avec une Charte de Développement du Littoral (1998) définissant « dans la concertation la plus ouverte le cadre stratégique du développement futur du littoral à l'horizon 2015 »[402]. Les lignes directrices de ce document ont déjà permis de porter les ambitions de la Côte d'Opale dans le document d'orientation régionale et le CPER 2000-2006.

Le programme « Life » a récompensé une gestion locale qui prend en compte les échelles communales, régionales, nationales et européennes. Prônant un développement soutenable, cette échelle sub-régionale semble la plus adéquate pour tendre vers une gestion « intégrée » du territoire. C'est pourquoi, la prise de conscience de développer une stratégie commune à cette échelle semble faire son chemin d'autant que le SMCO vient de mettre en place un nouvel outil opérationnel chargé de renforcer les activités récréatives au sein de son territoire.

2.1.2.4.Une mise en réseau territoriale avec l'agence de développement touristique et culturel.

Pour une meilleure logique territoriale, la Mission Côte d'Opale et la Mission Flandres ont fusionné en un organisme unique dénommé Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale (ADTCO), en 2000. Fédérant les moyens techniques de ces anciens organismes, la nouvelle agence opère désormais dans les zones littorales des deux départements, et représente un organisme de coordination et de prospection en matière de développement touristique et culturel. Véritable outil de développement local au service des collectivités et des investisseurs, le budget 2000 s'est élevé à 535 000 Euro, financé dans le cadre du CPER, par la région, les départements, le SMCO et les autres collectivités locales.

Constituant un outil opérationnel du SMCO pour la mise en œuvre du programme de gestion intégrée de cette zone côtière (Schéma Littoral), les objectifs de l'Agence sont de « contribuer à augmenter les flux touristiques, notamment en inter-saison (jour ordinaire de semaine au printemps et en automne), avec des actions segmentées sur le marché. Elle doit fidéliser, en professionnalisant l'accueil, en proposant des prestations nouvelles et innovantes, en diversifiant les espaces, en améliorant la lisibilité touristique de la Côte d'Opale »[403]. Selon JM.Juts, ancien chargé de mission pour l'Agence, « l'objectif de cette vision intégrée du tourisme dans le réseau Côte d'Opale est, à terme, de lancer la marque Côte d'Opale. Sous cette enseigne évolueront des territoires et vivront des produits touristiques Côte d'Opale »[404]. Ces territoires doivent cependant conserver leurs identités.

Les principales fonctions de l'Agence sont de deux types : les missions directes et les missions d'animation du réseau touristique Côte d'Opale.

---

[402] LES CAHIERS de la COTE d'OPALE, Projet de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières : 1997-2000 Bilan, ENR, Life, SMCO, CR, mars 2001.
[403] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Agur et Mission Côte d'Opale, octobre 1999.
[404] Propos recueillis lors d'un entretien avec JM.Juts, 2001.

Les missions directes sont :[405]

- « Les missions publiques d'animation du Contrat de Plan Etat-Région » : Outil relais entre l'Etat et la Région et les territoires, l'Agence a pour objectif l'assistance auprès des collectivités locales et/ou de leurs regroupements, l'incitation à engager un Plan Qualité globale, la sensibilisation à mettre en place des outils d'évaluation des politiques engagées, l'animation du volet littoral du CPER relatif aux politiques tourisme-loisirs-culture...

- « Réflexion de stratégie et de prospective concernant le développement et l'aménagement touristiques et le développement culturel des territoires » : pays, agglomérations, villes, stations, espace transfrontalier.

- « Les missions publiques d'assistance à maître d'ouvrage public ou assimilé » : organisation territoriale du tourisme (proposition de regroupements des Offices de Tourisme, assistance à la réorganisation locale du tourisme), assistance aux agences d'urbanisme et/ou aux services urbanisme des collectivités locales (identification de la place du tourisme dans le POS et schémas directeurs).

- « La prospection et l'accueil d'opérateurs touristiques privés et les missions d'assistance à maître d'ouvrage privé, opérateurs touristiques ». Il s'agit de valoriser l'offre notamment dans l'hébergement tant dans la qualité que dans la quantité : gîtes, chambres d'hôtes, résidences de vacances, hôtels et campings 3 étoiles, susceptibles d'attirer une clientèle étrangère. La prospection des investisseurs s'effectue à travers un programme européen Interreg : site Internet, mise en place d'une banque de données des investisseurs et l'édition de documents de promotion.

Les missions d'animation du réseau touristique Côte d'Opale sont :[406]

- « L'observation économique » : Etablissement d'un baromètre mensuel de l'activité touristique à partir d'une centaine d'indicateurs (au même titre que le centre de ressources du CRT).

- « Les filières et programmes européens transfrontaliers » : ports de plaisance, tourisme équestre, tourisme d'affaires, tourisme fluvial, tourisme culturel tout en soulignant la mise en réseau des partenaires. Il s'agit de monter des filières eurorégionales : golf, patrimoine maritime, randonnée, places fortes...

La nouvelle Agence s'attache à une meilleure structuration du territoire en développant l'enseigne « Côte d'Opale ». En partenariat avec les acteurs locaux, chaque territoire se voit attribuer un positionnement, une stratégie et un plan d'actions présenté dans le Contrat de Plan (stations littorales et structures intercommunales). Pour y parvenir, le renforcement identitaire des territoires est essentiel. Le réseau tourisme de la Côte d'Opale transcende désormais la limite interdépartementale entre le Nord et le Pas-de-Calais. Véritable outil de développement touristique régional, les acteurs locaux ont pour objectif de renforcer le produit « Côte d'Opale », afin que leur littoral devienne une destination intégrée de tourisme et de loisirs.

---

[405] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Agur et Mission Côte d'Opale, octobre 1999.

[406] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Agur et Mission Côte d'Opale, octobre 1999.

2.1.3.Quelle synergie entre le Syndicat Mixte et le Parc Naturel Régional ?

Dans l'arrière-pays de la Côte d'Opale, la protection des espaces essentiellement ruraux s'est portée vers les Parcs Naturels Régionaux (= PNR), dont le décret n°94-765 fixe les objectifs :

- « Protéger le patrimoine notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages ;
- Contribuer à l'aménagement du territoire ;
- Favoriser le développement économique, social, culturel et la qualité de vie ;
- Assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public ;
- Réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et de contribuer à des programmes de recherche ».

Le PNR représente un acteur touristique rural à part entière, « garant d'un équilibre entre protection de l'environnement et développement local »[407]. En effet, véritable outil d'aménagement du territoire, il a acquis une dimension touristique remarquable, en raison de l'engouement autour du tourisme de nature et des sites d'exception qu'ils présentent. Le Boulonnais et l'Audomarois entrent dans cette nouvelle structure en 1986. En 1999, ils fusionnent pour former le « Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale » (**carte n°11**), soit 154 communes (tiers de la Côte d'Opale) pour 182 473 habitants[408]. La cotisation annuelle des communes est fixée à 0.76 E par habitant[409]. Grâce aux participations financières de la Région, du Département, de l'Etat et des organismes consulaires, l'apport des communes est multiplié par 20, d'autant que ce calcul ne tient pas compte des aides européennes, des sponsorings... qui ne sont pas négligeables. Tous les 10 ans, le parc doit faire ses preuves pour ne pas perdre l'appellation. Véritable outil de développement durable, des produits touristiques sont lancés. Dans le Boulonnais, la marque « parc naturel régional » récompense les caractères artisanaux, naturels et authentiques des produits.

Pour une meilleure efficacité, le PNR des Caps et Marais d'Opale est divisé en 3 zones géographiques répondant à des vocations différentes :[410]

- Le littoral présente un patrimoine exceptionnel mais fragile, avec la présence de grands sites remarquables. Les activités économiques et le bâti sont étroitement liés à la mer. Pays de tradition et d'accueil, il est soumis à une grande pression récréative accentuée par la récente ouverture de l'A16 ;
- Le cœur rural présente une forte identité. L'agriculture est toujours importante, et met en valeur divers types d'entités paysagères et écologiques, liées à un patrimoine architectural remarquable. La pression de l'urbanisation est grande en milieu périurbain et le long des axes de communication ;
- Les Marches de l'Artois sont à la limite géographique et géologique entre le Bassin parisien et les grandes plaines du Nord-Ouest. Elles recèlent des écosystèmes remarquables où l'eau est omniprésente.

La Charte du « Parc » s'impose aux « Pays », dont le projet de développement doit être en conformité avec celui du parc. Opérant à une échelle plus petite que les différents EPCI, le PNR permet une certaine cohérence des différents territoires présentant des problèmes similaires.

---

[407] BARON-YELES.N, Le tourisme en France – Territoires et stratégies, Prépas Géographie, A.Colin, 1999, 219 p.
[408] Charte du PARC NATUREL REGIONAL DES CAPS ET MARAIS D'OPALE, 2001.
[409] Charte du PARC NATUREL REGIONAL DES CAPS ET MARAIS D'OPALE, 2001.
[410] Charte du PARC NATUREL REGIONAL DES CAPS ET MARAIS D'OPALE, 2001.

Acteur essentiel du développement local, le rôle du PNR des Caps et Marais d'Opale vient en complément des collectivités locales (assistance technique pluridisciplinaire), afin « de les aider à exercer leur maîtrise d'ouvrage dans le respect de la Charte »[411].

Mais n'y a-t-il pas contradiction entre le PNR et le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale ? En effet, on peut légitimement s'interroger sur la synergie à adopter entre ce territoire rural identitaire revendiquant sa spécificité d'une part et l'organisation plus globale qu'est le SMCO d'autre part. Dans une certaine mesure, les particularismes locaux sont « gommés ». Les deux structures doivent cohabiter ensemble. Même si le PNR est intégré au SMCO, ce dernier se doit de s'appuyer sur ses particularismes locaux tout en respectant les préconisations formulées par la Charte, document majeur de préservation de ces identités. S'agissant du PNR, le local inscrit désormais ses actions non plus de façon individuelle et isolée mais dans une organisation plus vaste avec d'autres partenaires. Ceci implique tout naturellement l'acceptation par le local de mesures communes au nom du développement commun du littoral. C'est pourquoi, la gestion doit nécessairement intégrer l'ensemble des acteurs et s'appuyer sur eux pour être efficace. Une culture de partenariat est indispensable. Les acteurs au départ isolés, doivent inscrire leurs actions dans une structure qui :

- harmonise le développement dans une stratégie commune ;
- rend cohérentes les différentes politiques mises en place ;
- conduit de grands projets.

Toute démarche de développement local doit s'intégrer dans une vision plus globale. Les réflexions touristiques doivent d'abord s'opérer au niveau local avant d'élaborer des stratégies d'ensemble sur des territoires plus larges. C'est pourquoi, cette notion de relais local est très importante. Maintenant c'est au SMCO, de s'appuyer sur ces spécificités locales pour les transformer en potentialités, afin d'offrir des produits variés mais cohérents.

2.1.4.Conclusion : une politique volontariste mais ponctuelle avec des points d'ancrage.

Le SMCO a pour vocation d'animer le réseau Côte d'Opale. Ce dernier est d'abord territorial où l'ambition est forte de la part des acteurs locaux d'aboutir à un mode poussé de gestion de leur territoire. Une dynamique locale s'est construite à l'origine sur des clivages et des oppositions plus que sur une politique d'ensemble. Progressivement, s'est constituée une stratégie territoriale pour un espace clairement identifié. Une mise en réseau partenariale entre acteurs est essentielle pour pouvoir associer l'ensemble des territoires locaux dynamiques, notamment les « pays », territoires de projet revendiquant leur spécificité et leur identité. S'affichant comme une nouvelle destination intégrée de tourisme et de loisirs, la Côte d'Opale s'est structurée et représente le produit d'un consensus régional. Affirmant sa spécificité, elle a pour ambition d'attirer les clientèles étrangères proches tout en satisfaisant les besoins de la population régionale.

Ce volontarisme politique poussé est cependant fragile. Etroitement dépendant de l'engagement des acteurs politiques locaux, le SMCO agit encore de manière ponctuelle au grès des différents rendez-vous électoraux. Les conditions de la mise en place de la nouvelle Agence sur près de 2 ans soulignent les difficultés rencontrées de cette « culture de partenariat » qui reste encore trop timorée au sein du littoral. De plus, le consensus est loin d'être général et accepté de tous.

[411] Charte du PARC NATUREL REGIONAL DES CAPS ET MARAIS D'OPALE, 2001.

Si l'intervention institutionnelle s'appuie sur de fortes intercommunalités bien identifiées comme celles du dunkerquois, calaisis, audomarois et boulonnais, certains territoires semblent rester à l'écart de cette « mobilisation littorale » comme celui du Pays de Montreuil soucieux de préserver son identité, ou celui de la station balnéaire de Berck qui ne semble pas constituer un territoire prioritaire de développement.

Face à l'institutionnalisation poussée du territoire de la Côte d'Opale, la situation du Kent Est est-elle similaire ? Le renforcement de l'accessibilité a-t-il aussi débouché sur de nouvelles tendances conduisant à l'émergence d'une certaine identité locale ?

2.2.De réelles dynamiques territoriales sous forme de partenariats dans le Kent Est.

Face à l'émergence du pouvoir local en Côte d'Opale, la situation semble différente dans le Kent Est même si quelques exemples de recompositions territoriales sont à noter. Au même titre que la Côte d'Opale, la situation depuis l'ouverture du tunnel s'est largement modifiée, notamment en terme de « foisonnement » touristique. Si la territorialisation caractérise les deux entités littorales, la situation dans le Kent Est diffère dans la mesure où la culture partenariale est au cœur de cette territorialisation.

2.2.1.Une attractivité récréative renforcée grâce à la contraction de l'espace temps.

Grâce à la contraction de l'espace temps dans le Kent Est, de nouveaux rythmes urbains génèrent des besoins nouveaux récréatifs et des tendances nouvelles notamment dans la recherche d'un cadre résidentiel agréable.

S'agissant des nouveaux besoins récréatifs, de nombreux projets résidentiels et commerciaux permettent au Kent Est de conserver un certain dynamisme. Trois facteurs sont à l'origine de nouvelles opportunités dans le secteur touristique et de loisirs :

- Le tunnel sous la Manche ;
- La Gare Internationale d'Ashford ;
- L'amélioration de la desserte routière.

Ces changements profonds ont indubitablement entraîné de nouveaux comportements à l'échelle locale. Quelques localités connaissent de plus fortes fréquentations touristiques grâce à une meilleure accessibilité, notamment le renforcement de la M2. A la fin des années 90, Whitstable a évolué en une destination touristique spécifique. Son caractère unique, son histoire maritime intrigante, le développement de restaurants (véritable pouvoir d'attraction) et des huîtres mondialement connues ont contribué à faire sa renommée. Cet ancien village de pêche a été marqué par une augmentation du nombre de visiteurs. La région de Faversham constitue une autre destination touristique émergente, avec ses nombreux jardins de houblon et des vergers se situant sur la bordure nord du périmètre '*Kent Down AONB*'. Il en résulte une atmosphère très agréable et typique, dont l'expression « Jardin d'Angleterre » est issue. Ces exemples soulignent à quel point le renforcement de l'accessibilité profite au Kent Est, l'agglomération londonienne jouant à nouveau le rôle de pôle émetteur de clientèles pour des activités récréatives de proximité.

La construction de la M20 est achevée en 1991 et constitue un levier économique indéniable pour Ashford. Le réseau local est également amélioré, notamment un périphérique sud fournissant un lien rapide avec la M20. La ville a profité de la présence de la Gare Internationale pour identifier des sites à fort potentiel autour de celle-ci.

Ainsi, des équipements de conférences, un centre d'enseignement, un complexe commercial et de loisirs... ont été implantés. Il s'agit de répondre à la demande croissante de loisirs pour la population résidente en constante augmentation depuis 1960.

Cette attractivité renforcée conduit à une plus grande crédibilité de certains projets qu'ils soient touristiques ou non. Ramsgate envisage d'ouvrir à nouveau une liaison avec le port de Boulogne, puisque le port français est très apprécié des Britanniques. L'accessibilité est bonne et le District étudie actuellement les possibilités de relier le port à l'aéroport de Manston. Ramsgate place également de grands espoirs dans le consortium privé '*Netrail 2000*' qui envisage d'ouvrir de nouvelles liaisons ferroviaires rapides vers Londres.

L'élargissement du marché récréatif s'opère aussi grâce à l'implantation d'entreprises étrangères dans le Kent Est. En effet, des dizaines d'entreprises françaises se délocalisent dans cette région pour échapper d'une part à la taxation excessive et d'autre part à l'excès de bureaucratie en France. 325 entreprises françaises sont aujourd'hui enregistrées à Ashford. De nombreux parcs d'affaires parsèment le district tels ceux de Thanet Reach, Manston Park, Manston Airside et EuroKent.

Ces nombreuses initiatives soulignent le regain d'intérêt récréatif du Kent Est grâce à une meilleure accessibilité. Cependant, cette dernière est loin d'atteindre celle caractérisant la Côte d'Opale. En effet, de nombreux efforts infrastructurels restent à fournir pour ce littoral désireux de se hisser au même niveau d'accessibilité que l'ouest Londonien. C'est le cas de Thanet et du sud du littoral qui restent encore mal desservis et donc excentrés. Pour autant, cet espace littoral ne connaît-il pas une récente et meilleure territorialisation ?

2.2.2.Une territorialisation « diffuse » liée à un pragmatisme partenarial poussé.

Un foisonnement d'initiatives s'opère dans de nombreux domaines y compris touristiques bien que le contexte institutionnel soit plus « figé », les acteurs locaux n'ayant pas les moyens de gérer directement leur territoire. Pour autant, le Kent Est se caractérise par une territorialisation non pas institutionnelle mais sous forme partenariale, qui guide étroitement les activités récréatives. Parallèlement, il semblerait qu'une logique littorale se mette progressivement en place.

2.2.2.1.De judicieux partenariats guidant le secteur récréatif dans un territoire cohérent.

Plus qu'ailleurs, en Grande-Bretagne, les activités récréatives sont étroitement dépendantes des stratégies économiques régionales qui imposent leurs prérogatives et leurs propres logiques de développement.

Trois zones de développement économique avec des compétences touristiques émergent actuellement dans le Kent, sous la forme d'un partenariat informel entre les professionnels des collectivités locales. Elles ont été identifiées comme « aires de développement économique » par le '*Kent County Council*' :

- '*East Kent Triangle*' englobe commence Canterbury, Thanet et Douvres. Entre ces trois districts, existe une grande coopération en terme de développement économique. Leur identité repose avant tout sur Canterbury et la côte ;
- '*Kent Thames Side*' comprend le nord du Comté jusque Swale (Dartford, Gravesham, Medway et Swale) et s'affirme de plus en plus comme une région touristique avec son patrimoine maritime prononcé ;

- '*The Channel Corridor*' : Maidstone, Ashford et Shepway. Son identité repose davantage sur le tourisme d'affaires : ligne à grande vitesse, grande accessibilité, équipements hôteliers...

Les districts de l'ouest du Comté ne sont pas concernés, puisqu'ils sont très riches et prospères d'une manière économique. Les relations entre ces puissants partenariats économiques et les activités touristiques sont essentielles. Le tourisme est étroitement associé aux projets de régénération de développement économique. Il est difficile de dissocier les activités touristiques du développement économique général des régions concernées.

Parallèlement, les stratégies touristiques de promotion de la part du '*KCC*' s'appuient, depuis de nombreuses années, sur le « Cœur du Kent » autour de Maidstone, le « Kent maritime », et le Kent Est regroupant les 6 Districts. Ainsi, de nombreux partenariats visent à compenser le manque de compétences des acteurs locaux. Aujourd'hui, ces derniers ont pour ambition de tendre vers une plus grande cohérence pour accroître le rôle des activités récréatives dans les divers projets économiques d'aménagement. En effet, la façon dont les partenariats entre les districts émergent en terme de développement économique est différente de la réalité touristique sur le terrain. Il existe une certaine inadéquation entre les formes de partenariat économiques et touristiques (**tableau n°48**). Même s'il existe un bien meilleur niveau de coopération entre le '*Kent County Council*' et les districts, la promotion du tourisme diffère de la géographie économique régionale. C'est pourquoi, il existe un engagement actif de la part du '*KCC*' de corriger cette inadéquation pour rendre ce territoire plus cohérent.

Tableau n°48 : Une certaine inadéquation entre les différents partenariats locaux.

Les partenariats économiques régionaux	Les partenariats touristiques régionaux
'*East Kent Triangle*': Canterbury, Thanet et Douvres.	'*East Kent*': 6 districts (Swale, Canterbury, Thanet , Douvres, Shepway et Ashford).
'*Kent Thames Side*' : nord du Comté jusque Swale (Dartford, Gravesham, Medway et Swale).	'*Kent maritime*' : Nord du Comté sauf Swale.
'*The Channel Corridor*' : Maidstone, Ashford et Shepway.	'*Heart of Kent*' autour de Maidstone.
	'*West Kent*' Districts del'ouest.

Source: M.Harbreteau, 2003.

Parallèlement, une certaine identité du Kent Est semble progressivement émerger depuis quelques années. A l'image des intentions affichées en Côte d'Opale, y a-t-il outre-Manche cette volonté de tendre vers un véritable territoire récréatif ?

2.2.2.2.Vers l'émergence d'une certaine identité littorale sous l'impulsion de Canterbury ?

Les origines d'un rapprochement des districts du Kent Est remontent à la construction du tunnel. Pendant les années 90, un partenariat s'est créé sous le nom de '*Discover East Kent*', en charge de la récolte des fonds de la part des organismes touristiques régionaux et nationaux pour développer une identité touristique commune, mais cela n'a pas fonctionné.

En 1991, l'Agence '*East Kent Initiative*' fut créée afin de valoriser les opportunités liées à la construction du tunnel au sein du Kent Est. Mais il s'agissait également de savoir si ce territoire littoral pouvait devenir une réelle destination touristique et de loisirs, au même titre que le « cœur du Kent ». Ce fut un échec pour des raisons politiques, les six districts conservant une forte identité et refusant de travailler dans la concertation. Alors que Douvres s'est activement engagé dans la promotion de ses falaises, Thanet dans les longues plages sableuses, Canterbury dans les activités liées au patrimoine historique, Ashford ne s'intéressait pas encore à l'activité touristique. Quant à Shepway, il s'est tourné comme une « côte traditionnelle » alliant paysages côtiers et ruraux. L'organisation partenariale '*East Kent*' eut néanmoins un succès indéniable dans l'obtention de fonds de la part de '*English Tourism Council*' sur une période de trois ans. L'Agence '*East Kent Initiative*' a été dissoute, mais les partenaires locaux continuent de financer un coordinateur de développement économique à travers le '*East Kent Forum*'.

Un nouveau partenariat est apparu récemment à travers le '*East Kent Tourism Panel*', qui regroupe les districts de Douvres, Swale, Shepway et Thanet. Ce partenariat implique des rencontres bimensuelles pour discuter sur les actions marketing et de développement, dont une marque commune '*Kent Est*' (publication d'un guide de vacances, création d'un site Internet...). Deux principales raisons expliquent ce rapprochement :

- L'existence actuelle d'un bien meilleur niveau de coopération en terme de développement économique dans le Kent Est ;
- La volonté de Canterbury de devenir la Capitale de la Culture en 2008[412].

Le potentiel culturel et historique et la proximité avec l'Europe et Londres constituent les principaux atouts de Canterbury. Pour renforcer le poids de sa candidature, Canterbury tend vers un partenariat avec les autres districts de l'est du Comté. En étant probablement le district le plus puissant du Comté, Canterbury renforce l'image du Kent Est et fait émerger une identité commune. C'est pourquoi, le nom de '*Canterbury and Coastal Kent*' a été choisi pour qualifier ce nouveau partenariat entre les districts de l'est du Comté. Cette appellation reprend les deux éléments les plus forts du Kent Est : le nom mondialement reconnu de Canterbury et la côte qui comprend des stations et des villages de pêche traditionnels.

Si Canterbury a échoué pour être la Capitale européenne de la culture, cette candidature a néanmoins permis de renforcer l'image et l'identité de la région et de positionner cet espace géographique comme un lieu culturel, d'art, d'histoire et de détente.

Le **figure n°22** souligne la chronologie de la mise en place des différents partenariats informels qui guident fortement la territorialisation récréative au sein du Kent Est. Dans ce domaine, une identité littorale émerge lentement mais a beaucoup de difficultés à se mettre en place faute de compétences des acteurs locaux.

[412] La ville est aujourd'hui en compétition (pré-sélection nationale) avec d'autres villes britanniques comme Bristol, Oxford, Newcastle et Birmingham.

Figure n°22 : Les tentatives de recompositions territoriales dans le Kent Est

Etat tout puissant (de l'après-guerre jusque les années 70)

politique centralisée et arbitraire encadrée par le Gouvernement Central

⬇

Première tentative de planification à base régionale dans les années 60

Création des 'Development Areas' (référence à la réforme française)

et de 8 Régions dotées chacune de deux organes d'études et de propositions

⬇

Réforme de 1974 (= regroupement des communes, décentralisation)

Renforcement du pouvoir des Comtés et des Districts = véritables collectivités territoriales. Institutionnalisation du pouvoir local.

⬇

Comté du Kent composé de 14 Districts

➢ contexte de la construction du tunnel (1986) + désenclavement progressif du littoral.

⬇

« Discover East Kent » (1990) puis « East Kent Initiative » 1991

6 Districts : Ashford, Canterbury, Douvres, Thanet, Shepway et Swale

Développement local pour valoriser les retombées du tunnel.

Politique dispersée, sectorielle concurrence entre les acteurs et les territoires

⬇

"East Kent Tourism Panel" (2000)

Forum de discussion

Besoin de créer un lobby, une identité, une unité interdépendante

à partir des particularismes locaux

⬇

Dynamique locale de la part des acteurs et des territoires pour faire de Canterbury la « Capitale européenne de la Culture » en 2008

Partenariat des 6 Districts à travers le 'Canterbury and Coastal Kent' 2002

Source : M.Harbreteau, 2003.

2.2.3.Conclusion.

Faute d'unité, d'outils institutionnels et financiers, le Kent Est reste un assemblage de territoires touristiques à très fort potentiel. En effet, une identité littorale du Kent Est a beaucoup de mal à émerger malgré maintes tentatives. Incapables de travailler dans la concertation, les districts préservent jalousement leur propre identité. Récemment, Douvres et Ashford viennent de quitter le partenariat qui s'était formé autour de Canterbury. Toutes ces tentatives de regroupement se sont soldées par un échec. Ainsi, au paysage institutionnel relativement « figé » répond une culture partenariale intense à l'origine de fortes recompositions territoriales guidant les activités récréatives.

Le principal défi pour le Kent Est constitue en la création d'une véritable destination touristique et de loisirs au même titre que le Cœur du Comté. Ceci doit-il nécessairement passer par la formation d'un territoire unique disposant d'une forte identité et partageant un projet de développement commun ? A l'image de la structure intégratrice du SMCO en Côte d'Opale, les districts du Kent Est doivent-ils réellement surmonter la concurrence qui s'exerce entre eux, et faire émerger une identité commune ? Le regroupement des districts du Kent Est est indispensable pour tendre vers un développement touristique durable et intégré. Sous forme de partenariats plus poussés, les districts doivent mettre en avant leurs particularismes locaux tout en profitant de l'image forte de l'ensemble du Comté. Le Kent Est a l'avantage de bénéficier d'une image internationale, avec Canterbury qui doit jouer un rôle de concertation plus significatif entre les districts de l'est du Comté.

3.Conclusion.

D'importantes recompositions territoriales liées à l'intercommunalité caractérisent la Côte d'Opale. En raison de l'éparpillement du pouvoir local, les communes sont condamnées à se regrouper pour prétendre à développer un tourisme durable. L'intercommunalité est indispensable pour tout territoire désirant s'afficher comme destination touristique et de loisirs. C'est pourquoi, les formes intercommunales foisonnent en Côte d'Opale, qui dispose d'un réseau de territoires eux-mêmes réunis dans une organisation intégratrice ayant pour ambition d'être l'interlocuteur privilégié du littoral. Le principal défi du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale et de sa nouvelle Agence est de concilier les intérêts identitaires locaux tout en les intégrant dans une vision plus large comprenant l'ensemble du littoral. Tout territoire se doit de participer à une structure commune plus large, seule solution pour lui de bénéficier d'économie d'échelles. Lieu d'intenses recompositions territoriales, ce territoire est en perpétuel mouvement que ce soit au niveau local (formes intercommunales) que régionale (SMCO, ADTCO).

La situation diffère outre-Manche dans la mesure où le pouvoir local s'exerce de manière différente. En raison du vaste mouvement de regroupement des municipalités en Angleterre, ces dernières n'ont pas besoin de recourir aux formes intercommunales. A la base de l'échelle administrative, les districts ont la charge du développement touristique (en partenariat avec les autres acteurs) et représente l'échelon adéquat aux activités récréatives. De judicieux partenariats guident les activités récréatives et sont à l'origine de recompositions territoriales réelles. Pour le Kent Est, le principal défi est de se différencier des autres territoires du Comté tout en profitant de son image puissante.

Ces dynamiques institutionnelles transfrontalières et régionales sont-elles pour autant synonymes d'espace vécu ? Quelle est la véritable consistance de cet espace eurorégional ?

B.Une intégration vécue par les visiteurs et leurs hôtes ou mythe institutionnel ?

1.Les objectifs et les problèmes méthodologiques de l'enquête.

1.1.Les objectifs.

Quatre principaux constats se dégagent de notre réflexion préalable :

⇨ Berceau du tourisme balnéaire en Europe, l'aire eurorégionale transmanche a longtemps représenté une destination de choix pour les élites. Depuis la seconde Guerre mondiale, le caractère prestigieux de ces littoraux s'est considérablement amoindri, et s'est accompagné d'une réduction constante de la durée moyenne des séjours de la part des visiteurs. De nos jours, il semblerait que ces littoraux répondent avant tout aux besoins touristiques et de loisirs d'une clientèle régionale de proximité ;

⇨ L'aire eurorégionale transmanche se compose de deux entités littorales aux particularismes marqués. A travers sa création en 1987, les intentions affichées des responsables locaux sont de faire revivre le dynamisme touristique perdu à la faveur de l'ouverture du tunnel sous la Manche et des mesures d'accompagnement. Il s'agit ainsi de créer une nouvelle synergie pour faire face aux enjeux majeurs présents sur cet espace ;

⇨ Au début des années 90, la mise en place des programmes d'initiative communautaire relance la coopération transfrontalière. Même si ce partenariat institutionnel traduit trop souvent une motivation financière, une meilleure connaissance de l'autre est cependant engagée et contribue à rendre cet espace eurorégional plus cohérent ;

⇨ Parallèlement, cet espace eurorégional est le support d'intenses dynamiques institutionnelles. Grâce aux nouveaux comportements récréatifs générés par l'accessibilité renforcée, les acteurs locaux tentent de faire émerger une identité littorale, garante à elle seule d'un mode de gestion territorial poussé. Là encore, la situation diffère fortement de part et d'autre du détroit en raison du contexte politico-administratif opposé.

C'est sur cette base que se pose la problématique centrale de notre réflexion à propos **du fonctionnement général de l'aire eurorégionale transmanche. Cette dernière existe-t-elle vraiment en tant que territoire touristique ou n'est-elle qu'une « construction » institutionnelle technocratique européenne ?** Si les responsables locaux ont pour ambition de créer un espace récréatif intégré en Europe du Nord Ouest, **correspond-il pour autant à la réalité vécue et perçue sur le terrain par les visiteurs et leurs hôtes ? Quelle est aujourd'hui la véritable nature, à la base, de ce partenariat transfrontalier ? N'existe-t-il pas un décalage entre les politiques institutionnelles et la réalité « vécue » sur le terrain par la population résidente et les visiteurs ?**

Afin de répondre à cette problématique centrale, notre réflexion s'appuie sur une enquête de terrain dont il est nécessaire d'exposer tout d'abord les modalités de sa mise en place.

1.2.Eléments méthodologiques de l'enquête auprès de la population locale et des visiteurs.

Afin de mieux cerner la réalité transfrontalière entre la Côte d'Opale et le Kent Est, de nombreux moyens ont été mis en œuvre pour assurer la bonne poursuite de notre réflexion.

Outre la rencontre avec les divers responsables locaux d'aménagement et de développement touristique, une vaste enquête de terrain a été mise en place à destination de la population résidente et des visiteurs. Elle consiste en « la recherche d'informations auprès de témoins »[413]. S'inscrivant dans le cadre d'une véritable « conquête d'information », elle s'est révélée fondamentale par les résultats obtenus.

L'objectif est de mieux cerner l'image et les perceptions des habitants et des visiteurs de l'espace transfrontalier afin de savoir si la population locale comme les visiteurs prennent conscience de l'émergence d'une nouvelle région prônée par les acteurs institutionnels. Au delà de ce constat de base, il s'agit également de mieux cerner le fonctionnement général des activités touristiques et de loisirs, notamment l'importance des activités récréatives de proximité et l'image que suscite chacune des deux entités littorales.

1.2.1.L'élaboration des questionnaires.

Afin de tendre vers les meilleurs échantillonnages possibles, une distinction a été réalisée entre les résidents et les visiteurs. Celle-ci est essentielle dans la mesure où ces deux types de « population », appartenant à des espaces différents, possèdent une perception et une vision forcément différente. Parallèlement, le caractère transfrontalier de notre réflexion impose une distinction supplémentaire entre la Côte d'Opale et le Kent Est. Au total, 4 types de questionnaires ont été élaborés afin de répondre à notre problématique majeure.

Les questionnaires établis s'articulent autour de 5 principaux volets (**annexe n°4**) :

⇨ Le premier volet concerne **l'identité et le profil général** de la personne interrogée à travers ses déplacements plus ou moins répétés de l'autre côté du détroit.

Concernant les résidents, une question porte sur la modification ou non de leurs habitudes provoquée par l'intensification des échanges. Elle devait permettre de mieux appréhender les bouleversements des échanges maritimes transmanche issus de la construction du tunnel.

Pour les visiteurs, deux questions portent sur leur durée de séjour (« Aujourd'hui, êtes-vous en vacances ? » et « la Côte d'Opale / le Kent Est sont – elles les principales destinations de votre séjour ? »), fournissant ainsi de précieux renseignements sur le degré de l'attractivité de ces destinations. Dans ce domaine, l'importance de l'excursionnisme voire du court-séjour ne devrait-elle pas apparaître ?

⇨ Le second volet concerne **les motivations de déplacements et les activités pratiquées** lorsque la personne se rend effectivement chez le voisin. Grâce aux données obtenues, les principaux facteurs de déclenchement de visite devraient être identifiés. Dans ce domaine, les motifs de visite sont-ils identiques de part et d'autre du détroit ?

⇨ **L'image des entités littorales** est au cœur du troisième volet. Plusieurs questions à destination des résidents portent sur leur(s) perception(s) générale(s) du voisin. Ressentent-ils de grandes différences entre leurs entités littorales respectives ? L'objectif est de connaître le côté « vécu » et « perçu » de ces territoires littoraux. L'aire eurorégionale transmanche ne se compose-t-elle pas de deux entités territoriales aux images opposées ?

---

[413] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, pp. 186 – 187, 518 p.

S'agissant du visiteur, quelle perception se fait-il du lieu visité ? Quelle est pour lui son originalité ? Ici, les résultats peuvent parfois surprendre avec la mise en évidence de « clichés » (fondés ou non) représentant les entités eurorégionales.

⇨ Quatrième volet, **la notion de « territoire transmanche »** vise à mieux appréhender la réalité perçue de l'aire eurorégionale par les visiteurs et leurs hôtes. Ces derniers perçoivent-ils un rapprochement entre leurs littoraux respectifs ? Sont-ils conscients de la naissance d'une région transfrontalière ? Sont-ils en mesure de citer des exemples de partenariats ? Connaissent-ils concrètement l'existence de l'aire eurorégionale transmanche ?

Pour les résidents, une question supplémentaire a été rajoutée pour savoir s'ils ont le sentiment d'appartenir à un territoire commun.

⇨ Enfin, le dernier volet concerne **la « réalité vécue » du partenariat transfrontalier**. Les résidents et les visiteurs ont été interrogés sur le rôle du tunnel sous la Manche, leur connaissance ou non de personnes qui se rendent régulièrement de l'autre côté du détroit (ainsi que leurs motifs), d'entreprises nationales implantées chez le voisin. De plus, la disparition du duty free et le prix croissant du prix des traversées ne constituent-ils pas des freins majeurs de visite ?

S'agissant des résidents, comment jugent-ils la coopération transfrontalière transmanche ? Celle-ci leur paraît-elle comparable à d'autres partenariats transfrontaliers caractérisant par exemple, la Wallonie et le Nord-Pas-de-Calais côté français, ou les Midlands avec le Pays de Galles côté anglais L'objectif est également de comprendre s'il existe pour ces résidents des freins et des atouts à cette coopération entre la Côte d'Opale et le Kent Est. Dans ce domaine, les résultats peuvent parfois surprendre.

L'élaboration de ces questionnaires a tout d'abord consisté à les tester sur une vingtaine de personnes. A partir de cet échantillon, quelques modifications ont été apportées. Enfin, nous avons pu bénéficier des conseils précieux de la part de '*Canterbury Christ Church University College*', qui nous a aidé à formuler certaines intuitions ou hypothèses que nous voulions voir confirmées ou réfutées.

1.2.2.Leur mise en œuvre.

⇨ Les lieux d'enquête :

Se pose le problème du choix des lieux de résidence et des sites touristiques et de loisirs, à retenir pour réaliser notre enquête. Pour des raisons pratiques et matérielles, il nous a été impossible de réaliser les enquêtes sur l'ensemble des localités résidentielles et des sites touristiques, d'autant que le caractère transfrontalier de notre réflexion impose des lieux d'exercice situés sur les deux littoraux. Sélectionner certains lieux n'est pas un exercice aisé.

- Pour les résidents de la Côte d'Opale, nous avons retenu des sites complémentaires pour tendre vers le meilleur échantillonnage possible : Berck sur Mer, Wimereux et Calais (la Cité de l'Europe). En effet, outre leur localisation géographique variée sur ce littoral, ces trois villes présentent des profils opposés. Si Calais apparaît comme une agglomération urbaine majeure à priori largement concernée le trafic transmanche, Wimereux constitue avant tout une station résidentielle prisée pour les actifs travaillant à Boulogne, tandis que Berck a l'originalité d'être une ville / station présentant une population plus « modeste ».

La population résidente de Calais perçoit-elle la même image de la collaboration transfrontalière que celles de Berck et de Wimereux ? Pour ces derniers, les localités résidentielles ont été privilégiées à savoir le centre-ville commerçant et le front de mer.

- S'agissant des visiteurs de la Côte d'Opale, les sites touristiques retenus sont le site naturel exceptionnel du Cap Blanc Nez, puis les stations balnéaires du Touquet et de Berck. Là encore, la complémentarité de ces sites a fortement guidé nos choix. Si Le Touquet et Berck se positionnent essentiellement vers un tourisme balnéaire, ces deux stations accueillent des clientèles dont la nature est radicalement différente. A une clientèle élitiste fréquentant Le Touquet s'opposent des visiteurs plus « populaires » à Berck. Pour l'ensemble de ces visiteurs, l'enquête de terrain s'est opérée dans les campings, sur la plage et le long du front de mer. A l'image des résidents, plusieurs profils de visiteurs sont facilement identifiables. Dans ce domaine, les motivations de déplacement diffèrent fortement du lieu où la personne est sondée. Il existe ainsi de grandes différences de perceptions et d'images selon les lieux choisis. Enfin, le choix du site naturel remarquable et le plus fréquenté (Site des 2 Caps) atteste du positionnement de ce littoral vers d'autres activités récréatives, c'est-à-dire celles liées à la nature. L'excursionniste belge sondé au Cap Blanc Nez aura-t-il la même perception de l'espace transfrontalier transmanche que le vacancier séjournant à Berck ?

- Le caractère transfrontalier de notre aire d'étude a singulièrement compliqué notre tâche vis à vis de la réalisation de cette enquête. Pour des raisons techniques et financières, nous n'avons pu traiter le même nombre de questionnaires côté anglais et côté français. Afin de limiter nos déplacements, la ville de Canterbury a été choisie comme lieu d'exercice d'enquête à la fois pour les résidents du Kent Est mais aussi pour les visiteurs. Ce choix nous a semblé le meilleur, puisque Canterbury représente l'une des principales agglomérations résidentielles du Comté et le pôle d'excellence touristique de ce littoral. Si le nombre de sites choisis est limité par rapport à celui de la Côte d'Opale, nous avons pu néanmoins obtenir un large échantillonnage. Les résidents et les visiteurs ont été sondés dans le centre-ville piétonnier et dans les navettes de bus '*Park & Ride*' reliant la périphérie au centre de la cité.

⇨ Les périodes propices à la mise en œuvre de l'enquête :

Les enquêtes réalisées auprès des résidents et des visiteurs de la Côte d'Opale ont été effectuées lors de l'année 2001 durant les mois de juillet, août, septembre et octobre. La première justification est d'ordre météorologique, l'hiver n'étant pas la période la plus propice à la mise en œuvre d'enquêtes notamment à destination des visiteurs. De plus, les longues journées ensoleillées permettent des fréquentations plus étalées et donc complémentaires. En outre, les entités littorales semblent être caractérisées par un tourisme avant tout estival, d'où l'intérêt de réaliser les enquêtes lors de cette période. Ceci a fortement guidé notre choix, puisqu'il renforce la probabilité de rencontrer un nombre suffisant de visiteurs.

S'agissant des enquêtes réalisées dans le Kent Est, elles se sont déroulées sur deux étés successifs (2002-2003) en raison des difficultés rencontrées tant techniques que financières. Nous avons pu néanmoins mettre à contribution de nombreux étudiants qui ont activement participé à la bonne réalisation de l'enquête[414].

[414] Un voyage a été organisé à Canterbury avec le DESS Euretos en octobre 2002. Près de 25 étudiants se sont chargés de la réalisation des enquêtes auprès des résidents et des visiteurs.

⇨ Le nombre de personnes à interroger :

Le nombre de personnes interrogées est étroitement lié au nombre de jours passés à réaliser cette enquête. Notre échantillonnage vise à interroger des personnes de manière qualitative sur les perceptions et les images que suscite la notion « transmanche ». Alors que les enquêtes dites quantitatives se basent à partir de comptages routiers, des enquêtes sur les parkings..., les enquêtes qualitatives consistent essentiellement à interroger directement des personnes sur le terrain. Notre approche ne peut être que partielle et présente ses limites. Elle ne prétend à aucune exhaustivité mais aide à mieux connaître la réalité transfrontalière.

Au total, 1 000 questionnaires ont été réalisés en Côte d'Opale et dans le Kent Est. En raison de nombreuses contraintes et de facteurs divers que nous ne maîtrisons pas toujours (conditions météorologiques...), les enquêtes ne permettent qu'une approche bien particulière et certains résultats sont à prendre avec précaution, notamment côté anglais avec Canterbury.

⇨ Les traitements statistiques, cartographiques et graphiques des données :

Une fois les questionnaires dûment remplis, le problème de leur traitement et de leur interprétation s'est posé. Dans ce domaine, nous avons pu profiter du logiciel Destin pour aboutir à une vision statistique des résultats.

2.Analyse de l'aire eurorégionale à travers ses perceptions et ses pratiques récréatives.

Après s'être attardé sur la méthodologie de l'enquête, l'analyse des perceptions et des images puis des pratiques vise à répondre à notre problématique centrale. Au delà de ce constat de base, il s'agit de se prononcer sur l'existence réelle de cette aire eurorégionale mais aussi sur le fonctionnement général des activités récréatives au sein de cet espace.

2.1.Une aire eurorégionale transmanche reposant sur un mythe institutionnel ?

Cette problématique s'appuie sur 5 questions majeures :

- Existe-t-il pour vous des liens importants entre les deux rives ?
- Pensez-vous que le tunnel a permis aux deux régions de se rapprocher ?
- Une nouvelle région n'est-elle pas en train de se développer ? et pourquoi ?
- Savez-vous que les deux entités littorales sont engagées dans un partenariat institutionnel ? Si oui, à travers quel type de média ?
- Connaissez-vous un exemple quelconque de partenariat transfrontalier ? (jumelages, divers produits touristiques, l'Eurorégion...).

Pour les résidents, une question supplémentaire a été rajoutée sur leur sentiment d'appartenir à une région transfrontalière commune. Dans ce domaine, il semblerait que la situation soit perçue de manière inégale selon différents paramètres.

2.1.1.Un certain sentiment de « rapprochement » entre les deux rives, mais fragile.

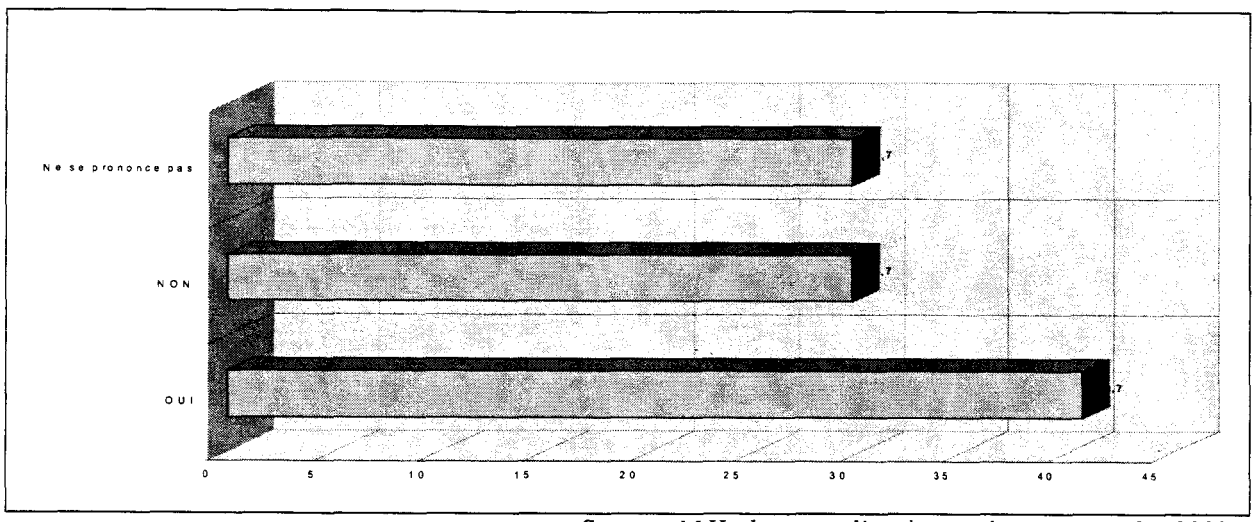
2.1.1.1.Que pensent les résidents et les visiteurs de la Côte d'Opale ?

⇨ Les premiers résultats de l'enquête montrent qu'il existe un certain sentiment de rapprochement récent entre la Côte d'Opale et le Kent Est, notamment pour plus de 68% des résidents de la Côte d'Opale (**figure n°23**).

2.1.1.2.Que pensent les résidents et les visiteurs du Kent Est ?

⇨ Le sentiment de rapprochement est moins prononcé parmi les résidents du Kent Est où une minorité pense (40.7%) qu'il existe des liens réels avec la Côte d'Opale. Mais, 60% des résidents sondés d'outre-Manche n'éprouvent aucun sentiment de rapprochement ou sont incapables d'expliquer cette perception (**figure n°27**). Le choix de Canterbury, c'est-à-dire une ville relativement éloignée de la côte, peut expliquer ce sentiment de rapprochement moins prononcé que celui observé sur le littoral de la Côte d'Opale.

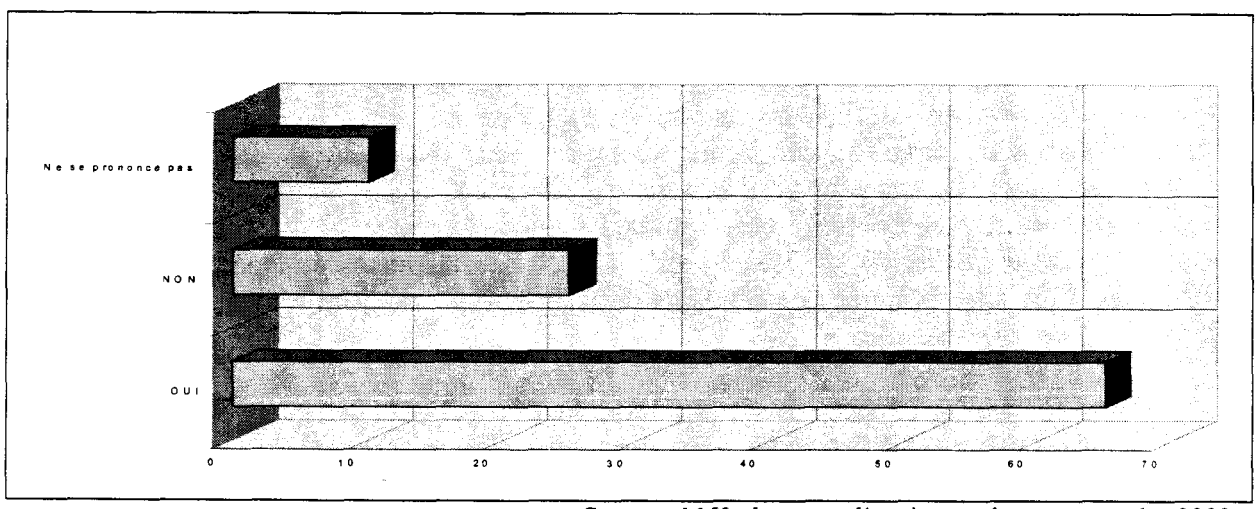
Figure n°27 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les résidents du Kent Est ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

⇨ Paradoxalement, les visiteurs du Kent Est expriment un sentiment de rapprochement plus prononcé que les résidents mêmes (à près de 65%), comme l'indique la **figure n°28**. Contrairement, à la Côte d'Opale, il n'existe pas de différence selon les origines des visiteurs. Dans ce domaine, le sentiment de rapprochement est général chez les visiteurs britanniques et les touristes étrangers fréquentant Canterbury.

Figure n°28 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les visiteurs du Kent Est ?



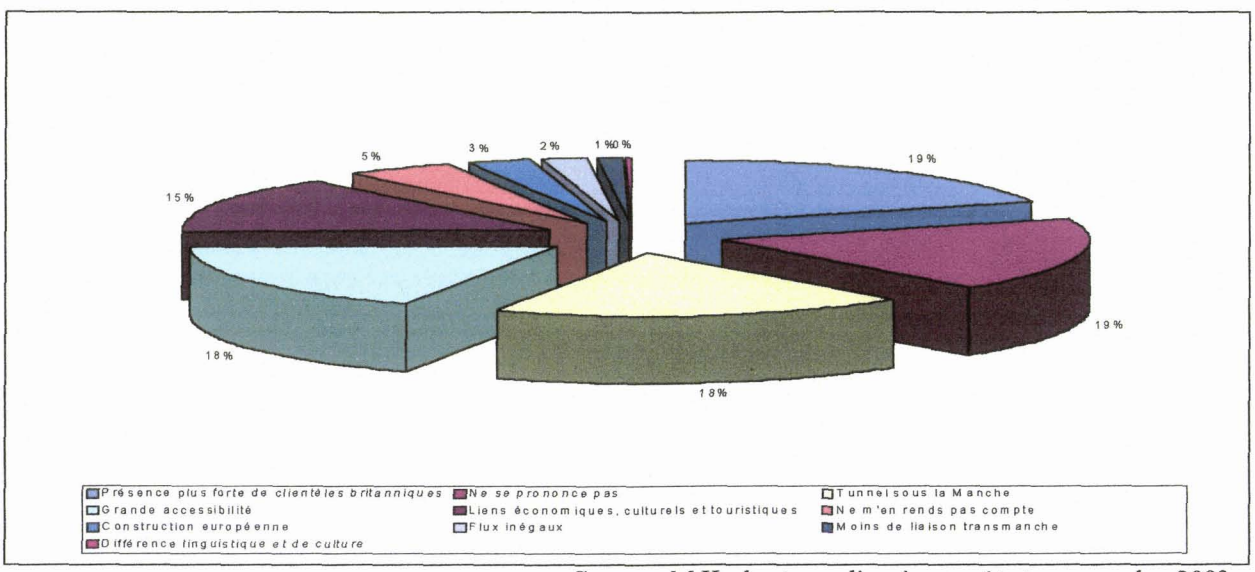
Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

2.1.1.3.Un sentiment de rapprochement étroitement lié au rôle déterminant de l'accessibilité.

Pour la majorité des personnes interrogées, les liens puissants caractérisant les deux littoraux passent essentiellement par le renforcement de l'accessibilité.

S'agissant des résidents de la Côte d'Opale, la présence plus forte de clientèles britanniques sur ce littoral, le tunnel sous la Manche, la grande accessibilité et les liens économiques, culturels et touristiques sont les principales raisons qui motivent ce sentiment de rapprochement (**figure n°29**). A l'image de leurs voisins, les résidents du Kent Est évoquent principalement l'accessibilité.

Figure n°29 : Raisons du sentiment (ou non) du rapprochement des résidents de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Le rapprochement se confirme à travers le rôle du tunnel qui apparaît comme un outil catalyseur de liens renforcés entre les deux rives. L'ensemble des résidents affirme que le lien fixe a effectivement permis aux deux littoraux de se rapprocher, plus de 88% côté français et 70% côté anglais[415]. Ainsi, la majorité des résidents de l'aire eurorégionale connaît des personnes dans leur entourage qui se rendent régulièrement de l'autre côté du détroit : 62% pour la Côte d'Opale contre plus de 81% coté Kent Est.

Ces résultats confirment que la construction du tunnel et ses mesures d'accompagnement jouent en faveur d'un certain rapprochement entre les deux rives. Ainsi, cet espace devient plus cohérent à partir du moment où il bénéficie d'une accessibilité renforcée. Mis à part le rôle déterminant de l'accessibilité, les résultats soulignent aussi un certain engouement touristique pour le littoral de la Côte d'Opale auprès des clientèles étrangères notamment britanniques. Plus du cinquième des résidents de la Côte d'Opale affirme une présence plus forte de clientèles britanniques.

Ce sentiment de rapprochement réel mais fragile signifie-t-il pour autant une connaissance accrue du partenariat transfrontalier développé par les responsables locaux ? L'aire eurorégionale transmanche est-elle ancrée parmi les résidents et les visiteurs ?

[415] S'agissant des visiteurs, ces derniers s'inscrivent dans la même tendance avec plus de 91% des visiteurs de la Côte d'Opale et 70% de ceux du Kent Est.

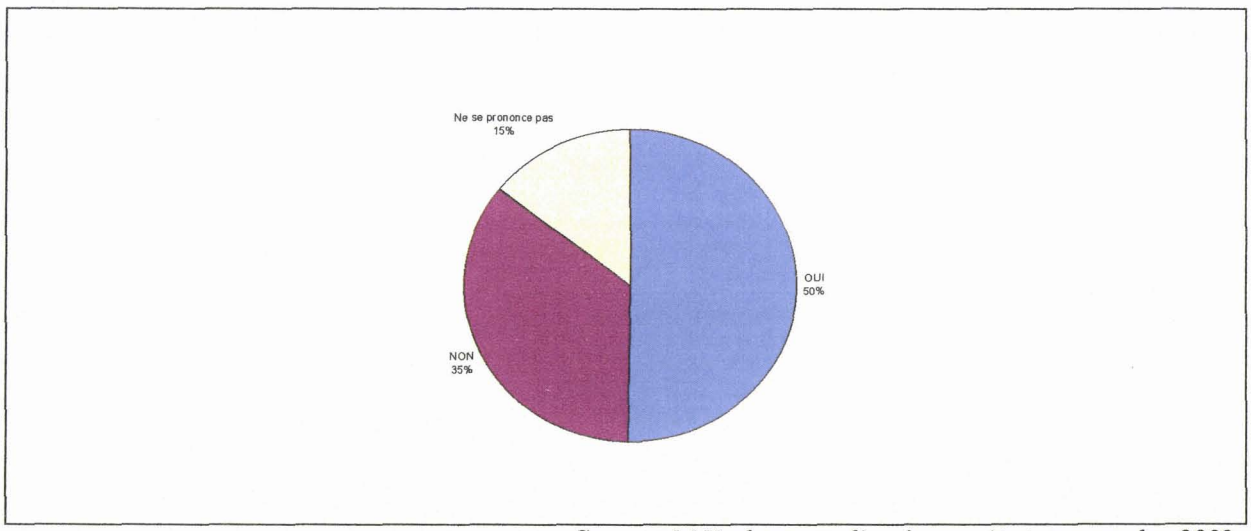
2.1.2.Un espace caractérisé par une faible conscience de l'action menée par les institutionnels.

2.1.2.1.Un partenariat transfrontalier institutionnel inégalement perçu par les résidents.

A la question de savoir si les résidents connaissent l'existence d'un partenariat transfrontalier à travers l'aire eurorégionale transmanche, les résultats diffèrent et peuvent surprendre.

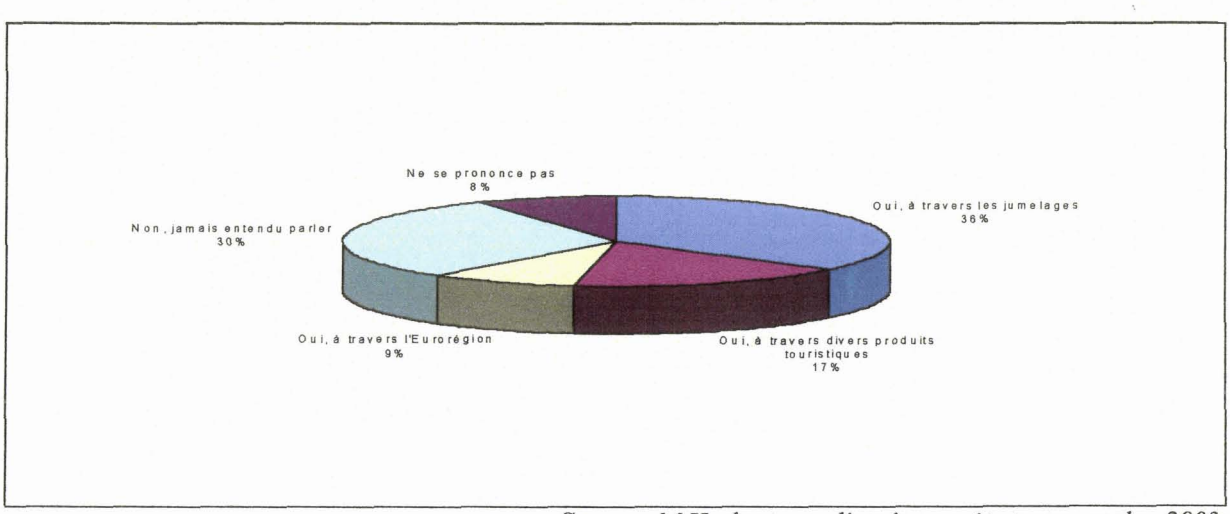
⇨ S'agissant des résidents du Kent Est, plus de la moitié (50.3%) connaît l'existence du partenariat transfrontalier entre les deux régions (**figure n°30**). La plupart en a déjà entendu parler (**figure n°31**) à travers les divers jumelages (35.9%), des produits touristiques (16.6%) et l'Eurorégion (9%).

Figure n°30 : Connaissez-vous l'existence d'un partenariat transmanche entre la Région Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Figure n°31 : Avez-vous déjà entendu parler d'un partenariat quelconque entre les deux littoraux ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Là encore, le choix de Canterbury fait que ces résultats sont à prendre avec précaution. En effet, ces résidents, plus qu'ailleurs, ont depuis longtemps intégré la dimension transfrontalière étant donné l'importance du tourisme étranger dans cette cité religieuse. Néanmoins, force est de constater que la coopération transfrontalière transmanche est largement relayée et diffusée sur l'ensemble de ce littoral :

- Les stratégies de communication mises en place par les acteurs locaux semblent plus efficientes outre-Manche. Chaque projet d'aménagement réalisé entièrement ou en partie grâce à des fonds européens bénéficie d'une intense « promotion » auprès de la population locale (**photo n°8**). Il s'agit de souligner les bienfaits de l'intervention européenne à une période, où l'Angleterre est en passe de se prononcer par référendum sur l'Euro ;

Photo n°8 : Une communication plus poussée dans le Kent Est vis à vis de l'intervention européenne

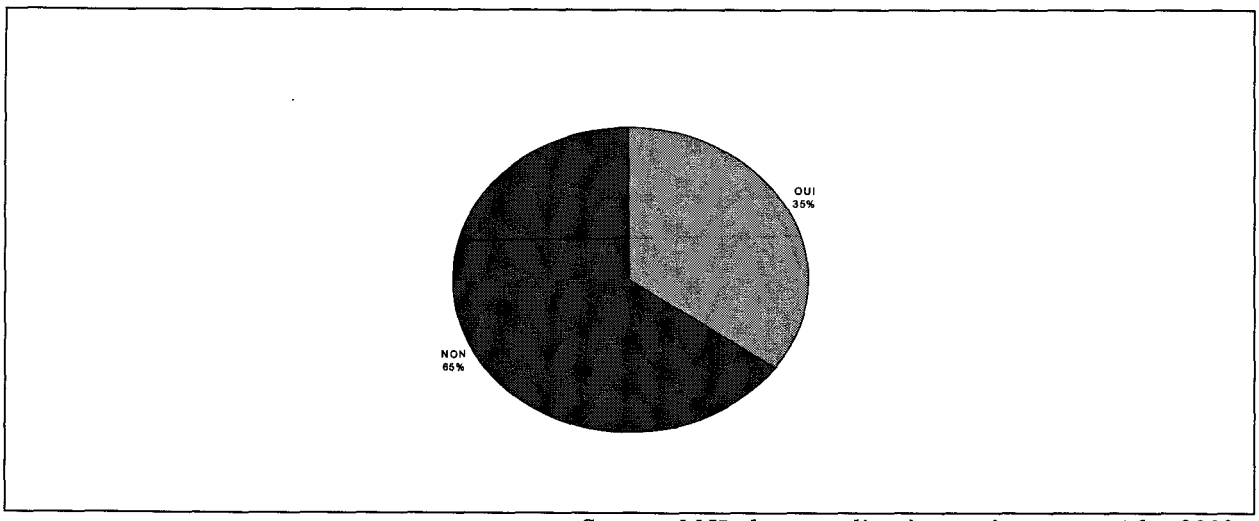
Source : M.Harbreteau, 2000.

- La principale raison réside dans le principe de la continuité territoriale à l'origine des flux transmanche essentiellement d'origine britannique (80% du total). Ces flux massifs de personnes conduisent indubitablement à une meilleure connaissance du voisin, d'où un partenariat transfrontalier relativement connu parmi les résidents du Kent Est. Les résidents du Kent Est affirmant se rendre régulièrement en Côte d'Opale connaissent davantage l'existence du partenariat institutionnel que la moyenne (56% contre 50%).

Néanmoins, les efforts méritent d'être poursuivis pour renforcer la connaissance de ce partenariat transfrontalier institutionnel qui reste encore inconnu pour près de la moitié des résidents du Kent Est.

⇨ Si la connaissance du partenariat institutionnel est réelle chez la population d'outre-Manche, la situation est bien différente sur la Côte d'Opale (**figure n°32**). Plus de 65% des résidents de ce littoral ignorent l'existence de cet espace transmanche. Seuls 35% d'entre eux affirment connaître ce partenariat à travers la presse écrite et la télévision principalement. La méconnaissance est générale sur l'ensemble des lieux d'exercice de l'enquête, et il n'existe pas de différence entre les résidents de Wimereux, de Berck et de Calais.

Figure n°32 : Connaissez-vous l'existence d'un partenariat transmanche entre la Région Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Cette méconnaissance conduit à affirmer que l'aire eurorégionale transmanche est avant tout institutionnelle, même si elle bénéficie d'une certaine prise de conscience côté anglais en raison de l'importance des flux transmanche d'origine britannique. Elle ne repose en aucune façon sur l'engagement de la population locale qui reste à l'écart de cette coopération :

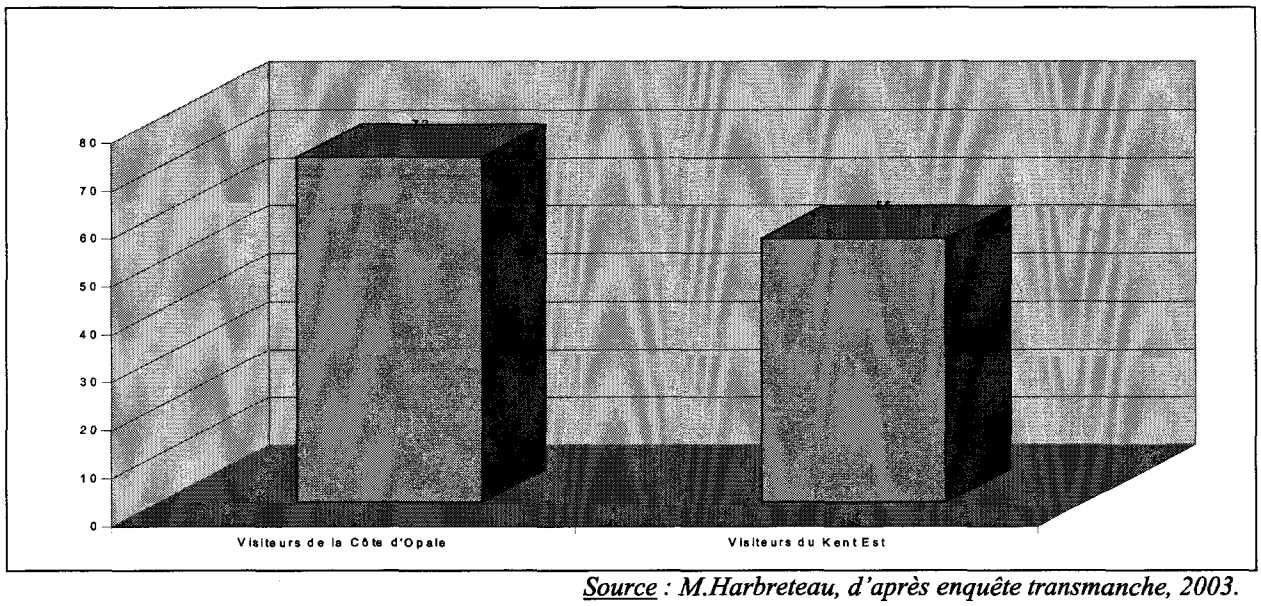
- L'aire eurorégionale transmanche est essentiellement une construction technocratique européenne permettant de dégager plus facilement les fonds financiers nécessaires à la réalisation de certains projets ;
- La coopération repose avant tout sur des pôles d'excellence et intervient de manière ponctuelle. Faiblement concernée, la population locale pourrait s'investir davantage à condition que la coopération institutionnelle devienne davantage « diffuse » sur l'ensemble du territoire en intégrant la notion de démarche participative du citoyen.

Si ce partenariat institutionnel est perçu de manière différente par les résidents, qu'en pensent les visiteurs de l'aire eurorégionale transmanche, dont les activités touristiques et de loisirs ont servi de socle à sa création ?

2.1.2.2.Un partenariat transfrontalier institutionnel inconnu chez les visiteurs.

La profonde méconnaissance du partenariat transmanche s'affirme encore plus chez les visiteurs, pour qui une majorité ignore l'existence de l'aire eurorégionale transmanche : 72% pour la Côte d'Opale et 55% pour le Kent Est (**figure n°33**).

Figure n°33 : Une profonde méconnaissance de l'espace transmanche parmi les visiteurs

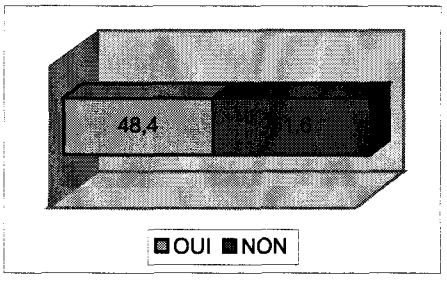


Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

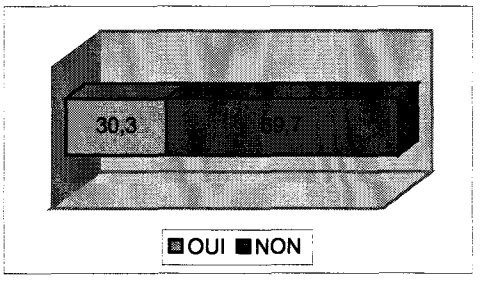
Ici, les disparités sont profondes selon les nationalités (**figures n°34** et **n°35**) et viennent confirmer le rôle majeur exercé par la continuité territoriale côté anglais. En effet, les visiteurs britanniques de la Côte d'Opale montrent des résultats partagés. 51.6% d'entre eux affirment ne pas connaître l'existence d'un tel partenariat contre 70% des visiteurs français, 80% des visiteurs belges et 82% des visiteurs néerlandais. Outre-Manche, les visiteurs britanniques du Kent Est confirment leur relative connaissance de cet espace transmanche.

Figure n°34 : Une méconnaissance de l'espace transmanche inégale selon les nationalités des visiteurs de la Côte d'Opale

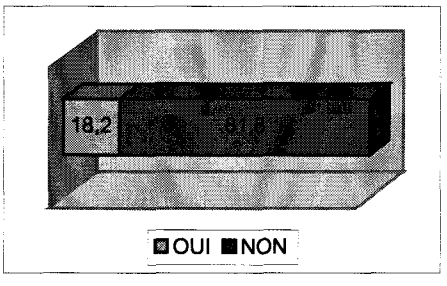
Les Britanniques



Les Français



Les Néerlandais



Les Belges

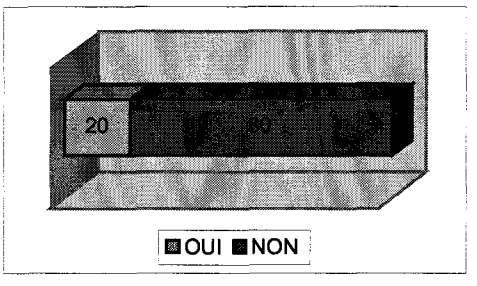
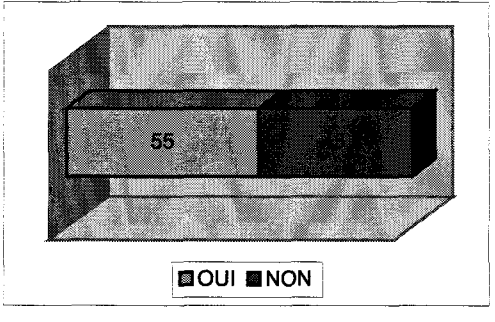
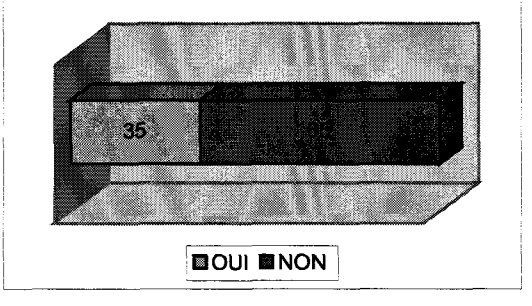


Figure n°35 : Une méconnaissance de l'espace transmanche inégale selon les nationalités des visiteurs du Kent Est.

Les britanniques



Les étrangers



Plusieurs observations peuvent être formulées à partir de ces résultats :

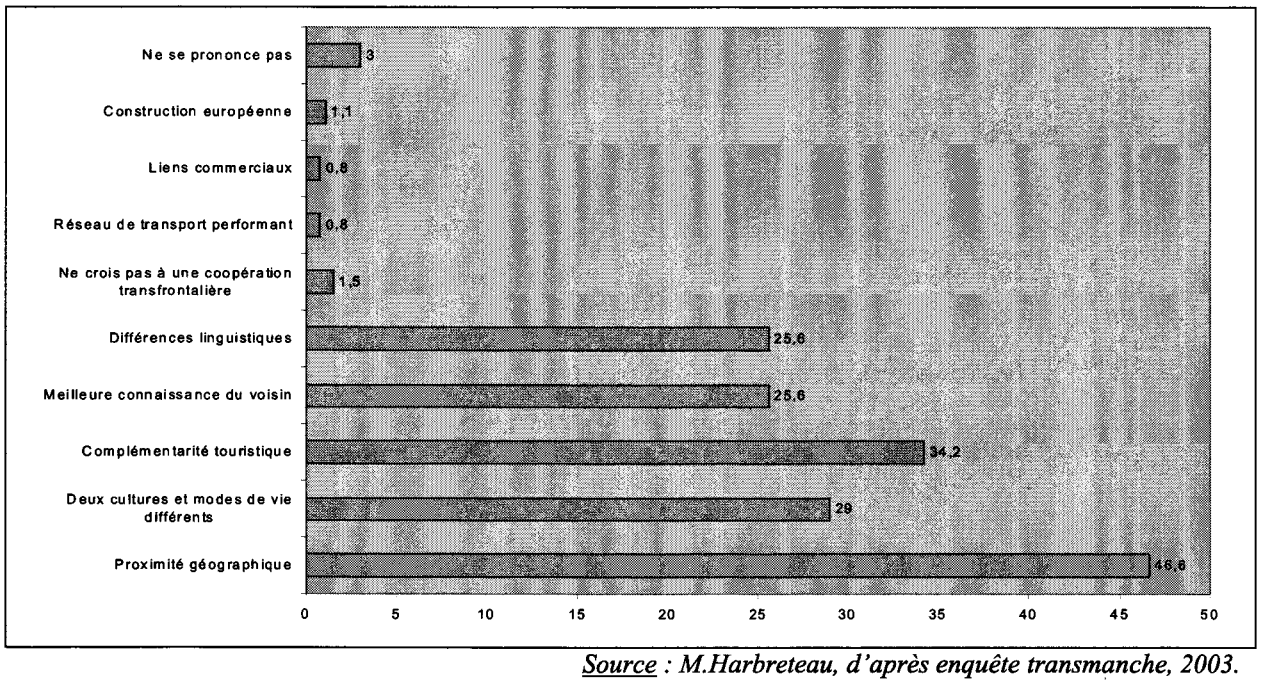
- La très faible connaissance du partenariat transmanche entre les deux entités littorales. Ce dernier reste largement méconnu et contraste avec l'intention affichée des élus locaux de créer une Eurorégion qui pour l'heure est « vide » de réalités polyvalentes ;
- Les perceptions différentes entre les visiteurs et les résidents soulignent l'appréhension différente spatiale de ces catégories de personnes selon le lieu de visite ou d'habitation. Ainsi, la connaissance du partenariat transmanche est plus ancrée au sein de la population résidente qui connaît à priori mieux son territoire ;
- Les résultats inégaux selon la nationalité qui confirment un partenariat transfrontalier plus connu côté anglais que français.

2.1.2.3.Les avis sur les atouts et les freins de la coopération transfrontalière transmanche.

A la question posée aux résidents sur les atouts et les freins de la collaboration transfrontalière entre le Kent Est et la Côte d'Opale, les résultats sont relativement homogènes de part et d'autre du détroit (**figures n°36** et **n°37**).

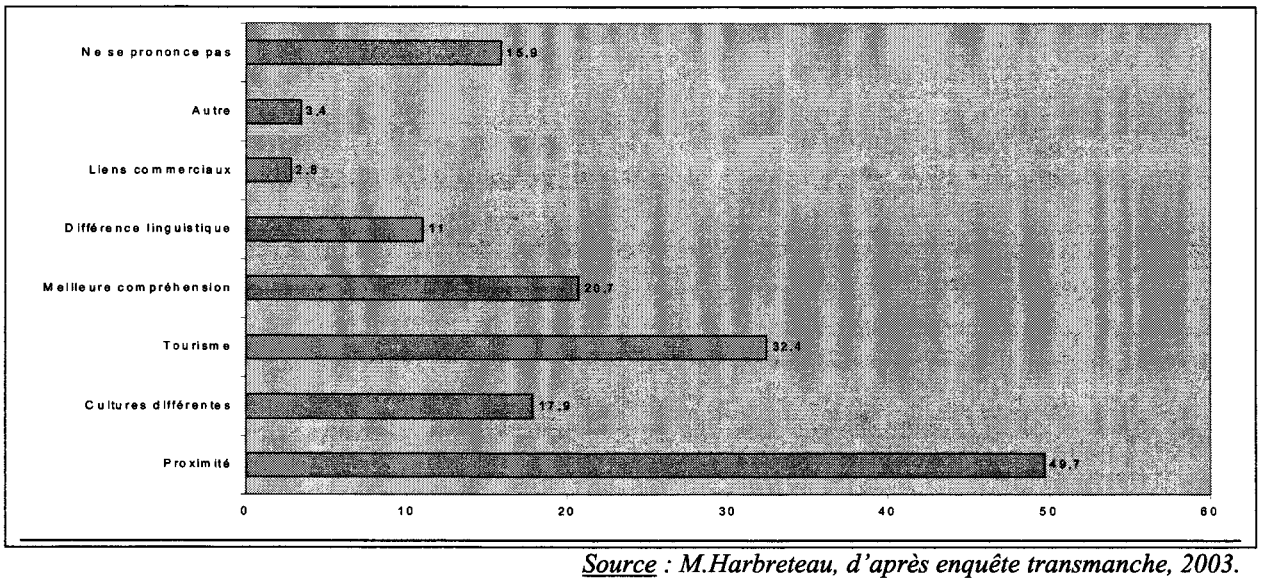
S'agissant des atouts pour une coopération plus poussée, la proximité géographique (46.6% pour la Côte d'Opale, 49.7% pour le Kent Est), la complémentarité touristique (34.2% - 32.4%), la complémentarité des cultures (28.6% - 26.9%) constituent les réponses les plus citées. L'accessibilité aisée conjuguée à la situation géographique remarquable est largement ressentie par les habitants.

Figure n°36 : Les principaux atouts à une coopération pour les résidents de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

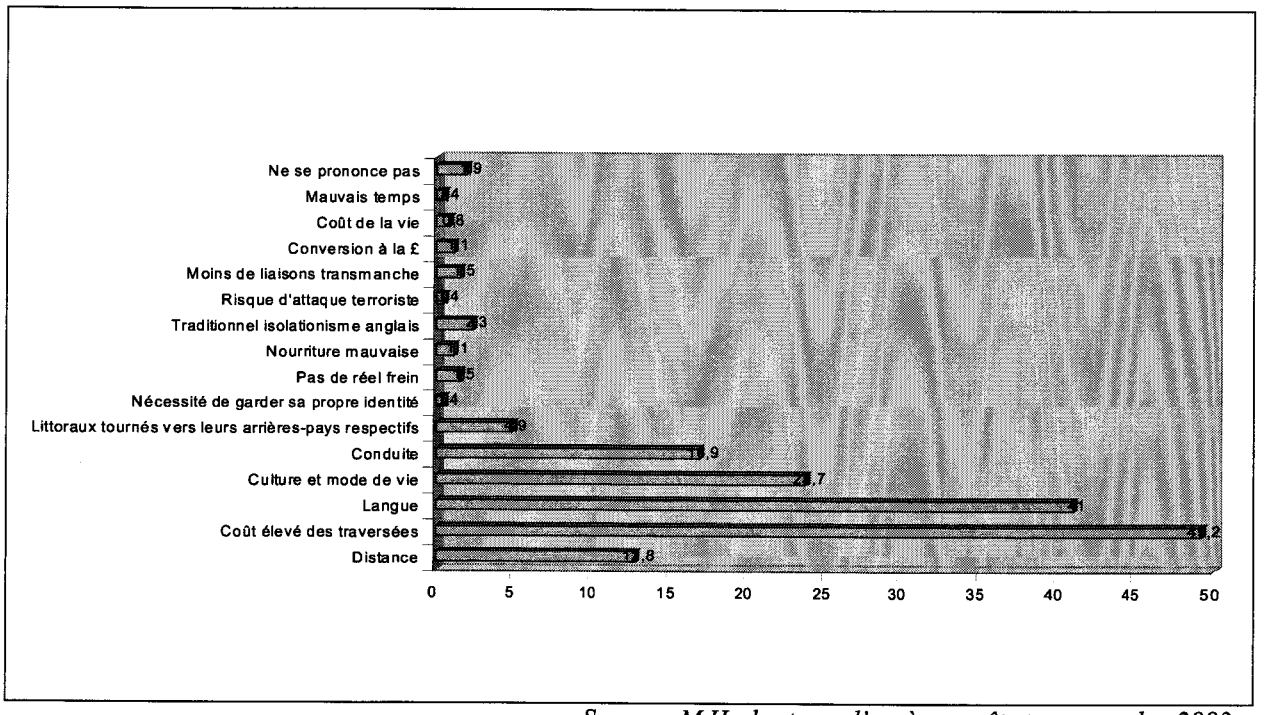
Figure n°37 : Les principaux atouts à une coopération pour les résidents du Kent Est



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

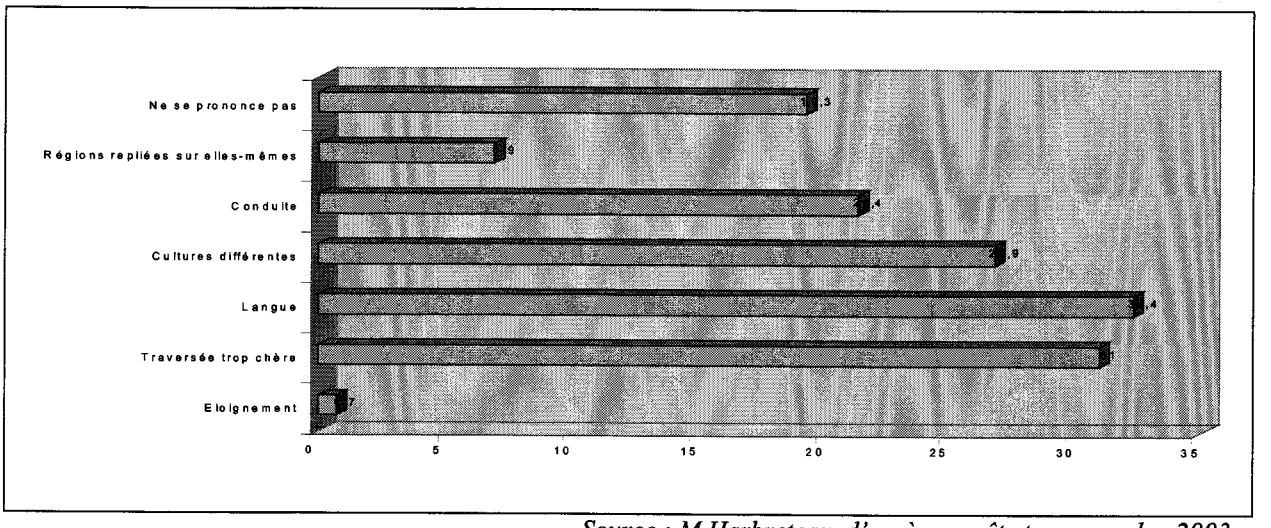
Néanmoins, la coopération se heurte à de nombreux obstacles (**figures n°38** et **n°39**). Les principaux freins à une collaboration transfrontalière entre les deux littoraux sont « le coût élevé des traversées » (49.2%), « la langue » (41%), « la culture et le mode de vie » (23.7%), « la conduite » (16.9%), « la distance et la mauvaise accessibilité » (12.8%) côté français. La frontière joue encore son rôle de véritable barrière notamment dans le coût excessif des prix de traversée. Ces freins divergent légèrement côté Kent Est, où les obstacles à un partenariat plus poussé sont « la langue » (32.4%), « le prix des traversées » (31%), « des cultures différentes » (26.9%) et « la conduite » (21.4%).

Figure n°38 : Les principaux obstacles à une coopération pour les résidents de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Figure n°39 : Les principaux obstacles à une coopération pour les résidents du Kent Est



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2003.

Si la coopération demeure trop institutionnelle, les habitants ont-ils néanmoins le sentiment de vivre sur un territoire commun ?

2.1.3.Conclusion : un sentiment d'appartenance inexistant à un espace transfrontalier.

⇨ Le sentiment d'appartenance à un territoire commun n'est que très faiblement développé. Ainsi, plus de 60% des résidents de la Côte d'Opale et du Kent Est n'ont pas le sentiment d'appartenir à un territoire commun. Dans ce domaine, la plupart des personnes sondées sont incapables d'en expliquer les raisons. Une minorité exprime des raisons fortement divergentes de part et d'autre du détroit (**tableau n°49**). Si la barrière culturelle continue d'être persistante pour l'ensemble des résidents, certains freins apparaissent spécifiques à chacune des entités littorales. Côté français, le manque d'intérêt puis le coût excessif expliquent en partie ce sentiment d'appartenir à des territoires différents tandis que du côté anglais, le problème de la langue, le manque de lien et une ouverture non suffisante vers l'extérieur sont les raisons des clivages existants au sein de l'aire eurorégionale transmanche.

Tableau n°49 : Les raisons citées pour le sentiment de non appartenance à un territoire commun.

Côte d'Opale	Kent Est
Aucune idée = 30.8%	Aucune idée = 49%
Des mentalités et des cultures trop différentes = 13.5%	Des modes de vie différents = 11.7%
Peu de connaissance de l'autre et de contact = 11.3%	Des différences de langue = 6.9%
Pas intéressé, peu concerné car trop loin, la Manche représente une coupure réelle = 6.4%	Très peu d'échanges entre les deux littoraux = 6.9%
Des pays différents = 6.4%	Les britanniques ne sont pas ouverts = 5.5%
Le coût exorbitant de la vie en Angleterre = 1.9%	Les français sont plus ouverts = 2.1%

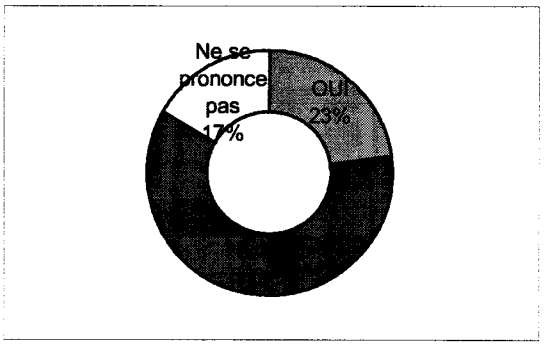
Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Là encore, quel que soit le lieu d'exercice de l'enquête, les résultats montrent une grande homogénéité dans les réponses.

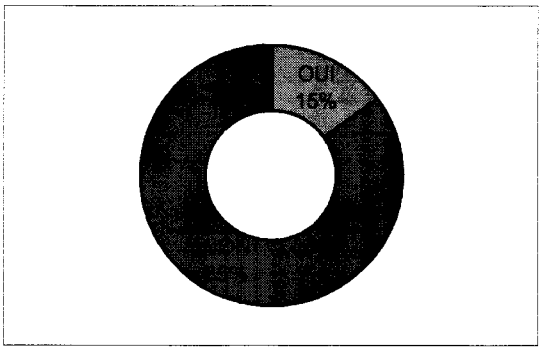
⇨ Ce sentiment d'appartenance à des territoires distincts est également retranscrit à travers la réalité « vécue » transfrontalière. En effet, à la question posée à l'ensemble des résidents sur leur connaissance ou non d'entreprises nationales implantées chez le voisin, la réponse est la plupart du temps négative (**figure n°40**). 60% des résidents du Kent Est sont incapables de mentionner une entreprise britannique implantée en Côte d'Opale. Ce chiffre monte à 85% pour les résidents de la Côte d'Opale ne connaissant aucune entreprise française opérant dans le Kent Est.

Figure n°40 : Connaissez-vous une entreprise nationale implantée de l'autre côté du détroit ?

Pour les résidents du Kent Est



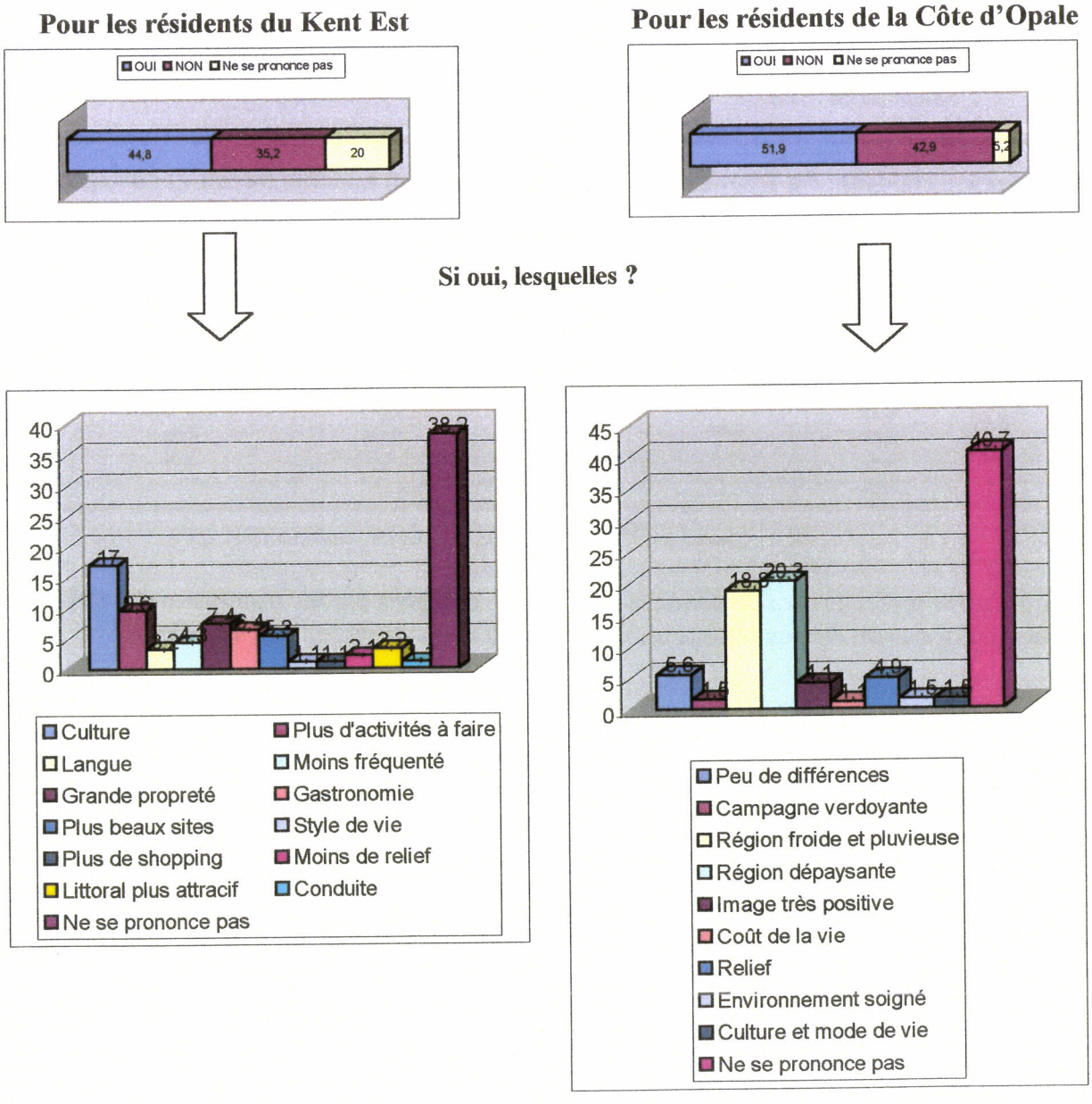
Pour les résidents de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

⇨ Enfin, ce sentiment de non appartenance à un territoire commun se confirme aussi à travers le sentiment chez les résidents qu'il existe de fortes différences entre les deux rives. 51.9% des résidents de la Côte d'Opale (contre 42.9% de non) et 44.8% de ceux du Kent Est (contre 35.2% de non) affirment l'existence de grands contrastes entre leurs territoires respectifs. Côté français (**figure n°41**), ces différences concernent avant tout « les paysages naturels et le dépaysement » (20.3%), « les mentalités et les cultures différentes » (18.8%) et « la langue » (5.6%). Côté anglais (**figure n°41**), « les différences culturelles » sont aussi largement évoquées (17%), tandis que d'autres types de contraste évoqués jouent en faveur de la Côte d'Opale telles « une présence diversifiée d'activités touristiques et de loisirs » (9.6%), « une plus grande propreté » (7.4%), « une gastronomie de meilleure qualité » (6.4%) et enfin « une présence de sites naturels plus remarquables » (5.3%).

Figure n°41 : Existe-t-il, pour vous, des différences entre les deux littoraux ?



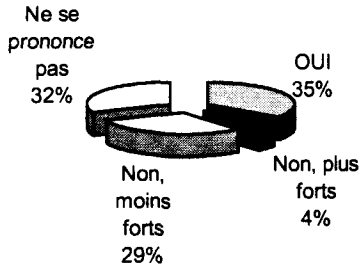
Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

L'enquête démontre que s'il existe un certain sentiment de rapprochement entre les deux rives parmi les résidents et les visiteurs, celui-ci est fragile du fait de l'absence de sentiment d'appartenance à un territoire transfrontalier commun parmi la population locale. Ainsi le décalage est grand entre les intentions affichées des responsables locaux et les perceptions réelles de la population résidente qui n'éprouve aucun sentiment d'appartenance commun avec le voisin. De plus, les visiteurs ainsi que leurs hôtes ont une conscience peu développée du partenariat transfrontalier institutionnel transmanche.

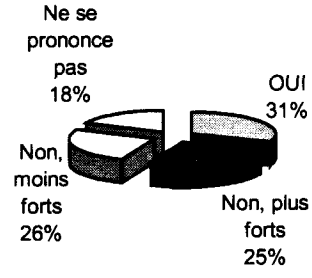
Ce mythe institutionnel est pourtant atténué lorsqu'il s'agit d'évaluer la nature des échanges transfrontaliers (**figure n°42**). 30.8% des résidents de la Côte d'Opale considèrent, en effet, que les liens entre les deux régions sont tout aussi nombreux que ceux liant le Nord-Pas-de-Calais à la Wallonie, voire même qu'ils sont plus intenses pour 25.2% d'entre eux. Seuls 26.3% pensent qu'ils sont moins forts. Dans le Kent Est, les échanges entre les deux entités littorales semblent de même nature que ceux caractérisant les West Midlands et le pays de Galles (35%). Néanmoins, 29% des résidents pensent que ces liens sont moins forts.

Figure n°42 : Pensez-vous que les liens transfrontaliers entre le Kent Est et la Côte d'Opale soient aussi forts que ceux caractérisant le Nord-Pas-de-Calais / Wallonie ou les Midlands / Pays de Galles ?

Pour les résidents du Kent Est



Pour les résidents de la Côte d'Opale.



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Mis à part la profonde méconnaissance des actions engagées par les institutionnels, l'enquête montre aussi que cet espace semble tourner vers des activités récréatives spécifiques.

2.2.Profils et pratiques récréatives des visiteurs de l'aire eurorégionale transmanche.

A travers les résultats de l'enquête, il semblerait que les activités récréatives de l'aire eurorégionale transmanche soient largement orientées vers un tourisme de proximité où les loisirs occupent une place importante dans des régions littorales densément peuplées. Dans ce domaine, les comportements récréatifs diffèrent de part et d'autre du détroit soulignant ainsi une réalité transfrontalière « vécue » différente et des activités récréatives particulières.

2.2.1.Quel(s) type(s) de fréquentation au sein de l'aire eurorégionale transmanche ?

L'aire eurorégionale se caractérise par des activités récréatives de proximité où les résidents et les visiteurs semblent être habitués à fréquenter ces littoraux. La situation est-elle homogène de part et d'autre du détroit ?

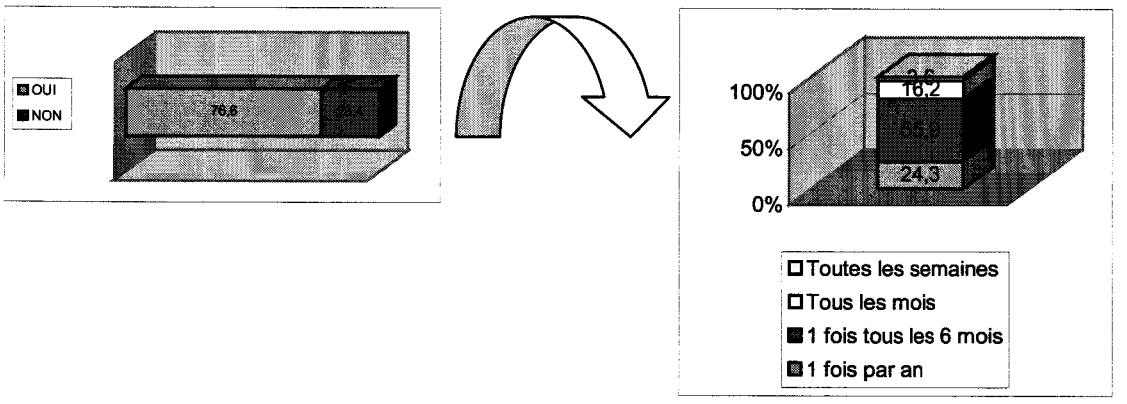
2.2.1.1.Des fréquentations récréatives de proximité mais inégales de la part des résidents.

La réalité « vécue » du partenariat peut s'appréhender à travers les habitudes des résidents de la Côte d'Opale et du Kent Est pour traverser le détroit. Dans ce domaine, la situation est très inégale de part et d'autre du détroit. Les habitudes de déplacement ne sont-elles pas très divergentes pour les résidents ?

⇨ Des déplacements outre-Manche répétés pour les résidents du Kent Est.

76.6% des résidents du Kent Est affirment traverser régulièrement la Manche contre 23.4%. La fréquence de leur visite (**figure n°43**) varie entre une fois tous les six mois (55.9%), suivie d'une fois par an (24.3%), tous les mois (16.2%), et enfin toutes les semaines (3.6%). Ces résultats soulignent des flux permanents et réguliers vers la Côte d'Opale.

Figure n°43 : Traversez-vous souvent la Manche ? Si oui, à quelle fréquence ?

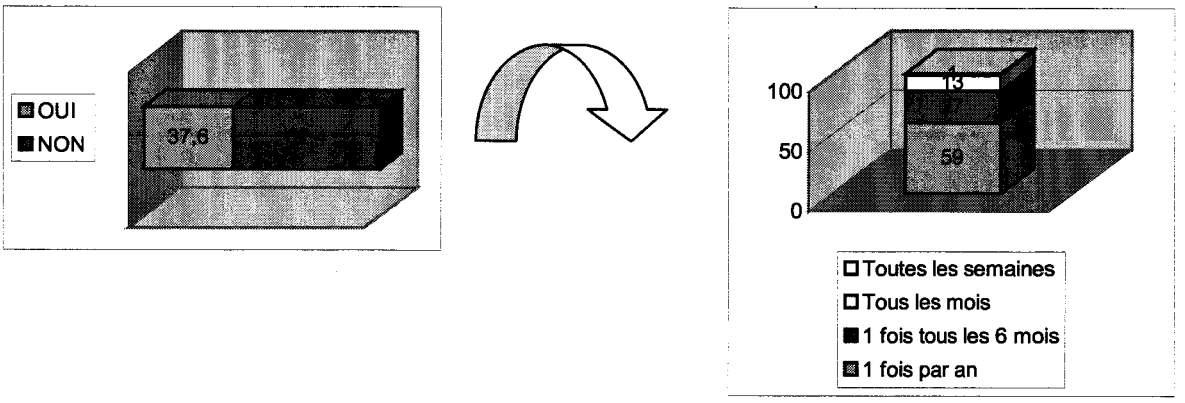


Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002

⇨ Des résidents de la Côte d'Opale peu concernés par des visites outre-Manche.

La réalité transfrontalière y est différente pour les résidents de la Côte d'Opale (**figure n°44**), puisqu'une écrasante majorité (62.4%) affirme ne pas visiter régulièrement le Kent Est. Ceux affirmant se rendre régulièrement dans le Kent Est (37.6%) le font une fois par an (59%), suivi d'une fois tous les 6 mois (27%) et enfin tous les mois (13%).

Figure n°44 : Traversez-vous souvent la Manche ? Si oui, à quelle fréquence ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Pour l'ensemble des résidents des deux littoraux, le renforcement de l'accessibilité n'a pas modifié leurs habitudes : 62.4% côté français et 53.8% côté anglais. Si les résultats diffèrent quelque peu de part et d'autre du détroit, il semblerait que l'intensification des liens transmanche soit davantage ressentie par la population britannique qui représente l'essentiel des flux transmanche. Paradoxalement, le prix croissant de la traversée (ferry et tunnel) plus la disparition du « duty free » ne représentent pas des freins majeurs pour traverser le détroit. Si 61.7% des résidents de la Côte d'Opale y souscrivent, la proportion est plus équilibrée dans le Kent Est (46.2% contre 40%). Deux raisons majeures peuvent être apportées :

- Côté français, le faible intérêt de la population résidente de la Côte d'Opale à visiter le Kent Est fait qu'elle n'est pas forcément au courant des tarifs pratiqués pour traverser la Manche ;
- Côté anglais, le principe de la continuité territoriale montre ses limites malgré des tarifs de traversées largement inférieurs.

Outre les habitudes inégales des résidents, l'aire eurorégionale transmanche se distingue aussi par des visiteurs de proximité habitués à fréquenter ces littoraux. Dans ce domaine, la situation est-elle homogène de part et d'autre du détroit ?

2.2.1.2.Des visiteurs de proximité, excursionnistes et habitués à fréquenter ces littoraux.

⇨ Une fréquentation avant tout régionale voire locale :

- Parmi l'ensemble des visiteurs interrogés de la Côte d'Opale, les nationalités représentées sont majoritairement françaises soulignant ainsi une fréquentation régionale de proximité (60.6%). Les clientèles étrangères appartiennent la plupart du temps à l'Europe du Nord-Ouest : britannique (17.2%), belge (15%), néerlandaise (6.1%) et allemande (1.1%).

Dans ce domaine, les résultats de l'enquête montrent de grandes disparités selon les lieux d'exercice de l'enquête. En effet, le **tableau n°50** montre une proportion différente de visiteurs étrangers au Site des Caps, Le Touquet et Berck.

Tableau n°50 : La nationalité des visiteurs dans les différents lieux d'exercice de l'enquête.

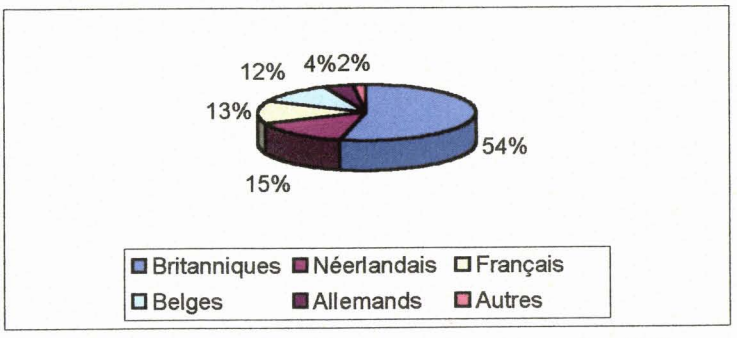
Le Site des deux Caps		Le Touquet		Berck	
Nationalités	%	Nationalités	%	Nationalités	%
Française	35	Française	77.5	Française	82.5
Britannique	26.7	Britannique	12.5	Belge	10
Belge	25	Belge	7.5	Britannique	5
Néerlandaise	10	Néerlandaise	2.5	Néerlandaise	2.5
Allemande	3.3	Allemande	-	Allemande	-

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Cet échantillon souligne à quel point la Côte d'Opale s'adresse avant tout à la clientèle régionale, qui constitue près de 80% du total des visiteurs français sur l'ensemble des sites de l'enquête. Dans ce domaine, les visiteurs proviennent le plus souvent du littoral même, c'est-à-dire des grandes agglomérations portuaires voisines (Dunkerque, Calais et Boulogne). Au rayonnement local, s'ajoute une aire d'influence régionale avec des visiteurs provenant de l'agglomération lilloise, du bassin minier et d'autres villes régionales de l'intérieur (Arras...). Les autres régions françaises sont relativement peu représentées.

- A l'image de la Côte d'Opale, la majorité des visiteurs interrogés dans le Kent Est est d'origine régionale (**figure n°45**). Les visiteurs viennent essentiellement du Comté du Kent. En effet, Canterbury accueille de multiples fonctions (touristique, administrative, commerciale, universitaire...), autant de facteurs d'attractivité auprès de la clientèle régionale. A l'image de son voisin d'outre-Manche, ce littoral se caractérise aussi par la suprématie des clientèles locales issues principalement des grandes agglomérations (Douvres, Ashford, Maidstone...) mais aussi des petites villes (Herne Bay, Whitstable...)... Les visiteurs provenant des autres Comtés anglais sont peu nombreux. Les résultats concernant la proportion des visiteurs étrangers traduisent le rayonnement international de la cité touristique (soit 1 visiteur sur 2). Néanmoins, la tendance générale observée sur la Côte d'Opale se confirme, à savoir l'orientation de ces littoraux vers l'accueil de clientèles provenant d'Europe du Nord-Ouest.

Figure n°45 : La composition par nationalité des visiteurs interrogés à Canterbury



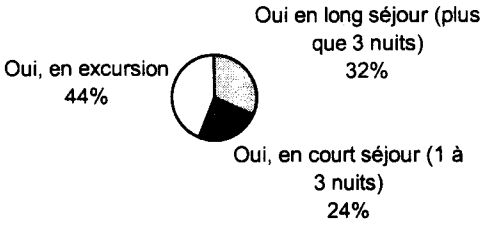
Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Ainsi, le produit touristique de la Côte d'Opale et du Kent Est souligne un caractère international peu développé mis à part le Site exceptionnel du Cap Blanc Nez et Canterbury en raison de leur rayonnement touristique prestigieux. Le profil des visiteurs n'est-il pas à l'origine directe de leur durée de séjour au sein de ces littoraux ?

⇨ Une durée du séjour très courte :

- En Côte d'Opale (**figure n°46**), la plupart des visiteurs sont des excursionnistes (44.4%), suivis de personnes en long-séjour (31.7%), puis de celles en court-séjour (23.9%). Ceci confirme la fonction récréative de proximité de ce littoral.

Figure n°46 : Aujourd'hui êtes-vous en vacances ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Néanmoins, la durée de visite varie très fortement selon divers paramètres :

- Les lieux d'exercice de l'enquête. Ainsi, Berck se différencie fortement du fait de sa grande proportion de visiteurs en longs séjours. En effet, l'enquête révèle un grand nombre de personnes passant leurs vacances dans cette station alors que Le Touquet et surtout le Site des Caps sont essentiellement caractérisés par une clientèle de passage. Il faut dire que la période estivale favorise ces résultats particuliers à Berck qui présente de fortes capacités d'accueil tandis que Le Touquet possède une forte proportion de résidences secondaires ;

- La nationalité. Si l'ensemble des visiteurs affirme que la Côte d'Opale représente leur principale destination (77.8%) montrant ainsi le phénomène de l'excursionnisme, 21.7% font une halte avant de se rendre ailleurs (**tableau n°51**). Dans ce domaine, la proportion varie fortement selon les nationalités. Pour plus de 90% des visiteurs français, la Côte d'Opale est leur principale destination alors que le taux baisse à 48% pour les britanniques et 45% pour les néerlandais.

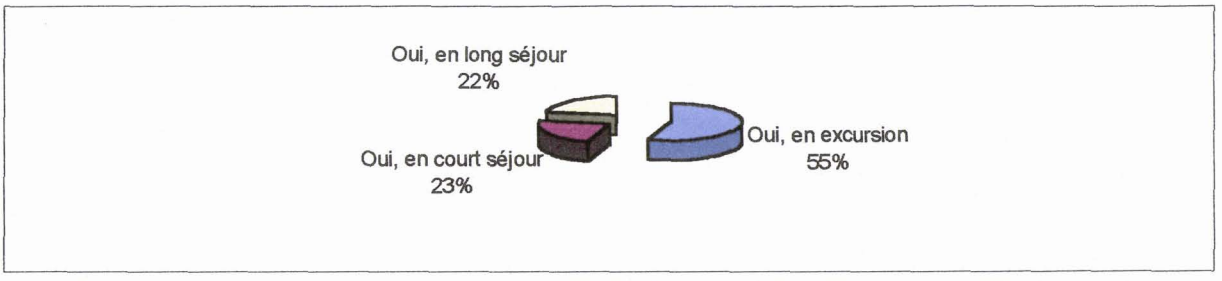
Tableau n°51 : Les principales destinations des visiteurs faisant une halte sur la Côte d'Opale.

Destinations	%
Côte d'Azur	25
Grande-Bretagne	15
Bretagne	12.5
Normandie	10
Ailleurs en Région Nord-Pas-de-Calais	7.5
Italie	7.5
Espagne	7.5
Picardie	7.5
Est de la France	2.5
Autriche	2.5
Ne se prononce pas	2.5

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

- Le Kent Est se distingue aussi par un tourisme de court séjour et d'excursionnisme en dépit du choix de Canterbury comme lieu d'enquête (**figure n°47**). Les résultats montrent à l'importance de cette destination de proximité auprès des clientèles régionales, phénomène qui se renforce ailleurs sur ce littoral. La durée du séjour montre paradoxalement une grande homogénéité selon les nationalités avec la sur-représentation des excursionnistes parmi tous les types de visiteurs (régionaux mais aussi étrangers d'Europe du Nord-Ouest).

Figure n°47 : Aujourd'hui êtes-vous en vacances ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

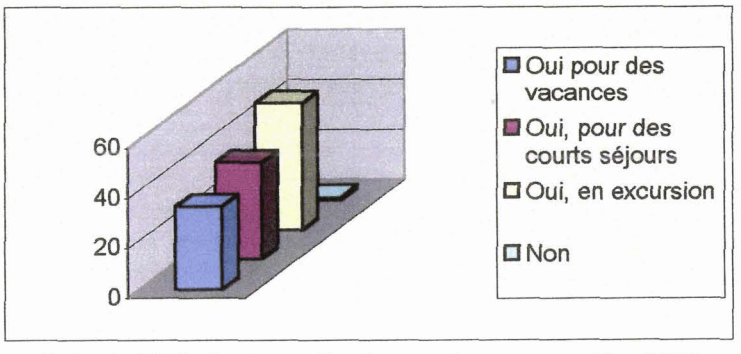
⇨ Des territoires bien connus par leurs visiteurs :

- A plus de 85%, les visiteurs interrogés ont déjà visité la Côte d'Opale auparavant, qu'ils soient français ou étrangers. Parmi eux, plus de 62% affirment se rendre régulièrement sur ce littoral. Dans ce domaine, les visiteurs régionaux montrent bien évidemment les taux les plus importants (78%), suivi des visiteurs néerlandais (2-3 fois par an à 100%) et des britanniques (une fois par an à 90%).

- Le Kent Est s'inscrit dans la même tendance avec 70% des visiteurs interrogés qui ont déjà visité ce littoral auparavant. Les résultats légèrement inférieurs à ceux observés sur la Côte d'Opale soulignent une proportion de visiteurs étrangers plus importante et qui se rendent souvent pour la première fois de ce côté de la Manche. A l'image de son voisin, ce sont les visiteurs régionaux qui montrent les taux les plus importants avec près de 85%.

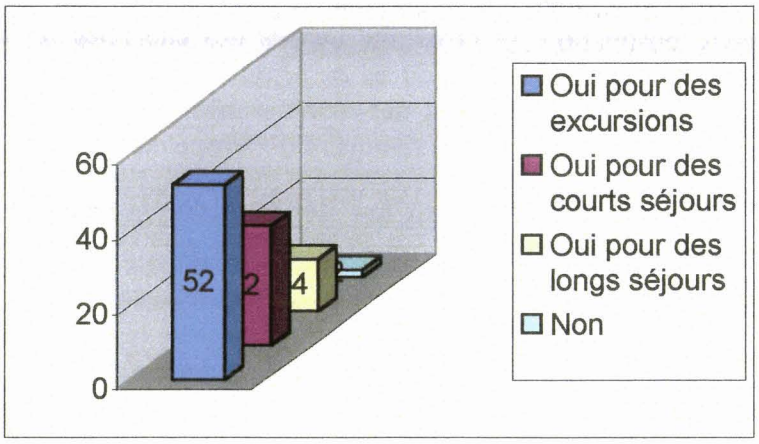
L'ensemble de ces résultats souligne à quel point la Côte d'Opale et le Kent Est sont étroitement dépendants de l'excursionnisme régional, ces littoraux représentant alors des espaces récréatifs de proximité où les citadins viennent y passer la journée. Ce caractère prononcé de l'excursionnisme à destination de la clientèle proche se confirme enfin à travers la volonté de la majorité des visiteurs de revenir sur ces littoraux (**figures n°48** et **49**), essentiellement pour des excursions (50.6%), des courts séjours (38.9%) et des longs séjours (33.3%) en Côte d'Opale, le Kent Est s'inscrivant dans la même logique.

Figure n°48 : Pensez-vous revenir en Côte d'Opale ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Figure n°49 : Pensez-vous revenir dans le Kent Est ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Si les résultats de l'enquête soulignent l'importance d'un tourisme de proximité avec des visites à la journée, quelles ont les principales motivations de ces clientèles ?

2.2.2.Quel(s) motif(s) de fréquentation pour l'aire eurorégionale transmanche ?

S'agissant des principaux motifs de déplacement pour entreprendre une visite de l'aire eurorégionale, ces derniers sont très variés de part et d'autre de la Manche. Dans ce domaine, il s'agit de distinguer les motivations des visiteurs de l'aire eurorégionale transmanche, de celles plus spécifiques des clientèles britanniques amenées à fréquenter la Côte d'Opale pour des raisons bien particulières. Enfin, ces raisons ne sont-elles pas directement à l'origine d'activités récréatives diverses au sein de l'aire eurorégionale transmanche ?

2.2.2.1.Des motifs de déplacements inégaux pour les résidents de part et d'autre du détroit.

⇨ Des motifs de déplacement spécifiques pour les Britanniques vers la Côte d'Opale.

Les motifs de déplacements des résidents du Kent Est vers la Côte d'Opale soulignent la suprématie de l'activité « shopping » qui domine largement l'ensemble des motivations (**tableau n°52**). Ainsi, parmi les résidents affirmant traverser régulièrement la Manche, 100% d'entre eux citent le shopping comme principal facteur déclenchant de leur visite ! Ceux traversant le détroit toutes les semaines le font pour l'achat de cigarettes. Les motivations sont ensuite liées à l'environnement naturel et historique, ce dernier étant à la base du potentiel touristique et de loisirs de la Côte d'Opale.

Tableau n°52 : Les motivations de déplacement des résidents du Kent Est en Côte d'Opale✧.

Motivations	%
Shopping	67.5%
Les paysages, l'environnement rural	22.8%
Visite du patrimoine	22.8%
La visite à des amis ou famille	21.9%
Ne se prononce pas	18.4%
Les plages et les stations balnéaires	13.2%
Les événements et les festivals	12.3%
Les activités sportives	7%
Le tourisme d'affaires	4.4%

✧ Plusieurs réponses possibles. *Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.*

Pour la minorité de résident[illegible]e ne pas traverser régulièrement le détroit (23.4%), les raisons sont diverses même si une majorité est incapable de se prononcer (44.1%). Ainsi, les principales raisons invoquées sont le coût (14.7%), le manque d'intérêt (11.8%), l'absence de passeport (11.8%) et une pratique peu développée du voyage (11.8%).

⇨ Des motifs de déplacements variés pour les résidents de la Côte d'Opale vers le Kent Est.

Inversement, lorsque l'on interroge les résidents de la Côte d'Opale à propos de leurs motifs de déplacement dans le Kent Est, ces derniers ne sont pas clairement définis (**tableau n°53**), puisque près de 62% des personnes interrogées sont incapables de se prononcer. Mise à part cette majorité, les raisons évoquées sont relativement diverses : shopping, patrimoine historique et culturel, environnement et dépaysement.

Tableau n°53 : Les motivations de déplacements des résidents de la Côte d'Opale dans le Kent Est✧.

Motivations	%
Ne se prononce pas	62%
Shopping	16.5%
Le patrimoine historique et culturel	13.2%
L'environnement naturel	12%
Le dépaysement	10.5%
La visite à des amis ou famille	8.3%
Les événements et les festivals	5.3%
L'apprentissage de la langue	4.1%
Le tourisme d'affaires	4.1%
Le tourisme balnéaire	3.8%
Les activités sportives	2.6%
La proximité de Londres	1.1%
Les voyages organisés (scolaires, touristiques...)	0.8%
Les séjours agréables entre amis	0.4%

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

Cependant, parmi l'écrasante majorité des résidents de la Côte d'Opale (62.4%) affirmant ne pas visiter régulièrement le Kent Est, les principales raisons citées : aucune attirance particulière (26.3%), le manque de temps (18.6%), le coût élevé de la traversée (16.8%) et le manque réel d'opportunité (13.2%).

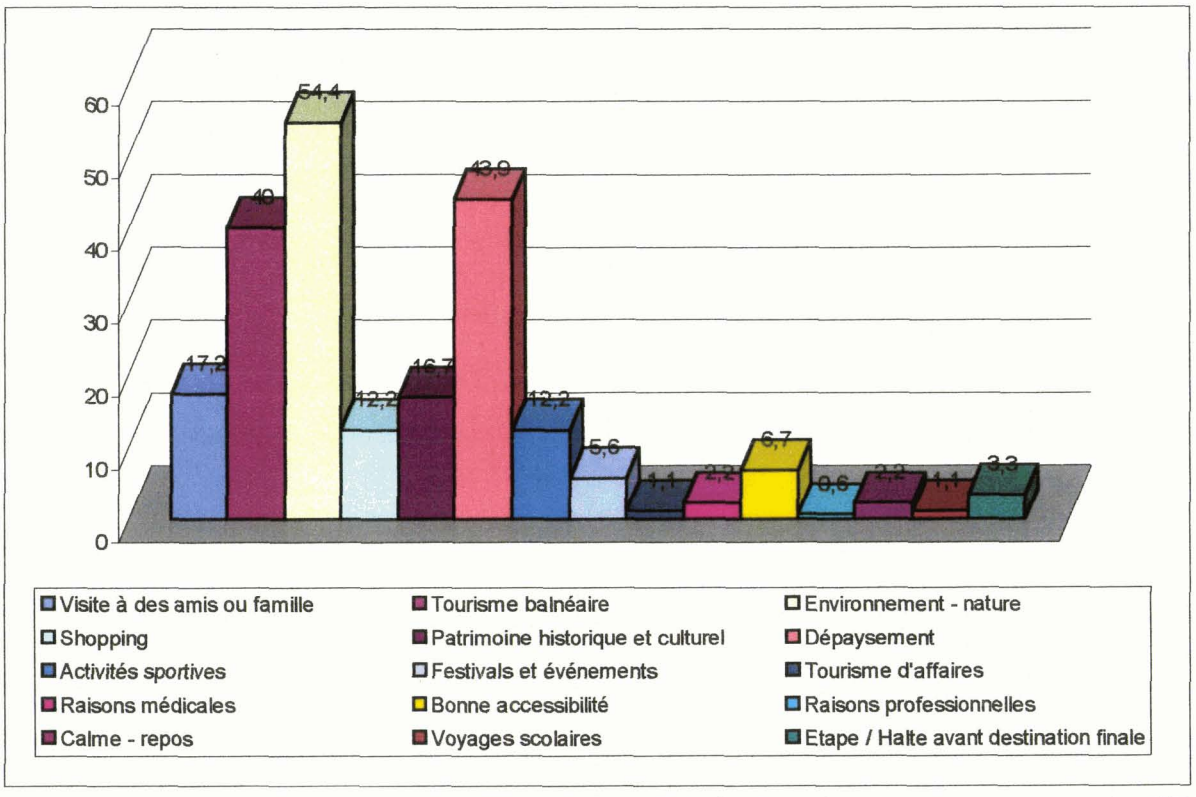
Ces motifs de déplacement variés des résidents sont-ils identiques chez les visiteurs interrogés directement sur place ?

2.2.2.2.Un éventail riche et diversifié des motifs de déplacement pour les visiteurs.

⇨ Pour les visiteurs régionaux et étrangers fréquentant la Côte d'Opale.

En Côte d'Opale (**figure n°50**), les visiteurs sont étroitement motivés par l'environnement nature (54.4%), le dépaysement (43.9%), le tourisme balnéaire (40%), la visite à des amis ou famille (17.2%), le patrimoine historique et culturel (16,7%).

Figure n°50 : Pourquoi fréquentez-vous la Côte d'Opale ? ✧

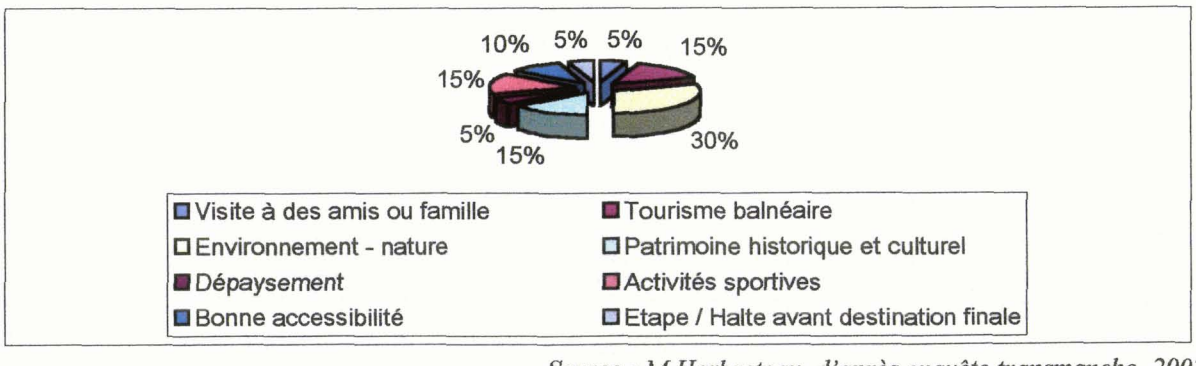


Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

Ces résultats confirment l'importance de la recherche d'évasion pour une population citadine en quête de nature, d'espaces remarquables et d'air tonique. Ce phénomène est renforcé dans la Région Nord-Pas-de-Calais où les activités économiques ont souvent pris le pas sur les espaces naturels. Ce désir d'échapper au stress urbain dans les temps de loisirs se confirment par les motivations des clientèles étrangères (autres que britanniques). C'est le cas des Néerlandais (**figure n°51**).

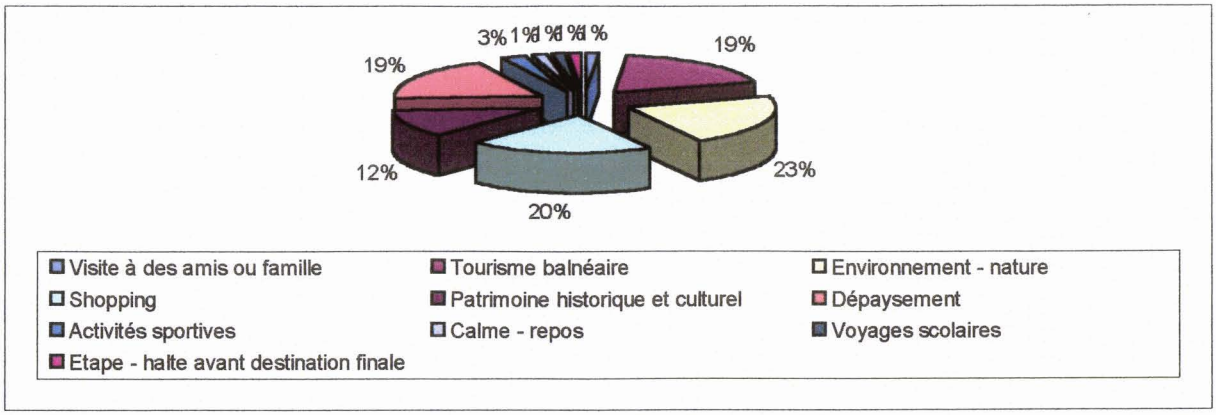
Figure n°51 : Les motivations de déplacement vers la Côte d'Opale chez les Néerlandais



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

S'agissant des visiteurs britanniques interrogés directement en Côte d'Opale, les résultats confirment leurs principales motivations de déplacement vers les activités de shopping (**figure n°52**). Si l'environnement nature arrive tout de même en tête avec 48.4% du total, le shopping arrive en seconde position avec 45.2%.

Figure n°52 : Les motivations de déplacements vers la Côte d'Opale chez les Britanniques



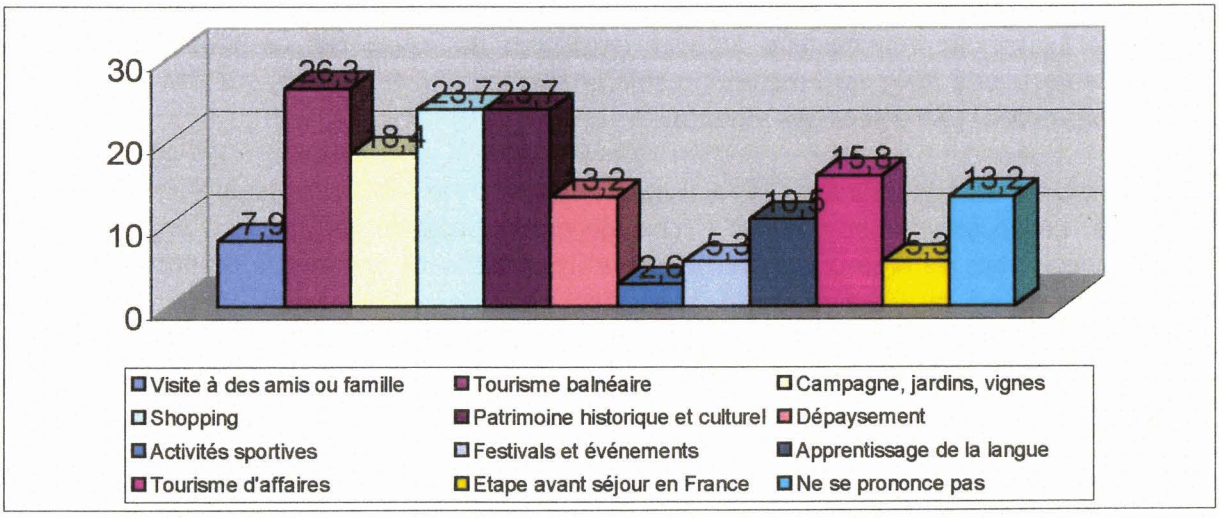
Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

La durée de séjour des visiteurs ne semble pas jouer un rôle essentiel, puisque l'ensemble des motifs précédemment cités apparaissent pour les excursionnistes mais aussi pour les vacanciers. Qu'en est-il pour les motivations de déplacement vers le Kent Est ?

⇨ Pour les visiteurs régionaux et étrangers fréquentant le Kent Est.

Dans le Kent Est, les visiteurs sont essentiellement motivés par le tourisme balnéaire, l'environnement naturel et le shopping (**figure n°53**). Contrairement à son homologue français, il n'existe pas de profonde distinction dans les motivations des visiteurs régionaux et des visiteurs étrangers. Seul l'apprentissage de la langue apparaît clairement dans les motifs de déplacement des touristes étrangers.

Figure n°53 : Pourquoi fréquentez-vous le Kent Est ? ✧



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

Par conséquent, ces motifs de déplacements variés entraînent la présence d'activités récréatives particulières au sein de l'aire eurorégionale transmanche.

2.2.2.3.Un espace récréatif de proximité aux activités de loisirs nombreuses mais inégales.

⇨ Les activités des résidents pratiquées sur le lieu visité soulignent une étroite corrélation avec leurs principaux motifs de déplacement (**tableau n°54**).

Tableau n°54 : Les activités des résidents du Kent Est et de la Côte d'Opale chez le voisin.✧

Résidents du Kent Est		**Résidents de la Côte d'Opale**	
Activités pratiquées chez le voisin	%	Activités pratiquées chez le voisin	%
Shopping	35.1	Ne se prononce pas	62.4
Visite de monuments historiques	32.5	Visites liées au patrimoine historique et culturel	21.8
Marche – randonnée	31.6	Marche - randonnée	16.2
Alimentation et boisson	26.3	Shopping	16.2
Ne se prononce pas	20.2	Gastronomie	3.8
Evénements sportifs et festivals	15.8	Théâtres – concerts	3.8
Patrimoine industriel	12.3	Evénements sportifs et fêtes locales	3
Paysage et campagne	10.5	Activités sportives	2.6
Cyclisme	10.5	Parcs à thème	1.9
Activités sportives	8.8		
Parcs à thème	8.8		
Patrimoine de souvenir	7.9		
Patrimoine architectural	7		
Sports aquatiques	4.4		
Autres	13.1		

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

La méconnaissance du territoire du Kent Est apparaît une nouvelle fois dans les réponses des résidents de la Côte d'Opale. La visite du patrimoine de manière général constitue néanmoins la première activité pratiquée, soulignant le positionnement du littoral du Kent dans les activités culturelles. Viennent ensuite la randonnée et la marche, choix logique puisque l'attractivité du Kent Est repose largement sur ses espaces ruraux remarquables. Le shopping apparaît également comme une activité largement pratiquée sur ce littoral anglais ! La présence de la cité religieuse incontournable de Canterbury peut l'expliquer en raison de son cœur commercial piétonnier très attractif.

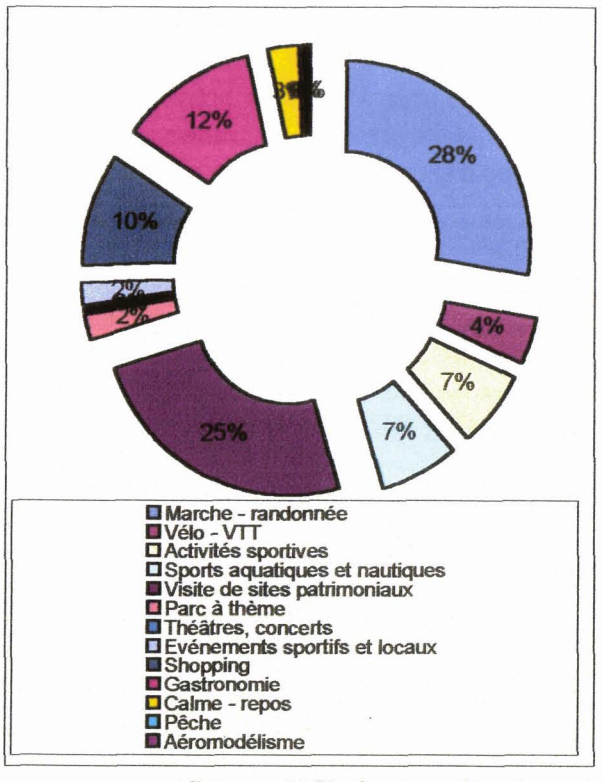
Les contrastes sont grands avec les activités pratiquées par les résidents du Kent Est en Côte d'Opale. Là encore, le shopping et l'achat de divers produits confirment l'engouement des britanniques pour ce type d'activité. Même s'ils constituent des motifs de déplacement peu valorisants pour la Côte d'Opale avec des clientèles peu recherchées, ils entraînent d'indéniables retombées économiques locales. Notons que la visite de monuments historiques puis la marche / randonnée constituent les deux autres activités largement citées lors d'une visite sur ce littoral.

L'aire eurorégionale transmanche entraîne des réalités transfrontalières vécues différentes pour les résidents. S'inscrivant dans une logique récréative, elle est néanmoins support de nombreuses activités touristiques et de loisirs même si les comportements sont étroitement liés au différentiel de coût de part et d'autre du détroit. Les résultats auprès des visiteurs confirment-ils l'orientation de ces littoraux vers des activités de loisirs ?

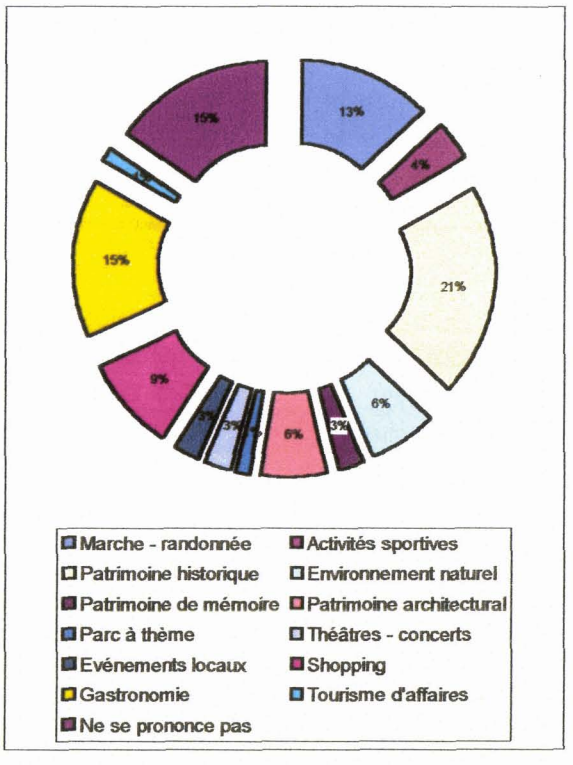
⇨ A l'image des activités pratiquées par les résidents, les visiteurs de la Côte d'Opale recherchent essentiellement des activités de loisirs. Leurs motifs de fréquentation concernant essentiellement l'environnement nature, le dépaysement, le tourisme balnéaire..., les activités exercées lors du séjour (**figure n°54**) sont la marche randonnée (62.8%), la visite des sites liés au patrimoine naturel et historique (55.6%), la gastronomie (27.8%) et le shopping (22.8%). S'agissant des visiteurs du Kent Est (**figure n°54**), les activités pratiquées sont les visites des sites historiques (42,1%), la gastronomie (31,6%), la marche – randonnée (26,3%)...

Figure n°54 : Les activités pratiquées par les visiteurs fréquentant l'aire eurorégionale transmanche

Côte d'Opale



Kent Est



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Dans ce domaine, les activités citées sont relativement homogènes sur l'ensemble des lieux d'exercice de l'enquête même si Berck se singularise par une proportion plus forte d'activités aquatiques et nautiques et celles liées au calme et au repos (**tableau n°55**).

Tableau n°55 : Les activités pratiquées par les visiteurs sondés selon les divers lieux d'exercice de l'enquête. ✧

Site des Caps		Le Touquet		Berck	
Activités	**%**	**Activités**	**%**	**Activités**	**%**
Visites liées au patrimoine naturel	71.7	Marche - randonnée	57.5	Marche - randonnée	62.5
Marche – randonnée	63.3	Visites liées au patrimoine naturel	42.5	Visites liées au patrimoine naturel	37.5
Gastronomie	40	Gastronomie	35	Sports aquatiques et nautiques	30
Shopping	23.3	Shopping	32.5	Shopping	15
Sports aquatiques et nautiques	13.3	Activités sportives	30	Calme - repos	15

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

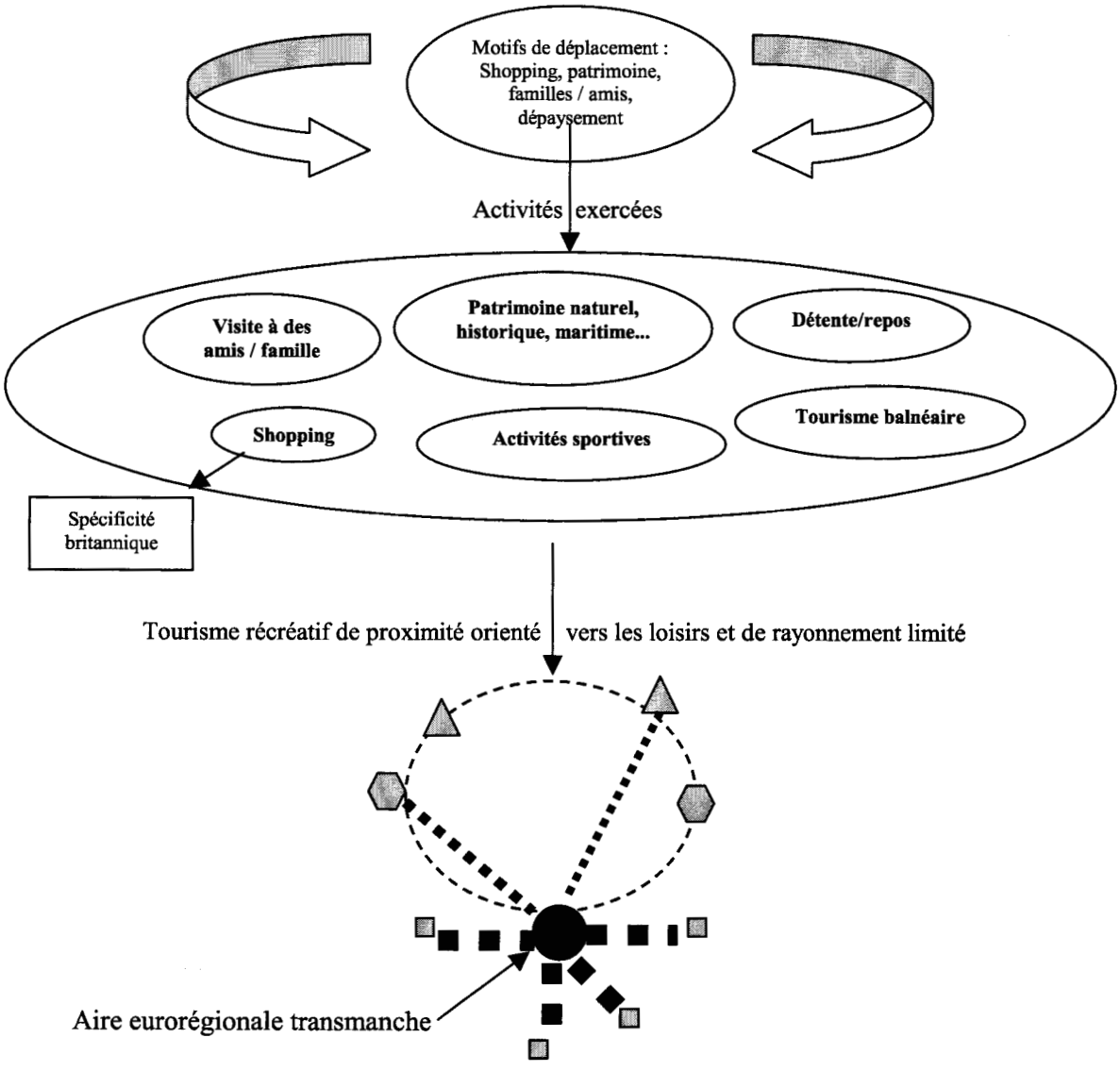
2.2.3.Conclusion.

L'analyse des profils et des pratiques récréatives des résidents et des visiteurs de l'aire eurorégionale transmanche permet de conclure sur une fréquentation de proximité de ces littoraux. Etroitement liés aux clientèles régionales proches, le Kent Est et la Côte d'Opale servent de territoire récréatif à une population en quête de loisirs lors des week-ends. Habitués à fréquenter ces littoraux, les visiteurs connaissent bien leur lieu de visite, destination d'un jour souvent le dimanche ou lors des week-ends estivaux ensoleillés. Néanmoins, ces littoraux accueillent une fréquentation étrangère non négligeable dans les sites les plus remarquables qu'ils soient naturels (Site des Caps) ou urbains (Canterbury et dans une moindre mesure Le Touquet). Celle-ci provient essentiellement d'Europe du Nord-Ouest, confirmant le rôle majeur joué par le renforcement de l'accessibilité.

Ces littoraux sont ainsi caractérisés par de nombreuses activités récréatives pour répondre à ces fortes demandes (**figure n°55**). Dans ce domaine, les différences sont grandes de part et d'autre du détroit. Si le tourisme balnéaire apparaît comme l'une des activités principales pendant la période estivale, l'offre de ces littoraux est largement diversifiée avec déjà une orientation sportive qui apparaît clairement côté français, et des activités étroitement liées au patrimoine pour le littoral anglais. De plus, l'activité shopping se révèle être un facteur de déplacement puissant auprès des clientèles britanniques vers le Continent.

Enfin dernier volet de notre enquête, les perceptions et les images que suscite chacune des deux entités littorales. Dans ce domaine, il semblerait que de profondes disparités subsistent entre le Kent Est et la Côte d'Opale. Si l'enquête a démontré l'absence d'un territoire touristique eurorégional, il semblerait que ce dernier soit néanmoins composé de territoires marqués par de fortes identités.

Figure n°55 : Synthèse des grandes tendances récréatives au sein de l'aire eurorégionale transmanche



Source : M.Harbreteau, 2003.

Centres régionaux émetteurs proches

Pôles nationaux émetteurs

Pôles étrangers émetteurs

..... **Flux majoritaires d'excursionnistes** (flux proportionnels à l'épaisseur du trait)

--------- **Flux touristiques**

2.3.Un espace récréatif eurorégional doté de territoires identitaires aux images marquées.

Les problématiques liées à l'espace perçu et vécu, puis à l'image constituent le 3ème volet de notre analyse. Elles ont fait l'objet de nombreux travaux scientifiques de la part des géographes étrangers et français (Bailly, Boyer, Di Méo, Frémont, Brunet...). Pour ce dernier, l'espace perçu se distingue de la réalité, puisqu'il est celui « tel que le voient et se le représentent une personne, un groupe »[416]. Prenant en compte les relations de l'individu avec les lieux, l'espace vécu est varié puisqu'il correspond à « l'espace de vie découlant de la pratique quotidienne », à « l'espace recréé selon les perceptions et les cartes mentales de chacun », mais aussi à « un espace de représentations qui renvoie à l'idéologie du moment, en une sorte d'espace imposé qui met successivement l'accent sur tel ou tel aspect de notre environnement »[417].

Quelle(s) perception(s) et image(s) suscitent les entités littorales auprès de leur voisin ? L'aire eurorégionale transmanche semble se caractériser par deux territoires présentant des images opposées. Mais ces entités existent-elles réellement en tant que territoire ? Dans ce domaine, définir « Côte d'Opale » et « Kent Est » s'avère délicat en raison de l'absence d'une unité historique, de frontières naturelles tangibles et d'existence administrative et juridique.

2.3.1.La Côte d'Opale, un territoire flou mais véhiculant une image positive et dynamique.

2.3.1.1.Une appellation « Côte d'Opale » qui reste encore floue.

S'il ne fait aucun doute sur la localisation générale de la Côte d'Opale dans le département du Pas-de-Calais, le long du littoral de la Manche, de l'Authie au cap d'Alprech, en un cordon de dunes littorales[418], le terme s'est ensuite élargi à l'ensemble du littoral du Nord-Pas-de-Calais. Mais la Côte d'Opale forme-t-elle un vrai territoire ?

L'origine de cette appellation remonte au début du 20ème siècle, lorsque Edouard Lévêques, peintre et historien, cherche un nom pour vanter l'environnement de la station de Paris-Plage : « Mais de quel nom pourrait-on désigner la Côte qui nous est chère et qui, des bords de la Canche, se dirige par Paris-Plage, dans la direction de l'Authie ? ... Y a-t-il dans la nature quelque chose qui possède cette diversité de coloration sans cesse changeante ? Oui, il y a l'opale, cette pierre précieuse aux tons laiteux, pour ainsi dire sans couleur, parce qu'elle les possède toutes, qui jette tour à tour la série des éclats de vert et de rouge, en passant par toute la série des couleurs intermédiaires. Allons pour l'opale et qu'à la Côte d'Azur, qu'à la Côte d'Emeraude, qu'à la Côte d'Argent, vienne s'ajouter désormais la Côte d'Opale, la notre ! »[419]. Le territoire est d'abord limité aux abords du Touquet mais quelques mois plus tard, le terme désigne le littoral de la Baie de Somme à Boulogne.

---

[416] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, p 195, 518 p.

[417] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, p 195, 518 p.

[418] Dictionnaire du Nord et du Pas-de-Calais, Pays et Terres de France, Collection Jacques Marseille, Larousse, sept. 2001, pp. 236-237, 895 p.

[419] Citation prise dans DEWAILLY.JM, Qu'est-ce que la Côte d'Opale ? Ou le difficile ajustement d'un espace touristique, d'une image et d'une appellation, Hommes et Terres du Nord, 1991, pp.131-137.

Mais ce n'est qu'à partir des années 60, que l'expression « Côte d'Opale » connaît un certain succès au travers de nombreuses études d'aménagement qui y font référence (rapport Hilpert en 1966, OREAM...) et à la création de divers organismes ou associations (Association pour l'Aménagement et la Promotion de la Côte d'Opale en 1968)[420]. Progressivement, le terme va devenir courant : festival de la Côte d'Opale (1976), pôle tertiaire supérieur « Opalopalis » à proximité du Touquet (fin des années 80), Mission Côte d'Opale (1989)... Le terme est aujourd'hui repris par les acteurs locaux pour désigner l'ensemble du littoral de Bray-Dunes à Berck accompagné de son arrière-pays jusque St-Omer. Ces acteurs s'inscrivent, en effet, dans un mode de gestion poussé de leur territoire à travers le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale. L'unité littorale s'exprime alors par ses paysages remarquables, sa gastronomie, son événementiel (Enduro, Carnaval de Dunkerque, Rencontres Internationales de cerfs-volants), ses grands équipements (Nausicaa, Bagatelle, Coupole d'Helfaut)...

Néanmoins, l'appropriation institutionnelle du territoire de la Côte d'Opale contraste avec cette appellation qui reste encore de nos jours méconnue. Si ce terme s'inscrit progressivement dans l'esprit collectif, il est encore peu employé comparativement à l'appellation d'autres littoraux s'étant engagés dans la même logique de promotion et de communication (Côte d'Azur, Côte Fleurie, Côte Vermeil...). Concept encore flou, il est plus courant d'utiliser les termes « littoral du Nord-Pas-de-Calais » ou « littoral du Pas-de-Calais ». Pour autant, cette appellation valorisante de Côte d'Opale a besoin de temps pour s'installer et se base sur un territoire littoral réel. D'ailleurs, ce dernier ne véhicule-t-il pas une image positive et dynamique ?

2.3.1.2.Des perceptions globalement positives, facteurs de représentations dynamiques.

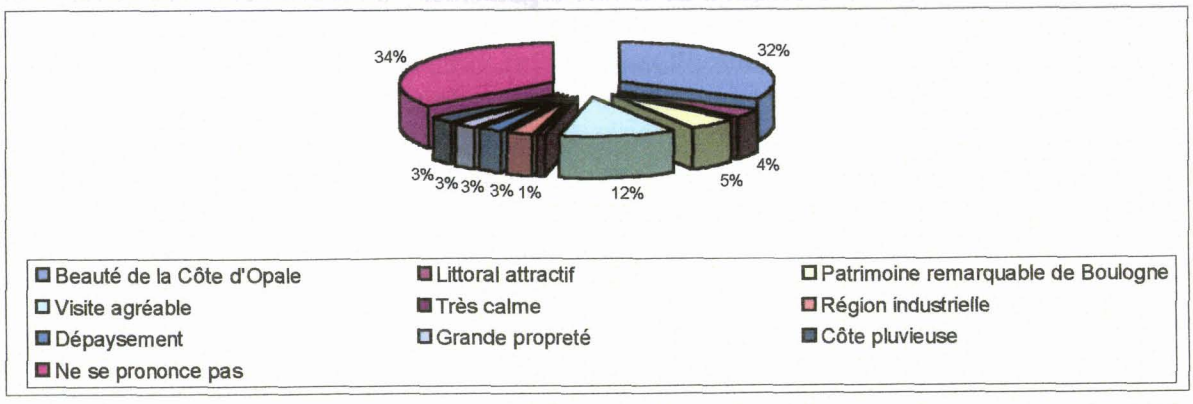
Les perceptions de la Côte d'Opale peuvent s'appréhender selon différents niveaux : auprès des résidents du Kent Est et auprès de ses visiteurs.

⇨ Auprès des résidents du Kent Est.

Les résidents du Kent Est s'étant déjà rendus en Côte d'Opale et interrogés sur l'image qu'ils ont de ce littoral répondent majoritairement et spontanément « la beauté du littoral » (32.5%) et « le caractère agréable de la visite » (12.3%) même si près de la moitié des personnes interrogées ne se prononce pas (48.2%) (**figure n°56**). Les perceptions de la Côte d'Opale se renforcent parmi les résidents du Kent Est affirmant se rendre régulièrement sur la côte française (**tableau n°56**), avec un nombre réduit de personnes sans avis. Là encore, les perceptions expriment un sentiment globalement positif pour ce littoral. Notons que Boulogne reste l'une des destinations préférées des Britanniques.

[420] DEWAILLY.JM, Qu'est-ce que la Côte d'Opale ? Ou le difficile ajustement d'un espace touristique, d'une image et d'une appellation, Hommes et Terres du Nord, 1991, pp.131-137.

Figure n°56 : Les perceptions de la Côte d'Opale parmi les résidents du Kent Est s'étant déjà rendus sur la côte française



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

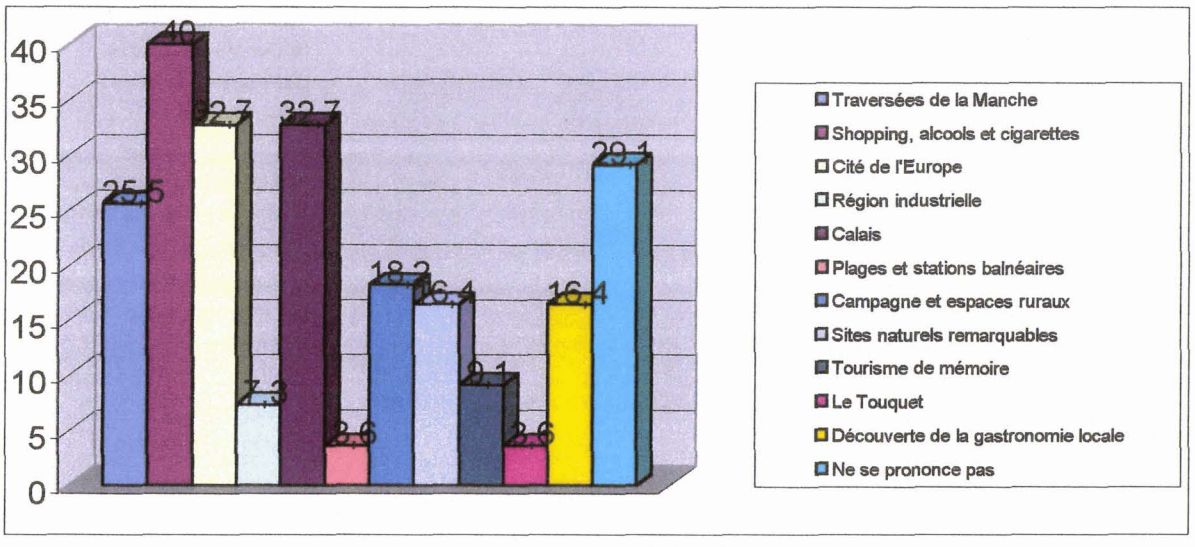
Tableau n°56 : Les perceptions de la Côte d'Opale parmi les résidents du Kent Est affirmant se rendre régulièrement sur la côte française.

Perceptions	%
La beauté des paysages	39
Ne se prononce pas	33.8
Le caractère agréable de la visite	18.2
La beauté de la ville de Boulogne	7.8
La côte agréable et belle	5.2
Quelque chose de différent	3.9
Un littoral propre	3.9

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Qu'ils se rendent régulièrement ou non de l'autre côté du détroit, une grande proportion des résidents du Kent Est ne se prononce pas. Dans ce domaine, une liste d'identifiants leur est proposée (**figure n°57**) et confirme l'orientation de ce littoral vers un tourisme de proximité et étroitement lié au différentiel de coût. En effet, « Le shopping et l'achat d'alcool et de cigarettes » (40%), « Calais » et « la Cité de l'Europe » (32.7% chacun), et bien après « la campagne et les espaces ruraux » (18.2%) et « les sites remarquables » (16.4%) soulignent l'importance de l'excursionnisme shopping dans les principaux motifs de déplacement.

Figure n°57 : Les clichés de la Côte d'Opale pour les résidents du Kent Est.✧



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

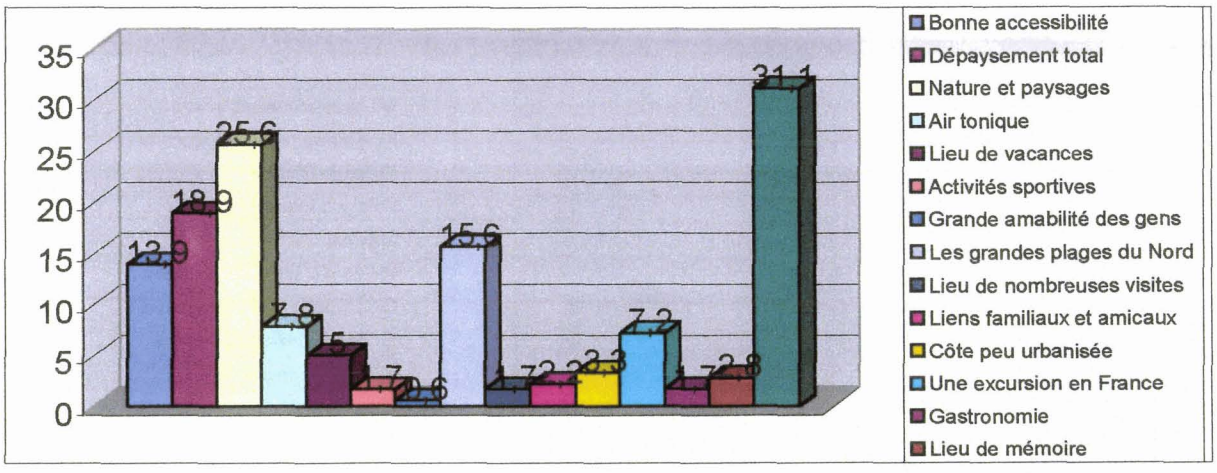
Enfin, la Côte d'Opale bénéficie aussi d'une bonne image parmi les résidents du Kent Est ne s'étant jamais rendus sur la côte française. Même si là encore, une écrasante majorité ne se prononce pas (63.8%), les perceptions sont positives avec « la beauté des paysages », « une image positive » (10.6%) et « de belles plages » (2.1%).

Ces perceptions positives de la Côte d'Opale auprès de l'ensemble des résidents du Kent Est marquent une image étroitement liée à la nature même si le différentiel de coût apparaît une nouvelle fois avec l'image profondément liée au shopping. La sur-fréquentation touristique conjuguée à la mauvaise image du littoral anglais accentue l'image positive de la Côte d'Opale d'autant qu'une escapade en France apparaît toujours comme une visite exotique pour les Britanniques. Cette image est-elle perçue de manière identique auprès des visiteurs ?

⇨ Auprès des visiteurs de la Côte d'Opale.

- Parmi l'ensemble des visiteurs sondés de la Côte d'Opale, les perceptions de ce littoral soulignent une nouvelle fois une image étroitement liée à la nature **(figure n°58)**. Cette dernière repose avant tout sur la nature et les paysages (25.6%), un dépaysement total (18.9%), les grandes plages du Nord (15.6%) et un lieu très accessible (13.9%). Là aussi, ces résultats confirment le positionnement de la Côte d'Opale vers un tourisme récréatif de proximité, avec le rôle primordial de l'accessibilité. Cependant, les différences sont grandes entre les différentes nationalités interrogées **(tableau n°57)**. Alors que les perceptions des visiteurs néerlandais et français sont étroitement liées à la nature, celles des Britanniques concernent avant le dépaysement et l'excursionnisme en France.

Figure n°58 : Les perceptions des visiteurs de la Côte d'Opale.✧



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

Tableau n°57 : Les principales différences de perceptions de la Côte d'Opale selon les nationalités.

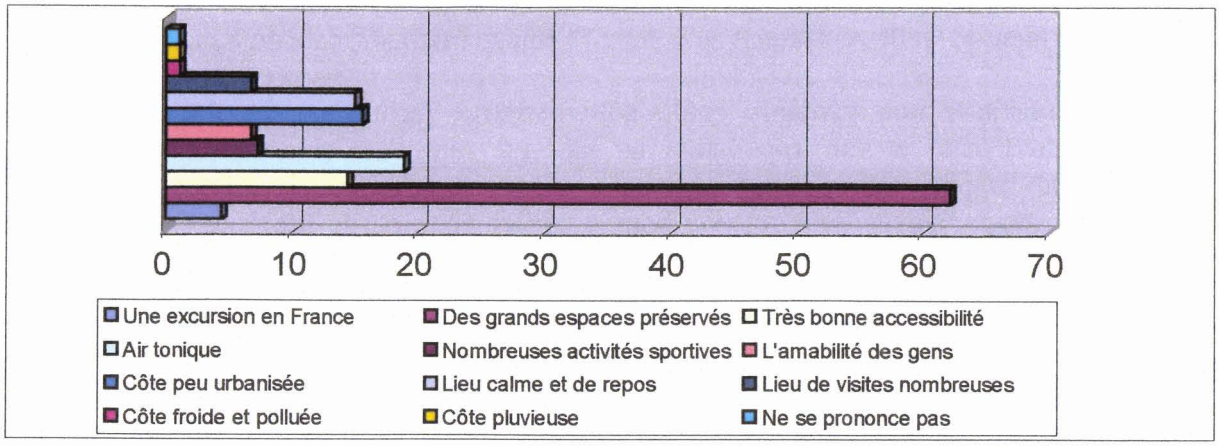
Néerlandais		Britanniques		Français	
La nature et les paysages	45.5%	Un lieu différent de chez moi / dépaysement total	38.7%	Ne se prononce pas	36.7%
Un lieu différent de chez moi / dépaysement total	27.3%	Une excursion en France	35.5%	La nature et les paysages	22.9%
Excellente accessibilité / Proche de chez moi	18.2%	Air tonique	22.6%	Les grandes plages du Nord	16.5%
Les grandes plages du Nord	18.2%	Les grandes plages du Nord	16.1%	Un lieu différent de chez moi / dépaysement total	13.8%
Ne se prononce pas	18.2%	Excellente accessibilité / Proche de chez moi	16.1%	Air tonique	9.2%
Air tonique	9.1%	Ne se prononce pas	12.9%	Lieu de vacances	8.3%
Côte peu urbanisée	9.1%	Gastronomie	9.7%	Excellente accessibilité / Proche de chez moi	6.4%
Lieu de mémoire (2nde Guerre mondiale)	9.1%				

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Notons que ce sont les visiteurs français qui se prononcent le moins souvent (36.7% du total). Pour ces derniers, une liste d'identifiants est proposée. Les résultats confirment le positionnement de ce littoral observé avec les autres nationalités. « Les plages et les stations » (51.8%), « les grands sites naturels » (42.9%), « Le Touquet » (30.4%) et « les traversées transmanche » (17.9%) constituent les clichés les plus cités.

- L'originalité et les atouts de ce littoral font également l'objet d'une attention particulière dans l'enquête, notamment auprès des visiteurs. Les résultats viennent largement confirmer les bonnes perceptions décrites ci-dessus (**figure n°59**). Ainsi, 62.2% de l'ensemble des visiteurs affirment que « les grands espaces et les sites naturels préservés » constituent la grande spécificité de ce littoral. D'autres atouts sont cités tels « l'air tonique » (18.9%), « une côte peu urbanisée » (15.6%), « un lieu calme de repos et peu fréquenté » (15%)... Dans ce domaine, les résultats sont relativement homogènes selon les différentes nationalités interrogées.

Figure n°59 : Quelle est l'originalité de cette région ? ✧



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

- Enfin, quelle image les visiteurs garderont de la Côte d'Opale ? D'après l'enquête, une image largement positive (51.1%), la nature et le caractère sauvage (31.7%) et la notion de calme et de tranquillité (15%) constituent les réponses les plus citées, confirmant ainsi la perception générale positive de ce littoral auprès des visiteurs qu'ils soient français ou étrangers. Mais là aussi, quelques différences apparaissent selon les nationalités (**tableau n°58**). Ce sont essentiellement parmi les visiteurs français, que les clichés négatifs apparaissent le plus souvent comme « une image mitigée » ou « une côte pluvieuse ».

Tableau n°58 : L'image de la Côte d'Opale auprès de ses visiteurs.✧

Néerlandais		Britanniques		Français	
Nature et sauvage	54.5%	Nature et sauvage	41.9%	Image positive	55%
Image positive	54.5%	Image positive	32.3%	Nature et sauvage	26.6%
Environnement très soigné	27.3%	Calme et tranquille	29%	Calme et tranquille	12.8%
Côte peu fréquentée	18.2%	Côte peu fréquentée	25.8%	Lieu de vacances	7.3%
		Environnement très soigné	16.1%	Côte sportive	5.5%
		Ne se prononce pas	3.2%	Ne se prononce pas	5.5%
		Image mitigée	3.2%	Côte peu fréquentée	4.6%
		Côte pluvieuse	3.2%	Image mitigée	4.6%
				Côte pluvieuse	4.6%

Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

✧ Plusieurs réponses possibles.

L'enquête démontre que la Côte d'Opale bénéficie d'une image positive et dynamique, notamment auprès des étrangers. Etroitement liée au contexte naturel, l'image s'appuie sur les grands espaces, les longues plages du nord, l'air tonique... Elle est essentielle dans la mesure où elle véhicule des représentations nouvelles et dynamiques au sein d'une région réputée pour son manque d'image. Le Kent Est bénéficie-t-il également de bonnes perceptions de la part des résidents de la Côte d'Opale et de ses visiteurs ?

2.3.2.Le Kent Est, un littoral aux perceptions et images vecteurs de puissantes représentations.

2.3.2.1.Une identité réelle renforçant activement l'image internationale du Kent.

Faute de constituer une véritable entité administrative territoriale, ce littoral fait partie intégrante du Comté et son appellation ne fait que reprendre sa situation géographique orientale par rapport au contexte régional : « East Kent ». Ainsi, d'autres critères ou identifiants géographiques sont retenus pour qualifier cette entité littorale. Le Kent Est se définit davantage par sa situation géographique (le « Sud » de l'Angleterre), ses paysages géomorphologiques majeurs (les '*North Downs*'), ses villes portuaires (Ramsgate, Douvres, Sheerness), son pôle d'excellence (Canterbury), ses stations balnéaires (Margate, Folkestone, Herne Bay), ses villages de pêche traditionnels (Whitstable) et ses cités fortifiées (Sandwich, Hythe).

S'il existe une forte identité du Kent, qu'en est-il pour le Kent Est ? Le terme Kent Est est rarement employé en dépit des forts particularismes locaux présents au sein des districts littoraux. Pourtant quelques faits marquants soulignent les spécificités de cet espace par rapport à l'ensemble du Kent : [421]

- L'identité littorale ne fait aucun doute avec ce rôle depuis des siècles de protection de l'Angleterre ;
- L'arrivée du Christianisme en Grande-Bretagne par ce littoral renforce cette identité unique ;
- Une dimension transfrontalière acquise depuis longtemps avec l'intensification des liens avec le Continent. Tout habitant du Kent Est s'est rendu au moins une fois de l'autre côté du détroit lors de nombreux voyages scolaires ;
- A maintes reprises, la population littorale s'est mobilisée contre divers projets d'aménagements décrétés par les instances supérieures, notamment à Shepway en 1993 pour protester contre la destruction de massifs forestiers A travers de nombreuses pétitions et autres formes de mobilisation, une certaine identité littorale émerge.

L'identité littorale est réelle mais vient renforcer celle du Kent de manière générale. En effet, cette identité se conjugue avec d'autres types d'identités régionales notamment celles liées aux villes ou aux espaces ruraux. Formant l'un des territoires les plus anciens de Grande-Bretagne, le Kent tente de résister aux pressions provenant de Londres et du Continent en valorisant ses identités. Ainsi le littoral n'est-il pas à la base de cette réputation internationale ? Dans ce domaine, il semblerait que le Kent Est soit l'origine de puissantes représentations mentales.

2.3.2.2.De puissantes représentations mentales liées à des perceptions positives mais inégales.

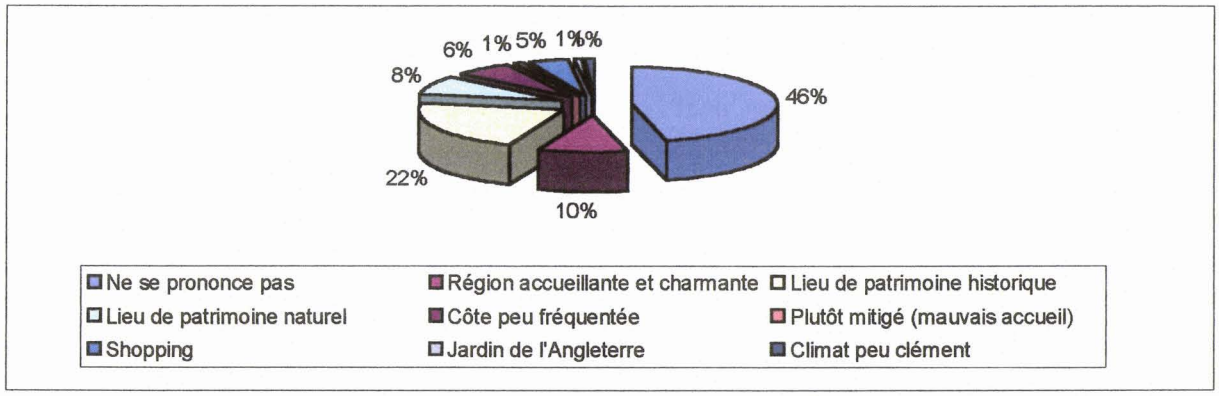
Afin de mieux appréhender les perceptions du Kent Est, il est possible d'interroger les résidents de la Côte d'Opale et les visiteurs même du Kent Est. Dans ce domaine, les résultats très inégaux sont parfois surprenants.

[421] DARIAN-SMITH.E, Bridging Divides, The Channel Tunnel and English Legal Identity in the New Europe, University of California Press, 1999, pp. 160-165.

⇨ Des perceptions quasi inexistantes auprès des résidents de la Côte d'Opale.

S'agissant de la perception du Kent Est auprès de la population résidente de la Côte d'Opale qui se rend régulièrement ou non dans le Kent Est, elle est positive (**figure n°60**) bien qu'une grande partie soit incapable de se prononcer (45%). Ainsi, « une région accueillante et charmante » (21.8%), « un dépaysement total » (9.8%) et « un lieu de patrimoine historique » (4.5%) recueillent les principales réponses citées. Encore une fois, ces clichés sont étroitement liés à la campagne rurale et au patrimoine historique, c'est-à-dire des identifiants à la base du potentiel touristique et de loisirs du Kent Est.

Figure n°60 : Les perceptions du Kent Est parmi les résidents de la Côte d'Opale s'étant déjà rendus sur la côte anglaise



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

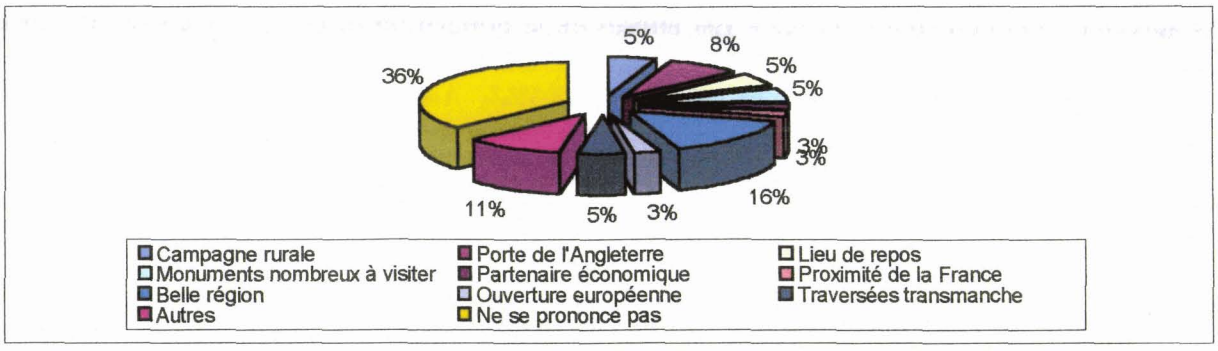
La majorité des personnes ne peut se prononcer quant à ses perceptions de ce littoral même lorsqu'une série d'identifiant leur est proposée. Il en résulte une profonde méconnaissance de ce territoire en dépit de sa réputation forte. S'agissant des personnes ne s'étant jamais rendues dans le Kent Est, là aussi près de 63.9% ne se prononcent pas, et 17.3% n'ont aucune perception de ce dernier ! Viennent ensuite « la campagne verdoyante et rurale » pour seulement 9.4% des résidents de la Côte d'Opale sondés.

Il en résulte une profonde méconnaissance de ce territoire de la part des résidents de la Côte d'Opale. Dans ce domaine, cette ignorance est générale sur l'ensemble des lieux d'exercice de l'enquête. Les disparités sont donc grandes de part et d'autre du détroit où la Côte d'Opale semble davantage « connue » chez les résidents du Kent Est. Inversement, la frontière joue un rôle puissant de barrière pour les résidents côté français qui ont du mal à regarder vers le nord. Qu'en est-il pour les visiteurs interrogés directement sur place ?

⇨ Des perceptions très positives auprès des visiteurs du Kent Est.

A l'inverse du manque de perception de la part des résidents de la Côte d'Opale pour leur voisin britannique, les visiteurs éprouvent une image très positive de leur lieu de visite (**figure n°61**), étroitement lié au patrimoine historique et naturel de ce littoral.

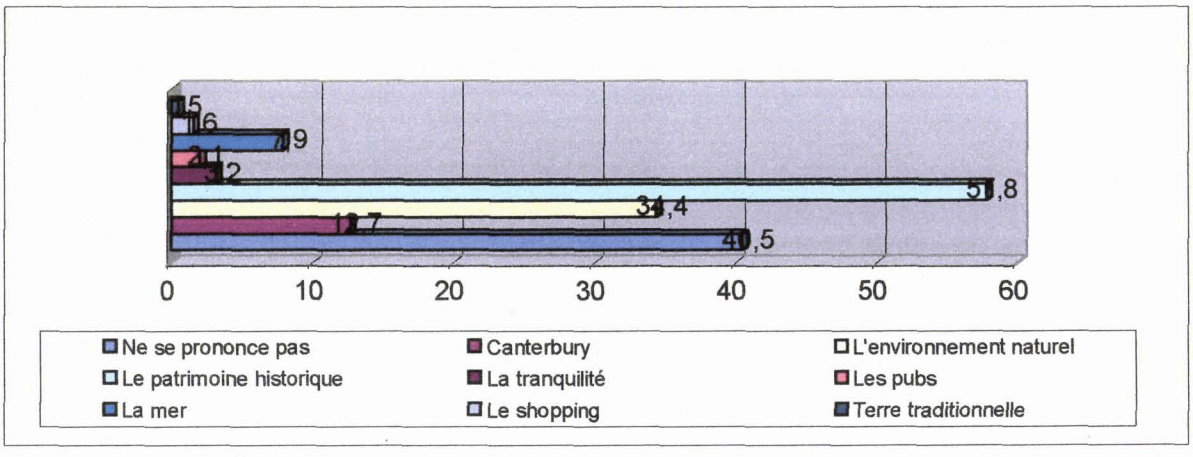
Figure n°61 : Qu'est-ce que le Kent Est représente pour vous ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Son originalité à travers ses sites patrimoniaux liés à l'histoire est évoquée par l'ensemble des visiteurs, qu'ils soient britanniques ou étrangers (**figure n°62**). Dans ce domaine, la réalisation de l'enquête à Canterbury peut « gonfler » l'importance de ce facteur même s'il apparaît à la base de la notoriété touristique de ce littoral.

Figure n°62 : Quelle est l'originalité de cette région ?



Source : M.Harbreteau, d'après enquête transmanche, 2002.

Enfin, existe-t-il une relation entre le côté vécu et perçu des résidents et des visiteurs d'une part et les stratégies de communication mises en place par les acteurs locaux d'autre part ?

2.3.3.Une forte volonté de diversifier l'image et de renforcer les perceptions positives.

L'image et les représentations sont essentielles puisqu'aujourd'hui, chaque territoire cherche à se démarquer de son voisin. Puissant facteur de dynamiques spatiales, Le Kent Est et la Côte d'Opale se sont engagés depuis quelques années dans la « fabrication » d'une image dynamique et festive. Cependant les objectifs diffèrent entre les deux. La Côte d'Opale doit mieux se placer sur les courts séjours et renforcer l'impact du tourisme dans son économie locale, l'enquête ayant démontré l'importance du secteur récréatif de proximité. S'agissant du Kent Est, ce dernier s'inscrit dans la même tendance et doit relancer son activité touristique domestique tout en remédiant à la « crise » des stations balnéaires.

Quelles sont au juste les images de ces entités littorales véhiculées au travers de leurs brochures et dépliants touristiques ? Une rapide analyse iconographique ne permet-elle pas de confirmer les principaux identifiants des motifs de déplacement mis en évidence lors de notre enquête ? D'ailleurs, n'y a-t-il pas une forte volonté de la part de ces entités littorales de diversifier leurs images à partir de leurs identités locales ?

2.3.3.1.Analyse iconographique des destinations littorales eurorégionales.

L'iconographie est « la liste ou le catalogue des images se rapportant à un sujet »[422]. Son étude est essentielle dans la mesure où elle permet l'analyse de l'image des littoraux de la Côte d'Opale et du Kent Est à travers leurs publicités touristiques. Notre analyse se limite aux dépliants publicitaires gratuits collectés dans les Comités Départementaux de Tourisme du Nord et du Pas-de-Calais puis dans les divers offices de Tourisme du Kent Est. Ils constituent des supports publicitaires majeurs puisqu'ils matérialisent par l'image (photographies, dessins, cartes...) ou par un texte (slogans, messages...) le produit récréatif des littoraux. Au total, une cinquantaine a été dépouillée avec un double objectif :

- Montrer les principaux éléments choisis par l'ensemble des lieux récréatifs de l'aire eurorégionale transmanche pour faire déclencher le déplacement ;
- Souligner les différences et les similitudes de ces supports publicitaires entre les deux littoraux.

La classification choisie s'est essentiellement appuyée sur la couleur dominante du dépliant, sur son thème principal, secondaire et autres, sur la présence de cartes ainsi que l'auteur des brochures. Il s'agit ainsi d'identifier les principaux clichés apparaissant de manière récurrente pour l'ensemble des villes, stations, cités fortifiées des littoraux concernés. Ces derniers sont-ils en concordance avec les motifs de déplacement identifiés lors de notre enquête ?

Parmi les catalogues et les dépliants observés, les éléments ou les traits essentiels caractérisant les deux littoraux sont largement mis en avant : mer, campagne, sites touristiques et historiques, activités... A travers cette analyse, transparaît presque ou toujours l'ambiance ludique et la convivialité. Mais de nombreux clichés peuvent être mis en évidence et varient fortement de part et d'autre de la Manche. S'agissant de la Côte d'Opale (**tableau n°59**), les brochures et les dépliants touristiques dépouillés sont tout d'abord dominés par deux couleurs principales, le bleu et le blanc traduisant un milieu naturel tourné avant tout vers la mer et les paysages naturels remarquables... Ainsi, une grande homogénéité des brochures et dépliants apparaît quel que soit les lieux choisis. Ceci se confirme à travers l'observation de quelques brochures touristiques régionales (issues du Comité Régional du Tourisme), où ces couleurs dominantes sont également largement exprimées. L'absence de vert est néanmoins regrettable pour un littoral désireux de créer une meilleure synergie avec son arrière-pays. Pour le Kent Est (**tableau n°60**), les couleurs observées sont très diverses et aucune ne s'impose en particulier même si la plupart appartiennent à la gamme « chaude » : Faversham et Canterbury figurent essentiellement en couleur violet, tandis que l'image d'Herne Bay repose sur le jaune. D'autres espaces ont néanmoins une stratégie de communication plus « traditionnelle » tels Deal et Broadstairs (vert), mais aussi le district de Douvres avec '*White Cliffs Experience*' (bleu). Ceci souligne la grande palette d'espaces récréatifs présents au sein de ce littoral.

[422] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, pp. 265-266, 518 p.

Tableau n°59 : Analyse iconographique de la destination de la Côte d'Opale.

Localité	Année	Couleur dominante	Thème principal	Thème secondaire n°1	Thème secondaire n°2	Thème secondaire n°3	Thème secondaire n°4	Carte de localisation (et échelle)
Dunkerque	2002/03	Blanc	Nature, plages…	Patrimoine historique : musées, visites…	Convivialité et accueil chaleureux	-	-	Carte communale (sans échelle)
Flandre Côte d'Opale	2002/03	Bleu	Nature « horizon infini », détente et loisirs.	Art et patrimoine	Ambiance, Tradition et Gastronomie	-	-	Carte Communauté Urbaine (échelle indiquée)
Sur les rives De l'Aa	2003	Bleu	Patrimoine historique	Patrimoine naturel : dunes, mer, plage	Patrimoine maritime	Convivialité, ambiance familiale	Activités sportives : Sportica, cheval, canoë…	Nombreuses cartes locales et littorales (sans échelle)
Calais	2002/03	Bleu	Patrimoine naturel : Terre des 2 Caps, plage, mer, terre	Patrimoine historique : musées, équipements…	Activités sportives : randonnée, de loisirs…	Présentation régionalisée : Ardres, Trois Pays…		Nombreuses cartes (échelle non indiquée)
Desvres	2002	Vert	Authenticité, charme local…	Patrimoine architectural et industriel	Hébergement	Restauration	Activités sportives	Carte sans échelle.
Wissant	2002	Bleu	Ambiance tonique et dynamique dans un environnement préservé	Authenticité avec le patrimoine architectural (villas, / maisons de pêche)	-	-	-	Carte régionale (sans échelle)
Wimereux	2002	Bleu	Ambiance chaleureuse et conviviale pour la famille (station kid)	Evénementiel	Sports nautiques et autres…	Présentation des environs de Wimereux.	Hébergement et restauration.	Carte régionale (avec échelle)
Boulogne	2002/03	Bleu	Patrimoine historique : ville haute, ville impériale…	Patrimoine maritime : port, Nausicaa	Activités balnéaires : plage	Boulogne et ses environs : PNR…	éléments pratiques : transport, loisirs, hébergement.	Nombreuses cartes (échelles non indiquées)
Le Portel	2002/03	Bleu	Station familiale et conviviale	Activités balnéaires : plages.	Evénementiel dynamique folklore	Patrimoine naturel (Parc de la Falaise)	-	Carte régionale (sans échelle)
Camiers Ste-Cécile St Gabriel	2002	Blanc	Loisirs, Détente…	Boucles de randonnée	Hébergement	Restauration	Informations pratiques pour le visiteur	Nombreuses cartes (sans échelle)

Equihen	2001	Marron	Activités balnéaires : plage…	Activités sportives : nautiques, pêche…	Evénementiel : traditions…	Hébergement (camping)	Patrimoine maritime (flobarts)	Carte régionale (sans échelle)
Région de St-Omer	2002	Vert	Patrimoine historique (mémoire)	Patrimoine naturel (marais)	Activités sportives et de loisirs : randonnée, vélo, pêche…	Savoir Faire : tourisme industriel	Informations pratiques pour le visiteur.	Nombreuses cartes (avec échelle)
Hardelot	2002	Bleu	Patrimoine naturel	Détente, activités toutes l'année., ambiance familiale.	Patrimoine architectural : villas.	Evénementiel : Sculptures de sable et autres…	Activités sportives.	Carte européenne et nationale (sans échelles)
Etaples	2002	Blanc	Patrimoine maritime : port	Charme et authenticité	Activités à faire : pêche, croisière, nautisme…	Patrimoine naturel : estuaire	-	Carte régionale (sans échelle)
Le Touquet	2002	Jaune, vert, bleu	Patrimoine varié basé sur les « 4 saisons »	Nombreuses informations pratiques (hébergement, restauration…)	Activités à faire et lieux à visiter	-	-	Carte communale (sans échelle)
Montreuil	2002	Blanc	Patrimoine historique et culturel	Gastronomie	Activités à faire : promenades, randonnées…	-	-	Nombreuses cartes (échelle non indiquée)
Berck sur Mer	2002	Bleu	La dynamique des grands espaces : nature (mer, plage…)	Activités sportives : char à voile, planche à voile, beach volley, pêche, cerf-volant.	Grande convivialité : famille, parc d'attraction, agora…	Patrimoine architectural : villas, cabines de plage…	-	Carte régionale (sans échelle)

Source : M.Harbreteau, 2003.

Convivialité / ambiance chaleureuse.

Patrimoine naturel

Activités balnéaires et sportives

Patrimoine maritime

Evénementiel (folklore et tradition)

Patrimoine historique et architectural

Tableau n°60 : Analyse iconographique de la destination du Kent Est.

Localité	Année	Couleur dominante	Thème principal	Thème secondaire n°1	Thème secondaire n°2	Thème secondaire n°3	Thème secondaire n°4	Carte de localisation (et échelle)
Swale	2002/03	Blanc	Liste des équipements à visiter et des activités à faire	Aspect ludique et de loisirs. Grande convivialité	éléments pratiques : transport, hébergement.			Carte régionale et locale (échelle indiquée)
Faversham	2000	Violet	Historique de Faversham.	Caractère agréable d'une visite de la ville.	-	-	-	Nombreuses cartes (sans échelle)
Herne Bay	2000	Jaune	Activités balnéaires : jetée, plage…	Activités sportives : vélo, marche…	Liste des lieux à visiter.	éléments pratiques : transport, hébergement.	-	Plusieurs cartes (échelle précisée)
Canterbury	2000	Violet	Patrimoine historique : sites Unesco, musées…	Liste des lieux à visiter.	éléments pratiques : transport, hébergement.	-	-	Plusieurs cartes (échelle indiquée)
Whitstable	2000	Vert	Patrimoine maritime : port, huîtres…	Lieu à visiter : musées, galeries…	Liste des événements.	éléments pratiques : transport, hébergement.	-	Plusieurs cartes (échelle indiquée)
The isle of Thanet	2000/01	Blanc	Aspect ludique et convivial.	Lieu de visites et des activités à faire.	Liste des événements.	éléments pratiques : transport, hébergement.	-	Plusieurs cartes (échelle indiquée)
Broadstairs	2003	Vert	Hébergement	Patrimoine historique	Evénementiel (Festival Dickens)	Convivialité à travers le shopping et le front de mer	-	Carte locale (échelle indiquée)
White Cliffs Country	2003	Bleu	Patrimoine historique: cité, château, moulin…	Patrimoine naturel : découverte d'un milieu exceptionnel	Activités à faire : randonnée… dans une grande convivialité	Patrimoine culturel : musées, galeries, événementiel…	éléments pratiques : transport, hébergement.	Carte communale et littorale (avec échelle)
Deal	2001	Vert	Patrimoine historique et maritime.	-	-	-	-	Carte du centre avec échelle
Douvres	2000/01	Violet	Patrimoine historique : château, musée…	Lieu de promenade agréable : front de mer…	Lieu convivial : centre-ville, shopping, pubs…	éléments pratiques : transport, hébergement.	-	Carte du centre avec échelle

Source : M.Harbreteau, 2003.

Il s'agit d'être le plus diversifié possible en jouant la complémentarité de l'offre touristique et de loisirs.

Nous avons pu définir des thèmes principaux que l'on imagine « déclencheurs » du déplacement, qui apparaissaient de manière significative pour l'ensemble des brochures observées (**tableau n°61**). Le thème de la convivialité, des loisirs et de la détente est de loin le thème principal mis en avant par les lieux récréatifs de la Côte d'Opale et du Kent Est. Il s'agit en effet d'exposer en priorité le caractère agréable qu'un séjour dans le lieu concerné pourrait procurer. C'est le cas de la Flandre Côte d'Opale, des plages du Sud Boulonnais côté français mais aussi de Thanet, Swale côté anglais. Si cet élément ne figure pas comme thème principal au début de la brochure (ce qui est relativement rare), il est toujours relayé comme thème secondaire : Berck, Boulogne, Gravelines, Faversham, Douvres...

Tableau n°61 : Les principaux thèmes « déclencheurs » du déplacement observé dans la littérature touristique de la Côte d'Opale et du Kent Est.

Eléments déclencheurs du déplacement	%
Aspect convivial et ludique : loisirs et détente	40
Patrimoine historique et de mémoire	30
Patrimoine naturel	20
Patrimoine maritime	10

Source : M.Harbreteau, 2003.

Le thème principal évoqué dans les différentes publications touristiques varie fortement selon le lieu choisi et avec lui son « gisement » touristique majeur. La notion de patrimoine et d'identités locales apparaît toujours au cœur des stratégies locales de communication. L'authenticité et le charme local sont considérés comme des éléments majeurs susceptibles de faire déplacer le visiteur. Boulogne, St-Omer, Canterbury, Faversham et Deal misent avant tout sur leur patrimoine historique et culturel remarquable (vieille ville, Cathédrale...). Montreuil et Douvres s'inscrivent dans la même logique, auquel s'ajoute la promotion d'une destination gastronomique pour la cité fortifiée française et d'une destination shopping pour le port anglais. Etaples, tout comme Whitstable, insistent largement sur leur patrimoine maritime avec leur port, visites guidées, galeries, restaurants... Quant à Berck et la Flandre Côte d'Opale, les stratégies marketing de communication s'appuient largement sur « les grands espaces dynamiques » ou « l'horizon infini » avec la nature et la plage. Cette dernière représente alors le principal « gisement » touristique faisant l'objet d'intenses efforts marketing avec les activités sportives et ludiques (char à voile, planche à voile, pêche, cerf-volant...). Herne Bay voit en sa longue jetée promenade son principal élément d'attractivité pour y proposer de nombreuses activités balnéaires. Enfin, la politique de marketing et de communication est original pour Le Touquet, qui s'affiche dans la valorisation d'un tourisme des « 4 saisons ».

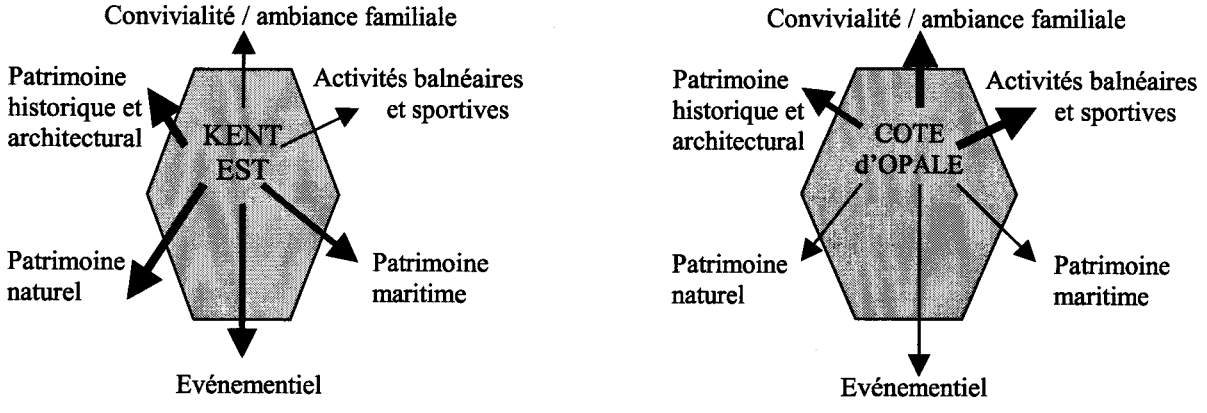
Parallèlement à cette volonté de promouvoir les principaux éléments patrimoniaux, nombreux sont les territoires de la Côte d'Opale cherchant à se démarquer de leur image traditionnelle. Ainsi, la plupart diversifient fortement leur image et n'hésitent pas à présenter des éléments marketing susceptibles de renforcer leur attractivité de départ. C'est le cas de Calais avec son patrimoine naturel... Dans ce domaine, Berck est original dans la mesure où la municipalité s'est engagé dans une active promotion de son patrimoine architectural (villas, mobiliers de plage...), marquant ainsi la volonté de se démarquer. S'agissant du Kent Est, l'approche marketing est moins « multiforme », se concentrant principalement sur l'image de base.

Il s'agit d'exploiter au maximum le gisement touristique principal de l'espace concerné en renforçant l'image principale à laquelle est associée chaque ville, station ou cité fortifiée. Grâce à des guides touristiques élaborés de manière judicieuse, il devient aisé de se rendre dans le Kent Est. Mêlant les principaux éléments d'attractivité avec de nombreuses informations pratiques (hébergement, transport, nombreuses cartes à différentes échelles), les guides diffèrent profondément de ceux de la Côte d'Opale par leur aspect pratique. En effet, si les guides français présentent de nombreuses cartes (communales, régionales voire nationales), ces dernières ne présentent jamais d'échelles précises, d'où les possibles hésitations de la part des visiteurs pour se rendre sur ces destinations faute de repères précis. Au contraire, les guides anglais présentent presque toujours l'échelle du lieu concerné, permettant ainsi une meilleure appréhension de l'espace.

Enfin, les outils de communication se révèlent essentiels dans la diffusion et surtout dans les stratégies de communication mises en place. Soulignons que la plupart des brochures et dépliants observés ont été créés par les collectivités territoriales concernées notamment les Offices de Tourisme communaux. Cette initiative mérite d'être signalée puisqu'elle permet ainsi une plus forte personnalisation de la démarche marketing, garante à elle seule d'une meilleure « exposition » des identités locales.

Cette analyse iconographique confirme l'orientation des littoraux vers un tourisme récréatif de proximité où les loisirs tiennent une place importante. L'étude des différentes publications touristiques souligne la volonté de proposer aux visiteur un territoire ludique offrant convivialité avec de multiples activités. Il existe ainsi une relation forte entre le perçu et le vécu de la population résidente et des visiteurs puis les différentes politiques marketing et de communication mis en place (**figure n°63**). Cette diversification de l'image est essentielle d'autant qu'elle semble faire l'objet d'un intérêt croissant de ces littoraux engagés dans la construction d'une nouvelle image.

Figure n°63 : Synthèse des grandes tendances observées à travers l'iconographie au sein de l'aire eurorégionale transmanche



Source : M.Harbreteau, 2003.

2.3.3.2.Tendre vers une diversification de l'image à partir des identités littorales.

Si la Côte d'Opale ne semble pas posséder une image ternie pour le passé industriel de la Région Nord-Pas-de-Calais, auprès des visiteurs étrangers, l'enquête a néanmoins souligné que de nombreux clichés persistent dans l'esprit collectif comme un littoral froid et humide auprès de la population résidente. S'il existe une certaine appropriation de ce territoire, comment expliquer ce sentiment d'un territoire « mal vécu » par une partie de la population résidente ? Cette dernière véhicule et présente souvent une image défavorable et grise de son territoire de vie. Au même titre que la Région Nord-Pas-de-Calais, les régionaux sont souvent les plus grands détracteurs de leur territoire, d'où la nécessité de faire redécouvrir et se réapproprier le territoire par les habitants. Pour renforcer son image, il s'agit pour la Côte d'Opale de jouer la carte de l'identité et de l'authenticité locale face à l'image très forte du Kent comme « Jardin de l'Angleterre » et à l'impression de dépaysement ressentie pour la partie de la Flandres Belge. L'appellation « Côte d'Opale » doit être renforcée afin qu'elle s'inscrive durablement dans l'esprit collectif. Pourquoi alors ne pas engager une vaste campagne de promotion régionale voire nationale pour renforcer le sentiment d'appartenance et vécu de la part de la population locale ?

Malgré sa forte réputation en Angleterre comme à l'étranger, l'image du Kent est loin d'être parfaite, puisque les stations du Sud Est souffrent d'une image négative, associée au bingo et au bowling, aux personnes âgées et aux retraités. Face à la dégradation récente de fréquentation étrangère[423], le Kent s'est tourné vers les clientèles intérieures, c'est-à-dire vers les Britanniques afin de limiter les effets négatifs de la monnaie très forte. L'objectif est de devenir une véritable destination de court séjour. A l'initiative du '*KCC*', une campagne de promotion nationale a été engagée, et se base sur des produits traditionnels (houblon, côtes, châteaux et jardins) et novateurs. En effet, la campagne de promotion traditionnelle s'appuyait depuis des années sur le '*Cœur du Kent*', le '*Kent Maritime*' et le '*Kent Est*', le tout sur une image forte de « Jardin de l'Angleterre ». Il existe une forte volonté de changer et de moderniser cette image. Bien plus que son appellation de « Jardin de l'Angleterre », le Kent veut renforcer sa réputation sur d'autres thèmes que sur les jardins, les châteaux, le houblon et la côte. C'est pourquoi, on assiste à une sorte de réorientation de la stratégie de promotion. Les professionnels publics du tourisme ('*KCC*', Districts et plus récemment '*Kent Alliance*') en partenariat avec certains acteurs privés ont identifié 3 thèmes culturels majeurs, sur lesquels un effort plus particulier va être fourni :

- La religion : Grâce à ses nombreux sites religieux, dont certains inscrits au patrimoine de l'humanité (Cathédrale de Canterbury, Abbaye de St-Augustin, Eglise St-Martin), et ses églises d'intérêt touristique (Romney Marsh), le Kent veut davantage exploiter sa situation de cœur du Christianisme en Angleterre ;

- La mémoire : Le Kent se place comme territoire de défense de l'Angleterre, et a joué un rôle décisif dans sa protection lors des conflits majeurs : évacuation de Dunkerque, Bataille de Grande-Bretagne... De nombreux vestiges (équipements et événements) témoignent encore de cette histoire tragique ;

- La littérature : Le Kent a toujours accueilli de nombreux artistes et écrivains : Dickens (Broadstairs), Nesbit (Thanet), Chaucer (Canterbury)...

[423] Voir prochaine partie.

Cette tentative pour renforcer l'image du Kent répond à la sévère concurrence qui s'exerce entre tous les Comtés de Grande-Bretagne. D'autres territoires nationaux possèdent une forte identité comme les Cornouailles, le Lake District... Il s'agit en effet d'être le plus dynamique et le plus original possible : pour cela, il faut développer des filières et produits innovants susceptibles d'attirer le plus grand nombre de visiteurs.

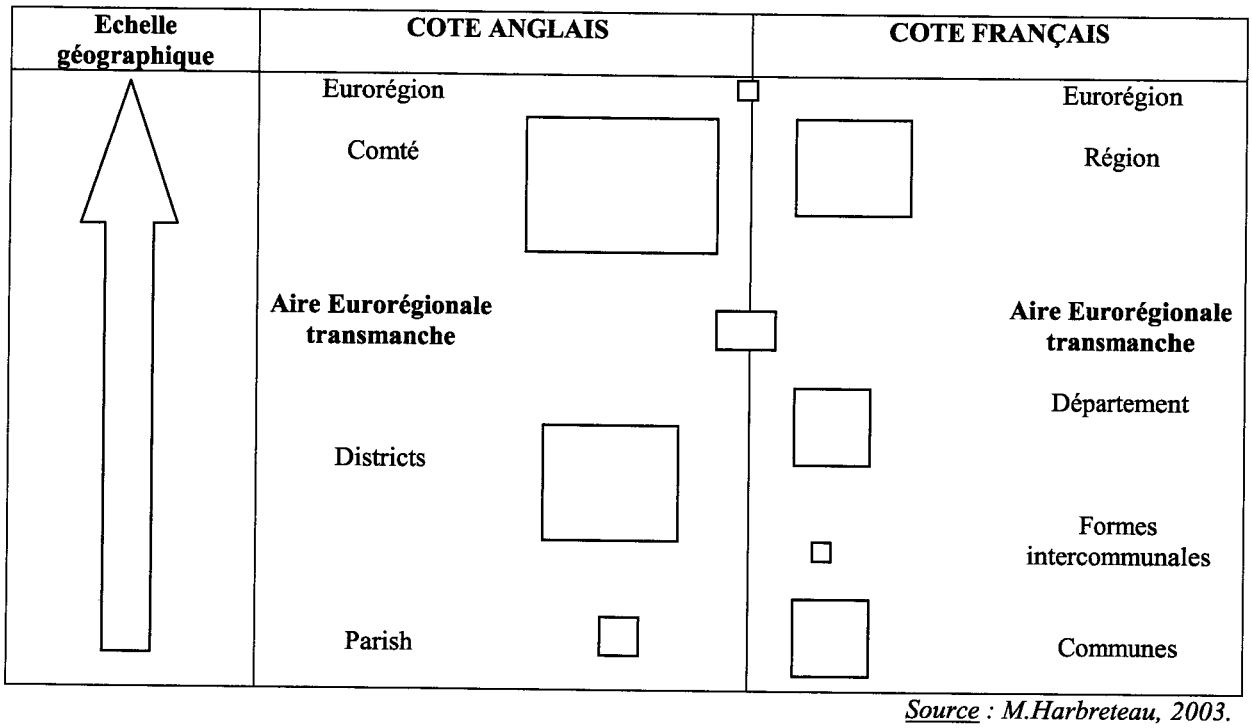
3.Conclusion.

L'enquête conduite dans le Kent Est et dans la Côte d'Opale avait pour but de mieux cerner la dimension transfrontalière transmanche. Elle révèle la faible prise conscience de la réalité transfrontalière. Peu « ancrée » dans l'esprit collectif, l'aire eurorégionale transmanche a du mal à s'imposer. Alors que les efforts de la part des acteurs locaux sont réels avec une multiplicité de projets et partenariats transfrontaliers, la réalité est tout autre et souligne un décalage entre le côté « marketing » des politiques mises en place et la réalité vécue sur le terrain. Il s'agit d'apporter une dimension humaine à cette collaboration transmanche. Elle doit davantage s'appuyer sur les individus, apporter un soutien aux porteurs de projets, même s'ils ne concernent qu'un projet mineur. Il reste tant d'efforts à fournir pour implanter de manière définitive ce partenariat qui reste trop institutionnel. Au même titre que la dynamique locale littorale, l'effort doit venir à l'échelle locale, de manière individuelle et non plus dictée par des instances supérieures. Il s'agit de persévérer et rendre à la réalité transfrontalière une dimension plus humaine. Il s'agit d'associer davantage les citoyens (avec les associations) aux programmes de coopération transfrontalière, c'est-à-dire tendre en quelque sorte vers une coopération transfrontalière participative et non plus seulement institutionnalisée.

L'absence de territoire touristique eurorégional est néanmoins « compensée » par l'existence de deux entités territoriales bénéficiant d'identités fortes. En effet, ces dernières bénéficient de perceptions très positives auprès des visiteurs. Ainsi, à défaut de constituer un vrai territoire touristique eurorégional, l'aire eurorégionale transmanche est support d'identités fortes s'intégrant et s'emboîtant à diverses échelles spatiales (**figure n°64**).

Enfin, une analyse plus précise du produit récréatif de l'aire eurorégionale transmanche confirme-t-elle les principales tendances observées à travers les résultats de l'enquête, à savoir un tourisme de proximité et orienté vers les activités de loisirs ?

Figure n°64 : Les échelles identitaires d'emboîtement de part et d'autre du détroit✧



Source : M.Harbreteau, 2003.

✧La taille du parallélogramme étant proportionnelle à l'identité ressentie par les résidents.

C.Un espace récréatif divers, de proximité et support d'une mosaïque territoriale.

Si l'enquête a démontré le mythe institutionnel de cet espace eurorégional, il semblerait que la nouvelle cohérence des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale aboutisse à un certain regain d'intérêt touristique. Les indices de fréquentation semblent souligner une augmentation des clientèles à partir du début de la décennie 90. Profondément lié aux activités touristiques et de loisirs, ces entités littorales ne constituent-elles pas un véritable espace récréatif en dépit de fortes hétérogénéités de part et d'autre du détroit ?

1.Des entités littorales profondément liées au secteur touristique et de loisirs.

1.1.Un tourisme estival aux impacts économiques réels.

La Côte d'Opale génère chaque année 2.5 millions de séjours et près de 13 millions de nuitées, dont 4.8 millions de nuitées étrangères[424]. Le tourisme est avant tout intra-régional et de proximité. La moitié des visiteurs vient essentiellement de l'agglomération lilloise et du bassin minier pour y passer leurs vacances. Estival (= 2 mois d'été) et de passage (c'est-à-dire faiblement profitable à l'économie locale par rapport au tourisme de court et long séjour), le tourisme de la Côte d'Opale est toujours marqué par une origine sociale forte, 41% d'ouvriers contre 27 % au niveau national[425]. Cette autoconsommation régionale et familiale se traduit aussi par de multiples courts séjours en raison du besoin de dépaysement.

Le secteur touristique ne cesse de s'y renforcer. A l'échelle du Nord-Pas-de-Calais, le nombre de nuitées a augmenté de 30% de 1984 à 1999, celui des emplois directs de 32%, le chiffre d'affaires de 60% et la capacité hôtelière de 70%[426]. Quand on sait que les communes littorales totalisent 53% des arrivées et 70% des nuitées régionales de mai à septembre 1999, cette évolution profite essentiellement à la côte[427]. La part de la clientèle étrangère sur la frange littorale est partout en progression depuis 1998. Elle représente sur cette même période, 22.5% des nuitées sur le littoral Nord (+19%), 35.4% sur le littoral entre Oye-Plage et Boulogne sur Mer (+18%) et 10% sur la frange littorale Sud (+35%)[428]. La répartition par nationalité varie d'une année sur l'autre, mais les touristes étrangers sont essentiellement des Néerlandais, des Britanniques, des Belges et des Allemands démontrant l'ouverture de ce littoral vers l'Europe du Nord.

Le Kent Est présente aussi un tourisme essentiellement estival, de proximité et familial. Plus de 70% des touristes britanniques viennent de Londres et du Sud-Est[429]. Ses principaux marchés sont le Kent lui-même, les autres régions du Sud-Est (Londres, Surrey et Sussex) et à un degré moindre les Midlands de l'est et de l'ouest.

---

[424] RINGOT.B, Côte d'Opale : un travail de positionnement international, La Gazette du Officielle du Tourisme n°1567, 13 décembre 2000.
[425] RAPPORT TEN, ESTEBE.P, NEUSCHWANDER.C, PIBAROT.P, SIBILLE.H, Stratégie de développement économique du Pas-de-Calais, Proposition au Conseil Général, janv. 1988.
[426] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale, Appel d'offres de la Commission Européennes pour les actions innovatrices au FEDER pour la période 2000-2006, 1999.
[427] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale, Appel d'offres de la Commission Européennes pour les actions innovatrices au FEDER pour la période 2000-2006, 1999.
[428] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale, Appel d'offres de la Commission Européennes pour les actions innovatrices au FEDER pour la période 2000-2006, 1999.
[429] KENT PROSPECTS TOURISM SECTOR GROUP et KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999 – 2004, 1998.

Le marché étranger est aussi important étant donné sa localisation géographique privilégiée, principale porte d'entrée en provenance du Continent. Ces visiteurs sont principalement issus de l'Europe du Nord Ouest : France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne[430]. A l'échelle régionale, les séjours britanniques ont augmenté de 60%, et les séjours étrangers de 30% entre 1989 et 1997[431]. En 1998, 5.5 millions de visiteurs ont séjourné dans le Kent, dont 69% de touristes britanniques et 31% de visiteurs étrangers[432]. Ce Comté affiche sa supériorité touristique par rapport à son contexte régional, avec 43% des séjours touristiques du Sud-Est de l'Angleterre et environ 35% des dépenses[433] (à l'échelle nationale, seul Devon a accueilli plus de visiteurs avec 6.1 millions[434]). Le Kent Est fait bonne figure, puisqu'il présente une activité touristique plus importante que les autres ensembles géographiques du Comté, avec 62% du total des séjours touristiques et des dépenses (**tableau n°62**).

Tableau n°62 : L'importance de l'activité touristique du Kent Est à l'échelle régionale (1991).

	Touristes britanniques	Touristes étrangers	Excursions	Total (et %)
KENT EST				
Séjours (nombre)	**150 000**	**44 000**	**1 208 000**	**1 402 000 (62%)**
Dépenses	**£12 960 000**	**£9 030 000**	**£12 696 000**	**£34 686 000 (62%)**
KENT NORD				
Séjours (nombre)	52 000	16 000	318 000	386 000 (18%)
Dépenses	£4 120 000	£3 028 000	£3 342 000	£10 490 000 (18%)
KENT OUEST				
Séjours (nombre)	57 000	15 000	374 000	446 000 (20%)
Dépenses	£4 112 000	£2 624 000	£3 930 000	£10 766 000 (20%)

Source : UKTS/IPS dans East Kent Initiative Paper, Progress through partnership, pp. 12-21, 1995.

Le regain touristique passe également par le dynamisme des équipements de loisirs, de détente et sportifs au sein des entités littorales. Ces derniers sont nombreux en Côte d'Opale (**tableau n°63**). Nausicaa accueille le plus grand nombre de visiteurs avec près de 750 000 entrées en 1999. C'est toujours le Boulonnais, qui est le plus attractif, même s'il a connu une baisse récente de ses fréquentations. Belges, Britanniques et Néerlandais sont les principales clientèles étrangères.

[430] KENT PROSPECTS TOURISM SECTOR GROUP et KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999-2004, 1998.
[431] KENT PROSPECTS TOURISM SECTOR GROUP et KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999-2004, 1998.
[432] KENT TOURISM NEW n°22, 2000.
[433] KENT PROSPECTS TOURISM SECTOR GROUP et KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999-2004, 1998.
[434] Tourism Newsletter n°6, février 2001.

Tableau n°63 : Fréquentation des équipements touristiques de la Côte d'Opale en 1999.

	NB. de visiteurs	Evolution par rapport à 1998	% de clientèle étrangère	Principaux équipements (NB. de visiteurs)
Flandres Côte d'Opale	1 558 413	+ 4%	9% : Belg, Brit, Hol.	Sportica : 398 000 Musée portuaire : 38 495
Calaisis	251 228	+ 18.5%	30% : Belg, Brit, Hol.	Bel Parc : 68 000 St-Joseph Village : 83 000
Boulonnais	1 403 068	- 3%	25% : Brit, Belg, Hol.	Nausicaa : 743 344 Golfs de Hardelot : 48 590
Audomarois	530 233	+ 3%	25% : Belg, Brit, Hol.	Coupole d'Helfaut : 130 000 Moulin de la Tour : 84 000
Canche / Authie	1 900 879	=	14% : Brit, Belg, Hol.	Bagatelle : 422 516 Chocolaterie : 36 000
Les 7 Vallées	154 889	+ 5.5%	16% : Brit, Belg, Hol.	Cité des Artisans : 30 000

Source : Comité Régional de Tourisme, 2000.

Belg : Belges - Brit : Britanniques - Hol : Hollandais.

Dans le Kent Est, on assiste à un maillage du territoire par des micro-équipements, qui attirent de nombreuses clientèles. Pas moins de 200 équipements sont recensés à l'échelle régionale. En 1998, 20 d'entre eux ont accueilli plus de 100 000 visiteurs chacun, la plupart concernant le patrimoine historique. Le lieu le plus fréquenté est Canterbury, qui attire 4 millions de touristes par an, dont la moitié vient pour visiter la cathédrale[435]. Le **tableau n°64** indique l'évolution de la fréquentation des dix premiers lieux touristiques du Kent Est.

Tableau n°64 : Fréquentation des principaux équipements touristiques du Kent Est.

	1994	1995	1996	1997	1998
Cathédrale de Canterbury	2 250 000	1 900 000	1 700 000	1 613 000	1 500 000
Parc Dreamland de Margate	500 000	265 000	400 000	400 000	400 000
Château de Douvres	308 248	308 000	308 551	317 536	329 120
Parc animalier de '*Howletts*'	173 990	187 522	180 000	180 886	165 000
Musée 'Canterbury Tales'	171 943	170 000	166 000	161 000	160 000
Train à vapeur '*Romney Hythe – Dymchurch*'	150 000	144 818	145 000	136 467	146 867
Musée de Douvres	48 000	127 670	119 719	N.C.	112 000
Parc animalier de '*Port Lympne*'	101 130	88 803	85 000	164 000	103 000
Musée '*White Cliffs Experience*' à Douvres	133 768	116 830	104 509X	100 208X	102 147

Source: Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

N.C. : Non Communiqué.
X : Equipement ou lieu touristique fermé une partie de l'année pour cause de travaux.

Parallèlement à ce regain d'intérêt touristique, le secteur ne cesse de se renforcer au sein des deux entités littorales. Côté français, le tou risme est le second secteur économique régional, avec 5 milliards de francs de chiffre d'affaires et 30 000 salariés soit 3% de la population active[436]. Le littoral représente avec l'agglomération lilloise le principal pôle touristique régional (**tableau n°65**). Sur la Côte d'Opale, la part des emplois touristiques varie fortement selon les secteurs.

[435] KENT COUNTY COUNCIL, Information for investors, Take a good look at Kent, 1997, 17 p.
[436] AGENCE de DEVELOPPEMENT REGIONAL, Le tourisme Nord-Pas-de-Calais : une réalité économique, note d'information économique n°223, mars 2000.

En tête, viennent les cantons de Montreuil et de Boulogne suivi de celui de Dunkerque (**tableau n°66**). La plupart de ces emplois sont concentrées dans les grandes agglomérations urbaines telles Dunkerque, Boulogne et Calais, tandis que les zones rurales ne représentent qu'une faible proportion du total. Près de 45% des emplois touristiques proviennent directement des hôtels et des restaurants puis des dépenses des touristes[437].

Tableau n°65 : Evaluation de l'emploi salarié touristique en Nord-Pas-de-Calais.

Zones	Nombre d'emplois
Métropole Lilloise	12 012
Hainaut	660
Cœur de Flandres	234
Avesnois	470
Artois Haut Artois	1 357
Sept Vallées	**66**
Flandres Côte d'Opale	**5 481**
Canche-Authie	**4 115**
Calaisis	**6 147**
Boulonnais	**4 075**
Audomarois	**548**

Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, 84 p.

Tableau n°66 : Les emplois touristiques du Kent Est et de la Côte d'Opale.

Côte d'Opale	Emplois touristiques (1996)	Kent Est	Emplois touristiques (1996)
Audomarois	339	Ashford	1 142
Boulonnais	3 462	Canterbury	1 740
Calaisis	5 505	Douvres	1 354
Canche-Authie	3 048	Shepway	1 575
Flandres Côte d'Opale	4 625	Swale	872
7 Vallées	59	Thanet	1 587
TOTAL	17 038	TOTAL	8 270

Source : Comité Régional de Tourisme et Kent County Council, L'activité touristique de la Région Transmanche, 2000.

Le tourisme joue également un rôle primordial dans l'économie du Kent, avec des dépenses estimées à £1.2 billions en 1998 et un total de 40 676 emplois. Ceci place le tourisme au 4ième rang des secteurs économiques après l'administration publique, l'éducation et la santé, les services financiers et les activités liés à la manufacture[438]. Dans le Kent Est, le secteur touristique est l'un des secteurs les plus dynamiques depuis près d'une décennie, avec des dépenses qui ne cessent de s'accroître (**tableau n°67**). Les chiffres de l'emploi varient selon les districts (**tableau n°67**), même si Canterbury présente la plus grande concentration, soit 12% du total régional[439]. Sur ce littoral, l'impact de ce secteur sur le nombre d'emplois est faible comparé à la Côte d'Opale, où les emplois touristiques représentent plus du double de ceux enregistrés dans le Kent Est (**carte n°42**)[440].

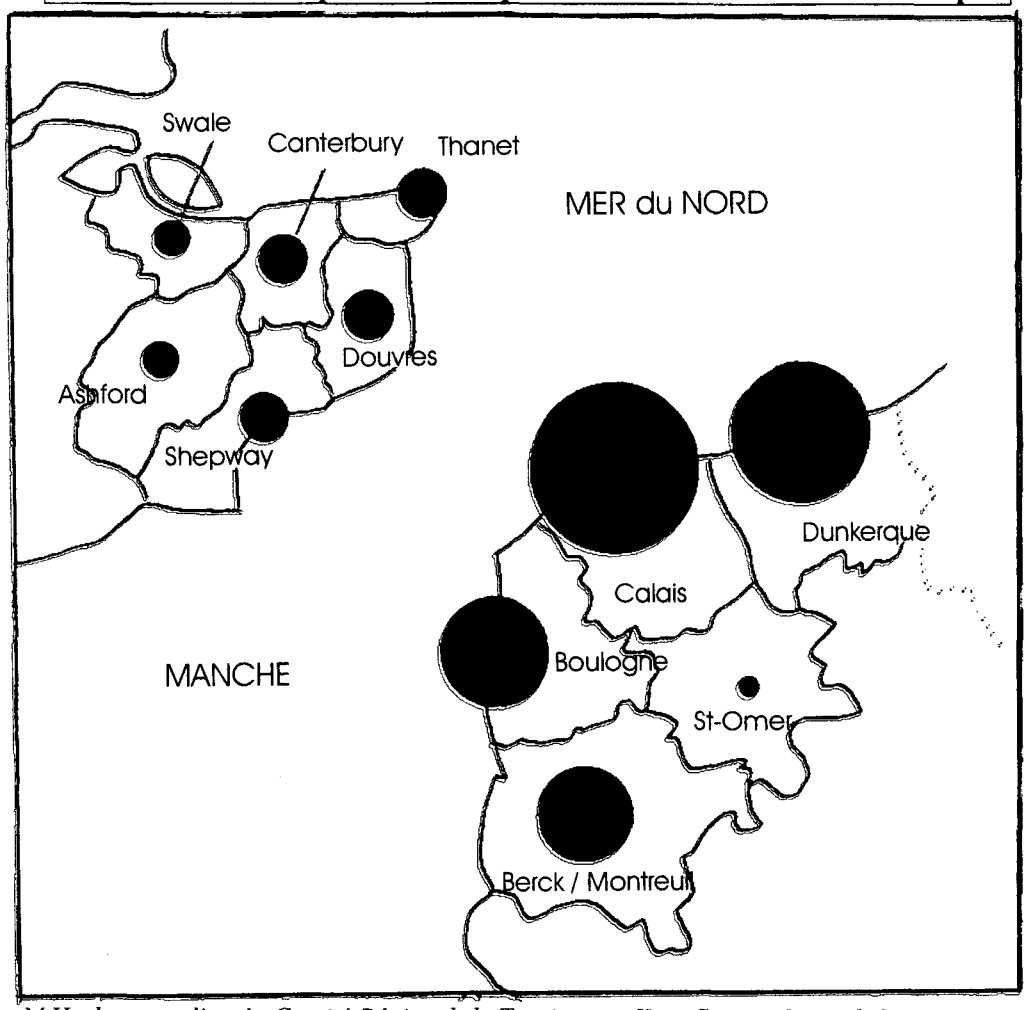
[437] COMITE REGIONAL de TOURISME et KENT COUNTY COUNCIL, L'activité touristique de la Région Transmanche, 2000.
[438] KENT COUNTY COUNCIL, Tourism Newsletter n°6, février 2001.
[439] COMITE REGIONAL de TOURISME et KENT COUNTY COUNCIL, L'activité touristique de la Région Transmanche, 2000.
[440] Cette tendance se retrouve à l'échelle régionale où le Nord-Pas-de-Calais pèse deux fois plus que le Comté du Kent en terme d'emplois touristiques, reflétant ainsi la forte différence du nombre de population de part et d'autre du détroit.

Tableau n°67 : Fréquentation et impact économique du tourisme dans le Kent Est.

	Douvres (1996)	Thanet (1996)	Shepway(1995)	Canterbury(1997)	Swale (1996)
Total des séjours (en nb.)	466 000	626 000	392 000	640 000	528 000
Domestique	82%	82%	74%	82%	88%
Etranger	18%	18%	19%	18%	12%
Total des nuits (en nb.)	1 642 000	2 514 000	1 712 000	2 152 000	1 912 000
Domestique	72%	64%	55%	65%	81%
Etranger	28%	36%	45%	35%	19%
Total des dépenses	£ 46 800 000	£ 81 400 000	£ 60 300 000	£ 68 500 000	£ 49 900 000
Domestique	63%	51%	40%	57%	76%
Etranger	37%	49%	60%	43%	24%
Dépenses totales des excursions	£ 33 500 000	£ 29 000 000	£ 29 900 000	£ 52 900 000	£ 36 800 000
Total des emplois directs et indirects	2 642	3 836	3 099	4 181	2 838
% de la population active	7%	12%	9%	8%	7%

Source : SEETB – Cambridge Economic Impact Model dans Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

Carte n°42 : Les emplois touristiques du Kent Est et de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau d'après Comité Régional de Tourisme et Kent County Council, L'activité touristique de la Région Transmanche, 2000.

Légende : 0 ⌊⌋ 0 km N

● 500 emplois ● 2 000 emplois ● 4 000 emplois

Cependant, après un engouement touristique éphémère lié à l'ouverture du tunnel, les études de fréquentation soulignent une baisse sensible du nombre des visiteurs depuis 1997 au sein des deux entités littorales. 2000 fut une année difficile pour l'activité touristique, notamment pour les clientèles britanniques. Seuls les secteurs des '*B&B*' et des réservations via Internet ont montré une certaine croissance en 2000. Il existe plusieurs raisons quant à ce ralentissement des fréquentations démontrant ainsi l'étroite synergie entre ces littoraux :

- Faiblesse de l'Euro et une monnaie britannique très élevée ;
- Temps particulièrement mauvais lors des derniers étés, provoquant un afflux supplémentaire des clientèles vers les littoraux méridionaux ;
- Tarif élevé des traversées transmanche (ferry et tunnel) ;
- Publicités négatives : chercheurs d'asile, centre Croix Rouge de Sangatte, grèves à Calais, congestion de la M20, prix de l'essence et grèves en septembre 2000, la crise de la vache folle (2000) et les attaques terroristes aux Etats-Unis (2001) ;
- Renforcement de la concurrence étrangère : En Grande-Bretagne, les vacances prises en 1993 se partageaient entre 25% à l'étranger et 21% en Grande-Bretagne. En 1998, la tendance s'inverse : 28% à l'étranger et 21% seulement en Grande-Bretagne[441].

Ceci est à l'origine du nouveau partenariat entre le secteur public et privé appelé '*Kent Tourism Alliance*', pour bénéficier d'économie d'échelles afin de contrer les effets négatifs de la conjoncture.

BU LILLE 1

Malgré leurs potentialités fortes (situation géographique remarquable, excellente accessibilité, nombreux paysages attractifs), le tourisme est insuffisamment développé au sein des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale. Chacun doit faire face à des difficultés qui leur sont propres. Littoral à vocation touristique, la Côte d'Opale l'est peu en réalité par rapport au contexte national. En 1997, le Nord-Pas-de-Calais n'a représenté que 4% du total des séjours étrangers en France, se classant ainsi en 6ème position au niveau national **(carte n°43)**[442]. L'offre touristique de la Côte d'Opale s'est largement renforcée malgré de nombreuses lacunes à combler :

- Les produits touristiques de court-séjour. L'offre n'est pas assez importante notamment pour les activités sportives susceptibles d'attirer une clientèle étrangère avide de loisirs. Il s'agit de développer des thèmes autres que ceux des littoraux méditerranéens ;[443]
- Les hébergements sont nombreux mais la qualité reste encore moyenne. L'hôtellerie classique est sous-représentée par rapport aux campings et aux meublés ;[444]
- Les nombreuses disparités entre les territoires au niveau des équipements et de la vocation touristique ;
- Le manque de stratégie à moyen terme dans la politique de communication et de marketing ;
- L'intercommunalité demeure encore trop timide. En effet, il est beaucoup plus judicieux de rentabiliser un gros équipement avec un groupement de communes plutôt qu'avec une seule.

---

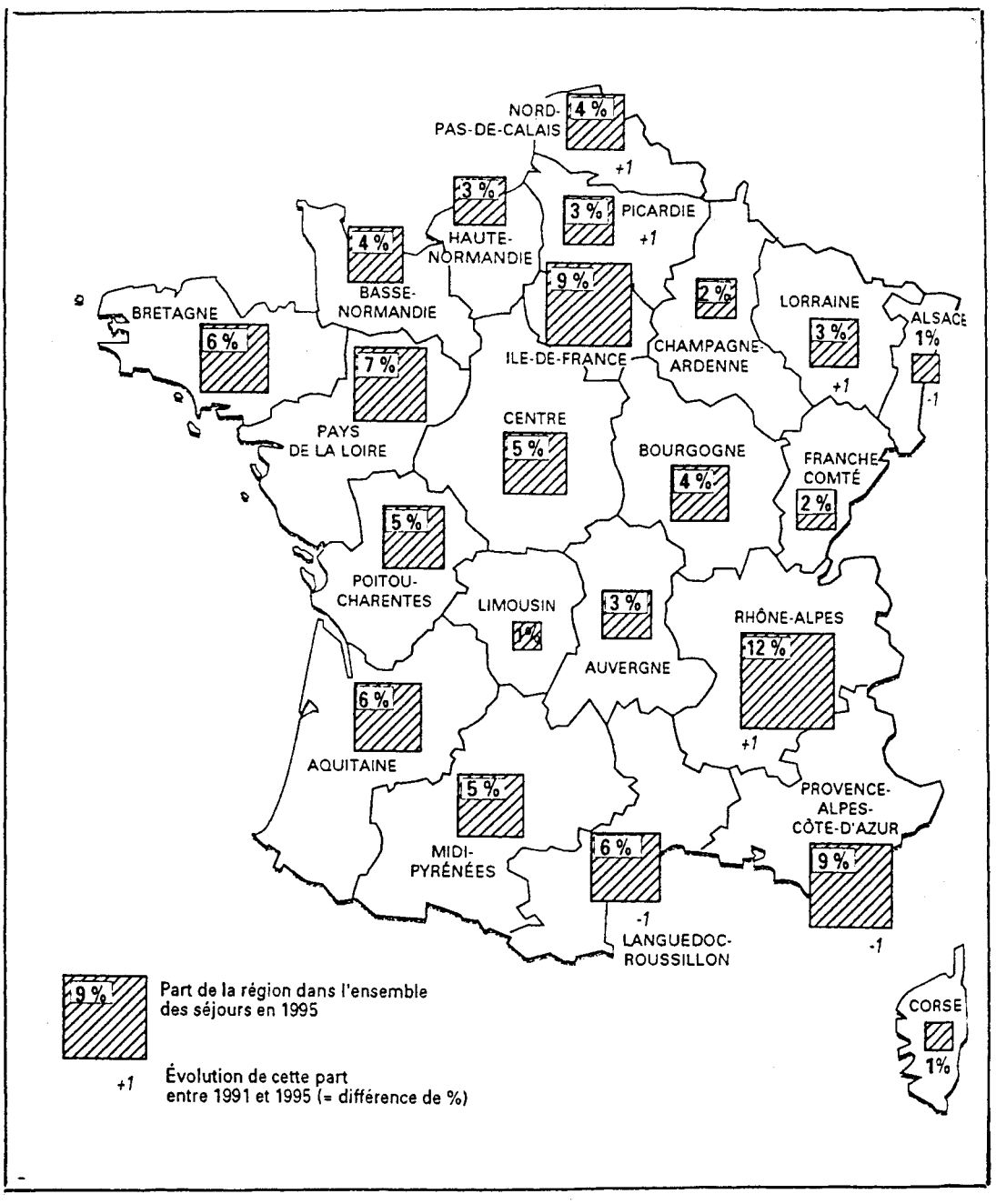
[441] ENGLISH TOURISM COUNCIL, 1999.

[442] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE – EUROTUNNEL, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

[443] Voir la prochaine partie sur les activités pratiquées.

[444] Voir la prochaine partie sur l'hébergement touristique.

Carte n°43 : Part des régions françaises dans l'ensemble des séjours (1995)



Source : J.Viard, Réinventer les vacances : La nouvelle galaxie du tourisme, Rapport du groupe d'experts Prospective de la demande touristique à l'horizon 2010, Commissariat général du Plan, La documentation française, avril 1998, p 42, 335 p.

N 0 100 km

Dans le Kent Est, l'achèvement du tunnel et de la Gare Internationale, le renforcement des infrastructures routières, l'introduction des nouveaux ferries puis la désignation de quelques zones pouvant bénéficier d'une politique d'aide régionale (= '*sites de développement*'), lui permettent d'être l'un des pôles de croissance les plus importants du pays à partir de la décennie 90, d'autant que l'Angleterre accède au Marché Commun. Malgré ceci, le tourisme y est relativement sous-développé :

- Les produits touristiques sont dépassés notamment en ce qui concerne les attractions touristiques. Aucun grand équipement n'est susceptible d'attirer un grand nombre de visiteurs. On observe une dispersion des attractions et aucune mise en réseau.

- La proximité de Londres ne profite que faiblement à ce littoral. L'ensemble du Kent accueille un nombre croissant d'excursionnistes (1 208 000), ayant peu d'impact sur l'économie locale ;

- Le Kent Est souffre de l'offre étrangère. Les britanniques, grands voyageurs, séjournent de plus en plus à l'étranger. Les séjours à l'étranger ont augmenté de 37% entre 1979 et 1989 au niveau national mais seulement 27% dans le Kent[445]. Les vacances à la mer (en Grande-Bretagne) représentent le tiers des dépenses totales des britanniques. Cette proportion a néanmoins diminué de 50% lors des 20 dernières années. Parmi l'ensemble des destinations intérieures et étrangères fréquentées par les britanniques, les stations balnéaires nationales n'accueillent que 13% des séjours, part qui devrait se stabiliser à 10% dans les 5 prochaines années[446]. Depuis 1986, le nombre de visites à l'étranger a progressé de 75%, les dépenses de 118%[447]. Le déclin des stations balnéaires perdurent, et restent « figées ». Leur manque d'outils institutionnels et financiers fait cruellement défaut. Il leur est difficile d'attirer des investisseurs privés très attentifs à l'image de ce littoral. En effet, alors que la capacité d'accueil des résidences hôtelières de Thanet baissait de 34% de 1971 à 1981, cette chute se poursuivait de 1981 à 1997 avec un recul de 38%[448]. D'après une étude gouvernementale récente, Margate et Ramsgate figurent parmi les 70 stations balnéaires les plus touchées sur un total de 354[449]. Sur les 20 districts anglais connaissant les taux de déclin les plus importants, 8 sont localisés en bordure de mer[450]. A titre d'exemple, la moyenne de la population de Thanet et de Folkestone, possédant un diplôme d'enseignement supérieur est de 2.6% seulement, contre 6.2% au niveau national[451].

Le tourisme au sein des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale montre des signes indéniables de succès, même si de nombreuses difficultés persistent. Le rayonnement touristique de ces entités littorales reste limité, avec peu de clientèles extra-régionales, même si la part des touristes issus des régions étrangères limitrophes a tendance à s'accroître. Essentiellement estival, c'est un tourisme de courts séjours et de week-ends, voire d'excursionnisme où les loisirs de proximité tiennent une place importante.

---

[445] EAST KENT INITIATIVE PAPER, Progress through partnership, 1995, pp. 12-21.
[446] MIDDLETON.VTC, English seaside resorts – tomorrow's tourism or all our yesterday's, English Tourism Council – Market Profile, mai 2001, pp. 83-97.
[447] THANET DISTRICT COUNCIL, Thanet : a tourism strategy, 1998.
[448] THANET DISTRICT COUNCIL, Thanet : a tourism strategy, 1998.
[449] Article de presse THE ECONOMIST, The end of the pier show, August 28th 1999.
[450] Article de presse THE ECONOMIST, The end of the pier show, August 28th 1999.
[451] REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, p 28, 161p.

1.2.Des espaces littoraux étroitement liés au transit et au marché de l'excursionnisme.

Avec la prépondérance de l'automobile, les façades littorales sont idéalement placées pour capter les flux touristiques, grâce à leur situation géographique remarquable et à leurs infrastructures de transport (autoroutes, ports...). La supériorité de l'automobile s'est vite transformée en suprématie, d'autant que de nombreuses liaisons ferroviaires non rentables sont supprimées comme celle de *'Beeching Axe'* dans le Kent Est. Cependant, le transit important au sein de ces entités semble avoir peu d'effets sur les activités récréatives.

1.2.1.Une réorganisation du trafic transmanche liée à de profonds changements.

Plusieurs grands événements ont profondément marqué le marché transmanche : l'entrée de l'Angleterre dans la CEE (1973), l'ouverture du tunnel sous la Manche (1994) et l'abolition du « duty free » (1999). Dès l'annonce de la construction du tunnel et de la fin du « duty free », de grandes manœuvres commencent pour les opérateurs maritimes. Le tunnel engendre une situation de concurrence et force les compagnies à réagir bien avant son ouverture par :

- La concentration sur l'axe le plus court et le mieux desservi par les infrastructures routières : Douvres/Calais. Suite à la rationalisation des compagnies maritimes, les lignes les moins rentables sont supprimées : 14 lignes en 1984 contre 7 en 1999 (**tableau n°68**). En 1996, 3 principaux ports dominaient le trafic passagers : Douvres, Folkestone et Ramsgate. En 1998, les lignes Ramsgate / Dunkerque, Ramsgate / Ostende et Folkestone / Boulogne ferment. Autre événement majeur, P&O et Stena Line s'associent pour rationaliser leurs coûts. En 2001, les ports de Douvres et de Calais ont effacé toute concurrence. Le premier a vu transiter 19 441 608 passagers, 3.3 millions de véhicules touristes, 154 000 bus et 1.5 million de véhicules fret en 1998[452]. Ce port est classé 1er port mondial pour le trafic de voyageurs, devant Calais (et le port de Hong Kong). Douvres domine largement les autres ports anglais, en terme de trafic (**tableau n°69**). En 1998, le port de Calais représente 70% du trafic des voyageurs des ports français et conforte sa première place de port français de voyageurs (**tableau n°70**). C'est également le premier port pour le trafic de véhicules de tourisme et le premier port pour le mouvement des bateaux[453].

[452] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Facts - 1999, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 2000.

[453] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE – EUROTUNNEL, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

Tableau n°68 : La concentration et la rationalisation du trafic transmanche à passagers.

Ports transmanche en 1996	Opérateur maritime	Nombre de bateaux
Douvres / Calais	Hoverspeed	3
	Sea France	5
	P&0	3
	Stena Line	6
Folkestone / Boulogne	Hoverspeed	1
Ramsgate / Dunkerque	Hollyman-Sally	1
Ramsgate / Ostende	Hollyman-Sally	2
Tunnel sous la Manche	Eurotunnel	-
TOTAL		21

Ports transmanche en 2001	Opérateur maritime	Nombre de bateaux
Douvres / Calais	Hoverspeed	3 en haute saison - 1 en hiver
	Sea France	4 en haute saison
	P&0 Stena Line	7 en haute saison
Douvres / Zeebruges	P&0 Stena Line	3 en haute saison
Douvres / Ostende	Hoverspeed	2 en haute saison - 1 en hiver
Tunnel sous la Manche	Eurotunnel	-
TOTAL		19

Source : PACEC 1997 and Port of Dover Handbook 1998-2001

Tableau n°69 : Mouvements internationaux de passagers par mer en Grande-Bretagne.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Douvres	18 524 000	19 122 000	17 864 000	18 835 000	21 236 000	19 328 000
Folkestone	773 000	867 000	725 000	856 000	776 000	901 000
Ramsgate	1 881 000	3 521 000	2 807 000	2 655 000	1 683 000	161 000
Sheerness	713 000	194 000	78 000	81 000	0	0
Autres	26 000	54 000	16 000	-	-	12 000
TOTAL ports du Kent	21 917 000	23 758 000	21 490 000	22 428 000	23 694 000	20 402 000
Total Grande-Bretagne	34 944 000	37 037 000	34 596 000	34 828 000	35 975 000	33 275 000
% Douvres dans total	53	51.6	51.6	54.1	59	58.1

Source : Transport Statistics Great Britain 1999, DETR Crown Copyright.

Tableau n°70 : Parts de marché des ports français dans le trafic transmanche de passagers.

	Calais	Boulogne	Dunkerque	Eurotunnel
1990	70	20	10	0
1995	63	3	6	29
1997	55	2	1	42

Source : Statistiques portuaires et Eurotunnel, Comité Régional de Tourisme, Séminaire de travail à Calais le 24 Novembre 1998 sur « Infrastructures de transport et tourisme ».

- L'amélioration de l'offre en qualité : modernisation des équipements (c'est-à-dire du confort), fréquence des traversées augmentées... Les compagnies tentent de développer le concept de « mini-croisière » pour d'accroître « le taux d'occupation des navires tout en attirant des consommateurs potentiels à leur bord »[454]. Sea France a mis en place un nouveau ferry, en 2002, « le Rodin » (= concept à la française), avec un aménagement intérieur de qualité, une grande clarté, pubs et restaurants haut de gamme...

[454] JOAN.JM et VAN GHELUWE.JL, Le littoral à l'heure du transmanche, Nord-Pas-de-Calais Profils n°9, sept 1999.

- L'amélioration en quantité : les bateaux sont plus grands et plus nombreux. Les compagnies tendent vers une certaine rationalisation avec moins de personnel à bord, des embarquements plus souples...

Pour sa part, Eurotunnel a enregistré des résultats spectaculaires depuis son ouverture (**tableau n°71**). En 4 ans, le nombre de voyageurs a augmenté de 173% en passant de 4.8 millions en 1995 à 13.1 millions en 1998. Cette même année, 3.4 millions de véhicules de tourisme et plus de 96 300 autocars ont emprunté le tunnel. A cela, il faut ajouter la progression du trafic des trains Eurostar qui ont transporté en 1998, plus de 6.3 millions de passagers, soit une augmentation de +110% par rapport à 1995[455]. 9 trains s'arrêtent quotidiennement à la gare d'Ashford, soit un total de 8 000 passagers par semaine[456].

Tableau n°71 : Le marché transmanche de passagers*.

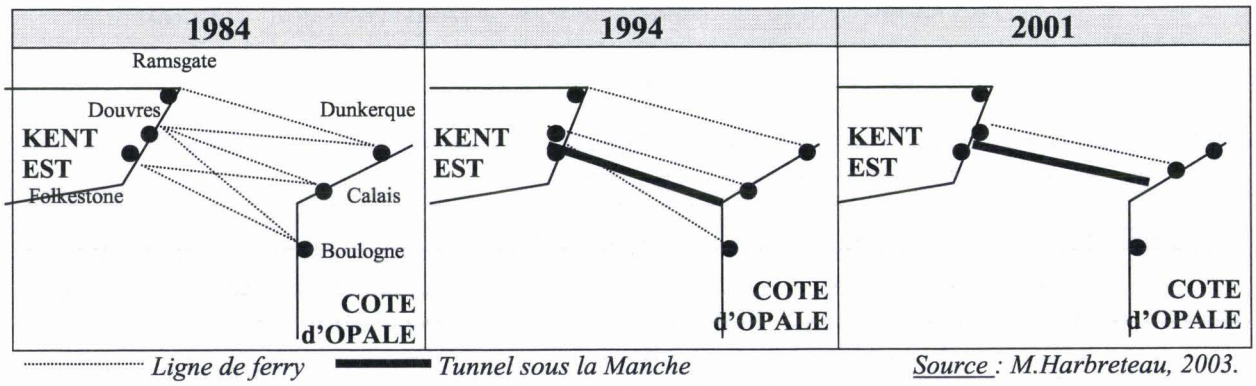
	1996	1997	1998	% du marché en 1998
Eurostar	4 866 566	6 004 268	6 307 849	15.98%
Eurotunnel☼	7 810 332	8 715 734	12 708 952	32.21%
Ramsgate	2 794 639	1 713 853	0	0%
Folkestone	849 000	871 500	1 000 000	2.53%
Douvres	18 979 000	21 463 570	19 441 608	49.27%
Aéroport de Lydd	Fermé	2 000	3 500	0.01%
TOTAL	**35 300 256**	**38 770 925**	**39 461 909**	**100%**

Source : Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale- Eurotunnel, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

* = Statistiques comprenant les traversées à destination d'Ostende.
☼ = Estimation du nombre des passagers sur une base de 2.7 passagers par voiture et 38 par bus.

Le trafic transmanche a connu d'énormes bouleversements. Douvres et de Calais partagent désormais le trafic avec le tunnel (**figure n°65**). Les ferries, aéroglisseurs et catamarans représentent encore plus de la moitié des parts de marché par rapport au tunnel. Mais la concurrence est rude. Le transit à travers le détroit est énorme que ce soit pour le transport ferroviaire ou maritime. Pour mieux desservir Douvres et lutter contre la congestion, le port envisage la construction d'une nouvelle route, la '*Jubilee Way*' pour joindre l'A20 et la M20.

Figure n°65 : Un fort mouvement de concentration sur le détroit transmanche



Ligne de ferry — *Tunnel sous la Manche*

Source : M.Harbreteau, 2003.

[455] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE – EUROTUNNEL, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.
[456] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Facts - 1999, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 2000.

L'abolition du « duty free » est le deuxième fait marquant de la dernière décennie. Il avait été créé, il y a une cinquantaine d'années en Irlande. Il consistait à vendre des produits détaxés aux voyageurs et touristes se rendant dans un pays étranger. Le « duty free » était devenu un secteur économique à part entière, et avait permis la création de milliers d'emplois en Europe. L'Angleterre était particulièrement soucieuse de son abolition, en raison des pertes d'emplois fortes liées à son statut d'île. En dépit des pressions des opérateurs de transport pour conserver cette pratique, le « duty free » fut aboli par l'Union Européenne le 30 juin 1999, pour une meilleure harmonisation européenne.

Sa disparition a indiscutablement eu des répercussions négatives sur le trafic transmanche, qui en 1999 recule de 5.6% au port de Calais et 5.1% au tunnel par rapport à 1998[457]. Néanmoins, le nombre des voyageurs transitant par Calais, tous moyens confondus, progresse chaque année, 30 millions en 1999. La même année, 18.3 millions de passagers transitèrent à travers le port de Douvres, soit une diminution de 1.2 million sur l'année précédente (6%)[458]. Cependant, Douvres continue à être le premier port de passagers en Grande-Bretagne. Malgré l'érosion du nombre du passagers en 1999, Douvres compte encore 58% de tous les mouvements internationaux de passagers à partir des ports de Grande-Bretagne, soit 1% de moins en 1998. La perte s'est essentiellement adressée aux excursionnistes, profitant des coûts très bas de traversées, pratiqués jusqu'au 30 juin 1999 par les opérateurs de transport.

L'impact de l'abolition du duty free est très difficile à connaître, et ne sera connu qu'à partir de 2003. Néanmoins quelques études anglaises se sont d'ores et déjà intéressées aux conséquences sur l'économie locale du port de Douvres. A l'échelle du district, les transports furent le seul secteur où l'emploi a diminué. Près de 1 500 emplois à plein temps ont été supprimés en 1998[459]. Selon le *'KCC'*, le nombre de chômeurs à Douvres qui était de 2 370 en février 2000 (soit un taux de 5.9% de la population active), n'a augmenté que de 321 personnes supplémentaires l'année suivante (**figure n°66**)[460]. Par conséquent, il n'existe pas à ce jour de réduction massive du chômage ni du nombre de passagers. Deux principales raisons peuvent être apportées :

- Le marché est assez fort pour d'adapter ;
- La motivation de traverser le détroit est toujours forte, puisqu'il est encore très avantageux pour les anglais de se rendre en France pour aller acheter des cigarettes, de l'alcool... 56% des gens évoquent le shopping comme principale motivation de traverser le détroit !

L'importance du trafic transmanche semble ne profiter que faiblement aux deux entités littorales tournées avant tout vers le marché de l'excursionnisme.

---

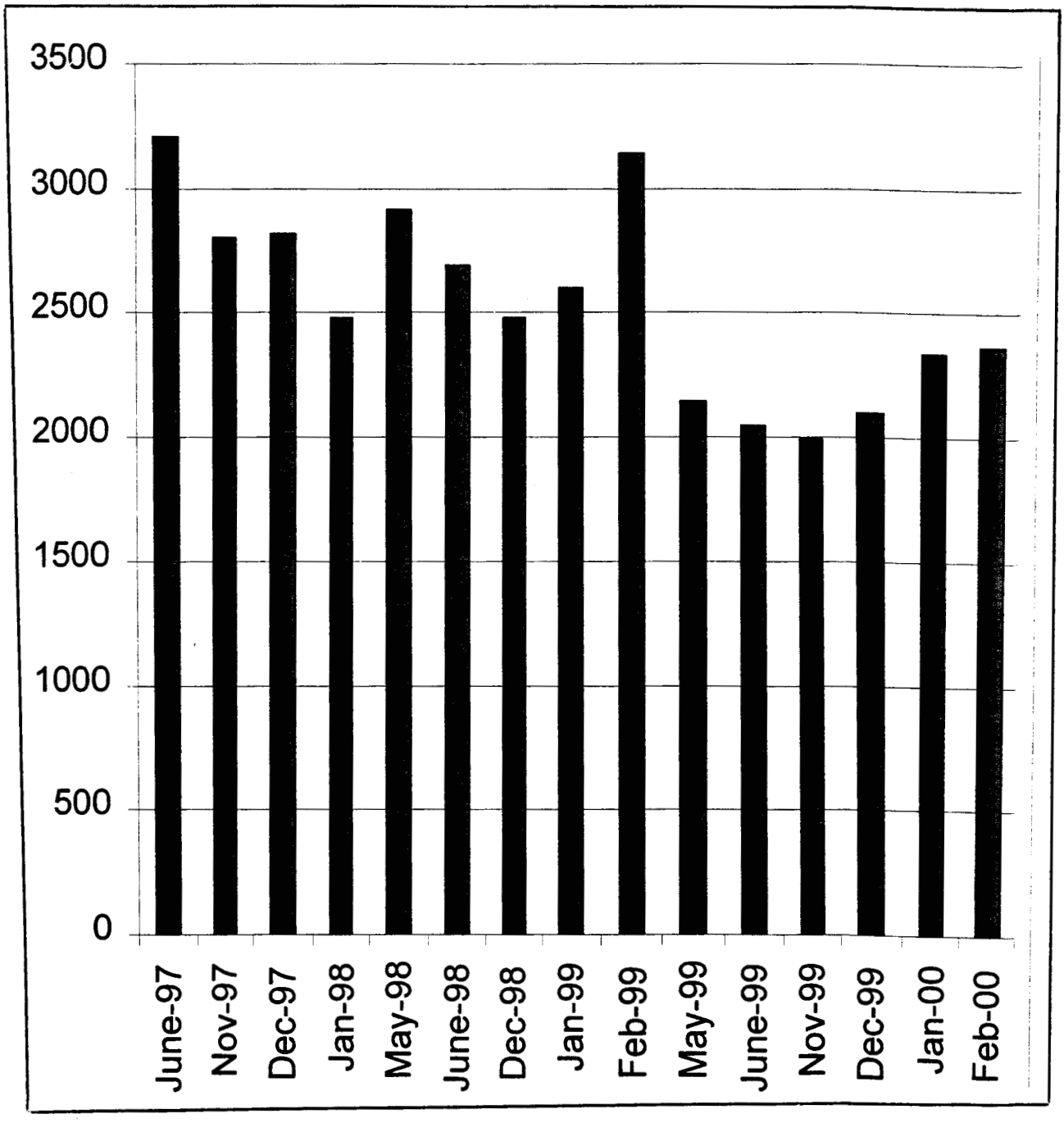
[457] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Office de Tourisme de Calais, Définition de l'Office de Tourisme de pôle du Calaisis, Cahier des charges de consultation, nov. 2000.

[458] DOVER DISTRICT COUNCIL, Economic and Social Benchmark Report : Dover District 2000, 2001.

[459] DOVER DISTRICT COUNCIL, Economic and Social Benchmark Report : Dover District 2000, 2001.

[460] MURPHY.S, The abolition of intra-EU duty-free has succeded in making the EU economically closer to tax harmonisation and closer to the reality of a single market. However this has been done to the detriment of some sectors especially at the local / micro scale discuss, Geography Individual Study, Exam Number 08384, Christ Church College, mai 2000.

Figure n°66 : Nombre de chômeurs à Douvres de juin 1997 à février 2000



Source : Dover District Council, 2001.

1.2.2.L'importance de l'excursionnisme au sein des espaces littoraux.

L'augmentation du transit profite essentiellement au court séjour et à l'excursionnisme. Ce sont près de 27 à 28 millions de passagers qui sont transportés chaque année à travers le détroit, tous modes de transports confondus. Parmi eux (**tableau n°72**) :[461]

- 81% sont originaires de Grande-Bretagne et d'Irlande : 48% d'entre eux sont des excursionnistes, contre 61% qui y passent au moins une nuit. Presque la moitié des excursionnistes britanniques choisissent le Nord-Pas-de-Calais alors que cette région ne totalise que 5% des longs séjours pratiqués par les britanniques ;
- 18% sont des continentaux : français (34%), allemands (25%), belges (17%). La majorité d'entre eux traverse le détroit pour des longs séjours (= pour plus de la moitié pour des séjours totaux). Le Kent attire 14% des visiteurs en courts séjours et 8% d'entre eux y passent au moins 4 nuits.

Parmi tous les voyageurs, seulement 3% (430 000) ont le Kent comme destination principale. Sur ces 3% :

- 54% (230 000) sont des excursionnistes ;
- 46% (200 000) sont des touristes, dont 26% en court séjour et 20% en long séjour.

Presque la moitié des visiteurs ayant le Kent comme destination principale, ont entrepris leur voyage entre mai et juillet : le pic se situe à la fin du printemps au début de l'été pour les excursions. Canterbury, suivi des ports de Douvres et de Folkestone, sont de loin les destinations touristiques principales. Près de la moitié des touristes, qui n'ont pas séjourné à Canterbury, ont cependant visité la ville et sa cathédrale. En effet, près de 37% des touristes du Kent séjournent soit à Ashford (19%) soit à Canterbury (18%).

Parmi tous les voyageurs, 37% (5 130 000) se sont rendus dans le Nord-Pas-de-Calais comme destination finale. Parmi eux :

- 87% (4 450 000) sont des excursionnistes ;
- 13% (680 000) sont des touristes : 11% d'entre eux y viennent en court séjour et 2% seulement en long séjour.

Les excursionnistes se répartissent en 3 catégories, soulignant leur forte présence sur la côte :

- Les « shoppers » (65% des excursionnistes) font seulement des achats et se restaurent le plus souvent à la Cité de l'Europe. Ils achètent principalement de l'alcool et du tabac, et prennent part à une « vie française », se rendant surtout dans les ports de Calais et Boulogne. La plupart vivent dans le Kent, Londres ou le Sud-Est d'une manière générale dont les axes principaux se relient parfaitement aux ports ;
- Les « explorateurs » (32% des excursionnistes) visitent un lieu touristique ou une ville mise à part Calais et Boulogne (Lille, Arras ou Montreuil), ou choisissent d'autres pratiques comme le shopping, la restauration, la visite... ;
- Ceux qui viennent rendre visite à des amis, proches, familles..., pour les affaires, ou se rendent dans leur résidence principale (3% des visiteurs).

[461] Transmanche Tourism Research Programme, Cross Channel Tourism Study 1999-2000.

Tableau n°72 : Des littoraux très dépendants des clientèles excursionnistes.

Trafic transmanche tous modes confondus 27-28 millions de voyageurs annuels			
⇩ 81% de britanniques et Irlandais ⇩ Destination finale = Nord-Pas-de-Calais 37% soit 5 130 000 visiteurs		⇩ 18% de continentaux français (34%), allemands (25%), belges (17%) ⇩ Destination finale = Kent 3% Soit 430 000 visiteurs	
⇩ 87% d'excursionnistes ⇩ - 65% de shoppers = Calais et Boulogne ; - 32% d'explorateurs = Montreuil, Lille et Arras ; - 3% amis et familles.	⇩ 13% de touristes ⇩ 2 principaux pôles = Lille et Littoral.	⇩ 54% d'excursionnistes ⇩ Kent Est = Canterbury (cathédrale) , Ashford, Douvres et Folkestone	⇩ 46% de touristes ⇩ Canterbury, Ashford, et Cœur du Kent

Source : M.Harbreteau à partir de Transmanche Tourism Research Programme, Cross Channel Tourism Study 1999-2000.

Le **tableau n°73** montre l'importance des excursionnistes dans les ports, au sens des opérateurs maritimes. Pour ces derniers, est qualifié d'excursionniste « tout passager qui effectue l'aller-retour en moins de 72 heures »[462]).

Tableau n°73 : Evolution des excursionnistes dans les ports de Boulogne et de Calais.

Part d'excursionnistes	Calais (%)	Boulogne (%)
1990	33	41
1991	35	51
1992	33	57
1993	46	60
1994	48	65
1995	51	67
1996	55	83
1997	56	81

Source : Statistiques portuaires Comité Régional de Tourisme, Séminaire de travail à Calais le 24 Novembre 1998 sur « Infrastructures de transport et tourisme ».

Parmi les voyageurs, plus de la moitié (59% soit 8,15 millions) n'a ni le Kent ni le Nord-Pas-de-Calais comme destination finale. Mise à part la basse saison entre janvier et mars, le marché des voyageurs transit est relativement bien réparti tout au long de l'année :

- Plus de la moitié (52%) des traversées impliquant un transit à travers le Kent et Nord-Pas-de-Calais concerne des vacances ou des congés. Environ, 20% du trafic dans chaque direction concerne les affaires ;
- Lorsqu'il existe des motivations secondaires pour effectuer ce voyage, l'importance de voir des amis, familles, proches est très forte.

[462] COMITE REGIONAL de TOURISME, Séminaire de travail à Calais le 24 Novembre 1998 sur « Infrastructures de transport et tourisme ».

L'excursionnisme n'est pas seulement lié au trafic transmanche. Les entités constituent aussi des destinations de proximité à l'intérieur de leurs ensembles régionaux respectifs (**tableau n°74**). En 1998, plus de 31 millions d'excursions ont été effectuées dans le Kent[463]. Il en résulte des lieux touristiques étroitement dépendant de l'excursionnisme. Dans le Kent Est, la station d'Herne Bay est caractéristique de l'excursionnisme familial de proximité pendant la saison estivale. Presque la moitié des visiteurs localisés sur le front de mer viennent d'Herne Bay même, le reste provenant principalement du Kent et de Londres[464]. La plupart des visiteurs sont âgés : plus de 40% d'entre eux a plus de 60 ans[465]. Leurs principales motivations de déplacement sont le shopping et la vue sur la mer. La station de Folkestone attire un nombre de touristes (40%) égal à celui des excursionnistes (46%). Hythe, comme l'ensemble des autres stations du Kent Est est fréquentée par une majorité d'excursionnistes (71% du total contre 25% de touristes). Thanet reste populaire comme destination touristique et plus particulièrement comme lieu d'excursionnisme : 60% à Margate[466].

Côté français, le Nord-Pas-de-Calais a accueilli près de 59 millions d'excursions réalisés par les habitants de l'Eurorégion. Le littoral de la Côte d'Opale est une destination privilégiée, d'autant que les excursions sont généralement effectuées par ceux vivant très proche. Presque la moitié des excursionnistes vient du Nord-Pas-de-Calais. Elles sont souvent motivées par un désir d'une visite à de la famille ou à des amis, ou par le besoin de se « dépayser ».

Tableau n°74 : Quantification du marché
***(nombre d'excursionnistes* / nombre d'excursions).**

Origine	Destinations			
	NPDC	**Kent**	**Belgique**	**Total**
NPDC	*3 236 000* 51 452 400	*80 000* 152 000	*2 472 000* 21 753 600	*5 788 000* 73 358 000
Kent	*670 500* 2 715 525	*1 140 000* 36 480 000	*94 500* 125 685	*1 905 000* 39 321 210
Belgique	*1 000 000* 4 150 000	*270 000* 348 300	*9 800 000* 40 670 000	*11 070 000* 45 168 300
Total	*4 906 500* 58 317 925	*1 490 000* 36 980 300	*12 336 500* 62 549 285	*18 763 000* 157 847 310

Source : Comité Régional de Tourisme, Magazine du tourisme régional n°33, Economie et tourisme, juin 2000.

Aujourd'hui, le trafic transmanche de passager mais aussi les activités récréatives restent profondément liés à l'excursionnisme. Celui-ci représente un marché très important en volume au sein de l'aire eurorégionale transmanche. Ces espaces littoraux sont probablement les régions les plus dépendantes d'Europe sur le marché de l'excursionnisme. Dans ce domaine, le secteur récréatif du Kent Est est plus équilibré avec une égale proportion de touristes et d'excursionnistes. En effet, Canterbury joue le rôle de « locomotive » pour l'ensemble du littoral. Malgré des flux de visiteurs importants en Côte d'Opale, les retombées pour l'économie locale sont relativement faibles. Ayant retrouvé une certaine synergie, les entités littorales connaissent à nouveau un regain d'intérêt touristique, mais qui reste fragile. D'ailleurs, ces littoraux ne se caractérisent-ils pas par une offre d'hébergement qui ne cesse de se renforcer depuis quelques années ?

[463] KENT TOURISM NEW n°22, 2000.
[464] CANTERBURY CITY COUNCIL, 2000 Tourism Strategy sur le site internet www.canterbury.gov.uk
[465] CANTERBURY CITY COUNCIL, 2000 Tourism Strategy sur le site internet www.canterbury.gov.uk
[466] KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE, East Kent Coastal Towns Visitor Survey 1999, MARGATE & RAMSGATE, janv. 2000, 25 p.

1.3.Une offre d'hébergement renforcée malgré la persistance de quelques faiblesses.

L'offre d'hébergement constitue une part essentielle du secteur touristique de ces entités littorales. Sur l'ensemble de ces littoraux, les progrès réalisés ont été importants lors de la dernière décennie, même si quelques faiblesses ou inadéquations semblent encore subsister. Parmi les formes d'hébergement les plus développées, on observe les résidences secondaires, l'hôtellerie, les campings et les gîtes ruraux.

1.3.1.Des résidences secondaires nombreuses mais de nature opposée.

Forme d'hébergement très ancienne, la résidence secondaire concerne aujourd'hui plusieurs types d'hébergement : villa dans son parc et autour d'un golf, appartement, habitat léger de loisirs... Grâce à la démocratisation du tourisme, elle s'est considérablement développée sur les littoraux mais aussi en espace rural. Leur capacité d'accueil est importante, mais leur fréquentation est relativement faible, surtout en basse saison, ce qui confère parfois aux stations un manque d'animation. Pourtant, elles représentent une importante source de revenus pour les communes (impôts locaux).

Sur la Côte d'Opale, la répartition des résidences secondaires est hétérogène, le long de la côte et plus particulièrement dans le sud (**carte n°44**). C'est à partir du Sud Boulonnais, que la capacité d'accueil est la plus importante. L'arrondissement de Montreuil possède près de 63% de l'hébergement littoral, suivi de Boulogne (18%), soit un total de 81% pour ces deux arrondissements[467]. Calais présente la part la plus faible du littoral. Mis à part St-Omer (Salperwick), l'offre dans l'arrière-pays reste très dispersée (**tableau n°75**).

Tableau n°75 : Capacité d'hébergement en résidences secondaires sur la Côte d'Opale.

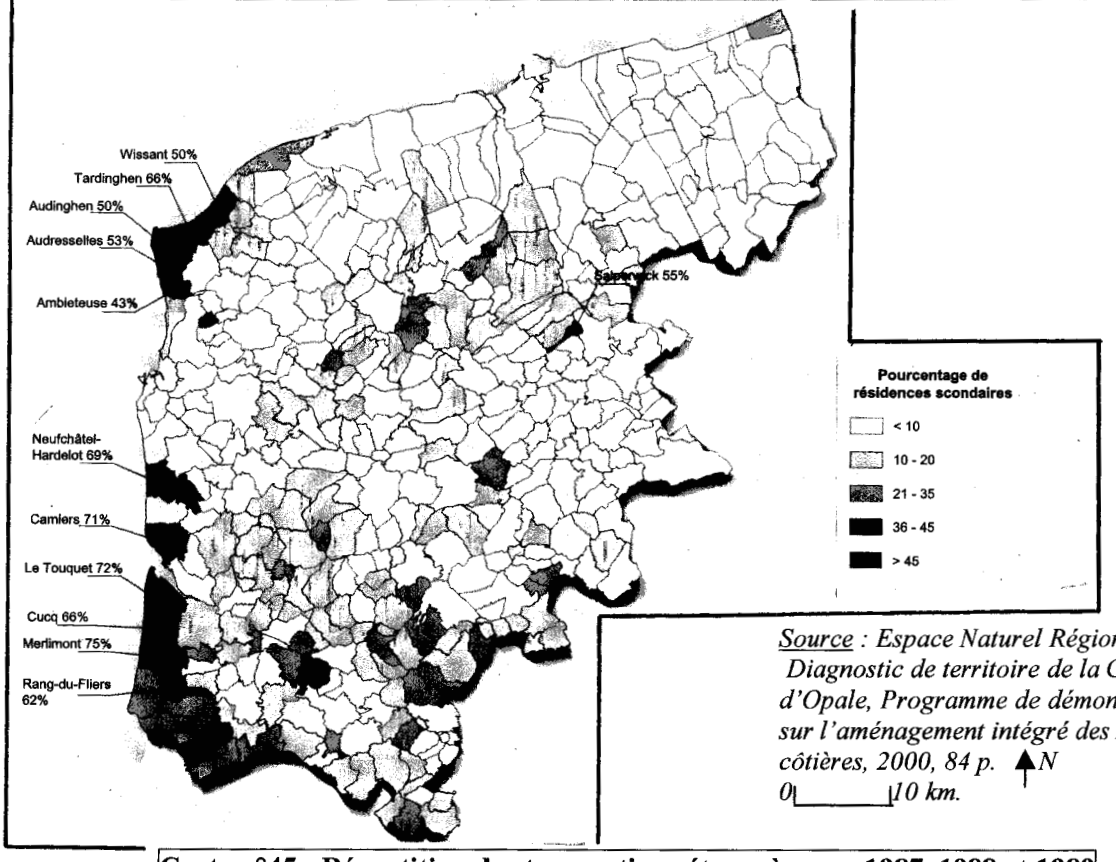
Secteur concerné	Capacité d'hébergement des résidences secondaires	Part par secteur
Littoral Nord	10 976	7% de la capacité littorale
Littoral Pas-de-Calais	139 732	93% de la capacité littorale
Total secteur littoral	150 708	66% de la capacité littorale
Région	226 080	-

Source : R.G.P.1990 dans Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, 1996, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

Sur ce littoral, les acquéreurs de résidences secondaires sont essentiellement des régionaux (métropole lilloise et bassin minier). Aujourd'hui, les acquisitions étrangères sont plutôt rares après l'envolée de la décennie 80, où les britanniques se sont procurés de nombreuses propriétés sur toute la façade ouest française (surtout en Normandie). Les acquisitions étrangères au sein de la Côte d'Opale n'ont cessé de croître de 1987 à 1991 : 31 transactions se sont effectuées avec des étrangers en 1987, 241 en 1988, et 630 en 1989, soit 10 % de l'ensemble des achats britanniques en France[468]. La **carte n°45** souligne la répartition des transactions de 1987 à 1989. Le sud de la Côte d'Opale est le plus attractif auprès des étrangers. Les Anglais étaient pour la plupart originaires de Londres ou du Sud-est.

[467] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[468] Brochure COTE d'OPALE, Un très bon placement..., Mission Côte d'Opale.

Carte n°44 : Taux de résidences secondaires en 1990 sur la Côte d'Opale

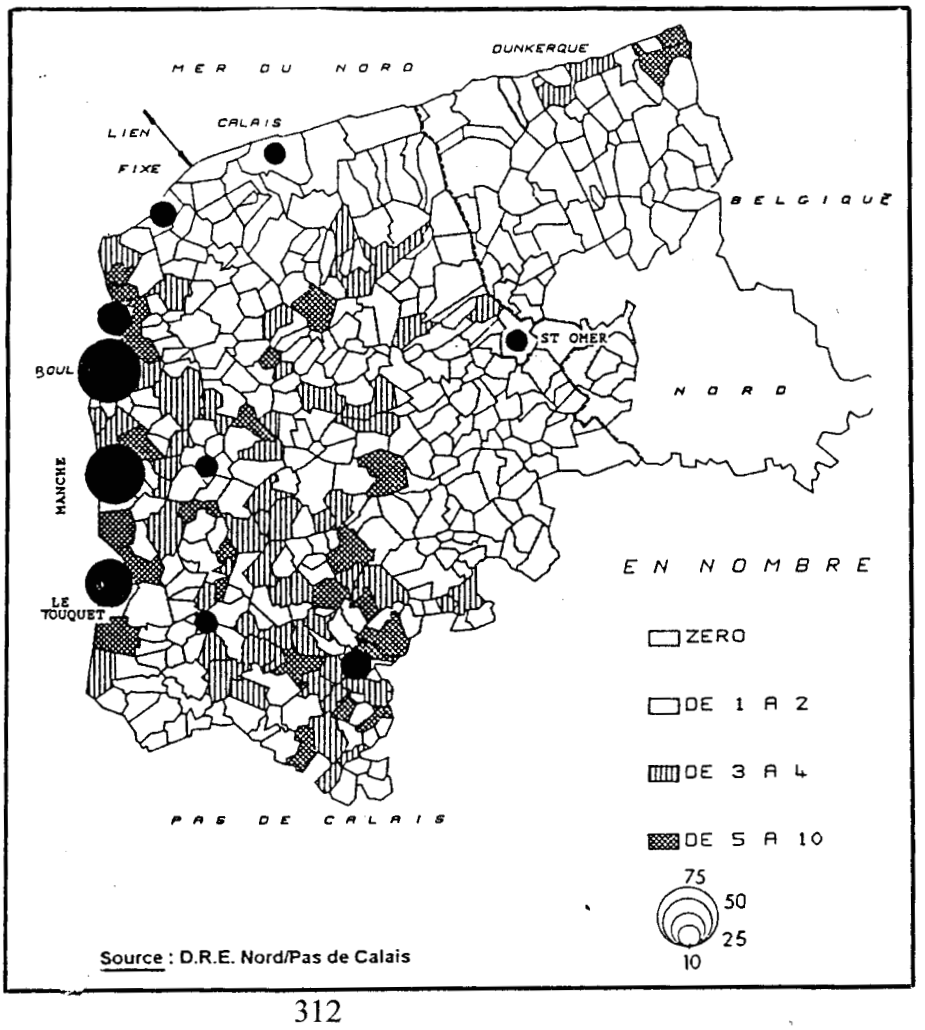


Source : Espace Naturel Régional, Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, 2000, 84 p.

N

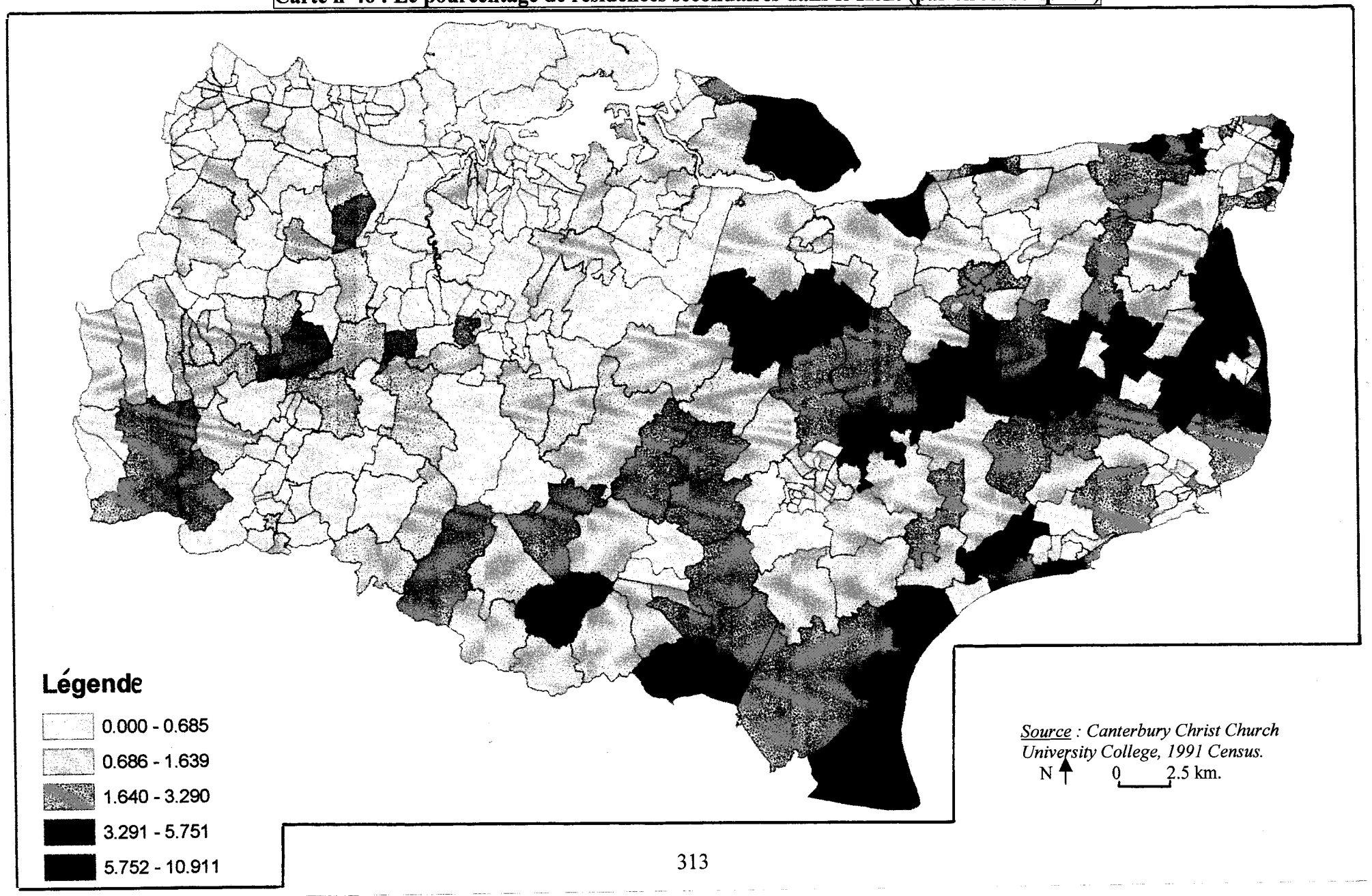
0 10 km.

Carte n°45 : Répartition des transactions étrangères en 1987, 1988 et 1989



N 0 10 km

Carte n°46 : Le pourcentage de résidences secondaires dans le Kent (par circonscription)



La flambee des acquisitions étrangères, surtout britanniques, ont représenté de 20 à 30% des acquisitions totales de l'arrondissement de Boulogne pendant la décennie 80 d'après Monsieur Devim, notaire de ce même arrondissement[469]. La perspective de l'ouverture du tunnel, le différentiel de coût entre le Continent et l'attrait de ce littoral sont les principaux facteurs expliquant cet engouement. Une cassure des transactions se produit fin 1991- début 1992, à cause d'une crise financière en Grande-Bretagne débouchant sur une crise immobilière, synonyme d'une flambée des prix. De plus, l'attrait des littoraux situés plus au sud est devenu fatal à ce littoral, d'autant que l'Eurostar, le TGV et les liaisons autoroutières performantes permettent aux britanniques d'acquérir des résidences sur l'Atlantique ou la Méditerranée. Aujourd'hui, toujours selon Monsieur Devim, les acquisitions étrangères ne représentent que 1 à 2 % des transactions totales pour l'arrondissement de Boulogne.

Dans le Kent Est, les résidences secondaires sont nombreuses (**carte n°46**) mais diffèrent de celles de la Côte d'Opale. Outre-Manche, la plupart d'entre-elles datent de l'époque d'avant-guerre, c'est-à-dire d'avant 1947 avec la loi *'Town and Country Planning Act'* instaurant une sévère réglementation sur l'occupation du sol. Appartenant pour la plupart à des couches moyennes londoniennes, ces bungalows sont aujourd'hui mal entretenus et dégradés.

Rares sont les résidences secondaires de création récente. En effet, la proximité londonienne y entraîne une flambée du coût du foncier. D'après le quotidien *'Kent Messenger'* du 14 novembre 2002, la moyenne des prix demandés à la vente d'un logement s'élèverait à près de £205 000 pour l'ensemble du Sud-Est de l'Angleterre. La moyenne du prix des maisons y aurait augmentée de 40% entre 1998 et 2000. Le *'Regional Planning Guidance'* a estimé un besoin de 12 000 maisons supplémentaires par an pour le Sud-Est : seules 6 700 y ont été fournies pour 2000/2001[470]. La crise du logement en Angleterre conjuguée à des destinations beaucoup plus attractives font que les britanniques acquièrent des résidences secondaires essentiellement sur d'autres littoraux situés loin de Londres et donc plus abordables (Pays de Galles, Cornouailles...) ou à l'étranger (Normandie, Bretagne, Périgord, Alpes, Sud de la France, Espagne...). L'offre « low cost » ne fait qu'accentuer ce phénomène.

Autre forme d'hébergement présente au sein des deux entités eurorégionales, l'hôtellerie dont les progrès ont été significatifs depuis quelques années.

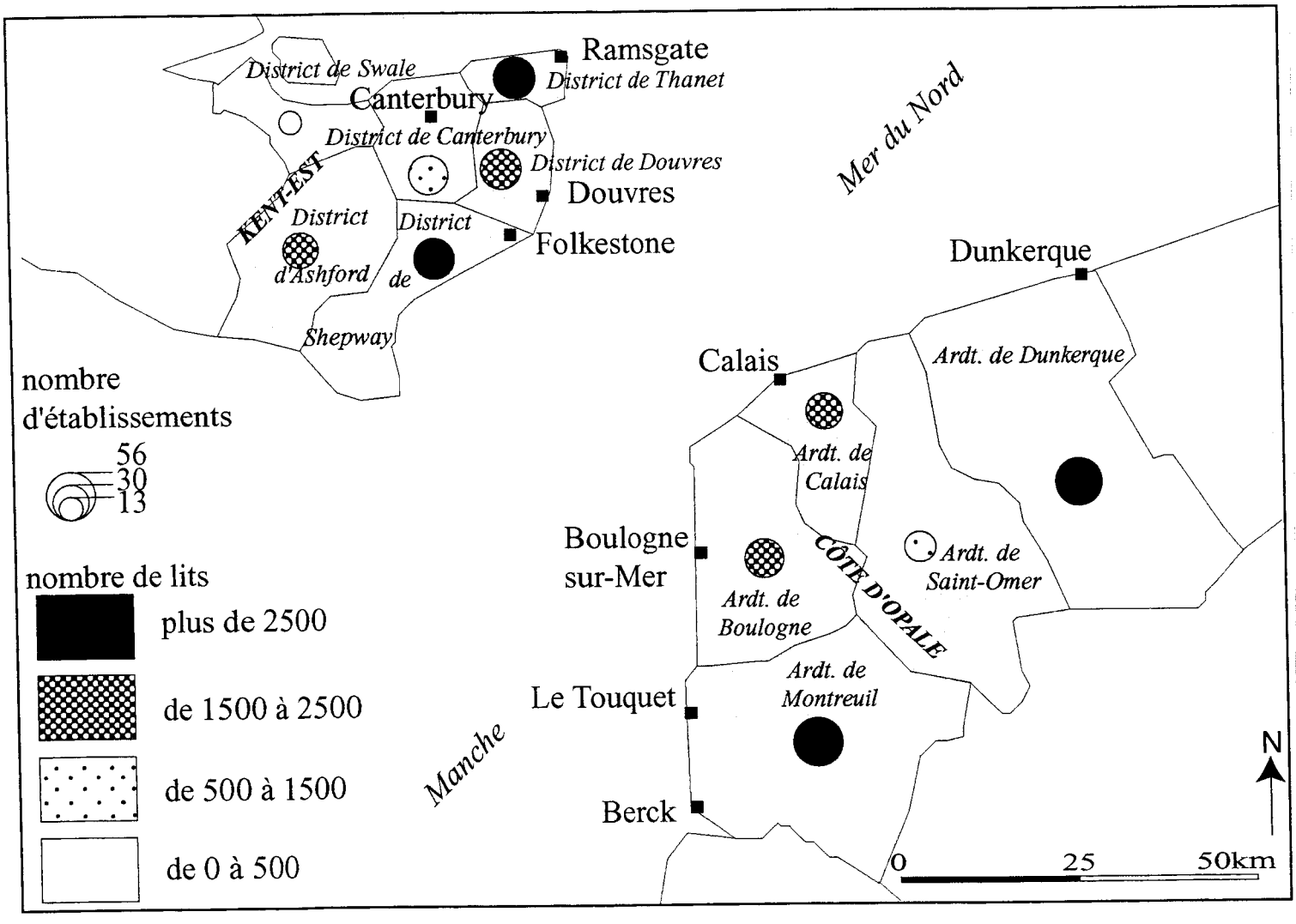
1.3.2.L'hôtellerie et para-hôtellerie : des progrès importants de part et d'autre du détroit.

L'hôtellerie représente la forme traditionnelle de l'hébergement en station. Elle est soumise à la fréquentation saisonnière et aux changements de comportements des clientèles (courts-séjours, tourisme d'affaires, séjours basés sur certaines filières comme le golf ou la thalassothérapie...).

Avec 190 hôtels pour 5 797 chambres, la Côte d'Opale concentre plus de 40% de l'offre totale régionale (**carte n°47**). L'offre est marquée par la sur-représentation des hôtels 2 étoiles, qui totalisent la moitié de l'offre totale d'accueil (soit près de la moitié de l'offre totale). Le littoral présente une capacité hôtelière importante. La circonscription de Boulogne arrive de loin en tête (Montreuil). L'offre est relativement concentrée sur la zone dunkerquoise côté Nord, alors qu'elle est beaucoup plus dispersée côté Pas-de-Calais. L'arrière-pays souffre d'un manque de capacité hôtelière sauf à St-Omer.

[469] Propos recueillis lors d'un entretien téléphonique.
[470] SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY = http://www.seeda.co.uk

Carte n°47 : La capacité hôtelière de la Côte d'Opale et du Kent Est



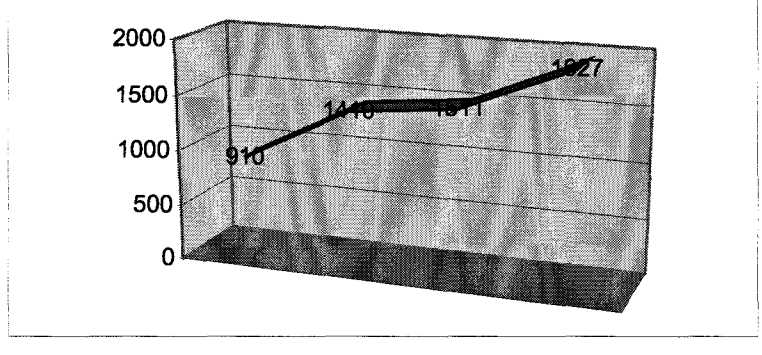
Source : M.Harbreteau, 2003.

La durée du séjour est faible (quelle que soit la localisation de l'hôtel) entre 1.5 et 2 jours, marquant ainsi la prédominance d'un tourisme de court-séjour et de week-end[471]. Mais elle ne cesse de s'accroître : 1.58 en 1998, 1.61 en 1999[472]. Même si la saison a tendance à s'allonger, avec des pics de fréquentation en juin et en septembre, la fréquentation est estivale (sauf à Dunkerque).

Le taux d'occupation régional atteint 59.9% en 1998, et ne cesse de progresser depuis 10 ans (57% en 1997)[473]. Seule la fréquentation des hôtels « 1 étoile » ne progresse pas. Celle des hôtels « 3 étoiles » atteint 63.1% en 1998[474]. Le touriste devient de plus en plus exigeant, traduisant l'engouement pour l'hôtellerie haut de gamme dans un contexte où la concurrence est forte. Calais présente les taux d'occupation les plus élevés (toutes catégories confondues), avec des taux de plus de 80%, suivi par le Sud de la Côte d'Opale (72% pour le Montreuil-Berck et le Boulonnais), le Dunkerquois (59%) et enfin l'Audomarois (58%)[475]. Les meilleurs taux d'occupation sont fournis par les hôtels « spécial zéro étoile », largement supérieurs à la moyenne. Ceci traduit l'engouement pour les hôtels appartenant aux chaînes économiques, ouverts sept jours sur sept, accessibles tout le temps. Ils accueillent près d'un quart des arrivées et des nuitées[476]. La part de la clientèle d'affaires y est importante contrairement à la clientèle étrangère (= 23% des arrivées) à l'exception de Montreuil Littoral[477].

Le Calaisis est le pôle, où la dynamique hôtelière s'est la mieux exprimée ces dernières années. Récemment, un complexe hôtelier important (Accor) a ouvert sur le terminal du tunnel sous la Manche générant 51 emplois. Il offre un total de 366 chambres sous les enseignes « Suitehôtel » (100 chambres), « Ibis » (126) et « Etap hôtel » (140), pour un investissement de 15 millions d'euro. Par ces aménagements, le Calaisis accroît ses capacités d'hébergement dans une gamme d'hôtellerie moderne et de qualité, capable notamment de répondre à la demande du marché des autocaristes (**figure n°67**). Cette dernière n'est actuellement que partiellement satisfaite dans un marché en constante progression.

Figure n°67 : Evolution de la capacité hôtelière dans le Calaisis en 1987, 1992, 1999 et 2002



Source : M.Harbreteau d'après Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Office de Tourisme de Calais, Définition de l'Office de Tourisme de pôle du Calaisis, Cahier des charges de consultation, nov.2000.

[471] COMITE REGIONAL de TOURISME, 10 ans d'hôtellerie, 1999.
[472] COMITE REGIONAL de TOURISME, Les indices du tourisme, 1999.
[473] COMITE REGIONAL de TOURISME, 10 ans d'hôtellerie, 1999.
[474] COMITE REGIONAL de TOURISME, 10 ans d'hôtellerie, 1999.
[475] Statistiques fournies par les différentes Chambres de Commerce et d'Industrie. 2001.
[476] COMITE REGIONAL de TOURISME, Les indices du tourisme, 1999.
[477] COMITE REGIONAL de TOURISME, Les indices du tourisme, 1999.

A l'échelle régionale, la fréquentation hôtelière étrangère reste relativement stable, même si elle est en légère hausse depuis 1996. Elle passe en 1998 de 925 252 visiteurs ou 1 440 855 nuitées à 957 517 visiteurs ou 1 546 057 nuitées en 1999[478]. Leur durée de séjour s'élève à 1.61 jour. 49% d'entre eux fréquentent les 2 étoiles, 34% les 3 étoiles[479]. Sur le littoral, les étrangers se dirigent majoritairement vers deux pôles, Montreuil et Calais. Les britanniques représentent 76% des arrivées étrangères contre 70% en 1998[480]. Ils ont franchi la barre des 700 000 arrivées (700 921) et le million de nuitées (1 086 000 nuitées) en 1999. Viennent ensuite les allemands (61 377 visiteurs), les belges (57 489) et les néerlandais (31 449).

D'apparition récente, les résidences de tourisme « sont des hébergements locatifs comprenant des services para-hôteliers »[481]. Souvent, ces modes d'hébergement sont accompagnés de nombreuses activités récréatives. Aujourd'hui, ils connaissent un vif succès car ils répondent à une forte demande sociale. Sur la Côte d'Opale, les résidences sont insuffisantes, hormis au Touquet, à Berck et à Frethun (**tableau n°76**). Dans ce domaine, il semble que la station d'Hardelot s'investisse davantage dans ce mode d'hébergement que dans les équipements hôteliers traditionnels (**tableau n°77**).

Tableau n°76 : Les résidences de tourisme en Côte d'Opale.

Lieu	Date de création	Catégorie	NB. de chambres	NB. de lits
Frethun	1989	2 étoiles	35	100
Berck	1995	3 étoiles	58	146
Le Touquet (Hippotel)	1987	2 étoiles	71	302
Le Touquet (Orion)	1982	3 étoiles	75	225
Le Touquet (P&V)	N.C.	2 étoiles	140	560
Hardelot (« résidence parc »)	N.C.		25	N.C.
Total			379	1 333

Source : M.Harbreteau d'après Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale - Eurotunnel, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

Tableau n°77 : Les projets d'hébergement à Hardelot.

Echéance et implantation	Type d'hébergement et classement	Unités	Nombre d'Unités
2002 secteur sud	Résidence de tourisme 3*	Appartements + activités de loisirs	125
2002 cœur de station (emplacement du mini golf)	Hôtel 2*	Chambre sans restaurant	50
2004 golf	Résidence de tourisme 3-4*	Appartement	125 + 65
2008 secteur sud	Résidence de tourisme 3*	Appartement + remise en forme	100

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

Dans le Kent Est, la présence hôtelière est forte, avec une offre relativement identique à celle de la Côte d'Opale, soit un total de 200 établissements (**carte n°47**).

[478] COMITE REGIONAL de TOURISME, 10 ans d'hôtellerie, 1999 et COMITE REGIONAL de TOURISME, Les indices du tourisme, 1999.
[479] COMITE REGIONAL de TOURISME, Les indices du tourisme, 1999.
[480] COMITE REGIONAL de TOURISME, Les indices du tourisme, 1999.
[481] BARON-YELES.N, Le tourisme en France – Territoires et stratégies, Prépas Géographie, A.Colin, 1999, p 85, 219 p.

Mais, le nombre de lits y est largement supérieur, soit 10 335 lits contre 5 797 côté français. De plus, contrairement à la situation française, la répartition est relativement homogène, avec des pôles hôteliers de même importance répartis sur l'ensemble du territoire : Canterbury, Thanet, Ashford, Shepway et Douvres présentent une quarantaine d'établissements hôteliers chacun. Généralement, les établissements font partie de chaînes hôtelières, la plupart situés le long des grands axes routiers notamment près d'Ashford et de Canterbury. L'offre hôtelière se distingue également par la présence de « manoirs hôtels », souvent localisés en pleine campagne comme à Ashford. Seul le district de Swale est en retrait, le centre-ville de Faversham ne disposant que d'un seul hôtel non classé !

Le taux d'occupation du Kent ne cesse de s'améliorer depuis quelques années, passant de 45% en 1992 à 49% en 1994 et à 64% en 1998 (**tableau n°78**). Cependant, la situation est très hétérogène selon les districts. Le Kent Est se situe généralement en dessous de la moyenne à cause du district de Thanet dont le taux d'occupation s'élève à 45% seulement.

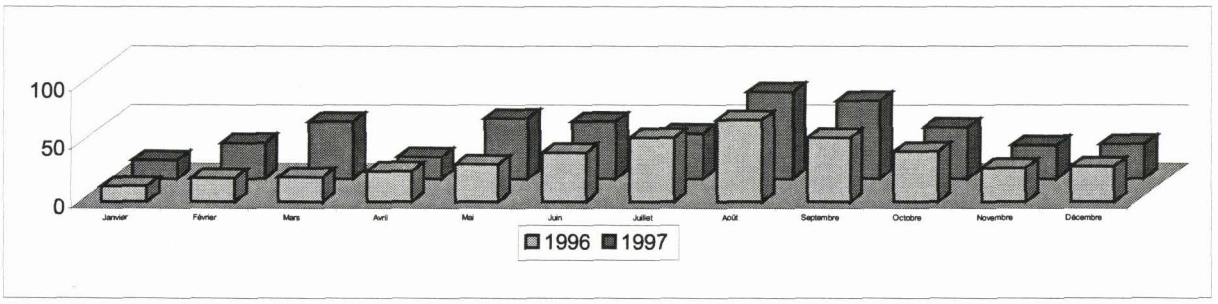
Tableau n°78 : Le taux annuel d'occupation hôtelier depuis 1992 dans le Kent.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Moyenne annuelle	45%	41%	49%	57%	62%	61%	64%

Source : Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

La capacité hôtelière reste insuffisante en qualité à Thanet et dans le sud. Peu d'hôtels ont une prestation haut de gamme et présentent une grande capacité. A Thanet, 11 hôtels d'une capacité supérieure à 100 lits chacun sont recensés. Une faible proportion d'hôtels et de maisons d'hôtes y a été inspectée et classée (17.2%). Cliftonville possède la principale concentration hôtelière (51 établissements soit 2 695 lits), c'est-à-dire plus du double de Ramsgate et 4 fois plus que Margate ou Broadstairs[482]. Dans l'ensemble, l'hébergement est en déclin à Thanet, où les hôtels sont devenus des centres sociaux, et accueillent des réfugiés. Beaucoup ont été abandonnés. Le nombre de lits (hôtellerie et para hôtellerie) a diminué de 34% entre 1971 et 1981, puis de 38% supplémentaire entre 1981 jusque 1998[483]. Dans les années 80, le taux d'occupation hôtelier de Thanet n'atteignait que 36% par an, contre à peine 45% en 1997 (**figure n°68**). Ce chiffre souligne une forte saisonnalisation avec un pic en août, et une moyenne nettement inférieure à celles du Comté et du Sud-Est.

Figure n°68 : Les taux d'occupation de l'hôtellerie et para-hôtellerie à Thanet



Source : M.Harbreteau, d'après SEETB, Tony Wright Marketing, Chrysalis Marketing Research, Planning Solutions et The Tourism Compagny, Thanet : A tourism Strategy, mars 1998.

[482] SOUTH EAST ENGLAND TOURIST BOARD, TONY WRIGHT MARKETING, CHRYSALIS MARKETING RESEARCH, PLANNING SOLUTIONS et THE TOURISM COMPAGNY, Thanet : A tourism Strategy, mars 1998.

[483] SOUTH EAST ENGLAND TOURIST BOARD, TONY WRIGHT MARKETING, CHRYSALIS MARKETING RESEARCH, PLANNING SOLUTIONS et THE TOURISM COMPAGNY, Thanet : A tourism Strategy, mars 1998.

Thanet n'est pas le seul district à connaître des difficultés. S'agissant de Shepway, l'hôtellerie représente l'un des premiers secteurs économiques de Folkestone. L'hôtel '*Burstin*' représente le fleuron de la ville avec 485 chambres, soit près de 34% de la capacité totale de la station en 1998, avec plus de 200 personnes employées en 1998. Jusqu'à cette date, le taux d'occupation était supérieur à 76% sauf en janvier et février. Son futur est aujourd'hui incertain avec la suppression de la ligne provoquée par l'abolition du « duty free » en 1999 (**tableau n°79**).

Tableau n°79 : La capacité d'accueil (hôtellerie et para hôtellerie) du district de Shepway (1997).

N.B. de chambres	Folkestone	Hythe	Romney Marsh	Zones rurales	Total
1 à 4	10	10	12	13	45
5 à 9	18	2	15	5	40
10 à 20	15	0	1	1	17
21 à 40	5	0	0	0	5
41 à 100	7	2	0	0	9
Plus de 100	1	0	0	0	1
N.B. total d'établissements	56	14	28	19	117
N.B. total de chambres	1 415	185	142	73	1 815
N.B. total de lits	2 776	423	292	191	3 672

Source : Shepway District Council, 1998.

Comme de l'autre côté du détroit, le développement hôtelier récent dans le Kent Est concerne la gamme économique (**tableau n°80**). C'est le cas de Margate avec l'implantation d'un '*Whitbread Travel Inn*' dans le centre-ville. Il existe un manque important dans l'offre hôtelière haut de gamme. C'est pourquoi, il y a une active promotion, de la part du '*Kent County Council*', pour développer les hôtels 3-4 étoiles pour une clientèle haut de gamme ou d'affaires à Canterbury, Ashford et Folkestone. Ces trois villes, du fait de leur accessibilité remarquable, ont véritablement une carte à jouer dans le tourisme d'affaires. Ainsi, de nombreux hôtels s'y créent avec des golfs.

Tableau n°80 : Les principaux projets hôteliers dans le Kent Est (au 02/2000).

	Type de projet	Intitulé – Lieu	Stade de développement	Coût du projet
Ashford	Hôtel moyen de gamme	Travel Inn	sous-construction	£1.5 million
	Centre d'affaires et de conférences	Kent International Exhibition	à l'étude	
	Hôtel avec golf	London Beech Golf Hotel	Achevé	Inconnu
	Hôtel de luxe et restaurant	Eastwell Mews	En cours	Inconnu
	Hôtel 4 étoiles avec équipements de conférences		A l'étude	£10 million
Canterbury	Hôtel avec golf	Broome Park	En projet	£8.5 million
	Hôtel de moyen de gamme	Holiday Inn Express	Achevé	£3.1 million
Shepway	Holiday Village	Oasis Holiday Village	En cours	£110 million
	Nouvel hôtel	M20, sortie 11	En projet	£10 million
	Rénovation d'hôtel	Burlington Hotel	Achevé	
Thanet	Hôtel économique	Margate Travel Inn	Achevé	£2 million
	Rénovation d'hôtel	Grand Hotel Margate	En cours	
	Programme hôtelier et de commerce	Festival and Retail Hotel	En projet	£15 million
	Nouvel hôtel avec équipements de conférences	St Augustines	En cours	£2.5 million
Douvres	Hôtel avec golf	Sandwich Bay Hotel	En projet	£20 million
	Hôtel moyen de gamme	Travel Inn Dover	Achevé	£1 million
	Hôtel économique	Gateway Hotel	En projet	£3 million

Source : South East England Tourist Board.

L'offre hôtelière et para-hôtelière est disparate de part et d'autre du détroit. Malgré des taux d'occupation convenables, elle est étroitement liée au marché de transit et doit faire face au déclin d'anciennes zones hôtelières traditionnelles. Le plus souvent représentée par le secteur privé, l'hôtellerie doit s'appuyer sur une démarche qualité, garante à elle seule d'attirer les investisseurs potentiels. L'offre de camping-caravaning s'inscrit-elle dans la même tendance ?

1.3.3.Le camping-caravaning et formules dérivées : une offre disparate entre les deux entités.

Le camping représente le premier mode d'hébergement des Français en vacances. Il se localise essentiellement sur le littoral et a connu un développement sans précédent jusque les années 70 et 80. L'utilisation croissante du camping-car et du mobile home vient compenser le désintérêt progressif pour la caravane traditionnelle. Permettant de renouveler la clientèle et de rentabiliser l'emplacement, ce mode d'hébergement connaît un essor fulgurant avec la constitution d'immenses parcs résidentiels de loisirs. Cependant, il entraîne une grande consommation de l'espace et les conflits d'usage du sol sont souvent importants.

Avec plus de 60% de l'hébergement total régional, le camping se répartit de manière hétérogène en Côte d'Opale avec deux principaux pôles :[484] **(tableau n°81 et carte n°48)**

- Au nord, de part et d'autre de la limite départementale : le SDAU de Dunkerque représentant 24% de la capacité totale littorale[485] ;
- Au sud, l'arrondissement de Montreuil (essentiellement autour de Berck) concentre 41% de l'hébergement total littoral.

Mis à part St-Omer avec 20% de la capacité totale littorale, l'arrière-pays ne dispose que d'une faible capacité[486].

Tableau n°81 : La capacité d'hébergement des campings en Côte d'Opale.

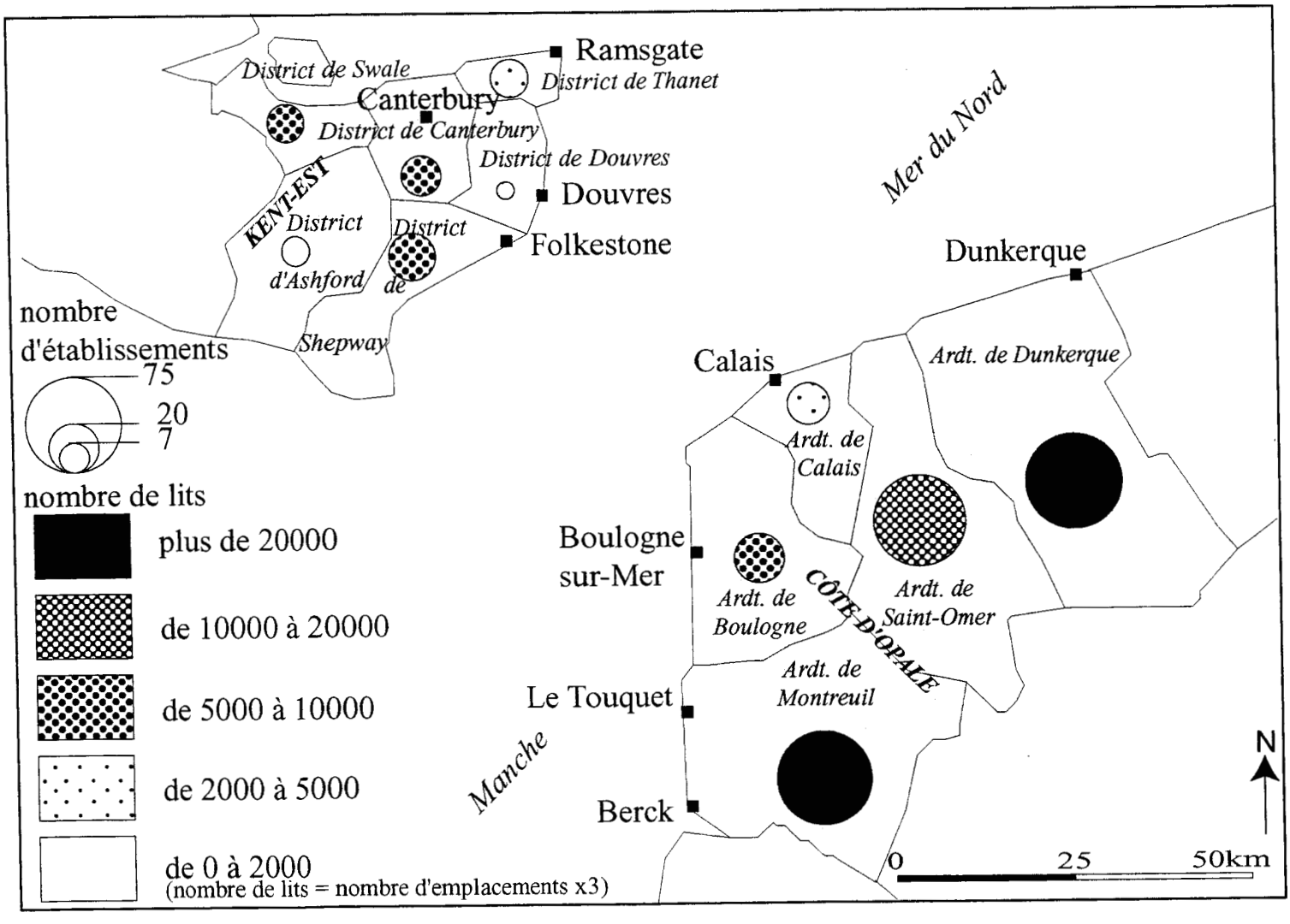
Secteur concerné	Capacité d'hébergement des campings	Part par secteur
Littoral Nord	19 636	23
Littoral Pas-de-Calais	65 176	77
Total secteur Littoral	84 812	66
Région	129 240	-

Source : R.G.P.1990 dans Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

Le littoral de la Côte d'Opale présente quelques difficultés notamment dans le taux de remplissage de ses campings. En 1999, les campings affichent des taux de remplissage de 50% d'Oye-Plage à Boulogne, 27% de Berck à Boulogne et 24% pour le littoral Nord[487]. En effet, ce secteur est confronté à un manque de qualité évident de ses équipements et de ses prestations.

[484] SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[485] SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[486] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[487] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale, Appel d'offres de la Commission Européennes pour les actions innovatrices au FEDER pour la période 2000-2006, 1999.

Carte n°48 : L'offre de campings - caravanings de la Côte d'Opale et du Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2003.

Dans le Kent Est, l'offre est nettement inférieure à celle de la Côte d'Opale (**tableau n°82** et **carte n°48**). Seuls 75 d'entre eux sont recensés, ce littoral étant resté à l'écart de l'envolée de ce mode d'hébergement en Angleterre pour des raisons foncières. Les campings se répartissent de manière uniforme sur l'ensemble des districts, même si Shepway domine l'offre littorale.

Tableau n°82 : Les terrains de campings-caravanings dans le Kent Est en 1998.

Districts	Etablissements	Locations mobile-homes□	Emplacements pour caravanes□	Emplacements pour tentes□
Ashford	8	24	1 760	80
Canterbury	14	280	2 077	8 813
Douvres	10	600	1 709	3 312
Shepway	18	1 317	3 485	6 856
Swale	12	235	1 189	7 909
Thanet	13	373	197	3 080
TOTAL	75	2 829	10 417	30 050

Source : SEETB et Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

□ En nombre de lits = 4 couchage par emplacements.

Si la Côte d'Opale présente parfois des équipements de qualité médiocre, les prestations offertes par le Kent Est sont d'excellente qualité. En effet, il s'agit d'inciter davantage les visiteurs à utiliser ce mode d'hébergement sur ce littoral par des services irréprochables, de nombreuses activités proposées et un accueil agréable.

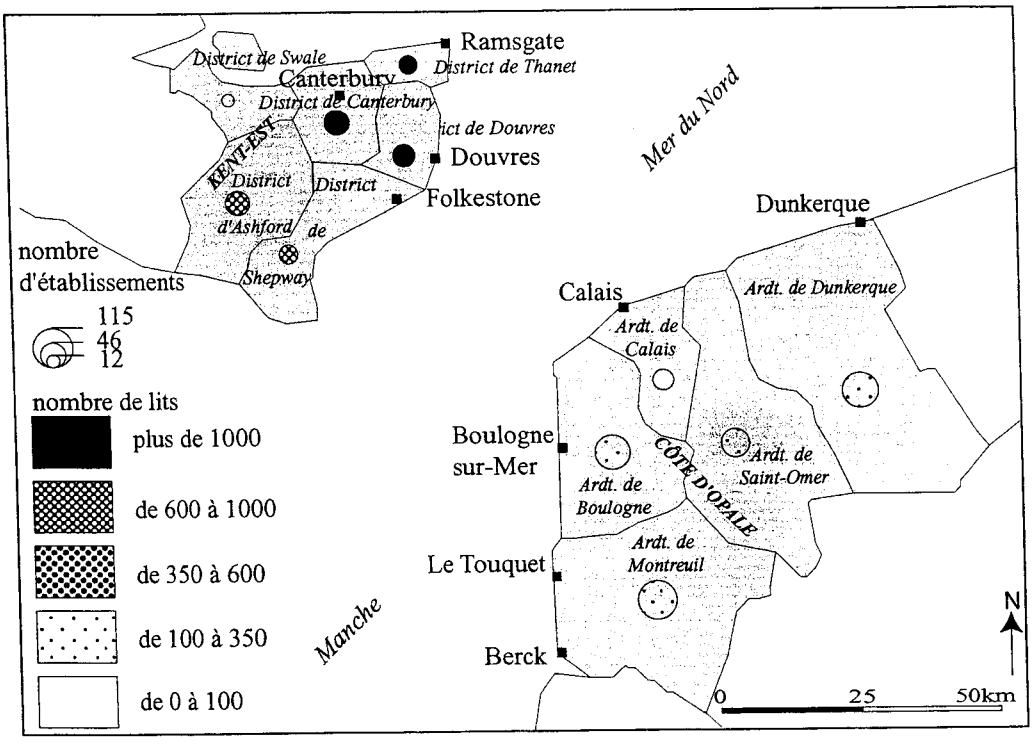
1.3.4.L'engouement pour les formes d'hébergement rural.

Depuis la création des « Gîtes de France » en 1955, ce type d'hébergement a connu une évolution remarquable. Parmi les principales motivations pour ce type d'hébergement, figurent la recherche du calme, le contact avec la nature, le prix abordable et le contact avec les habitants. Le gîte rural est une maison ou un logement indépendant situé à la campagne, à la mer ou à la montagne. La chambre d'hôte ou *'bed & breakfast'* est l'occasion, pour les particuliers, d'ouvrir leur maison pour une ou plusieurs nuits à l'occasion d'un déplacement ou d'un séjour. Il existe d'autres formules : gîte d'enfants, camping à la ferme, gîte d'étape, gîte de groupe, la ferme auberge. A côté de la clientèle régionale habituelle, qui pratique le plus souvent des courts séjours, les clientèles étrangères sont de plus en plus nombreuses (belges et hollandais). Le taux d'occupation est maximal pendant la période estivale, et a tendance à rester élever dans l'arrière-saison. Souvent, il constitue un complément de revenu indispensable pour certains agriculteurs.

Côté français, l'évolution du nombre des gîtes est impressionnante. Pour le seul Département du Pas-de-Calais, les « Gîtes de France » comprenaient 45 hébergements en 1975, contre 120 en 1985 et 736 en 1995[488]. La plupart d'entre eux sont localisés sur le littoral. L'aide financière accordée par le Conseil Général a permis cet essor, d'autant que les gîtes ruraux nécessitent de lourds investissements avec un coût moyen estimé à 30 000 E. Aujourd'hui, la majeure partie des gîtes ruraux se localise dans l'arrondissement de Montreuil (Le Touquet, Berck, Montreuil et Etaples) et dans celui du Boulonnais (**tableau n°83** et **carte n°49**).

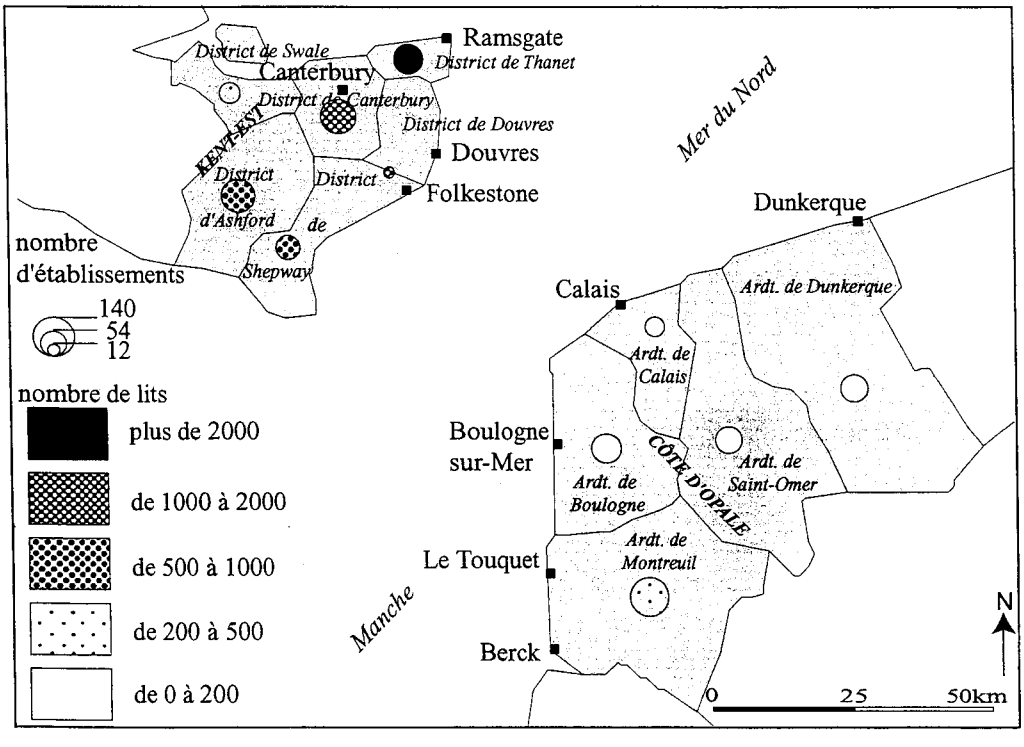
[488] GREMONT.M et COLOMBEL.S, Evolution des modes d'hébergement en milieu rural dans le Pas-de-Calais, GITE DE FRANCE, 1998.

Carte n°49 : La capacité d'hébergement des gîtes ruraux de la Côte d'Opale et du Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2003.

Carte n°50 : L'offre de chambres chez l'habitant en Côte d'Opale et Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2003.

L'offre est relativement peu diversifiée dans le canton de Calais, l'arrondissement de St-Omer et le canton de Fruges, même si elle s'est considérablement renforcée depuis quelques années. L'Audomarois présente paradoxalement un manque de ce type d'hébergement, alors qu'il convient le mieux à ce type de développement (Parc Naturel Régional). Inversement, certains territoires sont bien pourvus comme le district de Marquise, qui s'est largement tourné vers le tourisme vert mais aussi le district de St-Omer, Desvres, Bergues...

Tableau n°83 : Répartition des gîtes ruraux en Côte d'Opale par arrondissement (1998).

Arrondissement	Nombre total de gîtes	Capacité en nombre de personnes
Dunkerque	26	112
Boulogne	97	526
Montreuil	114	635
St-Omer	60	303
Calais	26	152
Total	323	1 728

Source : M.Harbreteau, d'après CDT 59 et 62 dans Evolution de l'offre touristique sur le territoire de la Côte d'Opale 1989-1998 pour l'Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale, 1999.

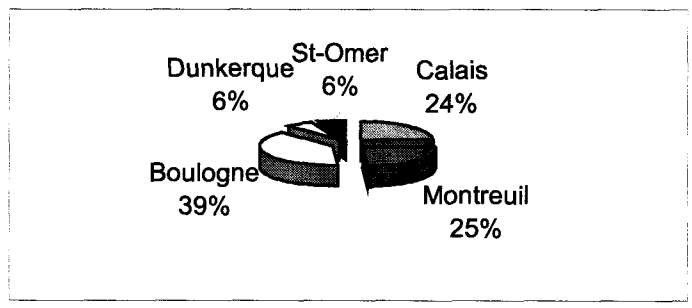
L'offre en chambres d'hôtes est sous développée en Côte d'Opale (**tableau n°84-carte n°50**). Même si les 5 arrondissements concentrent plus de 60% de la capacité régionale, seulement 16% des communes du littoral sont concernées par ce type d'hébergement[489]. Les chambres d'hôtes sont très peu représentées en Flandres Côte d'Opale et en Audomarois (les 3 autres Le reste de la Côte d'Opale est mieux pourvu, particulièrement l'arrière-pays d'Etaples et de Berck, Hesdin, Marquise et St-Omer (**figure n°70**).

Tableau n°84 : La capacité d'hébergement des chambres d'hôtes en Côte d'Opale.

Secteur concerné	Capacité d'hébergement des chambres d'hôtes	Part par secteur
Littoral Nord	40	6% de la capacité littorale
Littoral Pas-de-Calais	579	94% de la capacité littorale
Total secteur littoral	619	65% de la capacité régionale
Région	953	-

Source : Guide des gîtes ruraux Nord-Pas-de-Calais dans Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

Figure n°69 : La part de chaque arrondissement dans la capacité d'héhergement en chambres d'hôtes sur le littoral de la Côte d'Opale



Source : Guide des gîtes ruraux Nord-Pas-de-Calais dans Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

[489] SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

Par conséquent, la capacité d'hébergement rural concerne les hébergements en gîtes ruraux, chambres d'hôtes et gîtes d'enfants. Elle représente 70% de l'hébergement rural du Nord-Pas-de-Calais[490]. Le littoral nord de Calais à Bray-Dunes est insuffisamment doté de telles structures étant donné la forte urbanisation du Dunkerquois. L'arrondissement de Montreuil détient 30% de la capacité totale du littoral, celui de Boulogne 26%, celui de St-Omer 22% (au total 78% de la capacité littorale pour ces trois arrondissements).

Le '*B&B*' est le logement chez l'habitant en Angleterre. Ce mode d'hébergement est assez économique, et permet la convivialité avec le propriétaire. Aujourd'hui, le Comté recense près de 560 gîtes, dont 62% sont dans le Kent Est[491] (**tableau n°85** et **carte n°49**). Le taux d'occupation annuel dans le Kent pour les '*B&B*' ne cesse de se renforcer, 43% en 1998 contre 38% en 1997[492]. Celui des '*Guest Houses*', connaît la même évolution : 57% en 1998 contre 52% en 1997[493] (**carte n°50**).

Tableau n°85 : Les gîtes ruraux, fermes et maisons d'hôtes dans le Kent Est en 1998.

Districts	Etablissements	N.B. de lits
Ashford	104	608
Canterbury	108	1 004
Douvres	94	1 123
Shepway	54	759
Swale	41	241
Thanet	85	2 229
TOTAL	486	5 964

Source : SEETB et Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

L'Association des gîtes de France Pas-de-Calais a signé une convention de partenariat avec le Kent, et profite de subventions européennes. En Angleterre, il n'existe pas d'Association similaire. Avec « Eurogîte », les Anglais veulent créer des structures avec des critères identiques de prix modérés, de qualité de vie et d'accueil. Cependant, une « déviance » de la politique actuelle s'est opérée. De nombreuses maisons rurales ont été transformées en gîte, au détriment de la qualité et de l'authenticité.

1.3.5.Les autres formes : pensions, meublés, formes collectives et villages de vacances.

Les pensions et les meublés concernent une part essentielle de l'hébergement touristique d'une station. L'offre est difficile à quantifier tant elle est variée et clandestine, ce qui explique souvent un manque de qualité. « Les meublés de tourisme sont des villas, appartements ou studios meublés, à l'usage exclusif du locataire, offerts en location à une clientèle de passage qui y effectue un séjour caractérisé par une location à la journée, à la semaine ou au mois, et qui n'y élit pas domicile »[494]. Les locations de meublés s'adressent généralement aux classes moyennes et ouvrières.

[490] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[491] The Newsletter of the Kent Holiday Cottage Association, Kent Cottages, 2000.
[492] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Facts - 1999, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 2000.
[493] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Facts - 1999, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 2000.
[494] VLES.P, les stations touristiques, Economica, 1996, p 12, 111 p.

Le Kent Est possède une offre relativement diversifiée bien qu'inégalement répartie (**tableau n°86**). Il possède près de la moitié des 560 locations proposées au niveau du Comté. Le poids touristique de Canterbury entraîne une forte concentration de locations dans le district, suivi de Thanet spécialisé dans les locations balnéaires, notamment à Ramsgate et à Clifftonville.

Tableau n°86 : Les locations et les cottages dans le Kent Est en 1998.

Districts	Etablissements	N.B. de lits
Ashford	44	345
Canterbury	46	1 720
Douvres	39	305
Shepway	27	285
Swale	12	205
Thanet	26	660
TOTAL	194	3 520

Source : SEETB et Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

67% des locations ne sont pas classés par '*English Tourist Board*'. Certains sont classés par l'organisme qu'ils utilisent, et présentent généralement un taux d'occupation plus élevé que la moyenne (66% au lieu de 56%)[495]. Il y a un besoin urgent de développer davantage ce mode d'hébergement dans le Kent, sans oublier la démarche qualité.

Les formes collectives d'hébergement concernent les auberges de jeunesse pour un tourisme de passage, souvent utilisées par des groupes ou des individus, enfants, adolescents ou jeunes adultes. Dans le Kent Est, Canterbury représente près de la moitié de l'offre, en terme de lits touristiques, avec la présence de 3 établissements (**tableau n°87-carte n°51**).

Tableau n°87 : L'hébergement pour groupes et scolaires dans le Kent Est en 1998.

Districts	Etablissements	N.B. de lits
Ashford	1	207
Canterbury	3	1 671
Douvres	2	199
Shepway	0	0
Swale	1	24
Thanet	2	186
TOTAL	9	2 287

Source : SEETB et Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.

En Côte d'Opale, l'offre de meublés est mal connue. De qualité médiocre, les acteurs régionaux incitent depuis de nombreuses années les propriétaires à engager des travaux de rénovation. Cette politique est ambitieuse dans la mesure où elle force les propriétaires à déclarer leur bien. Les efforts passent aussi la promotion ce littoral auprès des investisseurs afin de rehausser la qualité de l'offre. Par exemple, le complexe de la Naturelle a ouvert en 1996, à Wimereux. Il comprend 140 studios de luxe dans des chalets présentant une architecture scandinave. Ouvert toute l'année, les taux d'occupation sont très bons avec près de la moitié de clientèle étrangère[496]. Pendant la période estivale, le complexe affiche complet. Pendant l'arrière-saison, il s'adresse à une clientèle d'affaires, aux résidents...

[495] KENT COUNTY COUNCIL, 2000.
[496] Site transmanche à destination des investisseurs : http://www.regiontransmanche.com.

L'hébergement concernant les gîtes de groupe est très peu développé en Côte d'Opale (**carte n°51**), même si le littoral concentre la moitié de la capacité régionale avec les communes urbaines de Boulogne et de St-Omer essentiellement : Isques, Conteville-les-Boulogne, Salperwick, Aire-sur-la-Lys puis Bourbourg dans le Nord. Les autres hébergements de groupe sont Dunkerque (110), Boulogne (906), Montreuil (0), St-Omer (1250), Calais (968) pour un total de 3 234 en Côte d'Opale. Gravelines et Etaples disposent également de telles structures.

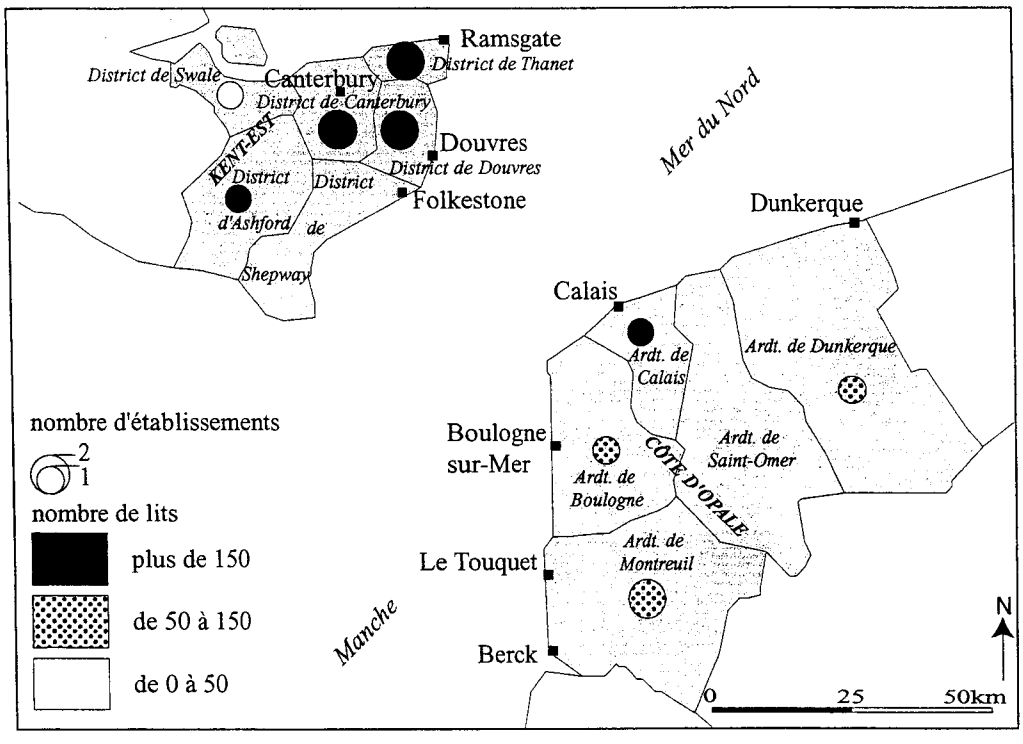
Les villages de vacances constituent également un type d'hébergement peu fréquenté en Côte d'Opale, qui mériterait d'être développé, d'autant que la demande est forte. Le tourisme social et familial est au centre des objectifs des Associations, qui se positionnent sur une prestation « milieu de gamme », à travers une pension complète : logement, animation, restauration, club enfant, excursion... L'offre n'a que très peu évolué depuis 10 ans (**tableau n°88**).

Tableau n°88 : Les villages de vacances en Côte d'Opale.

Nom	Date de création	Commune	NB. de lits
« A.R.T.E.S »	1983 puis rénové en 1991	Ambleteuse	350
« Le Polder »	1986	Gravelines	79
« Le Coudou »	N.C	Moulle	119
« Le Grand Large »	N.C	St-Omer	121
« Les Argousiers »	1977	Sangatte	620
Total		**5**	**1 289**

Source : M.Harbreteau d'après l'Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale - Eurotunnel, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

Carte n°51 : L'offre concernant l'hébergement de groupes (auberges de jeunesse, logements universitaires exclus)



Source : M.Harbreteau, 2003.

1.3.6.Conclusion.

De grandes faiblesses structurelles subsistent en Côte d'Opale concernant la capacité d'hébergement touristique. Trois déséquilibres fondamentaux persistent (**carte n°52**) :

- Le contraste Nord / Sud est saisissant d'un point de vue de la quantité, avec d'un côté, les sites industriels de Calais et de Dunkerque, de l'autre Berck, Stella, Le Touquet et Hardelot, où se concentrent la majeure partie de l'offre. Si le littoral du Nord regroupe 13% de l'offre totale, et le littoral du Pas-de-Calais de Oye-Plage à Boulogne, 16%, c'est la partie sud du Portel jusqu'à Berck qui concentre près de 70% de la capacité d'accueil[497]. L'arrondissement de Montreuil présente 85% des résidences secondaires de la Côte d'Opale.

- Le littoral se distingue fortement de l'arrière-pays. La frange côtière reste très attractive, même si la campagne rurale connaît un développement significatif des gîtes ruraux et des chambres d'hôtes comme le Marais Audomarois et les espaces situés le long de la Canche et de l'Authie. La capacité d'hébergement se concentre très fortement sur les 36 communes littorales (67% de la capacité totale de la Côte d'Opale). Une importante campagne de marketing doit être engagée pour une meilleure promotion de l'arrière-pays rural.

- L'hébergement marchand / non marchand (**tableau n°89**). L'hébergement non marchand, regroupant les résidences secondaires et l'hébergement chez les parents et les amis, regroupe près de 70% de la capacité totale. Ce dernier atteindrait 500 000 lits. L'hôtellerie est presque marginale et de gros efforts sont entrepris, notamment autour de Calais qui représente aujourd'hui la seule zone en développement. Concernant l'hôtellerie de plein air, il y a un gros travail de qualité à réaliser, essentiellement dans le nord de la Côte d'Opale. Une forte demande de services existe et pousse à accentuer la qualité dans les campings, notamment dans l'arrière-pays de Berck et Stella. Le Contrat de plan actuel incite à construire des Habitats Légers de Loisirs au sein des campings. Le code de l'urbanisme fixe à 20% la part consacrée à ce mode d'accueil dans les campings. Il s'agit de renforcer et de multiplier les hébergements marchands et inciter les campings à se moderniser pour augmenter la qualité. Il en est de même pour les meublés. Parallèlement, il s'agit de tendre vers la « désaisonnalisation » des hébergements. Une réflexion est en cours au CRT à propos d'une nouvelle formule de logements, afin d'accueillir dans une même structure, des clientèles différentes socialement (familles, scolaires, retraités...) à des époques différentes.

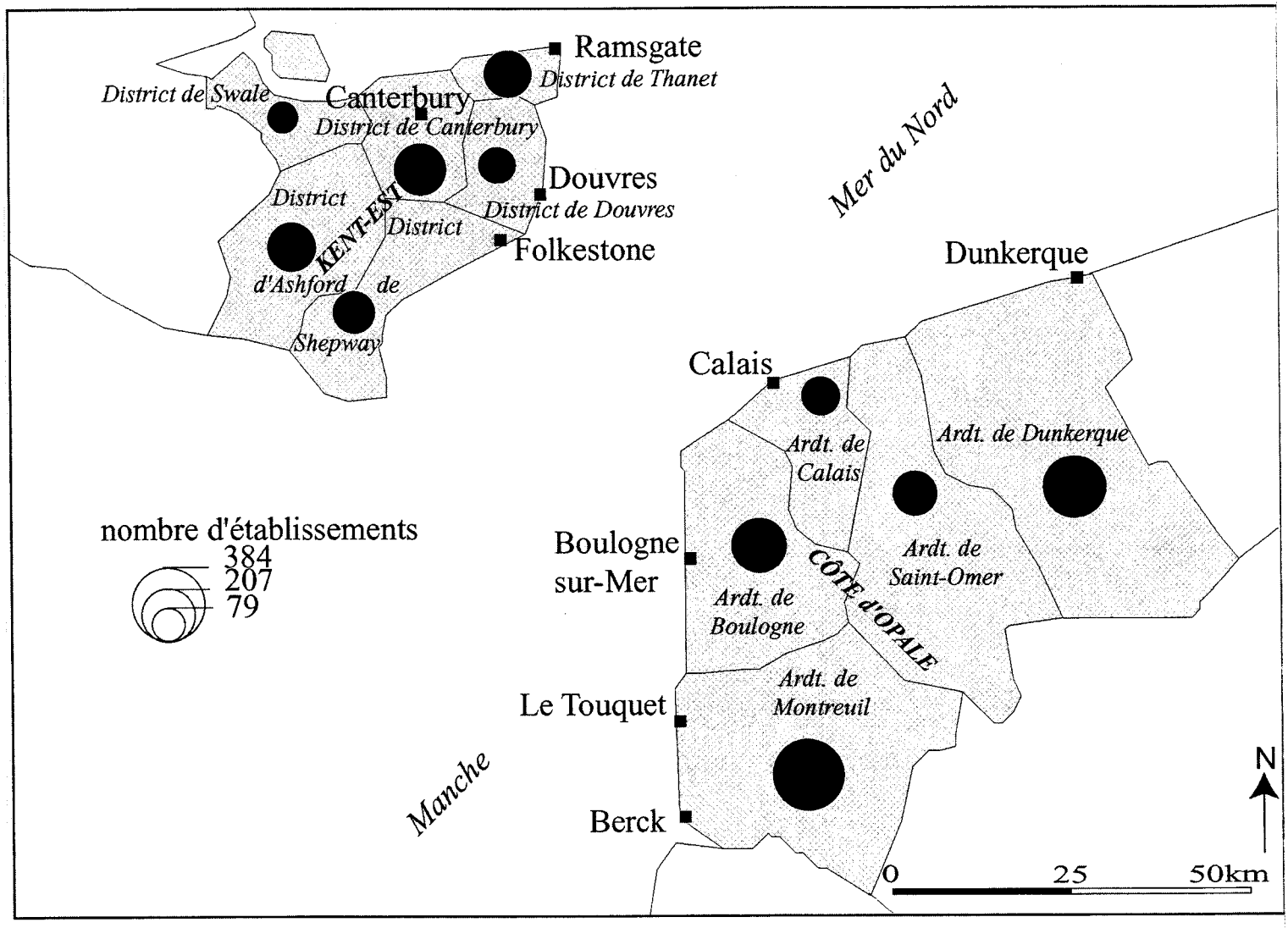
Tableau n°89 : La capacité d'hébergement de la Côte d'Opale.

Types d'hébergement	Total en nombre de lits
Hôtel	11 300
Hôtellerie de plein air	86 400
Locations meublées et hébergements ruraux	94 900
Total hébergement marchand	192 600 (38%)
Résidences secondaires	196 000
Parents et amis (estimation)	120 000
Total non marchand	316 000 (62%)
Total général	**508 600**

Source : Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale, 2001.

[497] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale, Appel d'offres de la Commission Européennes pour les actions innovatrices au FEDER pour la période 2000-2006, 1999.

Carte n°52 : La capacité d'hébergement totale de la Côte d'Opale et du Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2003.

Dans le Kent Est, l'hébergement montre d'autres types de difficultés (**carte n°52**):

- Le Kent Est doit faire face à un manque de l'hébergement. L'exemple de Whitstable est caractéristique. Dans le guide touristique 2000 de l'hébergement dans le district de Canterbury, 7 résidences hôtelières seulement apparaissent pour Whitstable, soit un total de 59 chambres. 40 chambres supplémentaires sont disponibles grâce au '*Travel Inn*', situé à environ 2 miles du centre-ville. La présence de quelques meublés passe par la présence de quelques appartements et maisons, 4 maisons de pêcheurs et un terrain de caravaning. Lorsque l'on compare Whitstable à Deal beaucoup moins réputé, qui possède 128 chambres de résidences hôtelière, la ville de pêcheurs est largement sous équipée en hébergement. Whitstable possède une population d'environ 32 000 personnes et compte probablement moins de 5% de la capacité d'accueil totale du district[498]. Le tourisme ne peut correctement se développer que si la capacité d'hébergement est satisfaisante pour répondre à la demande. Tous les hébergements sont déjà remplis à 100% lors des week-ends d'été.

- Il est essentiel de protéger la capacité d'hébergement actuelle tout en faisant en sorte que les nouveaux hébergements répondent à des clientèles de court séjour c'est-à-dire des établissements économiques, mais aussi les hôtels de haute qualité. La qualité de l'hébergement fait beaucoup défaut dans le Kent Est. Face au déclin des stations touristiques, les différentes formes d'hébergement ont beaucoup de mal à maintenir leur qualité. La situation est critique à Thanet et à Folkestone. D'importants programmes de qualité et de mise en conformité doivent être entrepris, condition essentielle pour pouvoir attirer davantage de visiteurs domestiques et étrangers.

- Une grande différence mérite enfin d'être signalée entre la Grande-Bretagne et la France, à savoir la taxe de séjour. En France, quelle que soit la forme d'hébergement marchand, le propriétaire fait payer une taxe pour chaque chambre/emplacement occupé, qu'il reverse à la collectivité locale. Cette taxe varie d'une station à l'autre, de l'ordre de 1 à 3% du prix de la chambre/emplacement. Ces prélèvements fiscaux non négligeables sont utilisés pour fournir ou rénover des équipements touristiques dans la zone concernée, afin de renforcer l'attractivité auprès des clientèles. Les communes peuvent ainsi améliorer leur cadre de vie. Par exemple, les recettes de la taxe de séjour s'élèvent à 135 000 Euro par an à Berck[499].

Mis à part l'hébergement, ces littoraux ne se caractérisent-ils par une forte « spatialisation » récréative grâce à une grande diversité d'activités touristiques et de loisirs ?

2.Des activités récréatives diverses à l'origine d'une « spatialisation » récréative prononcée.

L'aire eurorégionale transmanche s'accompagne d'une importante « spatialisation » des activités touristiques. Dans ce domaine, les activités pratiquées sont nombreuses mais diverses au sein des littoraux, des arrière-pays et des milieux urbains et péri-urbains.

[498] KENT COUNTY COUNCIL, Sports and Resorts – Sports, health and fitness led tourism on the South East Coast, A study prepared for South East England Tourist Board, juin 2001, 69 p.
[499] Entretien Mr. Delfosse, Directeur de l'Office de Tourisme de Berck, 2001.

2.1.Des activités récréatives littorales variées soulignant une synergie contrastée.

L'approche « produits » au sein des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale nous amène à distinguer les activités sportives traditionnelles d'origine britannique qui semblent connaître un certain regain d'intérêt, d'autres activités sportives touristiques plus récentes qui semblent différer de part et d'autre du détroit. Enfin, la présence de certaines activités liées au patrimoine naturel, maritime et historique sur le liseré côtier ne souligne-t-elle pas une étroite synergie entre ces deux rives fortement identitaires ?

2.1.1.Un regain d'intérêt pour les activités sportives traditionnelles d'origine britannique.

Les activités sportives traditionnelles d'origine britannique semblent être caractérisées par une étroite synergie de part et d'autre du détroit. S'agissant du golf, de la plaisance, de la thalassothérapie et des pratiques équestres, de nombreuses similitudes peuvent être dégagées.

2.1.1.1.Le golf : vers une nouvelle synergie entre les deux littoraux ?

Le golf connaît une progression spectaculaire depuis une vingtaine d'années. Activité traditionnelle en Grande-Bretagne, ce sport compte près de 2 millions de joueurs réguliers dans ce pays. A ce chiffre, s'ajoutent 3 millions de joueurs occasionnels[500]. En France, le nombre de pratiquants s'est accru de 266% de 1980 à 1996[501]. L'activité tend véritablement à devenir « tout public ». Cet engouement s'explique par plusieurs raisons :

- L'augmentation du temps consacré au loisir ;
- Le revenu croissant moyen par habitant ;
- La plus grande couverture médiatique des compétitions.

Par conséquent, le tourisme golfique suscite un grand intérêt de la part des destinations qui y voient un moyen d'accroître leur prestige et leur image de marque tout en réduisant leur saisonnalité. Parmi les nombreuses destinations golfiques européennes, il semblerait qu'une étroite synergie se soit opérée entre les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale, le premier étant l'instigateur du développement golfique du second. Aujourd'hui, cette synergie est-elle toujours présente ?

Le Sud de l'Angleterre comptabilise le quart des terrains de golf de Grande-Bretagne (**tableau n°90**). Le nombre très élevé de pratiquants (= 42% du total) s'explique par la proximité de la population londonienne conjuguée à une accessibilité remarquable (M25, M20...). De plus, l'héliotropisme a toujours profité à cette vaste région très attractive auprès de nombreux cadres et retraités, qui y voient un lieu de résidence agréable à l'environnement préservé et à la douceur du climat.

Tableau n°90 : L'activité golf en Grande-Bretagne.

Région	Joueurs (%)	Terrains (%)
Sud de l'Angleterre	42	25
Nord de l'Angleterre	22	24
Midlands et Pays de Galles	18	34
Ecosse	18	17
TOTAL	100	100

Source : English Tourist Board, Future for golf development for the nineties, 1995.

[500] ENGLISH TOURIST BOARD, Golf development for the nineties, by Laura McLellan, july 1990.
[501] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

Datant du 19ème siècle, l'activité golf est très répandue dans le Kent, avec une quarantaine de terrains répartie sur l'ensemble du Comté, qui possède dans ce domaine une vraie tradition. Le Kent Est dispose d'une offre riche et diversifiée, avec une vingtaine de terrains, dont certains sont les plus anciens de Grande-Bretagne (**tableau n°91**). Quelques-uns uns jouissent d'un statut international, tels le '*Royal Cinque Ports*' (Deal) et le '*St-George*' (Sandwich). Ce dernier a été choisi pour accueillir le '*British Open*' en 2003. Ceux de Folkestone ont acquis un statut national, puisqu'ils ont été utilisés comme lieu d'entraînement lors de l'Open 1993. De nombreux pratices '*pay and play*' beaucoup plus souples et accessibles sont également présents, notamment à '*Greensole Practice Centre*', Herne Bay, '*Stonelees Golf Centre*' de Ramsgate. Situé dans l'arrière-pays rural, le district d'Ashford est relativement bien doté en terrains de golf.

Tableau n°91 : Les terrains de golf dans le Kent Est.

Golfs	Lieu	Date de création	Longueur (en m.)	Nb. de trous
Boughton	Faversham	1993	7 056	18
Broome Park	Canterbury	1981	7 229	18
Canterbury	Canterbury	1927	6 834	18
Chestfield	Whitstable	1925	6 380	18
Etchinghill	Folkestone	1995	6 694	18
Faversham	Faversham	1910	6 594	18
Herne Bay	Herne Bay	1895	5 978	18
Hythe Imperial	Hythe	1950	6 080	18
Littlestone	New Romney	1888	7 076	18
Lydd	Romney Marsh	1994	7127	18
North Foreland	Broadstairs	1903	7 032	18
Princes	Sandwich	1904	3 778-3 820-3 632	27
Romney Warren	Littlestone	1993	5 606	18
Royal Cinque Ports	Deal	1892	7 006	18
Royal St-George	Sandwich	1887	7 549	18
St-Augustine	Ramsgate	1907	5 683	18
Sene Valley	Folkestone	1888	6 872	18
Walmer & Kingsdown	Kingsdown	1909	7 047	18
Wesgate & Birchington	Wesgate-on-Sea	1893	5 387	18
Whitstable & Seasalter	Whitstable	1910	5 811	9

Source : Kent County Council, Golf in Kent, 2000.

Localisés sur la côte, les terrains de golf sont pour la plupart des 18 trous (**carte n°53**). Plusieurs pôles golfiques se détachent : Whitstable / Herne Bay, le corridor Margate / Broadstairs / Ramsgate et Sandwich puis Hythe.

Dans le Kent Est, la demande forte pour l'activité golfique entraîne une grande fréquentation des sites. L'offre y est pourtant très développée. Si la clientèle est essentiellement régionale et de proximité, le Kent Est s'affirme de plus en plus comme une destination nationale sportive au même rang que les Cornouailles ou le Lake District. Dans ce domaine, un effort tout particulier est entrepris par les collectivités territoriales soucieuses d'associer le golf à d'autres activités sportives liées à la nature, telle la randonnée pédestre et cyclo. Mais, de nombreuses difficultés apparaissent pour ce type d'activité sportive :

- Détérioration des pelouses, des arbres et du matériel ;
- Sur-fréquentation sur les terrains mêmes ;
- Impossibilité pour les employés de répondre correctement à la demande.

Les nouveaux clubs en construction sont motivés par le profit, l'activité du golf n'est plus une fin en elle-même, mais un outil marketing pour attirer les clientèles aisées vers les complexes de loisirs, d'affaires et résidentiels offrant une gamme étendue de services. La combinaison hôtel / golf / tourisme d'affaires connaît un vif succès depuis quelques années, essentiellement dans les villes d'Ashford et Canterbury, puis dans le district de Thanet. Pour le promoteur privé, la réussite dépend de l'association :

- D'un hôtel 3-4 étoiles de 100 à 120 chambres. Le taux d'occupation annuel doit atteindre 75%. 60% des revenus de l'hôtel doivent provenir des clientèles d'affaires et de conférences ;
- D'un golf disposant au moins d'un terrain de 18 trous ;
- De 12 salles de conférences de différentes capacités et de la possibilité de proposer un repas pour 12 à 300 couverts ;
- De la proximité d'une ville importante avec 150 000 habitants au moins située dans un rayon de 15 kms. L'objectif est de recevoir des membres inscrits à l'année. 26% des revenus totaux du complexe doivent provenir de l'activité golf.

Il en résulte un fort développement golfique sur ce littoral, où les terrains sont souvent associés à des hôtels, à des stations ou à d'autres lieux touristiques. En effet, les équipements de golfs s'insèrent dans de vastes programmes immobiliers pour résidences principales ou secondaires. Ils représentent de lourds investissements de construction et de gestion lors de leur lancement, et de nombreux équipements ont fait faillite sur ce littoral où des erreurs de positionnement et de marketing du produit ont été commises.

Alors qu'au début du 20ème siècle, le développement golfique n'est qu'à ses balbutiements en France, Le Touquet inaugure un parcours de 18 trous en 1904 en présence de hautes personnalités anglaises. La présence britannique est décisive dans la diffusion de ce sport-loisir dans de nombreuses stations créées ex-nihilo. Le succès est tel au Touquet qu'il faut ajouter 9 trous supplémentaires en 1910. Le golf d'Hardelot se développe à la même époque (1905) sous l'impulsion de Whitley, qui veut faire de la station « le centre mondial du sport »[502]. Le golf de Wimereux est créé en 1907. Une véritable synergie existe alors entre les deux rives, se traduisant par la création de nombreux golfs en Côte d'Opale pour satisfaire les besoins récréatifs des élites sportives anglaises relayées ensuite par les clientèles nobles et bourgeoises parisiennes et régionales.

Aujourd'hui, l'activité golf est bien ancrée en Côte d'Opale. Bien que moins diversifiée que dans le Kent Est, elle présente 6 complexes de golf majeurs (**carte n°53**) : 8 parcours à 18 trous et 2 parcours à 9 trous (respectivement 11 et 3 à court ou moyen terme)[503]. En 1997, la fréquentation atteignait 100 000 green-fees[504]. La localisation des golfs, relativement homogène, met en évidence le littoral avec les dunes de sable aujourd'hui boisées, et l'arrière-pays rural (**tableau n°92**). Paradoxalement, seul le Calaisis ne Possède aucun golf, alors qu'il dispose d'une situation géographique remarquable, facile d'accès pour les Britanniques. Les équipements golfiques adhèrent à une association animée par le CDT 62, qui propose un « pass golf » permettant d'accéder aux 6 golfs 18 trous à des prix préférentiels afin d'assurer la fidélisation des clientèles.

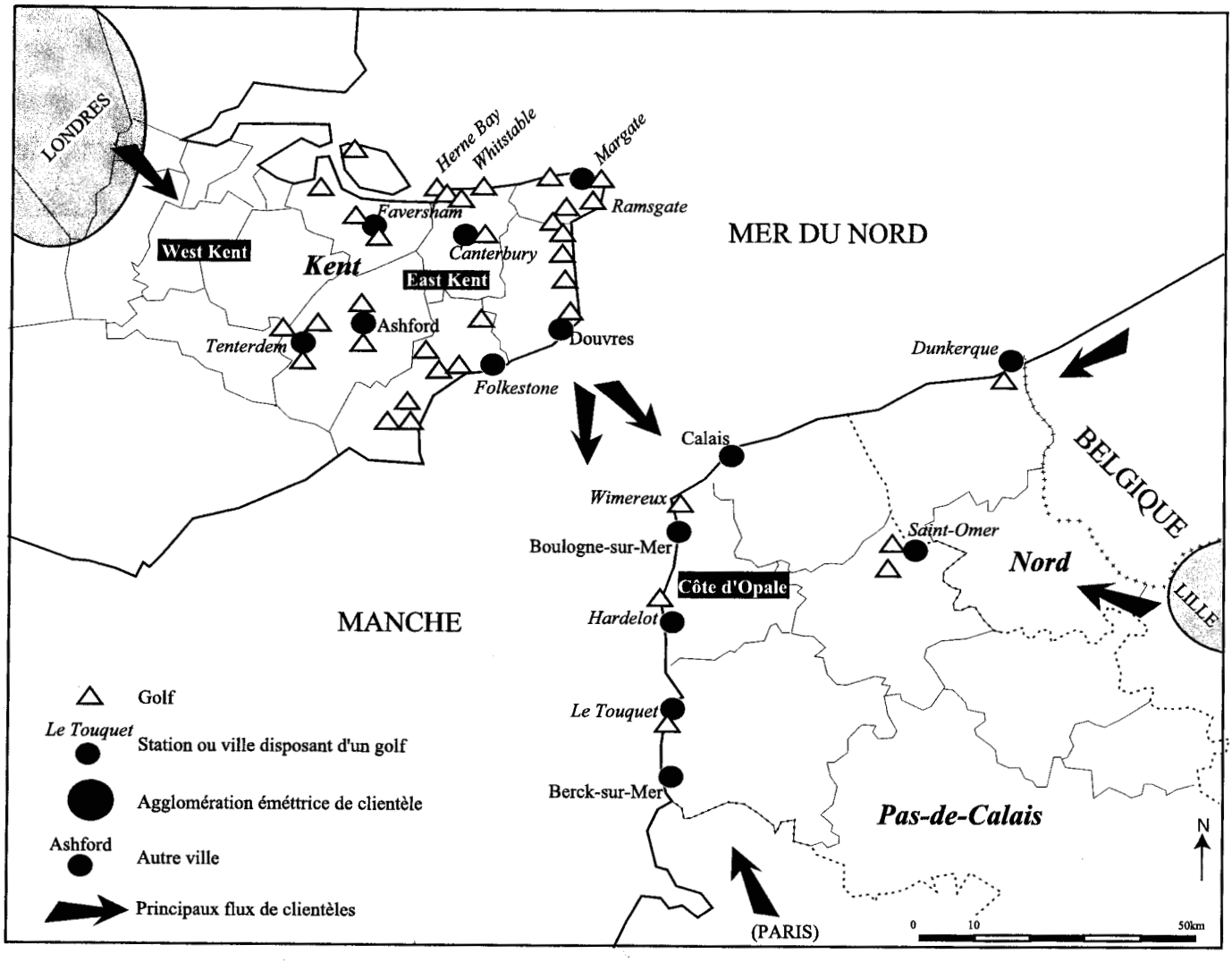
---

[502] Citation prise dans PAYS DU NORD Hors série Spécial Côte d'Opale, 1997, pp. 67-82, 162 p.

[503] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

[504] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE – EUROTUNNEL, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

Carte n°53 : L'activité golf dans le Kent Est et en Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2003.

Tableau n°92 : L'offre golfique en Côte d'Opale.

Equipements	1			2*			3		
Localisation	**Coudekerque**			**Ruminghem**			**St-Omer**		
Statut	Public			Privé			Privé		
Parcours (nb de trous)	18			18			18 + 9		
Practice (nb de postes)	30			12			18		
Club House	1			1			1		
Restaurant	1			0			1		
Hôtel (nb de chambres)	0			0			0		
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	1995	1996	1997
Nb d'abonnés	491	515	584	NC	NC	NC	370	420	380
Nb de licenciés	635	648	681	NC	NC	NC	420	450	NC
Nb de green-fees	4 002	4 383	5 247	NC	NC	NC	6 729	6 793	9 013
% d'étrangers	50	50	50	NC	NC	NC	50	55	60
Nb de scolaires	800	900	1 000	NC	NC	NC	150	250	350
Projets	9 trous (2001)			Réouverture (1999)			18 trous (2002) + hôtel		

Equipements	4			5			6		
Localisation	**Wimereux**			**Hardelot**			**Le Touquet**		
Statut	Associatif			Privé			Commercial		
Parcours (nb de trous)	18			18 + 18			18 + 18 + 9		
Practice (nb de postes)	12			10 + 25			32		
Club House	1			2			1		
Restaurant	1			2			2		
Hôtel (nb de chambres)	0			0 (2 à proximité)			1 (42)		
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	1995	1996	1997
Nb d'abonnés	NC	NC	420	595	620	549	650	600	580
Nb de licenciés	NC	NC	500	595	620	549	680	630	690
Nb de green-fees	NC	NC	4 000	33 000	28 000	40 475	31 900	30 500	39 600
% d'étrangers	NC	NC	40	80	78	81	58	60	65
Nb de scolaires	NC	NC	3 écoles	2 500	2 900	3 200	0	0	0
Projets	-			18 trous (2005-2010)			18 trous (2000)		

Source : CRT – CDT 62 – enquête AGUR dans Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

* Equipement fermé.
NC : Renseignement non communiqué.

Les fréquentations et les chiffres d'affaires ne cessent de se renforcer lors de ces dernières années (**tableau n°93**), soulignant une nouvelle synergie entre ce littoral et l'influence anglaise. Celle-ci passe par le renforcement des fréquentations étrangères britanniques dans les golfs prestigieux de la Côte d'Opale. Les visiteurs sont essentiellement britanniques à Hardelot (70%), au Touquet (65%). A la recherche d'une activité à prix raisonnable, ces sportifs pratiquent essentiellement des excursions sur ce littoral.

Tableau n°93 : Fréquentation annuelle et le chiffre d'affaires des golfs de la Côte d'Opale (1999).

Golfs	Nombre de visiteurs annuels	Chiffre d'affaires annuels
Golf du bois de Ruminghem	9 000	130 770 Euro (850 000 F)
Golf de Wimereux	9 296	545 900 Euro (3 575 313 F)
Golf des Pins et Golfs des Dunes (Hardelot)	48 590	2 314 350 Euro (15 158 988 F)
Golf du Touquet	55 353	Non communiqué
Golf de Coudekerque	8 200	725 190 Euro (4 750 000 F)

Source : Comité Régional de Tourisme du Nord-Pas-de-Calais, 2000.

Néanmoins, les séjours golfiques souvent pratiqués sur les terrains les plus prisés, se renforcent fortement sur la Côte d'Opale : 40% des clientèles de l'Hôtel d'Hardelot y séjournent pour le golf (**tableau n°94**). La clientèle élitiste régionale constitue le reste des sportifs, souvent environ la moitié des joueurs totaux dans les golfs moins réputés (Wimereux, Coudekerque, Ruminghem, St-Omer). En effet, le golf a beaucoup de mal à se démocratiser. Pour les golfs du Touquet, chaque joueur doit payer une cotisation annuelle de 1 250 Euro pour un adulte jouant à temps plein et 850 Euro pour un semainier. La pratique de cette activité y est essentiellement effectuée à la journée. De plus, la clientèle est avant tout composée de retraités âgés autour de 60 ans[505]. Sur ses 570 membres en 1999, les golfs du Touquet accueillent à plus de 40% des retraités.

Tableau n°94 : Les clientèles de l'Hôtel du Parc d'Hardelot.

Clientèles fréquentant l'hôtel	Part par rapport au total
Clientèles d'affaires	25 %
Clientèles « tourisme »	75% (dont lié au golf : 40%)
Clientèles « directes »	30%
Clientèles « Tour Opérateur » et « AGV »	70%
Français	32%
Etrangers	68% dont britanniques (63%), belges (21%), néerlandais (10%) et allemands (3%).

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

Cette synergie forte entre les deux rives ne s'arrête pas à « l'éveil » golfique de la Côte d'Opale au 19ème siècle, sous influence anglaise et plus récemment aux fréquentations britanniques croissantes. Elle passe également par les nombreux investissements consentis par les golfs de la Côte d'Opale pour satisfaire la clientèle britannique. C'est le cas du golf d'Hardelot qui a fait appel à une grande personnalité du golf écossais, Peter Dawson, pour renouer avec sa grande notoriété internationale. Aujourd'hui, le « Golf des Pins » et le « Golf des Dunes » sont à nouveau bénéficiaires avec des recettes se chiffrant entre 21 et 22 millions de francs contre 17/18 millions de dépenses[506]. L'hôtel du Parc « 3 étoiles » possède 81 chambres, et enregistre un taux annuel d'occupation de 70%. Il offre par ailleurs depuis 1999, 25 appartements en résidence de tourisme[507]. Il veut répondre au tourisme d'affaires, notamment britannique (**tableau n°94**).

Aujourd'hui, les golfs d'Hardelot présentent une notoriété internationale supérieure à celle du Touquet. Pour les trois golfs du Touquet (« Le Manoir », « Forêt » et « Mer », soit 45 trous), il s'agit de retrouver le prestige perdu. D'importants programmes de requalification ont été entrepris pour un investissement de 20 millions de francs, réalisés par la société propriétaire « Open Golf Club ». Ils ont permis au golf d'être classé parmi les dix meilleurs de France :

- Rétablissement du parcours de la mer,
- Réaménagement de l'hôtel dans le manoir,
- Modification des deux parcours de la Forêt et arrosage automatique.

[505] Propos recueillis dans GOLF SENIOR, le magazine des golfeurs de plus de 50 ans, Golf et tourisme : la Côte d'Opale, Trimestriel, n°10, 1999.
[506] GOLF SENIOR, le magazine des golfeurs de plus de 50 ans, Golf et tourisme : la Côte d'Opale, Trimestriel, n°10, 1999.
[507] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

Le golf public de Coudekerque a été aménagé dans un site marécageux sur une ancienne décharge : 9 trous ont été ouverts en 1986, 18 en 1991, puis un 9 trous supplémentaire en 2001. Le golf est gratuit pour les scolaires de l'agglomération dunkerquoise et il accueille de nombreuses compétitions (ex. Grand Prix de la ville de Dunkerque). Progressivement, il étend sa notoriété auprès des clientèles belges dont les fréquentations sont croissantes depuis quelques années. Créé il y a une dizaine d'années, le 27 trous de St-Omer possède un chiffre d'affaires de 8 millions de francs, dont le quart provient de la restauration[508]. L'objectif est d'atteindre 450 membres contre 380 actuellement. L'Open de St-Omer est inscrit, depuis 1997, au Tour Français et depuis 1998 au Tour Anglais (*'MasterCard Tour'*). Enfin, seul le golf de Wimereux est géré en association, avec un budget annuel de 3 millions de francs.

Le développement du golf au sein des entités du Kent Est et de la Côte d'Opale souligne une étroite synergie entre ces deux littoraux, qui ne cesse de se renforcer. La Côte d'Opale bénéficie d'une situation exceptionnelle, d'autant que le marché parisien distant de 2 heures est désormais facilement accessible par l'autoroute du littoral (A 16). De plus, elle dispose d'un atout hors du commun par rapport aux autres régions françaises, à savoir sa proximité de la Grande-Bretagne, pays traditionnel dans la pratique de cette activité. Les Britanniques avec les Scandinaves représentent l'essentiel des pratiquants en Europe. Le Touquet et Hardelot disposent d'équipements haut de gamme. Selon N.Boissonnas, président la société Cofidis qui gère ces golfs, « la région est appelée à occuper une place à part entière à côté des deux autres grandes destinations golfiques européennes, que sont la Costa Del Sol en Espagne et l'Algarve au Portugal »[509]. Même s'il est difficile pour un nouvel équipement de rentrer dans le cercle fermé des golfs les plus réputés, la demande est réelle pour des équipements moins ambitieux et notamment pour les clientèles de proximité. Le golf permet de désaisonnaliser l'activité touristique du lieu concerné, puisqu'il se pratique tout au long de l'année, quel que soit le temps. En Côte d'Opale, le produit golf est définitivement installé et l'avenir semble prometteur. Son développement passe par le renforcement des séjours sportifs touristiques notamment auprès de la clientèle britannique. Pour séduire, la qualité doit être présente dans toute la filière « golf ». La mise en place d'un grand événementiel sur ce littoral pourrait également contribuer à accroître sa notoriété. Enfin, l'avenir de cette activité passe aussi par sa « démocratisation », elle seule synonyme de visiteurs plus nombreux, puisque le coût d'une telle activité constitue encore aujourd'hui un frein à sa pratique.

Une autre activité sportive d'origine britannique semble être présente au sein des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale, la plaisance.

2.1.1.2.La navigation de plaisance : un produit « isolé » qui se développe lentement.

La navigation de plaisance trouve ses origines dans les courses de régates de yachting sur la Tamise, effectuées par les élites londoniennes dès le milieu du 17ème siècle. Mais ce n'est pas avant la seconde Guerre mondiale, que cette pratique devient accessible à tous, avec l'engouement croissant pour la « plaisance journalière », c'est-à-dire un périple en mer de quelques heures[510].

---

[508] GOLF SENIOR, le magazine des golfeurs de plus de 50 ans, Golf et tourisme : la Côte d'Opale, Trimestriel, n°10, 1999.
[509] Propos recueillis dans GOLF SENIOR, le magazine des golfeurs de plus de 50 ans, Golf et tourisme : la Côte d'Opale, Trimestriel, n°10, 1999.
[510] D'après Bavoux, 1997, Les plaisanciers sont des retraités à plus de 90%.

Les bateaux se modernisent progressivement, passant du dériveur à des navires plus grands et plus performants, pour aboutir aux multicoques légers[511]. La plaisance et ses équipements sont-ils uniformes de part et d'autre du détroit ?

Sur le littoral du Kent, la navigation de plaisance est essentiellement présente dans trois ports, à Ramsgate, Douvres et Folkestone (**tableau n°95** et **carte n°54**). Sur la Côte d'Opale, elle est localisée dans 5 ports, qui totalisent seulement 1.4% de l'ensemble des anneaux français[512] : Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne et Etaples (**tableau n°95** et **carte n°54**). Alors que la Méditerranée dispose d'un port de plaisance tous les 8 km en moyenne, la Bretagne tous les 22 km, la distance s'élève à 30 km pour la Côte d'Opale[513]. Elle est encore plus importante pour le littoral du Kent Est. De plus, la taille des ports reste modeste par rapport à d'autres situés sur la mer du Nord et la Manche[514]. Seuls Dunkerque et Ramsgate sont des ports de plaisance importants avec près de 800 emplacements, leur permettant de se situer entre les ports du Havre (1 020 emplacements) et de Nieuwport en Belgique (2 000). Sous dimensionnés, les ports de la Côte d'Opale et du Kent Est sont complètement saturés. Les plaisanciers abritent leurs bateaux en Belgique, en Bretagne et dans le sud de la France. Cette sous-capacité se traduit par le fort déséquilibre en terme de fréquentation de ces littoraux par rapport à ceux de la Normandie et de la Bretagne.

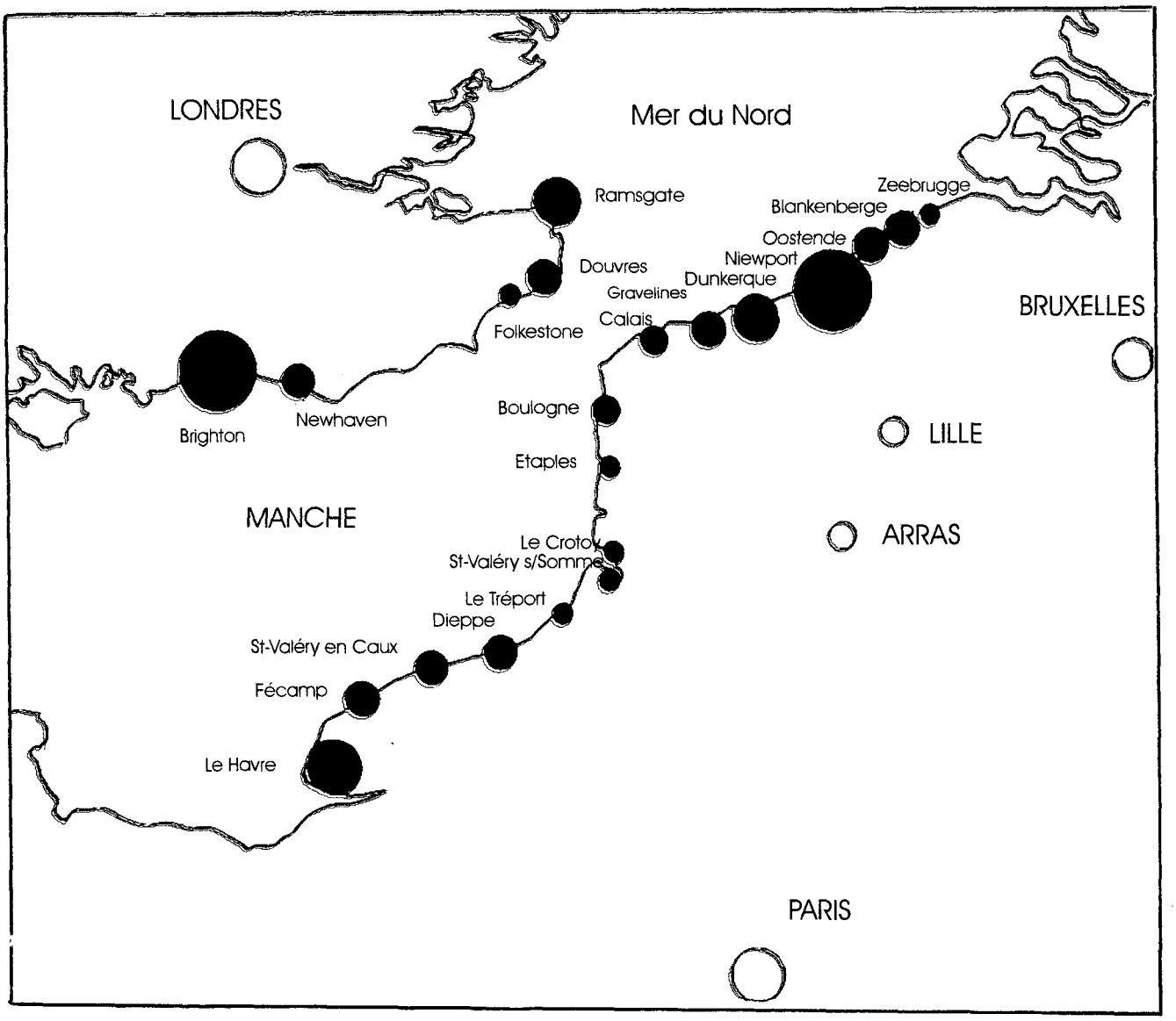
Tableau n°95 : Caractéristiques des ports de plaisance du Kent Est et de la Côte d'Opale.

	Capacité (nb. anneaux)	Taux d'occupation des résidents permanents	Liste d'attente	Projets d'extension	Accessibilité (en h / 24)	Visiteurs (bateaux)
Dunkerque (5 ports)	836	Saturé	Oui	Oui (382)	Variable	6 100
Ramsgate	800	Saturé	Oui	Oui (2000 à terme)	Toute heure	?
Douvres	550	Saturé	Oui	Oui	Toute heure	?
Gravelines	450	Saturé	85	Oui (170)	12	284
Calais	350	Saturé	30	Oui	6 (été) - 4 (hiv.)	1 663
Boulogne	311	Saturé	20	Oui (320)	Toute heure	2 497
Etaples	170	Saturé	Oui	Oui	Selon la marée	-
Folkestone	120	Saturé	Oui	Oui	Selon la marée	?

Source : M.Harbreteau d'après Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996, Fleury.C, Capitaineries des ports de plaisance, Jersey Harbour, Guernesey Harbour, Guide régional du Nautisme dans Buléon.P, 1999, Atlas Electronique transmanche http://infodoc.unicaen.fr/transmanche, et d'après informations recueillies dans le Kent.

[511] D'après Bavoux, 1997, 60% des bateaux ne dépassent pas aujourd'hui 6 m de long ou 2 tonneaux en France.
[512] LAGEISTE.J, Ports de plaisance et navigation de plaisance sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 27-33.
[513] LAGEISTE.J, Ports de plaisance et navigation de plaisance sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 27-33.
[514] En nombre d'anneaux : Guernesey (1 850), St-Malo (1 441), Deauville (1 300), Cherbourg (1285), Jersey (1 000), Dieppe (450), St-Briac (1 030), St-Valéry en Caux (600)...

Carte n°54 : L'offre de la navigation de plaisance au sein des littoraux de la Mer du Nord et de la Manche



Légende : N 0 50 km.

Echelle de valeurs (en nombre d'anneaux) :

2 000 1 000 800 500 300 100

Source : M.Harbreteau d'après informations recueillies dans le Kent, Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996, Fleury.C, Capitaineries des ports de plaisance, Jersey Harbour, Guernesey Harbour, Guide régional du Nautisme dans Buléon.P, 1999, Atlas Electronique transmanche http://infodoc.unicaen.fr/transmanche

Une écrasante majorité des pratiquants de la plaisance est régionale, avec 94.8% des usagers pour la Côte d'Opale, venant pour la plupart des grandes agglomérations urbaines régionales, dont Lille[515]. Seuls 5.3% sont extérieurs à la Région mais la plupart d'entre eux sont originaires du Nord-Pas-de-Calais, ou ont de la famille sur place. 1.3% des usagers est d'origine parisienne (ces derniers fréquentent plutôt Honfleur ou Deauville). La part des étrangers représente le même pourcentage (= 1.3%). Ces derniers sont surtout des néerlandais ou des belges fréquentant les ports de Dunkerque et de Boulogne ou des britanniques pour Calais (**tableau n°96**), qui y font escale. Côté anglais, la clientèle régionale domine aussi, même si Ramsgate devient progressivement l'une des principales destinations des '*yachtmen*' britanniques issus de l'ensemble du pays[516]. Les ports de ces littoraux sont néanmoins beaucoup plus des ports d'amarrage que de séjours pour les citadins plaisanciers.

Tableau n°96 : Les clientèles de passage des ports de plaisance de la Côte d'Opale (1996).

Ports	NB. de visiteurs	Français	Britanniques	Belges	Néerlandais	Allemands	Autres
Dunkerque	4 500	5%	7%	7%	70%	7%	4%
Gravelines	200	28%	24%	38%	8%	1%	1%
Calais	1 942	4%	54%	10%	19%	5%	8%
Boulogne	2 630	16%	24%	15%	36%	6%	3%
Etaples	44	34%	34%	16%	16%		

Source : Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

Afin de renforcer ce produit sur ce littoral, tous les ports ont engagé des projets d'agrandissement. Plus de 650 anneaux sont prévus dans les 5 ports de la Côte d'Opale[517]. Souvent, ces projets concernent la revitalisation des friches industrielles et portuaires comme à Dunkerque, Boulogne et Ramsgate. Ce dernier ambitionne même de se hisser au niveau de Brighton et de Nieuwport (2000 anneaux). Leur intérêt est évident, puisque selon la Fédération française des ports de plaisance, « 100 postes d'amarrage génèrent une vingtaine d'emplois indirects dans l'entretien des bateaux, le commerce, l'hôtellerie, la restauration... »[518]. A un degré plus important, 600 emplacements de plaisance créent des activités économiques directes pour l'économie locale (chantier de réparation, magasin...).

Le développement de la plaisance représente un enjeu de taille pour les deux rives littorales qui ne présentent aucune synergie dans ce domaine. Il existe en effet de nombreux handicaps qui freinent sa pratique :

- Les facteurs climatiques contraignants : front de mer court, marnage de grande ampleur, vent important, température peu clémente, forte nébulosité, présence de bancs de sable ;
- L'intensité du trafic transmanche ;
- Le contexte environnemental cause parfois un préjudice à la plaisance, surtout en Côte d'Opale. La présence de l'usine sidérurgique à Boulogne y est un frein évident à une halte. A Dunkerque, Il est fréquent que le pont des bateaux soit recouvert de poussières ;
- Une forte concurrence des ports belges, français et anglais ;
- Les problèmes d'accès pour certains ports situés à l'intérieur d'estuaires, comme ceux de Gravelines, d'Etaples et de Folkestone ;
- Le manque d'équipements de base.

[515] LAGEISTE.J, 1999, Ports de plaisance et navigation de plaisance sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 27-33.
[516] Propos recueillis lors d'un entretien avec N.MacCollum, Chargé de Mission au Thanet District Council, 2000.
[517] SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE, les cinq ports de plaisance, 2000.
[518] BAVOUX.JJ, Les littoraux français, A.Colin, 1997, pp. 128-130, 268 p.

Pourtant, les ports du Kent Est et de la Côte d'Opale ont véritablement une carte à jouer dans cette activité. Ils se doivent de constituer des haltes essentielles sur ce détroit très fréquenté. Une synergie doit naître entre ces littoraux grâce à une mise en réseau de leurs ports, capable à elle seule de renforcer l'offre (en terme d'anneaux), d'accroître la qualité (services, charte commune, promotion...), et de créer une politique événementielle (régates communes, rassemblement de vieux gréements...).

Autre activité littorale étroitement liée à l'influence anglaise, celle liée à la « santé » à travers la vogue pour les complexes de thalassothérapie.

2.1.1.3.Le retour du facteur « santé » avec les centres de thalassothérapie.

L'héliotropisme dominant l'ensemble des pratiques balnéaires à partir de la seconde Guerre mondiale, le facteur « santé » a perdu beaucoup d'importance dans les motivations de déplacements de la part des visiteurs. De nos jours, il semble connaître à nouveau un certain regain d'intérêt avec la thalassothérapie[519], qui représente « l'utilisation des ressources du milieu marin (climat iodé et venteux, eau de mer, algues, boues marines) à des fins thérapeutiques »[520]. Après avoir constitués les berceaux du développement balnéaire avec les « bains à la lame », le Kent Est et la Côte d'Opale disposent-ils aujourd'hui de tels centres sur leurs littoraux ? La thalassothérapie peut-elle permettre aux stations de se sortir du déclin d'autant que cette activité tend à se diversifier ?

Depuis l'apogée des centres thermaux à la fin du 18ème siècle, le tourisme thermal en Grande-Bretagne a connu un long déclin, seuls quelques centres élitistes de santé ont subsisté[521]. La prise de traitements thérapeutiques s'effectue de manière isolée pour soulager des maux chroniques comme le rhumatisme. La situation est opposée sur le Continent, où le marché a toujours existé pour les traitements thermaux. Cependant, un regain d'intérêt pour des centres thermaux s'y opère actuellement, avec une préoccupation grandissante pour la santé, le bien-être, la lutte contre le stress... tout en pratiquant des activités de détente et relaxantes.

Le littoral du Kent n'échappe pas à cet engouement. De nombreuses journées thermales sont organisées, et se traduisent par la création de « suites thermales » dans des hôtels, qui proposent diverses activités : traitements thermaux et esthétiques (faciale, massage, bains de boue...) et thérapies alternatives à base d'arômes et de réflexologie. C'est le cas de l'hôtel '*Metropole Imperial*' à Hythe. Le marché ne cesse de s'élargir et s'adresse à tous. Grâce à ses équipements éducatifs liés à la santé (salle de gym, un sauna, 2 salles de beauté, 2 salons de coiffure et un restaurant), l'Université '*South Kent College*' offre des journées thermales en partenariat avec les hôtels de Folkestone. Créés récemment, une « Académie du Bien Etre » assure non seulement des cours de formation aux étudiants, mais propose aussi divers services de qualité (beauté, remise en forme, fitness, coiffure, thérapies alternatives...) à destination des résidents locaux. Les tarifs pratiqués sont bas, comparés aux prix commerciaux et aux séjours strictement thermaux. Il s'agit d'étendre cette initiative à l'ensemble de la population du littoral, grâce à une campagne de promotion dans les magazines féminins, lui permettant d'exercer son influence sur les courts séjours. Ces derniers pourraient être proposés et combinés à des traitements ou à des activités thermales et de beauté. De nombreuses stations souhaiteraient se doter d'un centre thalassothérapie, telles Margate et Folkestone.

---

[519] Le terme est inventé à Arcachon par le Docteur La Bonnardière en 1897, qui y soigne les tuberculeux.
[520] BARON-YELES.N, Le tourisme en France – Territoires et stratégies, Prépas Géographie, A.Colin, 1999, pp. 113-114, 219 p.
[521] Notamment dans le Sussex.

La thalassothérapie et ses prestations hôtelières liées font figure d'un véritable produit touristique. Elle attire des clientèles toute l'année et confère un certain prestige à la station concernée. Elle permet de relancer les stations balnéaires traditionnelles en apportant un certain dynamisme. A Margate, l'ancien complexe hospitalier de bains de mer (*'The Royal Sea Bathing Hospital'* fondé en 1791), représentait un site foncier idéal pour implanter un tel équipement. Cependant, la municipalité n'a pas suivi les préconisations du *'KCC'*, et la friche de 2.5 ha vient d'être vendue à un promoteur immobilier pour un aménagement résidentiel. La station Folkestone pourrait profiter de son statut de station de villégiature pour retraités en étudiant l'implantation d'un tel complexe. Ainsi, la thalassothérapie reste une activité embryonnaire outre-Manche, qui mérite une plus grande attention. Mais le développement de cette activité se heurte à la faiblesse des remboursements des soins médicaux par la sécurité sociale et à la mauvaise réputation du niveau de prestations assuré par le suivi médical.

Sur la Côte d'Opale, l'activité de la thalassothérapie trouve ses origines à Berck, station de santé pour les enfants rachitiques. Mais ce n'est pas avant les années 60, que de nombreux centres se multiplient sur la Manche[522]. C'est le cas du complexe du Touquet créé en 1974 par Louison Bobet et Léonce Deprest, à l'extrême sud de la plage. La capacité du complexe de thalassothérapie est de 250 curistes, principalement issus du bassin parisien et du Nord de la France[523]. Deux complexes hôteliers haut de gamme (Novotel et Ibis) permettent d'accueillir cette clientèle élitiste essentiellement composée de retraités, cadres supérieurs et professions libérales, et en grande majorité féminine. Ce centre de thalassothérapie s'est spécialisé dans les soins des rhumatismes grâce à l'eau de mer, mais il est également le premier en France à proposer des cures de remises en forme, ainsi que des formules organisées avec d'autres activités (golf)[524]. Cependant, de nombreuses faiblesses subsistent :

- Le complexe est situé dans un environnement peu attractif : front de mer caractérisé par une architecture peu harmonieuse, aucune animation commerciale, pas de promenade ni d'éclairage nocturne ;
- La faible notoriété de ce centre à l'étranger.

L'autre pôle de santé de ce littoral est Berck, qui s'affirme à l'international avec des établissements de renom, « l'Institut St-François-de-Sales », « l'Institut Cazin Perrochaud », « l'Etablissement Hélio-Marin Fondation Franco-Américaine »... Cette station reste largement orientée dans le domaine médical. Néanmoins, la municipalité cherche à se doter d'un complexe de thalassothérapie depuis quelques années. Malgré l'échec du projet de la réhabilitation d'une vieille usine au nord de la plage en centre de santé, les élus locaux doivent poursuivre leur effort de diversification médicale de leur station, notamment dans la kinésithérapie, la rééducation des sportifs et des accidentés, le soin « aux maladies de société » (cure antitabac, soins du dos, lutte contre le stress...).

La thalassothérapie est un produit porteur pour les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale, mais insuffisamment développé. A ce jour, il n'existe que le complexe du Touquet, le seul présent dans le quart nord ouest européen. De multiples initiatives soulignent cet engouement récent (retour du facteur « santé », projets à l'étude...).

---

[522] Tels Quiberon, Trouville, Deauville... D'après Bavoux (1997) et Baron-Yeles (1999), la thalassothérapie attire 19 000 clients dans une vingtaine de centres en 1982. 44 centres accueillent 200 000 curistes en 2000.

[523] Etude HORWATH AXE CONSULTANT, Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage, rapport final, Marie du Touquet, juillet 1996, p 120.

[524] Etude HORWATH AXE CONSULTANT, Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage, rapport final, Marie du Touquet, juillet 1996, p 120.

Il devient urgent pour Folkestone (voire Margate) et surtout Berck de se doter d'un tel équipement, capable d'attirer une clientèle toute l'année et de conférer un certain prestige. De plus, il semblerait que la présence d'un complexe de thalassothérapie joue beaucoup sur l'activité casino.

Fortement liée à la thalassothérapie, la fréquentation des casinos représente un type particulier de divertissement, qui remonte au lancement des stations balnéaires pour les élites fortunées. Le Casino de Boulogne fut créé en 1863. A la différence des autres activités d'origine britannique, le casino est une pratique continentale élitiste qui s'est exportée outre-Manche. Aujourd'hui, le public s'est considérablement démocratisé et a entraîné une véritable flambée des recettes (celui des « 4 saisons » du Touquet enregistre un chiffre d'affaires annuel de 12.5 millions d'Euros[525]). Côté français, 6 casinos sont localisés sur la Côte d'Opale : Dunkerque, Boulogne, Calais et Le Touquet attirent un grand nombre de clientèles (**tableau n°97**).

Tableau n°97 : Les fréquentations des casinos en 1999.

Casinos	Fréquentations
Dunkerque	711 517
Casino du Palais au Touquet	490 000
Casino des 4 Saisons au Touquet	461 823
Casino de Boulogne	401 908
Calais	NC
Berck	NC

Source : Comité Régional de Tourisme, 2000.

NC : Non Communiqué.

Deux établissements sont présents au Touquet. Mais leurs performances actuelles (en terme de recettes) sont très moyennes, avec une notoriété limitée :[526]

- Le « casino du Palais », 49ème rang français, est ouvert toute l'année, et propose 144 machines à sous, ainsi qu'un restaurant brasserie et deux bars ;
- Le « casino des 4 saisons », 56ème rang français, est géré par le groupe Partouche, et dispose de 110 machines à sous, un restaurant, un bar, une discothèque. Il cible un éventail plus large de clientèle.

En France, les stations balnéaires rivalisent entre elles pour obtenir des licences de casinos. La plupart d'entre elles présentent au moins un établissement. La raison est d'ordre financier. Lorsque 10 euro sont dépensés dans un casino, 8 euro vont au gouvernement en tant que taxe, 1 euro va au propriétaire du casino, et 1 va à la municipalité, qui s'en sert pour financer divers projets. Le système est différent en Grande-Bretagne. La taxe ne s'adresse qu'au Gouvernement central. Il s'agit de changer le système de taxe, pour faire profiter les communes et surtout les stations balnéaires traditionnelles. Dans le Kent Est, il existe deux casinos à Thanet, mais aucun d'entre eux ne contribue à l'économie locale. Les visiteurs préfèrent les salles de jeux localisées dans les parcs d'attractions ou près des discothèques (Bingo), comme à Margate ou à Folkestone.

Enfin, dernière activité « huppée » d'origine britannique présente dans le Kent Est et la Côte d'Opale, les activités équestres.

[525] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2002.
[526] Etude HORWATH AXE CONSULTANT, Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage, rapport final, Marie du Touquet, juillet 1996, p 120.

2.1.1.4.Les activités équestres de part et d'autre du détroit : un produit élitiste à démocratiser.

Concernant essentiellement la promenade, la randonnée mais aussi les cours d'apprentissage, l'activité équestre reste un produit élitiste de part et d'autre du détroit, en raison de son coût excessif : Le tourisme équestre en Grande-Bretagne ne représente que 6% de cavaliers parmi la population totale[527]. Les clientèles concernées sont minoritaires de l'ordre de 3.5% de la population française âgée de plus de 15 ans[528].

Etroitement liée à l'influence anglaise par la construction d'hippodrome par les riches élites londoniennes (Le Touquet dans les années 30), cette activité se caractérise aujourd'hui par l'existence d'une vingtaine de clubs équestres privés en Côte d'Opale. Cependant, l'offre est encore peu diversifiée, faiblement tournée vers les activités de tourisme, et répartie de manière très hétérogène (**tableau n°98**). En effet, même si l'offre s'est largement étendue à l'arrière-pays, le sud de la Côte d'Opale est beaucoup mieux lotie que le nord.

Tableau n°98 : Les centres équestres de la Côte d'Opale.

Nom	Localisation	Caractéristiques		
La Cabriole	Berck	PEE	DE + ATE	13 + 6
Relais équestre Val de Course	Inxent	PL	ATE	4 + 15
Centre hippique du Boulonnais	Capelle-les-Boulogne	AA	DE	4 + 11
Centre équestre du Touquet	Le Touquet	PEE	INS + DF	25 + 25
Ferme équestre / Vallée de l'Aa	Lumbres	PL	ATE	15 + 5
Poney-Club de Marck	Marck	AB	ATE	12 + 1
L'Arche du Courty	Neufchâtel-Hardelot	PL	BAP + ATE	15 + 5
Le Frenouilles	St Inglevert	PL	ATE	12 + 0
Centre équestre la Ruade	Nortkerque	PL	ATE	3 + 11
Poney-Club d'Off	Offekerque	PEE	DE	25 + 5
Centre équestre	Clairmarais	PEE	DE	17 + 6
Les Ecuries de Tangry	Tangry (Pernes)	PL	DE ATE	5 + 6
Cheval Liberté	Balinghem	PL	ATE	5 + 10
Poney-Club de Rombly	Etaples	PEE	DE	60 + 0
Ferme équestre de la Lande	Hydrequent	PL	ATE + ME	17 + 11
La Ferme des Chaînes	Marck	PEE	DE	6 + 6
Centre équestre de Stella	Stella (Cucq)	PL	ATE	0 + 25
Loisir Equitation	Campagne-les-Hesdin	PL	X	4 + 3
Cheval Loisir	Calais	PL	X	8 + 6
Centre équestre d'Hardelot	Hardelot-Plage	PEE	INS	15 + 15
Mr Dumaine	Wacquinghen	AB	X	1 + 8
Ferme de Bertinghen	Bazinghen	PEE	GTE	1 + 9

Source : AGUR (ARTE / Haras Nationaux) dans Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.

Légende :
AA : Association dispensant l'enseignement de l'équitation ; AB : Uniquement activités de tourisme équestre ; PEE : Carte professionnelle d'école élémentaire d'équitation ; PL : Carte professionnelle de loueur d'équidés ; DE : Moniteur d'équitation diplômé d'Etat ; INS : Instructeur ; ME : Meneur d'attelages ; ATE : Accompagnateur de tourisme équestre ; GTE : Guide de tourisme équestre ; BAP : BAPAAT (Brevet d'assistant animateur).

Nombre de poneys + nombre de chevaux.

[527] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[528] AGENCE FRANCAISE d'INGENIERIE, La clientèle du tourisme équestre, 1995.

Au sein des deux entités littorales, l'équitation est le sport d'excellence de la station du Touquet. Ses équipements se situent en bordure de la Canche avec le « Centre équestre régional », qui possède une notoriété d'envergure européenne. L'ancien hippodrome est racheté par la municipalité dans les années 60. Afin de retrouver le dynamisme perdu, un manège olympique et une carrière sont aménagés dans les années 70[529]. Aujourd'hui, ce complexe constitue le plus grand centre équestre régional avec 250 boxes. La qualité des prestations a permis de fidéliser une clientèle de week-end et estivale. De nombreuses compétitions y sont organisées avec « deux ou trois événements par mois »[530]. Dans cette station, l'activité du cheval passe aussi par de nombreux sentiers équestres avec 46 km de pistes, essentiellement dans la forêt.

Cependant, quelques faiblesses subsistent :[531]

- Le concept loisirs (randonnées, promenades…) est peu développé ;
- La très forte saisonnalité de cette activité[532] ne permet pas de disposer du personnel suffisant, pour développer des produits d'initiation ou de loisirs à l'année ;
- La clientèle est peu diversifiée : essentiellement lilloise, parisienne et dans une moindre mesure étrangère (britannique, belge et néerlandaise) ;
- L'événementiel reste insuffisant ;
- La communication est limitée.

Face à la suprématie du Touquet, d'autres stations de ce littoral tentent timidement de développer cette activité. C'est le cas d'Hardelot en 2001, qui a procédé à l'extension de son manège équestre avec l'aménagement d'un centre d'hébergement de 66 lits pour un total de 1.6 millions d'euros[533]. En Côte d'Opale, l'activité équestre passe aussi par la présence du Cheval Boulonnais, célèbre pour son endurance lors du transport de poisson entre Boulogne et Paris au 19ème siècle. Cette ancienne pratique est aujourd'hui, célébrée à travers l'événement « la route du poisson » (septembre).

Sur les 3 569 miles de sentiers de randonnée du Kent (= soit plus de 5 700 km), 412 miles (= 660 km) sont consacrés à la randonnée à cheval. 5 pistes cavalières constituent un réseau de sentiers, pistes et petits chemins à travers le littoral et l'arrière-pays. Dans le Kent Est, la vallée d'Alkham est très appréciée des randonneurs. Mais le produit est insuffisamment développé en raison de la « fermeture » des terres par les agriculteurs. Quelques complexes spécialisés sont présents sur le littoral comme à Margate, Folkestone… Pour cette dernière, trois établissements / écuries sont présents ('*Hayne Barn*', '*Limes Farm*' et '*Beechborough*'). Ils s'adressent essentiellement au marché local, bien que Hayne Barn et Beechborough présentent une capacité d'hébergement. '*Limes Farm*' fait régulièrement de la promotion pour des séjours organisés (avec hébergement), à destination des personnes apportant leurs propres chevaux. '*Folkestone Race Course*' accueille 22 événements par an (dont 4 en août), mais les retombées sont relativement faibles pour les hôtels de la ville.

Il existe un réel potentiel au sein du Kent Est et de la Côte d'Opale pour développer davantage ce sport, en raison de leur grande tradition dans ce domaine (race boulonnaise, nombreuses compétitions...).

---

[529] A l'époque, seules 3 courses par an y étaient organisées.
[530] PAYS DU NORD Hors série Spécial Côte d'Opale, 1997, pp. 67-82, 162 p.
[531] Etude HORWATH AXE CONSULTANT, Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage, rapport final, Marie du Touquet, juillet 1996, p 120.
[532] 140 chevaux en hiver contre 270 en période estivale.
[533] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, 2002.

Néanmois, quelques obstacles freinent sa pratique tels que la profonde méconnaissance de cette activité, sa difficile cohabitation avec l'automobile... Il s'agit de développer des itinéraires de randonnées, banalisés, sécurisés et de qualité à travers la mise en œuvre des Plans Départementaux d'Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) côté français, et des préconisations émises par la '*Countryside Commission*' côté anglais. Dans un second temps, la priorité doit être donnée au renforcement des capacités d'accueil et d'hébergement touristique adapté aux cavaliers et chevaux (pour les groupes). Enfin, il s'agit de « démocratiser » cette activité (au même titre que le golf), puisque son avenir dépend fortement de son accessibilité aux clientèles de proximité.

La plupart de ces sports « chics » se caractérisent par l'influence britannique qui les a créées puis encouragées sur la Côte d'Opale. Le Touquet représente la station sportive huppée par excellence. S'ajoutent à ces anciennes pratiques sportives d'origine britannique soulignant une étroite synergie entre les deux rives, d'autres activités sportives littorales plus récentes qui semblent s'opposer de part et d'autre du détroit.

2.1.2.Une grande disparité dans les activités sportives récentes liées à l'eau et au vent.

Avec ses longues étendues sableuses et un vent toujours présent, la Côte d'Opale offre les conditions idéales pour les pratiques de sports de glisse, telles le char à voile, le speed-sail et le cerf-volant. Avec un contexte naturel beaucoup moins favorable, le littoral du Kent Est n'a pu développé, ou faiblement, ces activités sportives spécifiques. Néanmoins, l'offre nautique et les activités dites « motorisées » semblent plus équilibrées entre les deux rives.

2.1.2.1.Les activités char à voile, speed-sail et cerf-volant omniprésentes en Côte d'Opale.

Le char à voile est « tout véhicule sur roues propulsé uniquement par le vent et dirigé par un pilote »[534]. A partir des plages du nord de la France, et dès la fin du 19ème siècle, sa pratique s'étend aux littoraux normand, breton, vendéen et aquitain, partout où l'estran est constitué de longues et larges plages sableuses. La première course internationale eut lieu en 1913, à Hardelot, avec 35 concurrents, mais c'est en 1965 seulement, que le produit s'organise avec la création de « Eole Club » (le plus titré des clubs français). Le speed-sail est né, il y a une vingtaine d'années, lorsque Arnaud de Rosnay, cherchant un moyen de s'entraîner sur la Côte d'Opale, eut l'idée de fixer des roues sur sa planche à voile (1977). Plus récent, il est moins développé que le char à voile. L'évolution du matériel (taille, sécurité, maniabilité...) a permis d'élargir progressivement la tranche d'âge des pratiquants.

L'offre concernant les activités char à voile et speed-sail, est relativement diversifiée et bien répartie dans les principales stations balnéaires aux longs et larges estrans (**tableau n°99**). Boulogne est le leader incontesté des équipements de char à voile et de speed-sail. Les bases de Boulogne et de Zuydcoote concentrent près du tiers de la capacité totale des chars à voile de la Côte d'Opale ; Bray-Dunes, Leffrinckourcke et Boulogne près des deux tiers de la capacité totale des speed-sails. Malgré un parc moins important, Berck, Marck et Gravelines proposent les deux activités. Quelques stations se sont spécialisées dans une activité précise : Le Touquet, Hardelot, Ste-Cécile, Dunkerque dans le char à voile, Wissant dans le speed-sail. Certaines d'entre elles n'hésitent pas à mettre en place un événementiel sportif ambitieux pour renforcer leur notoriété dans ce domaine, telles Hardelot avec le « Raid Speed-sail international », Berck et ses « 6 jours »...

[534] Définition officielle de la Fédération Française de Char à Voile dans DEWAILLY.JM, SOBRY.C, Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais, L'Harmattan, 1997, 303 p.

Avec les capacités d'accueil les plus importantes, les bases de Boulogne et de Zuydcoote sont les plus fréquentées, avec respectivement 35 000 et 25 000 pratiquants en 1999 (**tableau n°99**). Suivent Gravelines, Marck, Berck et le Touquet avec un peu plus de 6 000 visiteurs annuels. Les autres stations n'accueillent qu'une infime minorité de pratiquants. La plupart de cette clientèle sportive est jeune et citadine (notamment régionale, en provenance de l'agglomération lilloise ou du bassin minier). Cependant, la demande étrangère est croissante pour ces activités, d'autant que les littoraux belges et anglais ne se prêtent guère à leurs pratiques (sur-fréquentation, présence d'ouvrages de protection, platiers, plages de galets...).

Tableau n°99 : Les principaux équipements char à voile et speed-sail en Côte d'Opale.

Noms	Stations	NB de chars à voile (toutes catégories)	Nb. de Speed-sails	Fréquentations (1999)
Club Côte d'Opale	Boulogne	120	20	35 140
Zéphir	Zuydcoote	120	0	25 000
Centre Rives de l'Aa	Gravelines	54	12	7 224
Agora	Berck	50	5	6 651
Base loisirs de Marck	Marck	37	5	4 657 (1997)
Centre de Char à Voile	Le Touquet	40	0	4 649
Wishbone F2 Centre	Wissant	0	8	2 000
Base municipale	Ste-Cécile	27	0	1 500
Drakkars	Hardelot	36	0	850
Base de la Licorne	Dunkerque	70	0	N.C
Clos Fleuri	Bray-Dunes	50	0	N.C
Base Char à voile	Wissant	25	0	N.C
Speed-Sail Bray-Dunois	Bray-Dunes	0	35	N.C
Europlage	Leffrinckouke	0	21	N.C
Wheeling Club	Hardelot	0	10	N.C
Total		629	116	85 871

Source : M.Harbreteau d'après Syndicat Mixte de la Côte d'Opale (1996) et CRT (2000).

Néanmoins, l'offre diversifiée reste peu structurée et non homogénéisée. De nombreuses disparités subsistent en terme de qualité et de prestations. Il devient urgent d'instaurer des tarifications communes à l'ensemble des bases du littoral, avec la création d'un « pass char à voile » et d'un « pass speed-sail » pour pratiquer ces activités dans les différentes stations. De plus, une ou deux stations doivent définitivement se lancer dans ces activités spécifiques, et servir de « locomotives régionales », afin de booster le marché. En disposant de longs et larges estrans, Berck et Zuydcoote pourraient servir d'exemples.

Une autre activité sportive liée au vent connaît un engouement très récent sur ce littoral : le cerf-volant qui y est apparue au milieu 80[535]. Peu de clubs existent à ce jour et sont étroitement liés aux bases de char à voile et de speed-sail (**tableau n°100**). Parmi eux, celui de Berck est le plus important avec une fréquentation annuelle de 2 000 visiteurs[536]. « Les Rencontres de cerfs-volants » représentent l'événement phare. Compétition unique en France (l'autre se situant à Dieppe, mais l'événement se produit tous les deux ans), elle s'étale sur deux week-ends d'avril, attire près de 400 000 personnes (2000), et engendre près de 610 000 euro pour l'économie locale[537]. Plus de 1 000 compétiteurs s'affrontent sur la plage, avec des cerfs-volants de combat et d'acrobatie.

[535] Considéré comme d'origine orientale, il est introduit en Europe par des scientifiques au 18ème siècle. Il devient rapidement un jouet et il est pratiqué dans tous les endroits où le vent souffle, en particulier le long des plages.
[536] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2000.
[537] Entretien avec Mr.Delefosse Directeur de l'Office de Tourisme de Berck et Antoinette Pionet, Ingénieur urbaniste à la mairie de Berck, sept.2001.

Tableau n°100 : La présence de quelques clubs de cerf-volant en Côte d'Opale.

Nom de la structure	Commune
Zephir	Zuydcoote
Centre des Rives de l'Aa	Gravelines
Base de loisirs des Hemmes	Marck
CVCCO	Boulogne
Agora	Berck

Source : Comité Régional de Tourisme, 2001.

Enfin, cette mode récente pour le cerf-volant est à l'origine directe d'une nouvelle pratique : le « Kite surfing »[538]. Mais cette activité reste encore limitée au sein de la Côte d'Opale, et n'est pratiquée que par un nombre limité de passionnés, notamment au Touquet. Les plages de '*West Beach*' et de '*Tankerton Slopes*' à Whitstable attirent aussi quelques adeptes !

2.1.2.2.Une offre nautique opposée de part et d'autre des deux rives littorales.

Le nautisme léger concerne les activités se pratiquant sur l'eau, grâce aux dériveurs, catamarans, optimists, planches à voile, canoës et kayak de mer, ski nautique... Sur la Côte d'Opale, l'offre se traduit par la présence de nombreuses bases de loisirs dans les stations (**tableau n°101**). D'après le SMCO (1996), la clientèle est essentiellement régionale et varie selon le type d'activité exercée : les adolescents et les jeunes adultes pour la planche à voile et les catamarans ; les familles pour les voiliers ; les enfants lors des vacances ou des activités périscolaires ; les employés des entreprises lors de sorties ou stages associés aux séminaires.

Tableau n°101 : L'offre concernant le nautisme léger en Côte d'Opale.

Nom	Localisation	Fréquentations en 1999
Lac des Hérons	Ghyvelde	11 074
Canoë-kayak	Boulogne	5 645
Centre Nautique des Rives de l'Aa	Gravelines	5 060
Centre Nautique de la Canche	Etaples	3 631
Yatcht club boulonnais	Boulogne	3 500
Centre Régional de Voile habitable	Dunkerque	2 800
Base de Voile	Grand-Fort-Philippe	2 294
Wishbone F2 Center	Wissant	2 000
Cercle Nautique	Le Touquet	1 642
Yatcht Club	Calais	1 400
Club Nautique	Wimereux	1 209
CISPA	Calais	430
Cercle de Voile	Neufchâtel-Hardelot	N.C
Lac du Puythouck	Grande-Synthe	N.C
Lac d'Armbouts-Cappel	Armbouts-Cappel	N.C
Base de la Licorne	Dunkerque	N.C
Base du Clos fleuri	Bray-Dunes	N.C
Club Nautique Berckois	Berck-sur-Mer	N.C

Source : M.Harbreteau d'après SMCO (1996) et CRT (2000).

Même si les fréquentations restent encore relativement faibles, Wimereux et Wissant ont acquis une solide réputation dans la pratique de la planche à voile et du funboard. L'essor de la voile date des années 90 à Wimereux, avec l'ouverture d'un centre nautique. Les vents orientés du sud-ouest entraînent une houle importante, d'autant que le site est idéal à marée haute pour contempler les planchistes.

[538] Pratique qui lie le cerf-volant et le surf.

La station dispose de l'un des 8 centres permanents d'entraînement et de formation en France. Le Centre régional de voile constitue l'un des équipements phares de la station et propose les pratiques de la planche à voile, du dériveur et du catamaran. La station espère obtenir le label « Station voile » si convoité. S'agissant de Wissant, l'engouement y est tel, que la station est confrontée au problème de sur-fréquentation. En été, les conflits d'intérêt sont nombreux entre les planchistes, la population locale résidente et les visiteurs ayant une résidence secondaire. Le phénomène touristique est encore incontrôlé et les autorités locales tentent de s'organiser depuis peu.

A l'image des activités traditionnelles d'origine britannique, l'événementiel nautique occupe une place importante dans la notoriété de ce littoral. De nombreuses manifestations sportives de renommée régionale y prennent place (**tableau n°102**). Elles jouent un rôle non négligeable dans l'économie locale, notamment dans le secteur hôtelier, et contribuent surtout à identifier la Côte d'Opale avec une image sportive et dynamique.

Tableau n°102 : Les principaux événements nautiques en Côte d'Opale.

Evénement	Lieu (date)	Caractéristiques
Journées Mer Opale	Merlimont (mai)	Nombreuses activités sportives (char à voile, kayak de mer, jet ski...) et animations diverses.
Eurocoupe Dunes de Flandres	Bray-Dunes (mai)	Régate de catamarans avec plus de 100 bateaux.
'North Sea Cup'	Wimereux (juin)	Régate internationale de planche à voile avec 200 planchistes français et étrangers sur le plan d'eau de la Baie de St-Jean.
Raid international de planche à voile	Dunkerque (juillet)	Course Dunkerque – Ostende- Dunkerque.
Championnats du monde de flysurf	Dunkerque (août)	Les meilleurs sportifs en compétition.
Championnats de France de funboard	Wissant (août)	Participation des 80 meilleurs sportifs français.
Régate des bancs de Flandres	Dunkerque (septembre)	Semaine consacrée au monde de la mer et de la voile avec soirée de chants marins.
Raid des 2 Caps	Wimereux-Calais (septembre)	Catamarans, optimists et planches à voile.
Fête de la régate	Boulogne – Wimereux (septembre)	250 voiles en compétitions.
Les joutes à Canotes	Etaples (octobre)	Grande régate sur la Canche.

Source : M.Harbreteau d'après Comité Régional de Tourisme, 2001.

S'agissant du Kent Est, l'offre concernant l'activité nautisme y est très faible. La plupart des clubs restent « isolés » pour des raisons d'assurance, et n'exercent par conséquent aucune promotion active auprès du grand public. Le club qui semble le plus dynamique est celui de Whitstable, qui se distingue par ses activités sportives liées à l'eau et au vent, notamment la planche à voile. A l'image de Wimereux ou de Wissant, l'organisation de compétitions nationales par la municipalité permet d'instaurer un événementiel dynamique. Ces dernières attirent près de 200 planchistes sur une seule journée, dont 30% de Londres, 40% du Kent et 10% d'autres comtés[539]. Néanmoins, ces compétitions sont rares.

[539] KENT COUNTY COUNCIL, Sports and Resorts – Sports, health and fitness led tourism on the South East Coast, A study prepared for South East England Tourist Board, juin 2001, 69 p.

De plus, le manque d'équipement fait défaut d'autant que Whitstable présente trois inconvénients majeurs :

- Accès limité à l'eau sauf à marée haute ;
- Equipements médiocres pour les canots pneumatiques et les yachts ;
- Equipements de rivage inadaptés pour les marins et les usagers de bateaux électriques, notamment un manque de place de parkings pour voitures, bateaux et remorques[540].

La voile bénéficie d'un meilleur traitement de faveur dans quelques stations de ce littoral, mais rien de comparable à ce qui est réalisé en Côte d'Opale. Le club de voile '*Whitstable Youth and Sailing Centre*' (150-200 membres) se charge d'organiser, pour les jeunes, des excursions de voile et de canoë. Il organise aussi des événements régionaux et nationaux qui peuvent attirer plusieurs centaines de visiteurs tels que le '*Tornado Nationals*', '*Forts Race*', '*Whistable Regatta*' et le '*World Tasar Championship*'. Folkestone s'inscrit dans la même logique avec son événement de voile se déroulant sur 4 jours, la '*North Sea Cup*'. Ailleurs, Thanet se distingue grâce à ses grandes baies idéales à la pratiques des sports d'eau. Mais là aussi, seuls deux clubs de voile sont recensés dans le port de Margate et peinent à être rentables. Il existe actuellement un projet d'implantation d'un club nautique dans ce port, qui fait partie du vaste projet de régénération de l'ensemble du front de mer. S'agissant de Ramsgate, cette station apparaît comme le lieu privilégié pour la pratique des sports liés à l'eau, avec son événement majeur de *voile 'International Sailing Week'*, de réputation nationale. D'autres clubs nautiques sont présents à Hythe et à Rye et permettent la pratique de la planche à voile et du catamaran.

Les activités sportives liées au vent et à l'eau n'ont pas connu de grand essor sur le littoral du Kent Est[541]. Il semblerait que ce littoral s'affiche plus activement dans le développement de certains sports motorisés pratiqués en bordure de place. Mais là encore, les disparités subsistent entre les deux rives littorales.

2.1.2.3.Des sports « motorisés » plus équilibrés de part et d'autre du détroit.

Les sports « motorisés » représentent une pratique minoritaire à l'échelle des littoraux de la Côte d'Opale et du Kent Est. Néanmoins, l'organisation d'événements d'envergure permet de faire connaître ces sports méconnus et contribuent à leur donner une image fun et sportive.

La station du Touquet s'est hautement spécialisé dans ces sports à risque, avec notamment l'organisation annuelle d'Endur'eau jet ski (octobre). Mais, l'événement phare de la Côte d'Opale est l'Enduro du Touquet, événement unique en Europe. Même s'il n'est pas directement lié à la mer et au vent, il se produit sur la plage et constitue l'un des événements grand public, qui en France attire le plus de monde sur une journée. En 1997, plus de 280 000 personnes ont assisté à la course moto en plein mois de février. Les retombées économiques locales sont colossales pour la commune mais difficiles à évaluer[542]. L'événement profite aux commerçants. Hôteliers et restaurateurs bénéficient de retombées directes, avec des taux d'occupation de 100% le samedi soir, 80 à 85% le vendredi et le dimanche. Seul le commerce de luxe ferme, le public de l'Enduro n'étant pas celui qu'il recherche.

---

[540] KENT COUNTY COUNCIL, Sports and Resorts – Sports, health and fitness led tourism on the South East Coast, A study prepared for South East England Tourist Board, juin 2001, 69 p.

[541] Tout comme en Grande-Bretagne.

[542] L'organisation de cet événement est de l'ordre de 800 000 F pour la municipalité qui doit mettre à disposition du personnel communal.

La course de squads le samedi attire une centaine d'équipages et permet d'avoir de fortes fréquentations pendant tout le week-end. En terme d'image, Le Touquet acquiert l'image d'une station dynamique et sportive. La couverture médiatique est nationale, avec une retransmission en direct sur l'une des chaînes publiques. Il existe un courant de contestation pour ce type d'événement, mais les retombées économiques et médiatiques diverses permettent de résister aux critiques environnementales et sociales qui font pression pour annuler cette manifestation préjudiciable au milieu naturel dunaire[543]. Une partie de la course s'effectue dans les dunes et l'événement est dommageable pour ces écosystèmes fragiles.

Le littoral du Kent Est semble être davantage présent dans ces sports « motorisés ». Dans un domaine légèrement différent, Whitstable a acquis une solide réputation dans la pratique du ski nautique. La Fédération britannique considère le club de Whitstable (*'Whitstable Waterski Club'*) comme l'un des plus attractifs du pays. Ce dernier y organise les championnats internationaux de ski nautique, qui attire plusieurs milliers de visiteurs provenant du pays tout entier. Cependant, le club est confronté à un manque de ressources financières pour organiser ces championnats nationaux ; le nombre de bateaux ayant chuté à 20-30 ces dernières années (contre 60 auparavant). Fort de ses 650 membres, *'Whitstable Yacht Club'* dispose de la plus grande flotte de bateaux dinghies du pays. De nombreuses courses sont proposées tous les week-ends de la mi-mars à décembre, dont certaines d'envergure nationale et internationale (*'Tasar National Championship'*). Le club est limité par le manque d'espace sur la plage.

Le ski nautique et le jet ski sont pratiqués à *'Palm Bay'* et à *'Cliftonville'* (Margate), qui disposent chacun d'un club. Ces larges baies ont l'avantage de ne poser aucun problème sonore lié à la pratique de ces activités bruyantes, puisque les falaises constituent un rempart efficace contre le bruit. Le club privé *'Jetski World'*, propose de nombreuses prestations de qualité (baptêmes, cours, perfectionnement...), et attire des visiteurs de l'ensemble du Sud Est. C'est également le cas à l'extrême sud du littoral, *'Herons Park'* représente à l'origine une carrière de graviers transformée pour la pratique du ski nautique. Quant à la station de Ramsgate, elle organise une course de bateaux à moteur, en partenariat avec un festival gastronomique, sur deux journées en juin. Ces deux événements attirent 40 000 à 50 000 visiteurs et bénéficient d'une grande couverture médiatique.

2.1.2.4.Conclusion : un manque à combler pour le littoral du Kent Est.

Dès la décennie 70 et surtout 80, le sport devient un puissant moteur des déplacements touristiques[544]. Alors que certaines activités sportives ont connu un développement exogène en Côte d'Opale avec des sports importés d'outre-Manche, ce littoral s'affiche désormais comme une côte dynamique et sportive avec des pratiques plus récentes. Elle dispose d'une quinzaine de bases sportives liées aux activités de glisse, puis de 34 centres sportifs liés aux activités nautiques (voile, planche à voile, yatching, canotage, canoë-kayak, aviron et autres sports dérivés)[545]. Ces sports récents sont largement favorisés par les municipalités, qui n'hésitent plus à investir dans la construction de bases nautiques.

Le principal atout du produit « glisse » est sa flexibilité, puisqu'il s'adresse aux touristes, mais aussi à la population de proximité dans une optique de loisirs. Ces sports véhiculent une image jeune, dynamique et excitante, puis permettent de désaisonnaliser le secteur touristique.

---

[543] Un arrêté préfectoral (février 2003) a même déclaré l'Enduro 2002 illégal.
[544] DEWAILLY.JM, FLAMENT.E, Le tourisme, Campus, SEDES, 2000, pp. 76-89, 191 p.
[545] COMITE REGIONAL de TOURISME, dans publication touristique éditée par l'Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale – Eurotunnel, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

Certaines stations commencent même à acquérir une notoriété, qui dépasse le cadre régional (Le Touquet, Wissant, Berck...). Mais de nombreux efforts restent à fournir dans la quantité (équipements, produits proposés) et la qualité (encadrements), afin que le produit « glisse » s'inscrive vraiment dans une approche commerciale. Le mode de gestion, essentiellement associatif (sauf Agora) n'encourage pas forcément la commercialisation du produit notamment dans la compétence et la disponibilité du personnel. De plus, une certaine harmonisation et cohérence sont nécessaires afin de proposer des produits de qualité, complémentaires et suffisamment diversifiés.

D'une manière générale, le littoral du Kent Est reste en retrait par rapport à son homologue français faute de longues plages sableuses. Le lien entre activités sportives récentes et tourisme y est relativement peu développé. Il est essentiel de remédier à ce manque d'autant que la demande est forte[546]. Sans représenter la solution miracle à l'ensemble des problèmes des stations, les activités sportives peuvent certainement représenter de nouvelles sources de richesses et d'emplois. Le Kent Est doit devenir la référence dans ce domaine, avant que les autres rivages britanniques ne se positionnent sur ce marché. De nombreux facteurs jouent en sa faveur :

- Les stations proposent déjà de nombreuses activités sportives liées à la mer. Elles peuvent jouer la complémentarité avec leur arrière-pays pour proposer une gamme étendue d'activités comme le golf, la marche, le vélo... La plupart étant pratiquées à l'extérieur, le Kent Est constitue le littoral le plus avantagé sur le plan climatique ;
- Les stations possèdent un parc d'hébergement satisfaisant capable d'accueillir des clientèles variées (Thanet, Folkestone...) ;
- Le marché de proximité est important, d'autant que la demande est forte, pour les loisirs pratiqués à chaque fin de semaine et pendant toute l'année ;
- Les stations du Kent Est doivent se servir de l'exemple des stations de la Côte d'Opale, qui sont en pointe dans ce domaine ;
- De nombreuses opportunités existent, notamment pour les stations de Thanet qui bénéficient de fonds européens (Interreg 3 et Objectif 2). Les activités liées à l'eau font également l'objet d'une grande attention de la part de '*Environment Agency*', qui aide financièrement ces projets.

Cette prise de conscience vis à vis du rôle des activités sportives est indispensable pour un littoral qui veut s'afficher comme une destination touristique à part entière. Dans ce domaine, les efforts de Thanet méritent d'être poursuivis. En effet, depuis 10 ans, Margate accueille le '*National Beach Volleyball Grand Prix*'[547]. Le « beach volley » constitue un sport de plus en plus apprécié, étroitement lié au fun, à la jeunesse et à la mode. Ce sport a bénéficié d'une extraordinaire couverture médiatique lors des derniers Jeux Olympiques. A Margate, les 15 terrains aménagés sur la plage de '*Viking Bay*', sont fréquentés par près de 150 personnes à chaque compétition. Il s'agit d'exploiter davantage ce potentiel en multipliant ces événements sportifs, d'autant que le '*Grand Prix*' bénéficie d'une couverture médiatique non négligeable. Pourquoi alors ne pas développer les sports purement britannique dans certaines stations, tels le hockey ou le cricket si populaires outre-Manche ? Se positionner davantage sur ces pratiques est essentiel pour le Kent Est.

[546] Il existe en effet un fort intérêt des clientèles pour la santé, le fitness et le bien être.
[547] Les autres événements de même nature se produisent dans les stations de Weymouth, Bournemouth, Tenby, Newquay, Ile de Wight, Brighton...

Pour y parvenir, il s'agit :

- D'augmenter le profil sportif de la côte et commencer à changer l'image ;
- De promouvoir les opportunités de ces activités ;
- De supporter, développer et accroître le nombre des événements ;
- De lier l'hébergement et les activités par des séjours à thème ;
- D'améliorer l'accès et les activités existantes ;
- D'améliorer l'accueil et l'animation des stations.

Il existe d'autres pratiques littorales beaucoup plus homogènes de part et d'autre du détroit, notamment celles liées au patrimoine soulignant une forte identité des deux rives.

2.1.3.Des activités patrimoniales intenses soulignant de fortes identités littorales.

De nombreuses pratiques identitaires s'insèrent au sein de ces espaces littoraux. Etroitement liées au patrimoine maritime, culturel et naturel, ces activités rencontrent un vif engouement et sont parfois victime de leur succès.

2.1.3.1.Le fort engouement pour les produits culturels liés au patrimoine maritime.

La présence des activités culturelles liées à la mer est ancienne. L'offre s'est considérablement renforcée lors des dernières années. Le renouveau du patrimoine maritime se traduit par l'émergence de l'identité locale maritime de ports ou villages portuaires, qui exploitent progressivement leur passé. La valorisation du patrimoine maritime est très vaste, puisqu'elle concerne les rassemblements populaires et festifs, les fêtes locales maritimes, la construction ou la restauration de vieux gréements, l'organisation de régates et compétitions de voile, le développement de musées et d'écomusées, la mise en valeur de phares et de balises...[548]. Le patrimoine maritime est très populaire de part et d'autre du détroit. En suscitant le déplacement des visiteurs, il constitue parfois un réel outil de développement local.

La valorisation des activités traditionnelles se traduit par la multiplication de musées et d'écomusées. Le tourisme investit des vieux équipements et assure un complément de revenu essentiel. L'exemple typique du Kent Est se trouve à Whitstable avec l'entreprise ostréicole '*Whitstable Oyster*', qui a transformé une partie de ses locaux en écomusée. Chaque année, celui-ci reçoit des centaines de visiteurs, désireux d'avoir davantage de connaissances sur la production des huîtres. Dunkerque possède un musée portuaire, inauguré en 1992, qui présente la vie maritime locale (construction navale, pêche...). Ce dernier constitue aujourd'hui un équipement identitaire local fort, puisqu'il fait office de point d'accueil et de centre de documentation dans un ancien quartier central. A l'image du port de Dunkerque qui organise certaines visites guidées, d'autres proposent aussi certaines prestations touristiques (promenade en bateau, visite commentée...) comme Boulogne, Folkestone, Ramsgate...

Concernant les équipements les plus attractifs, Nausicaa figure en tête. Constituant l'un des plus grands aquariums d'Europe, il a ouvert en 1991 à Boulogne, grâce à des fonds publics (**tableau n°103**). Géré par une Société d'Economie Mixte, il est le 5ème équipement le plus visité en France. S'ajoutent à l'aquarium, un cinéma spécialisé, un centre de conférence, deux médiathèques, un centre météorologique et un restaurant. L'exploitation de Nausicaa est bénéficiaire depuis 1994, et ne nécessite aucune subvention de financement.

[548] BARON-YELES.N, Le tourisme en France – Territoires et stratégies, Prépas Géographie, A.Colin, 1999, p 107, 219 p.

Les retombées au sein de l'économie locale sont importantes, de l'ordre de 6 millions d'euro annuellement sur le boulonnais (dépenses des touristes effectuées hors de Nausicaa), selon l'INSEE[549]. En moyenne, chaque visiteur dépenserait 10 euro. D'après l'INSEE et l'Observatoire Régional du Tourisme, il a généré dès son ouverture en 1992, 60 emplois directs et 75 indirects. Le complexe emploie aujourd'hui plus de 250 personnes[550]. A l'échelle régionale, Nausicaa est l'équipement phare de la Côte d'Opale. Il a procédé à des aménagements d'extension, en 1998, d'un montant total de 13 millions d'euro, afin de renouveler son offre et atteindre le million de visiteurs annuellement (ce qui sera réalisé sur la période mai 1998 - mai 1999). Cet agrandissement porte la surface d'exposition à 4 000 m². En 1998, la fréquentation atteint 783 000 visiteurs. Des travaux, d'un montant de quelque 10 millions d'euro, vont être engagés en 2003 pour ouvrir un nouvel espace sur le thème de la conservation du littoral.

Tableau n°103 : Les financements de Nausicaa.

160 MF d'investissements financés par :
FEDER : 70 MF
Etat : 18 MF
Région Nord-Pas-de-Calais : 25.5 MF
Conseil Général du Pas-de-Calais : 13.5 MF
Ifremer : 8 MF
CCI de Boulogne et de Montreuil : 4 MF
Ville de Boulogne : 15 MF
Divers : 6 MF
85 MF de réinvestissements financés par :
FEDER : 25 MF
Etat : 9 MF
Région Nord-Pas-de-Calais : 9 MF
Conseil Général du Pas-de-Calais : 11 MF
District de Boulogne : 10 MF
Ville de Boulogne : 10 MF
SAEM Nausicaa : 11 MF

Source: Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale dans Stratégie de Développement local, juillet / août 1999.

A l'image de Nausicaa, la valorisation maritime constitue parfois un outil d'urbanisme pour de vastes projets urbains, afin de réhabiliter des friches portuaires. C'est le cas de Ramsgate qui a pour projet la réalisation d'un aquarium ambitieux sur son front de mer. Estimé à £15 millions, cet équipement vise la réhabilitation du port confronté à la fermeture de sa liaison transmanche[551]. Pour faire face à la fermeture du Chantier de la Canche (= chantiers navals fabricant des coques en bois ou en acier) du à l'ensablement progressif de l'estuaire de la Canche, le port d'Etaples a du trouver de nouvelles sources d'emplois pour l'économie locale. Après la fermeture de la halle à la criée en 1952, l'Association du musée de la Marine d'Etaples prend possession du bâtiment vide pour y présenter ses collections. L'histoire de la vie locale d'Etaples est exposée ainsi que divers objets traditionnels. Transformé récemment en écomusée de la pêche, le Musée de la Marine a pour vocation de devenir l'équipement phare du l'ancien port de pêche. Le chantier Lefevre tente de maintenir la tradition de la menuiserie de marine étaploise.

[549] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE dans Stratégie de Développement local, juillet / août 1999.
[550] Site transmanche à destination des investisseurs : http://www.regiontransmanche.com.
[551] A l'origine, ce projet devait être réalisé par Nausicaa Développement mais faute de fonds publics, il a été abandonné. Depuis, les acteurs locaux tentent de relancer ce concept.

Le port garde une certaine animation avec la vente directe du poisson sur des étals le long du quai. Fiers de leur identité locale face au port boulonnais, les pêcheurs veulent perpétuer la tradition d'Etaples, comme port de pêche. Ils s'associent au sein d'une vaste coopérative, et ouvrent le célèbre restaurant en 1993 « Aux Pêcheurs d'Etaples » (Etaples, Boulogne et Lille). La même année, la municipalité propose des balades en baie de Canche et des sorties en mer pour la pêche, sur une vedette à passagers (le « Ville d'Etaples »). Cette volonté de préserver l'identité locale aboutit aussi à la création d'un « gîte marin » dans une petite maison traditionnelle de la vieille ville, le premier en France.

L'autre exemple de valorisation du patrimoine maritime est représenté par le village de pêche d'Audresselles. S'inscrivant dans le concept de développement durable, Audresselles met en avant son passé maritime en se basant sur le bateau traditionnel de la Côte d'Opale, « le flobart ». De nombreuses initiatives ont été mises en place, comme l'aménagement de la halle au centre du village, la création d'un sentier d'interprétation sur le patrimoine historique et culturel de la commune orienté sur le flobart, la mise en place d'aires d'accueil, la réalisation d'une étude portant sur la protection paysagère des murets de pierre sèche.

De nombreux ports ou villages côtiers entreprennent la rénovation de vieux gréements, prétexte de grandes animations. La ville de Dunkerque a construit à l'identique, puis mis à flot un vaisseau du 17ème siècle, « le Jean Bart », qui constitue le point central de rassemblements de vieux gréements, d'événements maritimes divers, promenades en mer. De nombreux navires ou bateaux-feux ont été rénovés en musées flottants (la péniche « Guilde », la « Duchesse Anne », « Dick », la vedette « Esquina », le « Sandettié »). Des petits villages de pêche organisent des fêtes, afin de redonner vie à leur port comme Audresselles, Wissant. C'est également le cas des '*Fêtes vénitiennes*' à Hythe ou du '*Sea Shanty Festival*' qui célèbrent l'histoire maritime de Deal.

Autre facette du patrimoine maritime, les phares sont nombreux au sein des deux rives, en raison de l'intensité du trafic sur cette voie d'échange internationale (**tableau n°104** et **cartes n°55** et **56**). Très tôt, il fallut parsemer la côte de feux pour guider les navires. Seuls quelques-uns uns présentent un intérêt historique : le vieux phare de Douvres *'South Foreland Lighthouse'*, situé sur les falaises (construit en 1843) et celui de Dungeness. Ceux de Calais et de Dunkerque (1843) constituent un intérêt évident pour le visiteur. Boulogne possède l'un des tous premiers phares au monde, avec le phare d'Alexandrie (la tour d'Ordre). Aujourd'hui, ces phares sont méconnus, mais fascinent les visiteurs en raison de leur valeur architecturale. Leur valorisation touristique doit être envisagée. Pourquoi ne pas créer un circuit eurorégional des phares ?[552] Malgré des coûts de rénovation souvent excessifs et l'état lamentable de certains phares (Berck), leur valorisation est bien engagée (Etaples et Dunkerque).

[552] Les phares belges d'Ostende et de Newport, du Kent, de la Côte d'Opale et même de la Somme présentent une grande valeur architecturale.

Tableau n°104 : Les phares de la Côte d'Opale et du Kent Est.

Lieu	Caractéristiques
Dunkerque	Phare de Risban = seul phare français situé au cœur d'une ville. Mis en service en 1843. Hauteur de 63 m (276 marches).
Gravelines	Mis en service en 1843. Phare éteint en 1989 mais remarquable.
Calais	Construit en 1845 et complètement rénové il y a une dizaine d'années. Hauteur de 55 m (271 marches).
Cap Gris-Nez	L'origine du phare remonte à 1837. Premier en France à être électrifié (1869). Le phare actuel est le plus récent des phares de la mer du Nord. Hauteur de 72 m. Accueille le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage.
Boulogne	L'un des premiers ports d'Europe à avoir un phare. La 'tour de l'Ordre' a été remplacée par le phare Carnot (classé 'phare en mer' car situé à 3 km d'une digue), d'une hauteur de 21 m, et celui d'Alprech (17 m de hauteur).
Le Touquet	Le phare de la Canche ou du Touquet est d'une hauteur de 54 m. Mis en service en 1951.
Berck	De construction récente (1951), le phare est pourtant en piteux état puisqu'il est penché. Par vent fort, il est interdit de s'y approcher. Hauteur de 44 m.
Broadstairs	Phare plus ancien d'Angleterre 'North Foreland'. Dernier à avoir été mis hors service.
Douvres	'South Foreland Lighthouse' (1843).
Dungeness	4ème phare construit sur une vaste étendue de sable et de galets. 169 marches. Opérationnel entre 1904 et 1960.

Source : M.Harbreteau d'après Pays du Nord n°37, Les phares en Manche et en mer du Nord, sept/oct. 2000, et Kent County Council (2000).

D'autres initiatives liées au patrimoine maritime méritent d'être soulignées. Fondée en 1986, la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritime « coordonne des actions de recherche, de conservation, de restauration et d'animation en faveur du patrimoine maritime du Nord-Pas-de-Calais »[553]. Elle rassemble des associations, des musées et des particuliers soucieux de protéger et de valoriser la culture maritime de leur littoral. La Fédération a réalisé ou soutenu des actions d'inventaire, mené des opérations de sauvetage ou de reconstruction de bateaux traditionnels, le développement de plusieurs musées et manifestations maritimes. Une brochure touristique eurorégionale a été publiée et présente les plus beaux sites liés à la mer.

La culture et la mémoire se conjuguent pour revitaliser certains espaces en difficultés dans les ports industriels et même dans les petits villages de pêche. L'intérêt croissant pour l'histoire navale et portuaire suscite un réel engouement auprès des visiteurs avides de fêtes traditionnels, d'écomusées, de rassemblement de vieux gréements... Ceci se traduit par la reconversion de docks à de nouveaux usages. Le sentiment identitaire est très fort dans la valorisation du patrimoine maritime, où la participation de la population résidente est forte. Ce sentiment d'appartenance à un territoire se traduit par les écomusées, véritables lieux de mémoire collective. Reflet de l'identité locale, il ont pour principal objectif d'informer les visiteurs (**tableau n°105/ cartes n°55** et **n°56**).

[553] Brochure de présentation Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes, Région Nord-Pas-de-Calais et Syndicat Mixte de la Côte d'Opale.

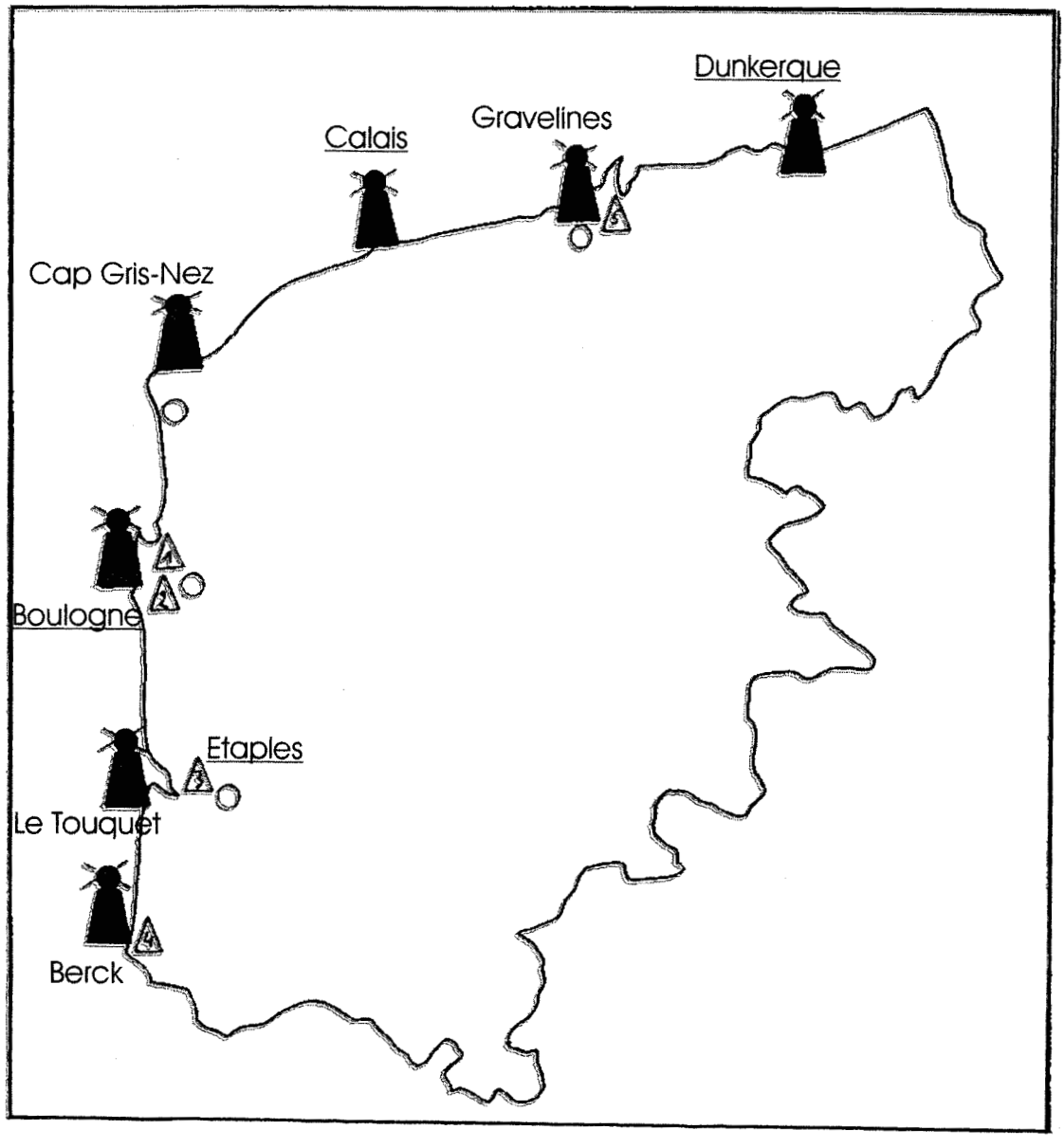
Tableau n°105 L'offre touristique liée au patrimoine maritime au sein de la Côte d'Opale et du Kent Est.

Côte d'Opale		Kent Est	
Lieu	**Description**	**Lieu**	**Description**
Boulogne (1)	Nausicaa, Centre National de la Mer de découverte de l'univers marin.	Queenborough (6)	Musée 'Guildhall' retraçant l'histoire maritime de la ville.
Boulogne (2)	Maison de pêcheurs, la Beurrière, située dans l'ancien quartier marin. Présente les traditions maritimes de la vie locale	Whitstable (7)	'Oyster and Fishery Exhibition' présentant l'histoire de l'ostréiculture et de la pêche à travers outils et souvenirs.
Etaples (3)	Musée de la marine situé dans d'anciennes halles aux poissons : ancien chantier de construction naval, maison typique de pêcheurs et chalutier.	Whitstable (8)	Musée exposant les traditions de la plongée et des voyages en mer et aperçus d'épaves archéologiques.
Berck (4)	Musée disposant d'une riche tradition maritime de bateaux de pêche d'échouage.	Sittingbourne (9)	Musée 'Sailing Barge' consacré à l'histoire de la voile (Tamise).
Grand-Fort-Philippe (5)	Maison de la mer et du sauvetage retraçant l'histoire maritime du port de pêche	Herne Bay (10)	Musée dressant l'histoire maritime de la vie locale.
Boulogne	Johanna Hendricka, goélette de 100 ans restaurée et transformée en point d'informations sur la vie maritime	Margate (11)	Musée situé dans un bâtiment du 17ème siècle, il retrace l'histoire du développement du tourisme balnéaire et du commerce maritime.
Etaples	Excursions sur la Canche sur une réplique d'une barque de baie traditionnelle française puis visite des quais.	Broadstairs (12)	'Viking Bay' = Premier endroit où un drakkar viking accosta. Histoire maritime de la baie exposée au 'Bleak House Museum'.
Gravelines	Bateau à voile traditionnel, dernier crevettier à voile. Rénové en 1992, il retrace l'histoire de la vie des pêcheurs d'antan.	Ramsgate (13)	'Old Royal Harbour and Maritime Museum' = musée consacré à l'histoire maritime locale. Excursion en bateau dans ce port.
Audresselles	« Chemin des pêcheurs » de découverte de la vie des pêcheurs : bateaux d'échouage et architecture traditionnelle locale	Deal (14)	Musée maritime retraçant des siècles de voyages en mer.
		Douvres (15)	Musée disposant d'un bateau de l'âge de bronze (3 000 ans), le plus ancien exemple du patrimoine maritime du Kent.
Circuit de découverte du port = Dunkerque, Calais, Audresselles, Boulogne, Etaples / Whitstable, Broadstairs, Ramsgate, Sandwich, Deal, Douvres, Folkestone, Hythe.			

Source : M.Harbreteau d'après le patrimoine maritime du Kent et du Nord-Pas-de-Calais, 2000, Kent County Council et Syndicat Mixte de la Côte d'Opale.

(1) Les localisations apparaissent sur les ***cartes n°55-56***

Carte n°55 : L'offre touristique liée au patrimoine maritime de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2003.

Légende : N 0 10 km.

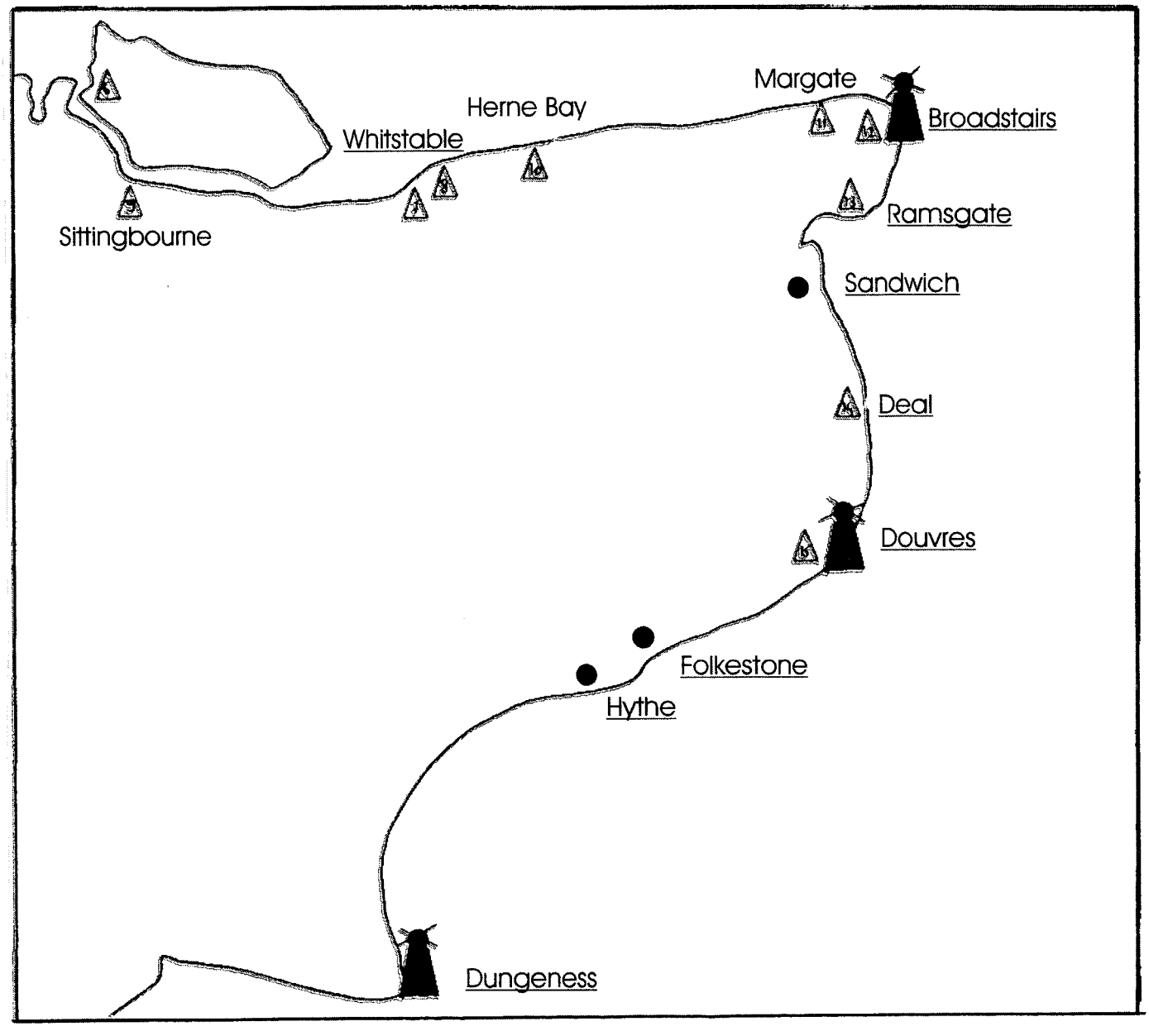
Phares

△ Musées et autres établissements maritimes touristiques

○ Autres initiatives liées au patrimoine maritime

—— Circuit de découverte de port

Carte n°56 : L'offre touristique liée au patrimoine maritime du Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2003.

Légende : N 0 10 km.

Phares

Musées et autres établissements maritimes touristiques

Circuit de découverte de port

2.1.3.2.Des produits culturels liés au patrimoine militaire, exceptionnels dans le Kent Est.

A partir du potentiel historique exceptionnel dans le Kent Est, les sites liés au patrimoine militaire (la plupart localisés sur la côte) enregistrent un vif succès. Mis à part la cité de Canterbury située dans l'arrière-pays, les villes fortifiées littorales enregistrent de fortes fréquentations leurs châteaux. Parmi elles, Douvres accueille le plus grand nombre de visiteurs avec près de 320 000 visiteurs par an (**tableau n°106**). Viennent ensuite les musées, qui renforcent l'offre patrimoniale historique du Kent. Près de 70 y sont recensés, mais la plupart de taille petite et privés, ont des fréquentations limitées (**tableau n°107**)[554]. Parfois, le Comté possède certains musées. Dans le Kent Est, le '*KCC*' en gère directement trois à Folkestone, un à Ramsgate et à Hythe (en partenariat avec la municipalité pour ce dernier), où des efforts constants d'amélioration sont entrepris.

Tableau n°106 : La fréquentation des principaux monuments historiques du Kent Est*.

Districts	Nombre d'établissements	Fréquentations (1998)
Kent	15	3 605 820
Canterbury	2 : Cathédrale, Abbaye St-Augustine.	1 527 784
Douvres	3 : Château de Douvres, Château de Deal, Château Walmer.	438 243

Source : M.Habreteau, d'après KCC et CRT, L'activité touristique dans la Région Transmanche en 2000.
* Monuments historiques de plus de 20 000 visiteurs (châteaux, fortifications, église, cimetière et mémorial).

Tableau n°107 : La fréquentation des principaux musées touristiques du Kent Est.

	1994	1995	1996	1997	1998
Musée 'Canterbury Tales'	171 943	170 000	166 000	161 000	160 000
Musée de Douvres	48 000	127 670	119 719	N.C.	112 000
Musée '*White Cliffs Experience*' à Douvres	133 768	116 830	104 509X	100 208X	102 147

Source: Kent Tourism Facts, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region, 1999.
N.C. : Non Communiqué.
X : Equipement ou lieu touristique fermé une partie de l'année pour cause de travaux.

Le manque de qualité des musées fait cruellement défaut et contraste avec le succès des sites ou monuments transformés en « attraction touristique ». La création prochaine d'un nouveau musée '*Turner*' à Margate devrait en partie combler ce manque[555]. La notion de conservation du patrimoine historique est devenue omniprésente dans le Kent Est à travers quelques projets culturels (**tableau n°108**). Elle met en valeur de nouveaux espaces touristiques, jusqu'alors restés à l'écart de tout développement. Sa capacité à dégager des bénéfices financiers, à travers une utilisation plus intensive des édifices et des lieux historiques, a joué un rôle important dans la justification de dépenses importantes concernant la rénovation ou la réhabilitation de vieux bâtiments historiques dégradés. Correctement développé, le tourisme lié au patrimoine historique, est une composante clef pour la promotion du développement durable. Un changement de mentalité s'est opéré dans l'opinion publique et chez les décideurs locaux, qui ont peu à peu considéré le patrimoine, comme un formidable avantage pour le développement de nouveaux espaces touristiques au sein du territoire. L'exemple du '*Canal Militaire*' est caractéristique.

[554] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 108-109, 118 p.
[555] Voir prochaine partie.

Des travaux de rénovation y ont été récemment entrepris, et il représente aujourd'hui le 3ème monument militaire et linéaire le plus important de Grande-Bretagne[556]. Plus de £3.35 millions ont été investis sur 7 km de '*Seabrook*' jusqu'à l'ouest de Hythe. Le '*Heritage Lottery Fund*' a été sollicité pour un total de £2 512 000, auxquels se sont ajoutés des fonds de '*Shepway Council*', '*English Heritage*' et européens, afin d'améliorer son accès tout en protégeant cet édifice historique de valeur. Le renforcement de l'accessibilité passe la mise en place de deux sentiers pour les marcheurs, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. S'agissant de la préservation du canal, plusieurs plates-formes y ont été aménagées pour lutter contre l'érosion des berges, ce site étant fortement fréquenté par les pêcheurs. Les travaux devraient s'achever pour l'année du bicentenaire de la construction du Canal (1804/2004), date à laquelle de nombreuses manifestations culturelles seront célébrées.

Tableau n°108 : Les principaux projets culturels dans le Kent Est (au 02/2000) :

	Type de projet	Intitulé – Lieu	Stade de développement	Coût du projet
Canterbury	Rénovation d'un musée	Canterbury Heritage Centre	Achevé	£0.5 million
Shepway	Equipement touristique	Royal Military Canal	En projet	£3 million
Swale	Equipement touristique	Ore Gunpowder Works	En projet	?
Thanet	Galerie d'art	Turner Centre	En projet	£10 million
Douvres	Nouveau musée	Dover Bronze Age Boat	Achevé	£1.5 million

Source : South East England Tourist Board.

S'agissant de la conservation du patrimoine historique en Angleterre, les districts sont responsables de la planification locale et de la plupart des mesures de classification. Néanmoins, le Comté a une rôle stratégique global en mettant en partenariat les différents acteurs pour mener des actions communes. Le rôle de l'organisme gouvernemental '*English Heritage*' mérite d'être souligner, puisqu'il qui s'attache à la conservation du patrimoine à l'échelle nationale. Pour le Kent, il intervient grâce à '*The Heritage Strategy for Kent*' afin de renforcer la conservation de certains sites dans une optique d'ouverture au public. S'agissant du littoral, cet organisme gère 6 sites de valeur[557] : La Maison Dieu (Faversham), le fort romain de Richborough, le Château de Deal, le Château et les jardins de Walmer (Deal), les Tours Martello de Dymchurch. Depuis les années 70, '*English Heritage*', '*Kent County Council*' et les districts travaillent en étroite collaboration à travers les '*Town Schemes*'. Ces derniers visent la conservation et l'amélioration du patrimoine historique urbain[558]. Ainsi, le Kent reçut plus de fonds financiers de la part d'*English Heritage* que n'importe quel autre Comté d'Angleterre, soulignant ainsi la richesse de son patrimoine. Pour la période 1993/1994, 12 villes reçurent près de £86 000[559]. Le littoral bénéficia d'un traitement de faveur avec Broadstairs, Douvres, Folkestone, Margate, Sheerness, Ramsgate et Whitstable qui ont procédé à la restauration de leurs façades de valeur. Aujourd'hui, la '*Conservation Area Partnership Scheme*' poursuit ces efforts en ciblant certaines actions en milieu urbain. 400 '*Conservation Areas*' sont recensés dans le Kent, le plus grand nombre en Angleterre[560]. Sur le littoral, Whitstable, Herne Bay, Sandwich... sont concernés. A Deal, '*Middle Street*' fut la première en 1968.

---

[556] Après *'Hadrian's Wall'* et *'Offa's Dyke'*.
[557] Auxquels s'ajoute l'Abbaye St-Augustin à Canterbury.
[558] Leur création datent de 1969.
[559] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 102-103, 118 p.
[560] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 102-103, 118 p.

Le patrimoine historique remarquable est l'occasion de grandes fêtes dans le Kent Est. L'événementiel, et ses nombreuses reconstitutions historiques, ses concerts de plein air et autres événements se produisent régulièrement dans ces lieux chargés d'histoire, surtout en période estivale. Ce cadre merveilleux explique en partie l'essor du tourisme culturel. Les événements culturels sont essentiels, puisqu'ils permettent d'allonger la période touristique et contribuent à la désaisonnalisation des espaces touristiques. Puissant vecteur d'un développement durable, le territoire se doit de proposer des événements phares pour exister. L'aspect festif est très important, avec des festivités annuelles, festivals artistiques, expositions, concerts en plein air, feux d'artifice (**tableau n°109**)... Quelques événements historiques importants attirent de nombreux visiteurs : Folkestone propose également des '*Reconstitutions napoléoniennes à la Tour Martello*', le '*Shepway Festival*' (événement aéronautique) puis le '*Euromilitaire*'. De plus, la grande façade maritime propose de nombreuses festivités liée à la mer (en particulier la contrebande et la défense du royaume).

Tableau n°109 : Les principaux événements culturels se produisant dans le Kent Est.

Mois	Les festivités programmées
Mars	Championnat européen de pêche en mer à Hythe et Dymchurch.
Avril	'*Children's Fun Festival*' à Folkestone.
Mai	Festival de Printemps à Ramsgate, '*Dover Festival*'.
Juin	'*Broadstairs Dickens Festival*'.
Juillet	Reconstitutions napoléoniennes à la Tour Martello de Folkestone, Fête des Huîtres à Whitstable, Festival de la Bière du Kent à Canterbury.
Août	'*Broadstairs Folk Week*', Fête Vénitienne à Hythe, '*Margate Festival of Fun*'.
Septembre	'*Shepway Festival*' à Folkestone, '*Sea Shanty Festival*' à Deal, '*Euromilitaire*' à Folkestone, '*Canterbury Festival*'.

Source : Kent Tourism, 2000.

Ces petits événements permettent aux villes ou villages du littoral, d'affirmer leur singularité touristique. Parmi ces événements, les festivals connaissent aujourd'hui un vif succès et drainent des foules considérables, comme celui de Shepway qui représente un show aérien de réputation nationale. La station de Broadstairs présente un programme événementiel chargé en période estivale, avec deux principales manifestations :

- Le '*Festival de Dickens*' se déroule, depuis 1937, chaque année en juin, et attire des admirateurs de l'écrivain du monde entier. Des parades costumées parsèment les rues, avec de nombreux événements dont des pièces de théâtre et des concerts de musique ;
- Le '*Folk Festival*' est également un événement ancien (1965), et consiste en un festival de musique sur 3 semaines en août. L'événement est tellement populaire, que les organisateurs ont reçu une aide de £74 113 de la part du programme '*Regional Arts Lottery*' pour améliorer son potentiel (organisation, promotion, nouveaux équipements). La ville a pu construire un lieu de concert, avec 500 places assises à '*Pierremont Park*'.

Sur la Côte d'Opale, les fréquentations des monuments historiques ne cessent de s'accroître depuis une décennie (**tableau n°110**). Malgré un nombre important de musées[561], ainsi que la désignation de trois villes labellisées (St-Omer, Boulogne et Montreuil), le produit culturel est sous-développé et hétérogène d'autant que la concurrence est forte (**tableau n°111**). Nausicaa et la Coupole d'Helfaut représentent les équipements culturels les plus fréquentés de ce littoral.

[561] Le Nord-Pas-de-Calais est la Région de France qui possède le plus de musées (33).

Tableau n°110 : Fréquentations des principaux monuments historiques en Côte d'Opale.

Nom	Ville	Catégorie	1990	1999
Château d'Hardelot	Condette	Château	2 560	5 505
Château de la Villeneuve	Bellebrune	Château	500	600
Manoir du Huisbois	Le Wast	Château	N.C	1 830
Colonne de la Grande Armée	Wimille	Fortification	N.C	27 113
Fort Vauban	Ambleteuse	Fortification	2 000	1 976
Fortifications, Chapelles des Carmes, Eglise	Ardres	Fortification	Fermé	4 690
Fortifications, Citadelle	Montreuil	Fortification	11 000	12 279
Ancienne Prison	Bourbourg	Fortification	N.C	826
Maison du Patrimoine	Gravelines	Fortification	668	3 483

Source : Comité Régional de Tourisme, 2000.

Tableau n°111 : Les fréquentations des principaux musées de la Côte d'Opale.

Lieu	Musée	Fréquentations en 1999
Boulogne	Nausicaa, le Centre National de la Mer	743 344
	Château Musée	22 484
Calais	Musée des Beaux-Arts et de la Dentelle	19 569
	Musée de la Guerre	15 488
Dunkerque	Musée d'Art Contemporain	Fermé
	Musée Portuaire	38 495
Etaples	Musée de la Marine	7 850
Saint-Omer	Musée Sandelin	Travaux
Helfaut	Coupole, Centre d'Histoire de la Guerre et des Fusées	130 000
Audinghen	Musée du Mur de l'Atlantique	N.C
Gravelines	Musée de la Gravure et de l'Estampe	10 805

Source : Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale - Eurotunnel, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p et Comité Régional de Tourisme, 2000.

Les clientèles sont essentiellement régionales, 87% de Français dont 67% venant du Nord-Pas-de-Calais et 3% de la région parisienne. 5% sont britanniques, 5% Belges[562]. Les clientèles étrangères sont avides de visites culturelles lors de leurs séjours en France, puisque celle-ci apparaît comme un pays où les monuments historiques sont nombreux.

Le Syndicat mixte de la Côte d'Opale a identifié de nombreux freins à la valorisation du patrimoine culturel :[563]

- Certains équipements culturels restent encore trop isolés ;
- Faible prise de conscience vis à vis de la valorisation du patrimoine ;
- Absence de synergie entre la culture et les autres secteurs touristiques (hébergement, restauration, loisirs...) ;
- Produits développés sur une vision trop culturelle et perçue comme « élitistes » (Circuits des Retables de Flandres) ;
- Absence de supports suffisamment solides pour initier, gérer, promouvoir et animer des « réseaux de patrimoine » (ex. « Réseau des Villes Fortifiées »).

[562] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996 et d'après AGUR 1998.
[563] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996 et d'après AGUR 1998.

Il existe un manque de dynamisme des équipements, qui restent isolés sans rayonnement local. L'objectif serait de structurer l'espace littoral par des « équipements dits structurants », ayant une réelle influence sur le territoire d'accueil. Comme par exemple aujourd'hui, la Coupole d'Helfaut qui pourrait engager un réseau d'itinéraires du tourisme du patrimoine et du souvenir, et qui offrirait un circuit touristique à travers toute la région ou s'intégrerait dans une découverte du patrimoine touristique régional. Les professionnels du tourisme pourraient inventer un circuit du patrimoine militaire, notamment en direction des Canadiens si friands du tourisme militaire. Ces touristes arriveraient en Europe à l'aéroport de Londres (Gatwick ou Heathrow). Après avoir visité la capitale anglaise, ils passeraient la Manche par le tunnel puisque cela est « exotique ». Ils ont ainsi la possibilité de visiter les cimetières militaires tels Vimy, monument et parc commémoratif canadien, Notre-Dame de Lorette, la Targette..., puis la Coupole d'Helfaut ou le Musée de la Seconde Guerre Mondiale à Ambleteuse.

Il est nécessaire de proposer un produit de qualité, destiné à un type de clientèle précis, et entreprendre une puissante campagne de promotion. Cette dernière est insuffisante en Côte d'Opale, sauf pour les grands équipements culturels déjà établis. Il s'agit également de favoriser la mise en réseau des musées, tout en se tournant vers une « vulgarisation » des prestations culturelles (= produits grand public). La mise en réseau thématique s'avère essentielle, supportée par des pays d'accueil, à l'échelle du département, ou eurorégional... Les thèmes de la seconde guerre mondiale, Napoléon, les cathédrales... pourraient être développés. Une orientation touristique de certains musées est indispensable avec la synergie à d'autres secteurs touristiques (hébergement, restauration...) et une meilleure animation touristique. Quelques projets concernant des équipements culturels devraient prochainement voir le jour sur le littoral à travers l'événement « Lille, Capitale européenne de la culture » en 2004 (Guînes, Calais). Ceci traduit la forte reconnaissance de l'engagement de la Région toute entière dans une politique culturelle intense.

Comme pour le Kent Est, le patrimoine historique est prétexte à un événementiel culturel relativement diversifié en Côte d'Opale avec de nombreuses manifestations. Le calendrier des événements est riche pendant toute l'année (la Côte d'Opale a déjà son festival en hiver et en été) même si ceux-ci se concentrent essentiellement sur la période estivale (**tableau n°112**). Ces événements culturels s'appuient sur les traditions.

Tableau n°112 : Les principales manifestations liées aux traditions en Côte d'Opale.

Dates	Evénements
- Février / mars	Carnaval de Dunkerque.
- Avril	Carnaval de Cassel, Les Journées des Villes Fortifiées.
- Mai	Exposition Internationale de sculptures de sable géantes à Hardelot, Fête de la Beurrière à Boulogne.
- Juin	Festival Music et Remparts à Boulogne et Folkestone, Festival de la fraise à Samer, Ronde des Géants à St-Omer, Fêtes de l'eau douce à Gravelines.
- Juillet	Festival de la Côte d'Opale, Festival folklorique de Bray-Dunes, Fête de la faïence à Desvres, Fêtes Napoléoniennes de Boulogne, Sorties des Géants à Ardres, Fête de la Moule à Wimereux, Cortège nautique de St-Omer.
- Juillet / Août	Festival de la musique à Hardelot.
- Août	Fête de la mer à Calais, Dunkerque et Bray-Dunes, La Grande Procession de Boulogne, Fête du flobart à Wissant, Les sons et lumières de Montreuil. (les Misérables).
- Septembre	Fête de l'andouille et sortie des Géants à Aire-sur-la-Lys, Fête du Camp du drap d'or à Guînes, La Route du Poisson à Boulogne, Fête du Parc Naturel Régional.
- Octobre	Messe de la St-Hubert au Mont des Cats.
- Décembre	Fête de la dinde à Licques / Fête des Guénels à Boulogne, Calais, Etaples et Equihen.

Source : Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale – Eurotunnel, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

Le Kent Est et la Côte d'Opale ne possèdent pas d'événements culturels de grande renommée, et la plupart sont d'envergure locale. Il est nécessaire d'organiser, au printemps ou en automne, plusieurs événements qui sur le plan économique s'avèrent essentiels pour le territoire d'accueil en terme de retombées économiques. Il ne s'agit pas de développer n'importe quel type d'événement mais d'être au contraire cohérent avec le positionnement de l'ensemble du territoire dans lequel il s'inscrit. Quelques événements phares pourraient être davantage développés en particulier ceux concernant le patrimoine historique et la mémoire maritime. En 2004, Lille sera capitale européenne de la culture avec une déclinaison sur la Côte d'Opale. C'est le cas de Berck, qui va profiter de cet événement majeur, pour lancer des manifestations culturelles.

Une véritable politique événementielle à caractère touristique coordonnée s'impose. Puissant vecteur d'une image positive, l'événement contribue à renforcer le sentiment d'appartenance des résidents et donne l'envie de se rendre sur le territoire pour les touristes. La faiblesse du patrimoine historique de la Côte d'Opale par rapport à son homologue anglais semble être compensée par d'autres activités patrimoniales prononcées, celles liées à la nature.

2.1.3.3.Des activités nature intenses dans les sites protégés essentiellement en Côte d'Opale.

Les activités nature concernent celles pratiquées en pleine nature, la plupart du temps de façon « libre » et « spontanée ». Elles sont généralement à l'origine de fréquentations intenses dans les milieux naturels de valeur pourtant protégés. L'évaluation quantitative et qualitative de la fréquentation des espaces naturels est difficile à réaliser, surtout outre-Manche où aucune d'étude ne s'est intéressée au nombre de visiteurs ainsi que leurs impacts dans les espaces protégés. Néanmoins, il semblerait que la situation soit disparate de part et d'autre du détroit.

Côté français, la délégation Manche – Mer du Nord du Conservatoire du Littoral évalue à 2.5 millions de visiteurs, par an, la fréquentation touristique et de loisirs sur l'ensemble de ses sites[564]. Les fréquentations « libres » et « spontanées » sont intenses et concernent une quinzaine de sites en Côte d'Opale, qui joue le rôle de « poumon vert » d'une région fortement urbanisée et industrielle. En raison du caractère densément peuplé de la Région et du renforcement de l'accessibilité, les pôles émetteurs de loisirs de nature sont endogènes et exogènes au littoral. Les agglomérations de la Côte d'Opale jouent un rôle essentiel dans la fréquentation des sites naturels, mais d'autres pôles régionaux entraînent aussi l'afflux de visiteurs tels la conurbation de Lille-Roubaix-Tourcoing, le Bassin minier (Lens, Valenciennes, Béthune, Douai) et les villes moyennes de l'intérieur (Arras, St-Omer, Cambrai). De plus, d'autres pôles émetteurs s'affirment qu'ils soient nationaux (agglomération parisienne) ou étrangers (Royaume-Uni et Europe du Nord-Ouest).

Le Kent Est n'échappe pas à la sur-fréquentation de ses sites naturels d'exception situés en bordure du littoral, même s'il présente moins de sites naturels remarquables que son homologue français. Leur préservation ne signifie pas pour autant une protection intense. Dans le Kent, plus de la moitié des SSSI's ont été endommagées entre 1983 et 1993 (la plupart d'entre elles sont localisées sur le littoral). Parmi ces dernières, 13 ont subi des dégâts sur le long terme, nécessitant une stratégie de réparation sur plus d'une décennie, et 5 étaient partiellement détruites. Phénomène alarmant, la plupart de ces menaces se sont produites à partir des années 90.

---

[564] BARON-YELLES.N et MEUR-FEREC.C, Tourisme et loisirs de nature sur les sites préservés du littoral Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 37- 46.

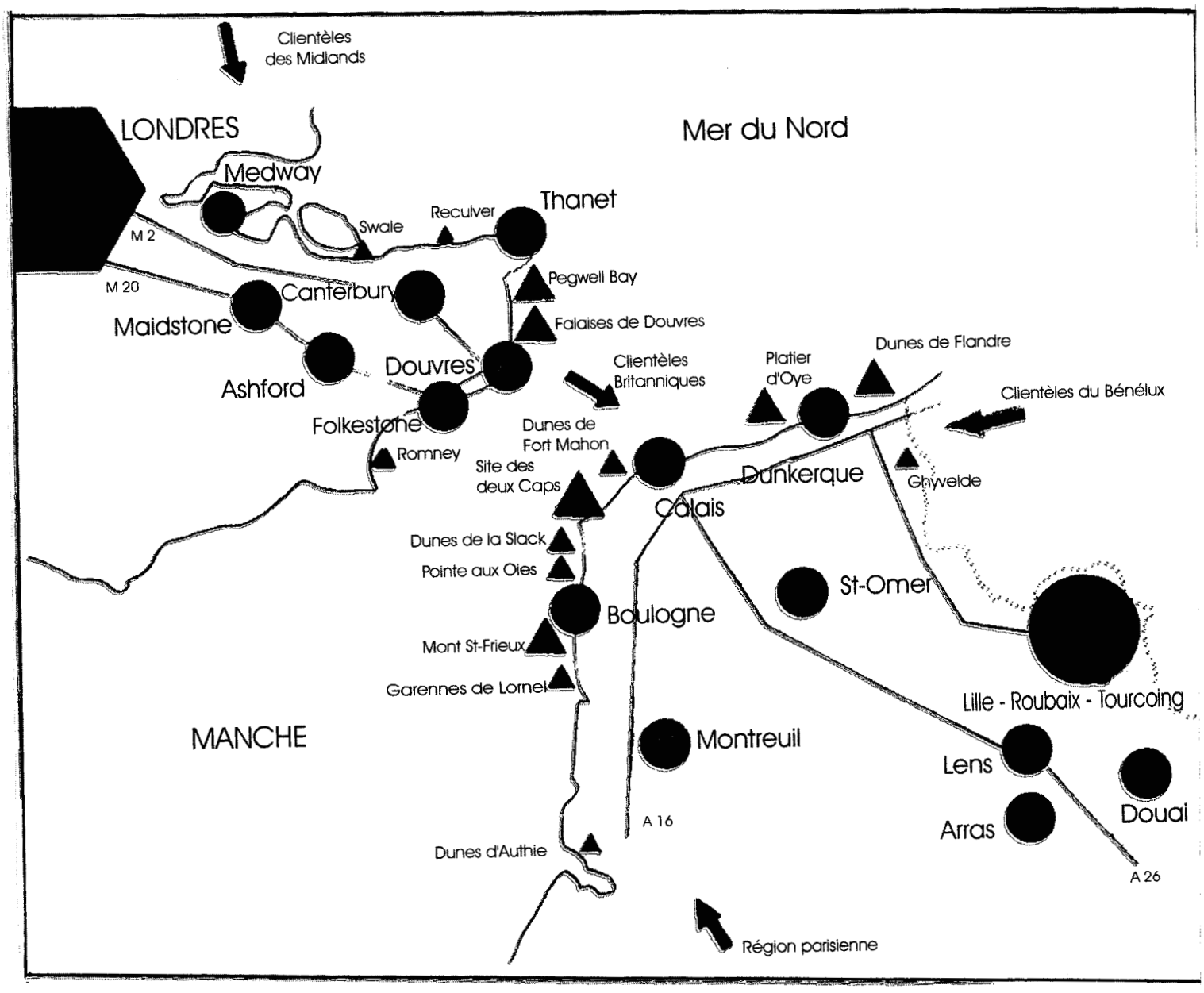
A l'échelle nationale, la principale cause de dommage des sites naturels est la mauvaise gestion des propriétaires (fermiers et agriculteurs), suivie des activités récréatives comme le VTT, les sports d'eau et l'utilisation du 4/4. Cependant, dans le Kent Est, la pollution, la croissance urbaine et le développement des infrastructures de communication sont les causes majeures de destruction des milieux naturels protégés[565]. Comme pour la Côte d'Opale, les pôles émetteurs sont nombreux vis à vis de ces fréquentations citadines dans les sites naturels littoraux du Kent Est : Londres mais aussi les principales agglomérations du Comté.

Les espaces littoraux naturels de la Côte d'Opale et du Kent Est peuvent être classés selon leur fréquentation et leur notoriété (**carte n°57**) :

- Les sites de réputation internationale soumis à une fréquentation variée et massive supérieure à 500 000 visiteurs par an. Seul le littoral de la Côte d'Opale est concerné avec le Site des deux Caps ;
- Les sites naturels régionaux sur-fréquentés proches des grandes agglomérations. Généralement, leur fréquentation s'élève de 100 à 250 000 visiteurs annuels, notamment dans le Platier d'Oye, le Mont St-Frieux... Les dunes de Flandres constituent l'exception puisque le nombre de visiteurs annuels y est estimé à près de 500 000 visiteurs. Dans le Kent Est, les falaises de Douvres et la baie de Sandwich entrent dans cette catégorie ;
- Les sites naturels soumis à une fréquentation locale : la pointe aux Oies, les dunes de Fort Mahon, les Garennes de Lornel en Côte d'Opale, les marais de Swale et de Romney outre-Manche ;
- Les sites naturels moins fréquentés : la dune fossile de Ghyvelde et les dunes d'Authie côté français et Reculver côté anglais.

[565] CHAPELARD.P et GILBERT.C, Greening the Garden, Environmental in Kent, Kent County Council, 1996, pp. 64-65, 118 p.

Carte n°57 : Les principaux sites naturels fréquentés du Kent Est et de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2003.

Légende : N 0 10 km.

1.Les zones d'émission :

—— Autoroutes

→ Influences majeures (= flux récréatifs)

⬢ Londres

● Métropole régionale supérieure à 1 million d'habitants (= Lille-Roubaix-Tourcoing)

● Principales agglomérations / Foyers de population

2.Les sites naturels protégés mais sur-fréquentés du Kent Est et de la Côte d'Opale :

▲ Sites naturels de réputation internationale accueillant plus de 500 000 visiteurs annuels ;

▲ Sites régionaux sur-fréquentés avec 100 à 250 000 visiteurs annuels ;

▲ Sites naturels soumis à une fréquentation locale ;

▲ Sites naturels peu fréquentés.

Situé entre les agglomérations de Boulogne et de Calais, le Site des deux Caps s'étend sur 8 communes littorales et présente des milieux naturels exceptionnels avec la présence de côtes sableuses, de côtes à falaises, d'estuaires... (**carte n°58**). Il représente aussi une étape de halte pour de nombreux oiseaux migrateurs. Ce site remarquable bénéficie d'une renommée internationale, avec des fréquentations étrangères issues de l'Europe du Nord-Ouest, soit un tiers du total du nombre des visiteurs composés de britanniques, belges et néerlandais essentiellement)[566]. La clientèle de proximité citadine recherchant des activités de loisirs (soit le tiers du total des visiteurs), et les excursionnistes provenant des autres régions françaises(soit un tiers) forment le reste des visiteurs. Leur principale motivation est la vue saisissante sur la mer, le pic de fréquentation journalier se produisant vers 15 heures[567]. Avec l'essor du réseau autoroutier (A16...), certains pics de fréquentation sont enregistrés dès les premiers week-ends ensoleillés d'avril, et se généralisent pendant la période estivale. Les visiteurs se rendent de préférence sur les zones les plus accessibles, qui sont souvent les plus sensibles. Certains sites comme le cap Gris-Nez ou le cap Blanc-Nez accueillent entre 400 000 et 800 000 visiteurs par an[568].

Concernant le Site des deux Caps, les premières opérations de gestion apparaissent à la fin des années 70, sous la houlette de l'ENR et du Comité d'aménagement rural du Boulonnais, chargés de nettoyer le site (décharge, blockhaus...) et de désenclaver cette portion du littoral. En 1987, le Site est inscrit, et pour partie classée au titre de la loi du 2 mai 1930 avant d'être classé « Grand Site National » la même année (**tableau n°113**). Dès lors, le site fait l'objet de mesures ponctuelles de requalification paysagère, comme la restructuration et la création d'aires d'accueil, la destruction de blockhaus, la plantation des places de villages... d'autant que le tunnel et de l'A16 allait entraîner un surplus de visiteurs en Côte d'Opale.

Tableau n°113 : Historique de la préservation du Site des deux Caps.

Dates	Actions de préservation entreprises
1963	Classement de l'anse du Cap Gris-nez
1970	Les 8 communes du site des caps sont inscrites à l'inventaire des sites
1973	Classement de l'estuaire et des dunes de la Slack ainsi que de la Pointe aux Oies
1978	Le site des caps figure sur la liste des 26 grands sites nationaux. La coordination de l'opération est confiée à l'association Espace Naturel Régional
1983	Actions de mise en valeur du site, politique d'acquisition et de gestion des espaces
Déc.1987	L'ensemble du Site des deux Caps est classé
1989	De nouveaux enjeux et une nouvelle opération : Caps 93
1991	Mise en place du comité de pilotage
1992	La maîtrise d'ouvrage de l'Opération est confiée au Syndicat mixte d'Aménagement et de Gestion du Boulonnais (PNR), Lancement des travaux
1993	Réalisation de la première phase des travaux
1995	Réalisation de la deuxième phase des travaux
2000	De nouvelles exigences pour l'attribution du label « Grand Site National »
2000	Lancement de la nouvelle opération Grand Site

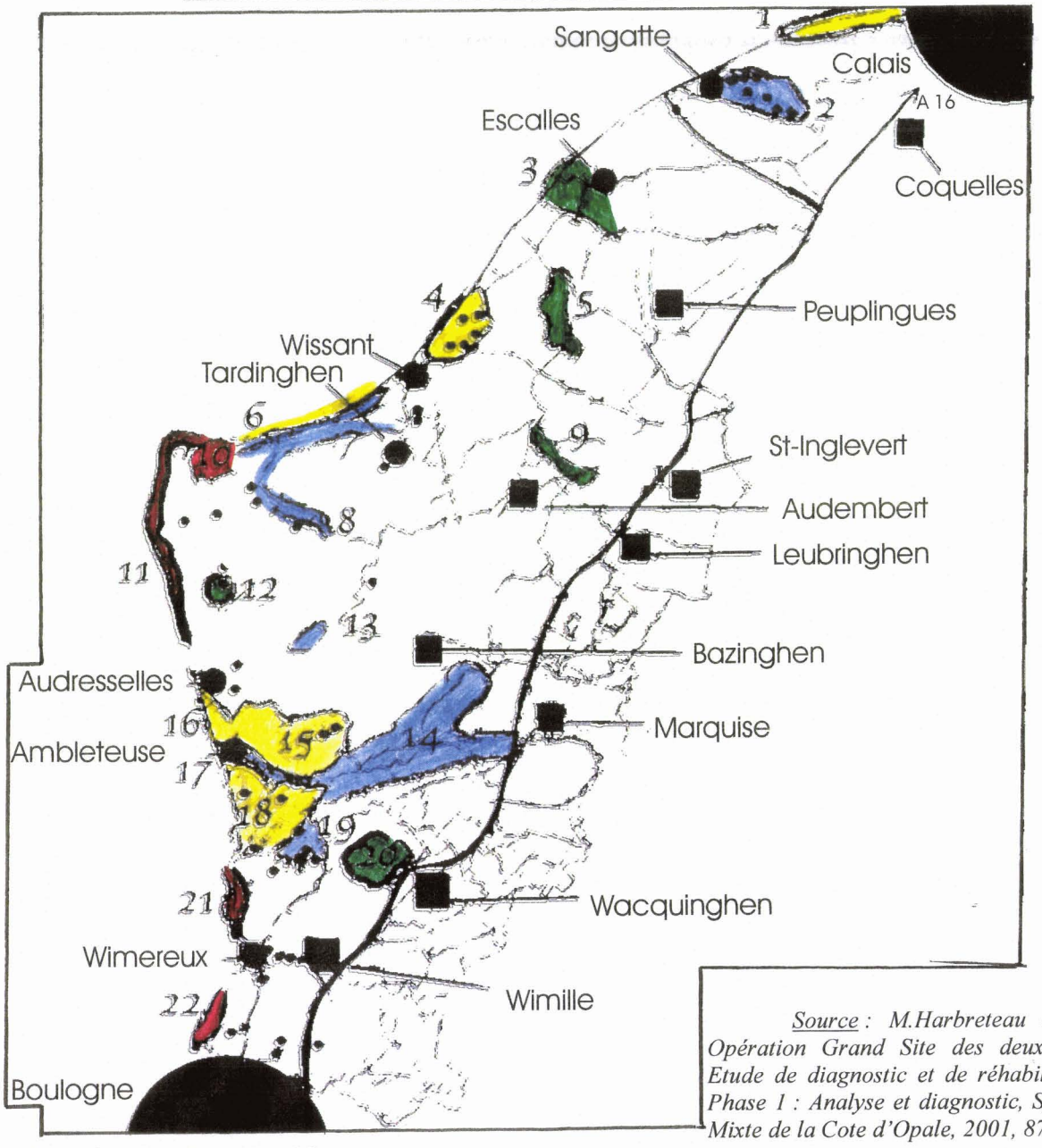
Source : O.Provin., Opération Grand Site National des deux Caps, Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, sept.2001, 9 p.

[566] BARON-YELLES.N et MEUR-FEREC.C, Tourisme et loisirs de nature sur les sites préservés du littoral Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, 1999, pp. 37- 46.

[567] Opération Grand Site des deux Caps, Etude de diagnostic et de réhabilitation, Phase 1 : Analyse et diagnostic, Syndicat Mixte de la Cote d'Opale, mars 2001, p 77, 87 p.

[568] Le nombre exact de visiteurs est très difficile à connaître et varie selon les différents organismes. D'après la dernière étude de diagnostic et de réhabilitation du Grand Site (2001), ce sont plus de 700 000 qui découvrent l'un des deux Caps.

Carte n°58 : Le patrimoine exceptionnel du Site des deux Caps



Source : M.Harbreteau d'après Opération Grand Site des deux Caps, Etude de diagnostic et de réhabilitation, Phase 1 : Analyse et diagnostic, Syndicat Mixte de la Cote d'Opale, 2001, 87 p.

Légende : N 0 2 km.

1.La situation géographique du Site des deux Caps :

● Les villages littoraux ■ Les villages ruraux ——— Autoroute

2.Les sites naturels d'intérêt patrimonial :

- Les dunes ■ : Dunes de Fort-Mahon (1), Dunes d'Amont (4), Dunes d'Aval et dunes de Châtelet (6), Dunes décalcifiées du Pré Communal d'Ambleteuse (15), Dunes de la Manchue et communal d'Audresselles (16), Dunes de la Slack (18).
- Les falaises ■ : Complexe écologique du Blanc Nez, Mont d'Hubert, Fond Pignon et Noires Mottes (3), Cap Gris-Nez et Courte Dune (10), Falaises jurassiques et cran (11), Falaises jurassiques de la Pointe aux Oies et de la Rochette (21), Falaises et prairies de la Crèche (22).
- Les zones humides et marais ■ : Prairie humide de polders (2), Marais de Tardinghen (7), Vallon humide (8), Vallon humide et boisements (13), Prairie humide et marais de Slack/Beuvrequen (14), Estuaire de la Slack (17), Prairies de la Warenne (19).
- Les bois ■ : Coteaux calcaires du Mont de Sambre (5), Coteaux calcaires du Mont de Couple (9), Bois d'Haringzelle (12), Mont Duez (20), ● Mare d'intérêt patrimonial.

Une gestion intégrée et globale du site avec l'ensemble des acteurs devient de plus en plus urgente à partir du début des années 90. C'est en 1993, que l'opération baptisée « Cap 93 » est mise en place, avec l'appui d'une souscription publique pour rendre la splendeur originelle du site. Elle regroupe l'Etat (DIREN, DDE...), la Région, le Département 62, le Conservatoire du littoral, ENR, le Syndicat mixte de gestion du PNR du Boulonnais, les communes et les structures intercommunales, des associations et des structures privées pour réaliser une étude d'aménagement et préparer un schéma global du site. Celui-ci a pour but de :

- Résorber les points noirs paysagers ;
- Réorganiser l'accueil du public et l'implantation des aires de stationnement en les éloignant des milieux littoraux ;
- Concilier accueil du public et qualité des paysages et des milieux naturels ;
- Mettre en sécurité les visiteurs ;
- Organiser les cheminements.

Près de 10 sites ont été concernés par ces actions réalisées. Le responsable de cette opération en cours est le Parc Naturel, auquel participe le '*White Cliff Project*' de Douvres, ce qui permet d'obtenir des subventions européennes. En effet, les falaises de Douvres sont jumelées avec le Site des deux Caps, présentent des problèmes identiques de sur-fréquentation. La quasi totalité des travaux aboutissent en 1995. La restauration des pelouses, la remise en pâturage, la suppression des décharges sauvages, des ruines de la guerre et des bungalows, la diminution du nombre de place des parkings... redonnent au site son côté sauvage.

Mais de nombreux efforts en matière d'environnement, restent à faire pour lutter contre :

- La sur-fréquentation touristique : les pelouses calcicoles se sont progressivement réduites par le piétinement au profit de secteurs à végétation banale très éloignées des composantes originelles naturelles ;
- La pollution sonore tel que le modélisme ;
- La pollution visuelle : la construction d'un immense parking au sommet du Blanc-Nez a représenté une catastrophe pour la flore locale avec « une dégradation très rapide de la valeur patrimoniale des composantes naturelles du site, mais aussi les déchets abandonnés...[569].

La possibilité de recevoir des fonds européens a poussé les acteurs à se concerter et à définir un nouveau programme d'actions d'autant que les prévisions de fréquentation évoquées par l'étude initiale de 1991 ont largement été dépassées. De nouvelles propositions sont établies (= seconde phase de l'opération « Cap 93 ») en 1996 au titre du programme Objectif 2 (1995-1999), qui concernent 4 sites, ainsi qu'au titre du programme Interreg 2 avec le '*White Cliff Countryside Project*'. L'Objectif 2 concerne des aménagements liés aux aires d'accueil. Des actions de gestion et de préservation des sites naturels sont également entreprises. Interreg 2 consacre ses moyens sur des opérations de communication et d'échanges avec le '*White Cliff*', sur l'amélioration de l'information bilingue, sur des études de fréquentation des sites, et enfin sur le montage de produits transfrontaliers comme les randonnées et les circuits (**tableau n°114**).

[569] LARUS, Bulletin de l'Observatoire de l'Environnement Littoral et Marin Manche et Sud Mer du Nord, Cap Blanc-Nez : Nécessité d'une politique globale, Dossier Politique de gestion des risques littoraux, hiver 95-96.

Tableau n°114 : Plan de financement des actions de « Cap 93 » (hors fonctionnement d'Eden 62).

Acteurs	Montant des investissements
Etat (Conservatoire du Littoral et Ministère de l'Environnement)	4 400 000 F
Europe (Objectif 2 et Interreg)	1 690 000 F
Conseil Général du Pas-de-Calais	500 000 F
Conseil Régional	1 000 000 F
Ville de Wimereux	100 000 F
Total	7 690 000 F

Source : Document « Cap 93 » remis par N.Thieuleux lors d'un entretien, DRT, 1998.

Les actions entreprises sont plutôt mitigées, faute de moyens. Quelques points d'observation et des chemins piétonniers ont être mis en place pour soulager la sur-fréquentation du site. Un effort supplémentaire devrait être entrepris sur la sensibilisation auprès des touristes par des panneaux, pancartes... D'autres actions ont concerné la mise en valeur des aires d'accueil comme à Wimereux, Audresselles..., la valorisation du Cap Blanc-Nez puis une opération globale sur Audresselles (mise en valeur du patrimoine maritime). Mais là encore, ces actions n'ont pas permis une meilleure distribution des flux touristiques.

Aujourd'hui, les enjeux sont encore nombreux pour ce site remarquable :[570]

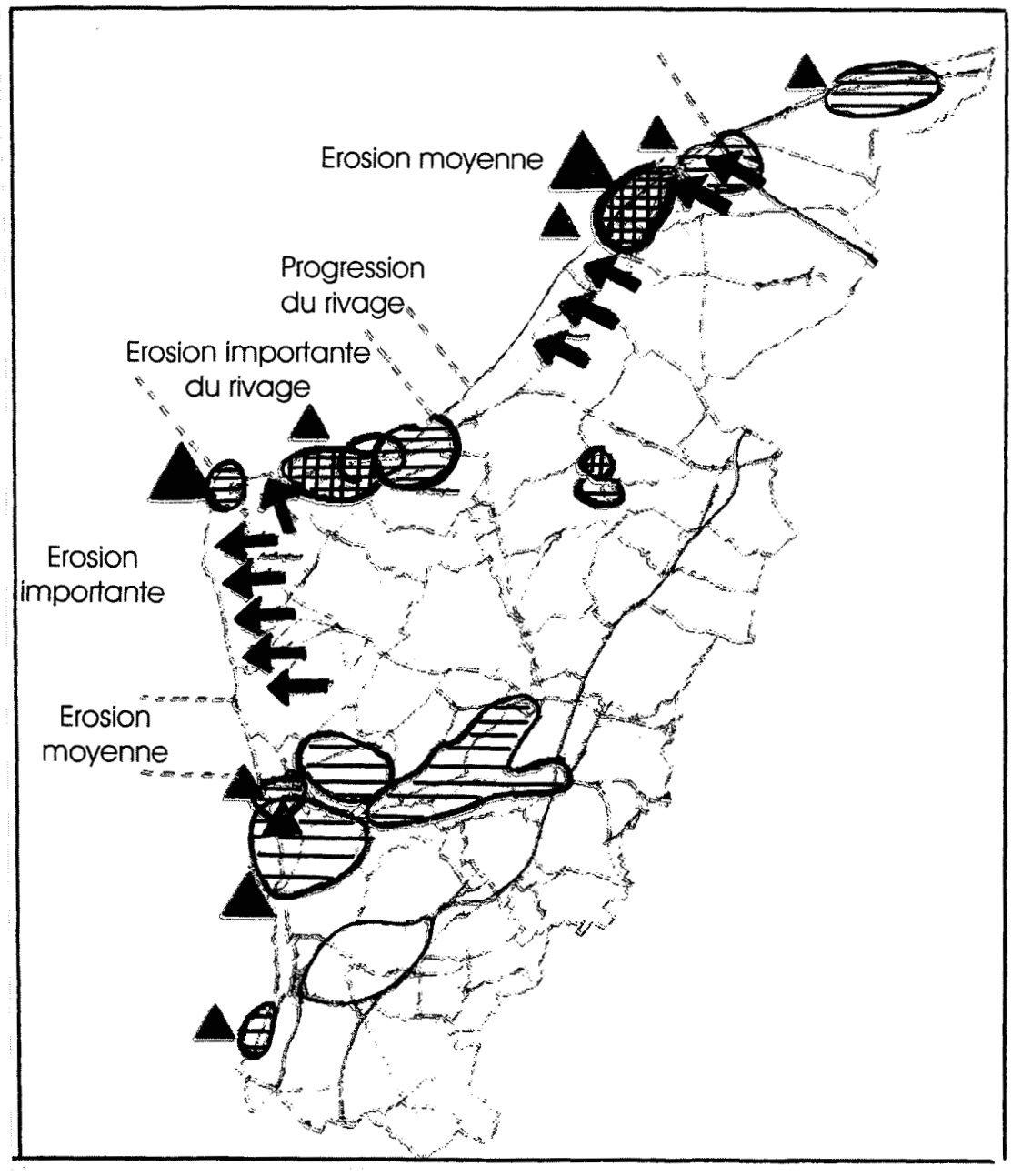
- « La maîtrise d'une fréquentation touristique en constante augmentation ;
- La préservation de la qualité et de la fonctionnalité des milieux naturels et des paysages ;
- Le maintien de l'activité agricole et la relation agriculture / paysage ;
- La préservation de la qualité des paysages et des milieux naturels du Site des deux Caps qui bénéficie du classement « Grand Site National ».

Pour répondre à ces enjeux, une nouvelle opération « Grand Site National des deux Caps » a démarré dès 2000. Elle s'appuie sur une démarche d'analyse diagnostic du site (aujourd'hui achevée) suivie d'une phase de programmation de réhabilitation générale du site (en cours).

Parmi les zones vulnérables identifiées sur le plan écologique (**carte n°59**), le cap Gris-Nez devrait connaître un réaménagement profond de son site. Complètement dégradé, il s'agit de redonner à ce site une image conforme à son milieu exceptionnel. Ses aires de stationnement ont été complètement repensées, puisque immenses, elles étaient saturées en période estivale et désertées l'hiver. La superficie des parkings, sur le site même, a été réduite il y a 5 ans (d'un investissement de 5 MF) avec un système de parkings « modulaires ». Ils sont fermés aujourd'hui et seul un parking subsiste. La valorisation du site s'est effectuée jusqu'alors sous deux angles, la restauration de l'aire d'accueil et de sa végétation, la suppression du stationnement situé aux abords de la falaise. Un effort pédagogique a été également entrepris avec l'installation de panneaux éducatifs. Les travaux se sont achevés en 1996. D'autres mesures devraient prochainement être réalisées, comme un sentier de randonnée liant d'autres lieux comme celui du bois d'Haringzelles et celui de la courte dune. Enfin, pourquoi ne pas transformer le bar restaurant en une maison nature ?

[570] Provin.O, Opération Grand Site National des deux Caps, Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, sept.2001, 9 p.

Carte n°59 : Le Site des deux Caps soumis à de nombreux enjeux



Source : M.Harbreteau d'après Opération Grand Site des deux Caps, Etude de diagnostic et de réhabilitation, Phase 1 : Analyse et diagnostic, Syndicat Mixte de la Cote d'Opale, 2001, 87 p.

Légende : N 0 2 km.

1.Les zones vulnérables sur le plan écologique :
- Secteur très vulnérable et à protection insuffisante ;
- Secteur très vulnérable et à protection à améliorer ;
- Secteur très vulnérable vis à vis des produits phyto-sanitaires ;
- Erosion.

2.Un site soumis à de forte fréquentations touristiques :
- Point de concentration du public et à piétinement important.

A l'avenir, des mesures radicales devraient être entreprises :

- Démolir totalement les parkings et les déplacer vers la vallée puis créer un chemin pour y accéder à pied ;
- Mettre en place des navettes en provenance de la vallée à destination du cap pour les enfants, handicapés... ;
- Assurer une meilleure promotion du chemin des Douaniers pour soulager la fréquentation du site des Caps : 2h de randonnée du Gris Nez au Blanc Nez puis retour par la plage (ou l'inverse selon la marée) ;
- Détruire le bar du cap ;
- Détruire le village de résidences secondaires : droit de préemption du Conservatoire sur ces villas.

A l'image du Gris-Nez, il reste aussi de nombreux efforts à fournir pour le Blanc-Nez. Les chemins ne sont pas du tous balisés. Il existe toute une série de chemins anastomosés, aggravant l'érosion, surtout en période de pointe en été, où l'affluence est énorme. De nombreux travaux restent à faire :

- Créer un balisage précis ;
- Couper la circulation avec l'instauration d'un chemin de randonnée depuis le village, d'Escales qui possède quelques restaurants et cafés ;
- Instaurer des navettes par bus pour les handicapés et les autres personnes ;
- Promouvoir le sentier de randonnée des Douaniers, le Mont Hubert.

Il existe d'autres milieux naturels remarquables d'envergure régionale souffrant d'une sur-fréquentation touristique. Attirant 100 000 à 250 000 visiteurs annuels, ces sites protégés attirent essentiellement des régionaux. De réelles stratégies sont mises en places pour accueillir le public : limitation du stationnement sauvage dans les dunes, aménagement de parkings restreints situés loin des sites sensibles, aménagement de cheminements et de sentiers de découverte pour les piétons. Parallèlement, des mesures de pédagogie sensibilisent les visiteurs (panneaux...), renforcées par de nombreuses visites guidées. C'est le cas des Dunes d'Ecault et celles du Mont St-Frieux situées à proximité de Boulogne, mais aussi celles des Flandres localisées près de Dunkerque[571]. Toutes constituent les secteurs touristiques les plus fréquentés en période estivale. La Réserve naturelle du Platier d'Oye située entre Calais et Gravelines (à la limite administrative entre le Nord et le Pas-de-Calais sur l'Aa) figure aussi dans cette catégorie (**annexe n°5**). S'étendant sur plus de 390 ha, elle est riche en biotopes humides et dunaires. Des sentiers y ont été aménagés autour des mares, ainsi que des observatoires pour contempler les oiseaux. 3 types de public ont été identifiés :[572]

- Le public régional (essentiellement de l'Agglomération lilloise et du Bassin minier) y passe toute la journée en famille pour le traditionnel pique-nique et autres activités (baignade, jeux de plage, incursions vers la réserve) ;
- Le public de la mi-journée ou encore de l'après-midi traversent rapidement la réserve pour rejoindre la plage. Venus pour quelques heures seulement, ils habitent généralement le littoral ou l'arrière-pays proche. Connaissant bien le littoral, ils sont peu intéressés par la découverte naturaliste de la réserve ;
- Un public plus restreint : chasseurs, observatoires d'oiseaux, photographes, amateurs de silence. Ils fréquentent la réserve.

---

[571] Les dunes de Flandres (700 ha) s'étendent sur 15 km de littoral, soit 6 communes, Dunkerque, Leffrinckoucke, Téteghem, Ghyvelde, Zuydcoote et Bray-Dunes.

[572] D'après enquête ENR, 1996, dans BARON-YELLES.N, MEUR-FEREC.C, Tourisme et loisirs de nature sur les sites préservés du littoral Nord-Pas-de-Calais, Hommes et Terres du Nord 1999/1, pp. 37-46.

Sur le littoral du Kent Est, les falaises de Douvres constituent un site naturel majeur même si leur notoriété internationale contraste avec des fréquentations relativement modérées comparées à celles observées sur le Site des deux Caps en Côte d'Opale. Etroitement soumis à une fréquentation régionale, les différentes mesures de protection ont largement permis de ralentir les flux. Ailleurs, la baie de Sandwich possède quelques dunes sableuses très fréquentées, alors qu'elles font partie de la Réserve Naturelle de '*Sandwich et Pegwell Bay*' et sont inscrites Site d'Intérêt Spécial. L'ensemble couvre près de 610 ha dont 486 de plages et de zones humides. Ce site est très apprécié de la part des visiteurs qui s'y rendent pour la pratique de certaines activités récréatives comme le pique-nique, la randonnée pédestre ou à cheval. La présence de véhicules sur les dunes sableuses portant un sévère préjudice à l'écosystème a conduit '*Kent Wildlife Trust*' a interdire les véhicules motorisés aux différentes entrées de la réserve. Parallèlement, une approche pédagogique a été mise en place pour informer les visiteurs de la nécessaire protection de ce milieu. Ainsi de nombreux panneaux y ont été installés.

La Côte d'Opale possède aussi de nombreux sites locaux destinés à la population de proximité. Leur notoriété ne dépasse pas l'échelle régionale mais ceci ne leur empêche pas de connaître des pics de fréquentation. Au nord de la Baie de Canche et de l'Authie, ce sont près de 1 000 ha de dunes, qui marquent le paysage. C'est en 1976, que le Conservatoire du littoral effectue sa toute première acquisition nationale, celle des Garennes de Lornel (196 ha). On y trouve également les célèbres dunes de Mayville, où l'Enduro du Touquet se produit. La Baie d'Authie possède des dunes, dont le Conservatoire du littoral a la charge depuis 1982. Un itinéraire de découverte du milieu naturel est à la disposition des touristes. Au Nord, des sentiers balisés sont même prévus pour les handicapés, dans les dunes de Berck. La baie d'Authie est un site naturel de grande qualité abritant des mollières d'une exceptionnelle richesse (plage Delesalle à Groffliers). Le Groupement de défense de l'environnement de l'arrondissement de Montreuil et l'Association de défense de la nature ont posé une clôture sur une partie de la dune, qu'ils ont replanté d'oyats. Ainsi, le sable reste à sa place et à chaque grande marée, la mollière est recouverte d'eau. Des panneaux pédagogiques et éducatifs ont également été installés. Plus au nord, la Baie de Wissant avec la Dune d'Aval représente aussi un site protégé de grande valeur mais sur-fréquenté. A proximité, les Dunes de la Slack au Nord de Wimereux ont subi une forte dégradation pendant les années 80. Le piétinement des touristes était tel que le site a été racheté par le Conservatoire du Littoral. Des mesures ont été mises en place pour limiter la sur-fréquentation :

- La création de parking pour canaliser le flux de voitures et empêcher tout stationnement de part et d'autre de la route ;
- L'installation de piquets en bois le long de la route pour empêcher le stationnement.

Situées entre Dunkerque et la frontière belge, les deux sites de la Dune Marchand et de la Dune Fossile de Ghyvelde s'étendent sur 715 ha. Appartenant au Conservatoire du Littoral, ils sont gérés par le Conseil Général du Nord. Des investissements considérables sont consentis pour ces espaces dunaires avec une politique très volontariste de préservation des espaces naturels, soit 20 millions de francs par an issus de la TDENS[573]. Se situant à proximité d'un bassin de population important (250 000 habitants dans un rayon de 20 km) conjugué à un réseau de communication performant, les deux sites dunaires sont exposés à d'importants flux de visiteurs.

[573] MEUR-FEREC.C, HOEDT.M et DANES.L, Fréquentation des sites naturels littoraux, Vers une meilleure connaissance du public : l'exemple des deux sites dunaires à l'est de Dunkerque, Hommes et Terres du Nord 2001/2, pp. 81- 89.

Sur les deux sites, l'origine géographique des visiteurs révèle un public de proximité d'après une enquête réalisée par Meur-Ferec, Hoedt et Danes (2001). Plus de 90% viennent du département du Nord pour les Dunes de Ghyvelde et Marchand. La promenade est la principale motivation des visiteurs (**tableau n°115**).

Tableau n°115 : Origine géographique en % des personnes interrogées.

Sites/Origines	Même département	- de 20 km
Ghyvelde	92	74
Marchand	90	70
Blanc-Nez	62	-
Oye	-	41
Slack	62	49

Source : C.Meur-Ferec, M.Hoedt et L.Danes, Fréquentation des sites naturels littoraux, Vers une meilleure connaissance du public : l'exemple des deux sites dunaires à l'est de Dunkerque, Hommes et Terres du Nord 2001/2, pp. 81- 89.

Cependant, les deux dunes ne présentent pas la même attractivité[574]. Alors que l'une constitue un accès à la plage sur 1.5 km de front de mer, l'autre est située en retrait, à l'intérieur des terres, dans une zone plus abritée. La dune Marchand est une réserve naturelle depuis 1974, et ouverte au public depuis 1983, contrairement à la Dune Fossile accessible aux visiteurs qu'en 1999. Dans cette dernière, la préservation est stricte avec deux cheminements proposés. La fréquentation est moins encadrée dans la Dune Marchand.

Dans le Kent Est, les marais de Romney et de Swale constituent aussi des sites naturels protégés soumis à une fréquentation locale bien qu'ils peuvent parfois être sur-fréquentés lors de week-ends estivaux ensoleillés.

Enfin, quelques sites ne sont que faiblement fréquentés. Les Marais de Tardinghem bénéficient aussi d'une protection. Ils sont séparés de la mer par de longs cordons dunaires. Il reste à prendre l'engagement de la part des élus de démolir toutes les petites cabanes de fortune qui sont dans l'illégalité. D'autres sites, tels les dunes de Fort Vert et les Dunes de Fort Mahon présentent aussi des fréquentations relativement limitées. Dans le Kent Est, le site de Reculver garde un relatif anonymat en dépit de sa grande notoriété historique.

Ces milieux phares, dont la protection s'impose, sont tous très riches. Le tourisme peut jouer un rôle dans le « renforcement identitaire » de ces territoires, donc de l'ensemble de la Côte d'Opale. Ces secteurs au fort patrimoine, pourraient davantage s'inscrire dans une logique de développement touristique local. Un tourisme naturel et identitaire ne peut être que complémentaire d'un tourisme purement balnéaire et maritime ce qui renforcerait fortement le rayonnement de la Côte d'Opale. Les relations sont complexes et nombreuses entre « préservation » et « mise en tourisme ». La gestion et l'accueil des sites au public, tout en les protégeant, ne sont pas évidentes.

[574] MEUR-FEREC.C, HOEDT.M et DANES.L, Fréquentation des sites naturels littoraux, Vers une meilleure connaissance du public : l'exemple des deux sites dunaires à l'est de Dunkerque, Hommes et Terres du Nord 2001/2, pp. 81- 89.

2.1.4.Conclusion.

Les activités sont variées sur les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale. Elles marquent à des degrés divers ces espaces, qui soulignent une synergie contrastée entre leurs rivages (**tableau n°116**).

Bien que les activités traditionnelles d'origine britannique sont étroitement liées de part et d'autre du détroit, les pratiques du golf, de la plaisance, de la thalassothérapie et des sports équestres restent élitistes, sous développées et nécessitant de lourds investissements à la base. Il s'agit néanmoins de renforcer cette synergie, capable à elle seule d'entraîner d'importantes retombées économiques locales, de conférer un certain prestige à l'espace concerné et de tendre vers une plus grande désaisonnalisation du secteur touristique. Ces efforts doivent s'accompagner d'une démarche « qualité », garante d'un développement durable et respectueux de l'environnement.

S'agissant des activités sportives plus récentes, une synergie doit naître entre les deux littoraux, puisque ces pratiques sont inégalement développées de part et d'autre du détroit. La Côte d'Opale s'affiche comme un littoral sportif et dynamique, et bénéficie désormais d'une image « fun ». Les longues plages sableuses sont à l'origine de ce développement remarquable des activités liées à l'eau et au vent, et ont permis aux stations de se spécialiser dans une pratique sportive spécifique. Avec un potentiel naturel qui se prête moins à ces loisirs sportifs, le Kent Est se doit néanmoins de créer une synergie avec son homologue français. La demande londonienne et régionale est forte pour ces types de loisirs, d'autant qu'aucun littoral anglais ne semble s'être spécialisé dans ces sports à ce jour. Afin de diversifier son offre touristique et permettre aux stations balnéaires de se sortir de la crise, le Kent Est se doit de s'investir davantage dans les sports motorisés (jet ski, ski nautique...) mais aussi ceux pratiqués sur les plages (beach volley, football...)...

Enfin, les activités patrimoniales sont étroitement présentes de part et d'autre du détroit. Alors qu'une étroite synergie souligne l'engouement pour le patrimoine maritime de part et d'autre du détroit, ces deux entités littorales se sont tournées vers des activités patrimoniales prononcées mais spécifiques. Elles représentent leur principal atout touristique, et met en évidence leur forte identité. Dans le Kent Est, la valorisation du patrimoine historique exceptionnel a conduit à des pratiques touristiques culturelles intenses. La prise de conscience s'y est effectuée de manière précoce pour protéger ces sites et monuments littoraux, tout en y ajoutant une fonction récréative (châteaux et demeures). Cette forte identité historique militaire est renforcée par la mise en place d'un événementiel se produisant tout au long de l'année. Ainsi, le littoral du Kent Est a su largement profiter de son patrimoine culturel pour apparaître comme le berceau historique de l'ensemble du pays. Même si le littoral de la Côte d'Opale possède quelques sites historiques majeurs, c'est le patrimoine naturel qui fait l'objet de pratiques touristiques intenses. Une vingtaine de sites remarquables font l'objet d'une sur-fréquentation en dépit de leurs différents statut de protection. Là aussi, une démarche de qualité est essentielle pour assurer un développement durable à ce type d'activité.

Tableau n°116 : Une synergie contrastée de part et d'autre du détroit pour les activités littorales.

Activités traditionnelles d'origine britannique			Activités sportives récentes liées au vent et à l'eau			Activités patrimoniales identitaires		
▼			▼			▼		
Etroite synergie			Absence de synergie			Synergie contrastée		
▼			▼			▼		
KENT EST	Golf Plaisance Thalassothérapie Activités équestres	**COTE d'OPALE**	**Kent Est**	Char à voile / speed-sail et Cerf-volant Nautisme Sports motorisés	**COTE d'OPALE**	**Kent Est** **Kent Est**	Patrimoine maritime Patrimoine culturel militaire Patrimoine naturel	**Côte d'Opale** **Côte d'Opale**

Source : M.Harbreteau, 2003.

A l'image de la côte, quelles sont les activités présentent dans les zones rétro-littorales ?

2.2.De nombreuses activités récréatives inégalement diffusées dans les zones rétro-littorales.

L'engouement pour les pratiques récréatives en milieu rural contraste avec le peu d'informations disponibles vis à vis de leurs réels impacts sur l'économie locale[575]. Néanmoins, à l'image du littoral, il semblerait qu'une importante spatialisation récréative caractérise les espaces ruraux du Kent Est et de la Côte d'Opale, mais de manière plus diffuse. De plus, ces activités n'agissent-elles pas comme de véritables outils de structuration de ces espaces. Dans ce domaine, il semblerait que le Kent Est soit en avance par rapport à son homologue français.

2.2.1.Les activités sportives pédestres et cyclos, véritables outils de structuration du territoire.

La marche est de loin l'activité récréative d'extérieur la plus populaire en Grande-Bretagne, avec près de 41% de pratiquants, soient 18.5 millions de personnes[576].

Selon '*South East Walks Partnership*' (2000), 4/5 des personnes apprécient la marche pendant leurs vacances (**tableau n°117**). En France, plus de 15 millions de personnes marchent régulièrement[577]. Les motivations, les activités exercées et le profil des pratiquants sont très diverses allant de la balade du dimanche jusqu'à la grande randonnée en passant par le circuit sportif. La marche ne cesse de se renforcer depuis quelques années (**tableau n°118**). Elle constitue un marché potentiel du secteur touristique à exploiter : elle confère à l'espace concerné un label qualité indéniable et se pratique durant toute l'année. De plus, cette activité ne nécessite pas d'investissement lourd et répond aux critères du développement durable.

[575] Il semblerait qu'une prise de conscience récente se soit effectuée parmi les acteurs publics pour évaluer l'ensemble des bénéfices du tourisme rural sur l'économie locale.
[576] KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE, Profile of the walking market, Transmanche Tourism Research Programme, mars 2000, p i, 42 p.
[577] BARON-YELES.N, Le tourisme en France – Territoires et stratégies, Prépas Géographie, A.Colin, 1999, p 156, 219 p.

Tableau n°117 : Les activités pratiquées pendant les vacances par les Britanniques.

Activités*	Pourcentage
Marche / promenade / randonnée	16%
Baignade générale	16%
Baignade intérieure (piscine)	12%
Visites liées au patrimoine	14%
Visites de parc à thème	7%
Concerts, et autres événements...	6%
Musées d'art ou d'histoire	6%
Baignade extérieure	6%

Source : Kent County Council et Canterbury Christ Church University College, Profile of the walking market, Transmanche Tourism Research Programme, mars 2000, p 4, 42 p.
* Seules les activités supérieures à 5% figurent dans le tableau.

Tableau n°118 : Evolution dans la participation de certaines activités sportives lors de la dernière décennie.

Activités	Evolution de la participation entre 1987 et 1996 (en nb. de points)
Marche	+ 7
Garder la forme / yoga	+ 3
Vélo	+ 3
Nage	+ 2
Snooker	- 4
Squash	- 2

Source : GHS Rise or fall in % 1987-1996, dans Sports and Resort – Sport, health and fitness led tourism on the South East Coast.

L'ensemble du Comté du Kent possède un réseau étendu de sentiers et de chemins balisés, à la fois pour les marcheurs occasionnels et les randonneurs, soit un total de plus de 3 569 miles de sentiers de randonnée (*'public rights of way strategy for Kent'*, 1994). A titre de comparaison, les autres Comtés du sud de l'Angleterre possèdent en moyenne 2 000 miles (3 218 km) de chemins balisés[578]. L'image forte de « Jardin de l'Angleterre », et la présence de bâtiments historiques, châteaux, jardins, pubs, villages typiques, ainsi qu'un logement de bonne qualité..., viennent renforcer un produit bien identifié, d'autant que la situation géographique est remarquable à proximité de l'agglomération londonienne. Le Kent Est présente de nombreux circuits bien organisés, signalisés et faciles d'accès, pour un total de 942 km, dont le plus connu est celui des *'North Downs'* (**tableau n°119** et **carte n°60**). La plupart des sentiers de randonnée sont facilement accessibles grâce au transport public, et sont pourvus d'une gamme étendue et variée d'hébergements. D'autres itinéraires plus restreints s'ajoutent à ces circuits majeurs, et s'adressent avant tout à des marcheurs non confirmés, dans un environnement préservé.

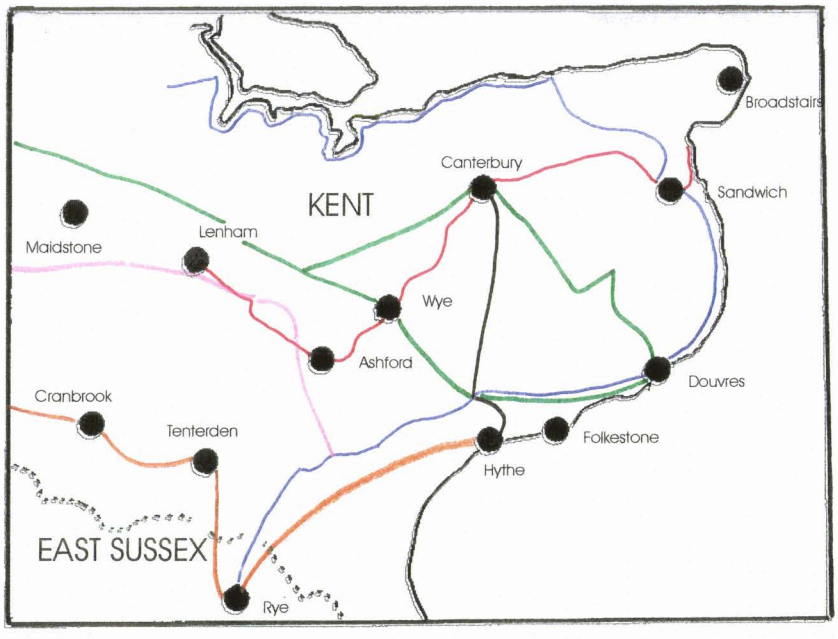
Tableau n°119 : Les principaux circuits de randonnée dans le Kent Est.

Circuits	Départ / Arrivée	Longueur
'The North Downs Way National Trail'	Farnham à Canterbury	245 km
'The Greensand Way'	Haslemere à Hamstreet	173 km
'The High Weald Landscape Trail'	Hornsham à Rye	150 km
'The Saxon Shore Way'	Gravesend à Hastings	256 km
'The Stour Valley Walk'	Lenham à Pegwell Bay	82 km
'The Elham Valley Walk'	Hythe à Canterbury	36 km
TOTAL	-	942 km

Source : M.Harbreteau, 2003.

[578] SHARPLEY.R, Tourism & leisure in the countyside, ELM Publications, 1993, pp. 228-334, p 316.

Carte n°60 : Les divers circuits de randonnée pédestre dans le Kent Est



Source : M.Harbreteau, d'après South East Walks Partnership, 2000.

Légende : N 0 20 km.

- EVW = Elham Valley Way ;
- GW = Greensand Way ;
- HWLT = High Weald Landscape Trail ;
- NDW = North Downs Way ;
- RMC = Royal Military Canal ;
- SSW = Saxon Shore Way ;
- SVW = Stour Valley Walk.

Ce réseau varié et étendu permet à la marche d'être l'activité la plus pratiquée dans la campagne du Kent Est, suivie d'un repas dans un pub ou dans un restaurant, de la visite d'un lieu touristique, de la pratique du shopping... (**tableau n°120).** Le district d'Ashford se distingue particulièrement par son offre en itinéraires de promenade, soit un total de 1 300 miles[579]. Les marcheurs occasionnels forment la majorité des pratiquants de la marche dans le Kent Est[580]. Parmi les excursionnistes continentaux visitant le Kent, 20% font une balade ou un tour en vélo dans la campagne. Ce chiffre monte à 36% pour les touristes[581]. S'agissant des motivations des marcheurs réguliers dans le Kent Est, elles concernent avant tout la beauté de la campagne, mais aussi la relaxation et le maintien de la forme (**tableau n°121**).

[579] ASHFORD BOROUGH GUIDE 2001, 60 p.
[580] KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE, Profile of the walking market, Transmanche Tourism Research Programme, mars 2000, p 3, 42 p.
[581] KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE, Profile of the walking market, Transmanche Tourism Research Programme, mars 2000, pp. 20-23, 42 p.

Tableau n°120 : Les activités pratiquées dans la campagne du Kent Est.

Activités	%
Marche	78.4
Repas dans un pub / restaurant	59.7
Site touristique	56.1
Shopping	50.3
Visite d'un café / thé	49.7
Rafraîchissement dans un pub local	47.7
Visite d'une ferme agricole	25.8
Vélo	13.9
Golf	3.9
Randonnée équestre	2.9
Pêche	2.3

Source: Canterbury District Rural Tourism Study, Transmanche Research Study publiée par le Kent County Council and Canterbury Christ Church, oct.2000, p 17.

Tableau n°121 : Les principales motivations des marcheurs réguliers dans le Kent Est.

Motivations	% des marcheurs et randonneurs
Agréable / Paysages attractifs	62
Relaxant	48
Pour garder la forme	45
Bonne activité sociale	41
Pour se sortir de la maison	41
Ne coûte rien	28
Perte de poids	21
Pour se sentir bien	17
Pas besoin d'être en bonne condition physique	11
Compétitions	5

Source : Kent County Council et Canterbury Christ Church University College, Profile of the walking market, Transmanche Tourism Research Programme, mars 2000, p 7, 42 p.

Quelques études seulement se sont intéressées aux retombées économiques de la randonnée sur l'économie locale :[582]

- Une enquête sur le sentier de '*South West Coast*' a révélé une fréquentation de 1 million de visiteurs, soit £16 millions chaque année. Les visiteurs dépensent en moyenne £5.37 par jour et £14 pour l'hébergement ;
- Une autre enquête sur le '*Pennine Way*' en 1990 a souligné une fréquentation de 12 000 marcheurs longue distance, et 250 000 marcheurs à la journée. L'ensemble des marcheurs dépense environ £2 millions le long du sentier, créant ou supportant 156 emplois.

S'agissant de l'ensemble de la campagne du Kent Est, les retombées sont estimées à £16.35 par jour pour les excursionnistes et à £59.02 par jour pour les touristes[583]. Les touristes ont bien évidemment un impact plus grand sur l'économie rurale que les excursionnistes qui représentent néanmoins la majorité des visiteurs. C'est pourquoi, il s'agit d'inciter ces derniers à rester plus longtemps sur le circuit.

[582] KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE, Profile of the walking market, Transmanche Tourism Research Programme, mars 2000, p 8, 42 p.
[583] CANTERBURY DISTRICT RURAL TOURISM STUDY, Transmanche Research Study publiée par le Kent County Council and Canterbury Christ Church, oct.2000, p 17.

Mais de nombreuses lacunes subsistent dans le produit de la randonnée. Le Kent Est n'est pas encore perçu comme une véritable destination de marche, comparé à d'autres lieux traditionnels en Grande-Bretagne (Lake District, Cornouailles...). De plus, le produit souffre d'un manque de prestations, notamment dans le secteur de l'hébergement :

- Manque de logements agréés à proximité des principaux sentiers ;
- Manque de services : transfert de bagages, pièces pour se sécher...

Il s'agit de renforcer le rôle de cette activité dans la structuration des espaces ruraux touristiques, d'autant que le Kent Est possède le potentiel pour y parvenir. L'acteur britannique incontournable dans le développement de la randonnée (sous toutes ses formes) est Sustrans (= « Transport Durable »). Cette organisation de génie civil s'est spécialisée dans la construction de voies exclusivement pour marcheurs, cyclistes, personnes handicapées et promenades équestres. Ainsi, les stratégies figurent dans la '*Public Rights of Way Strategy*' rédigée par le '*Kent County Council*'. Elles visent essentiellement à l'extension du réseau et à une meilleure signalisation. La randonnée pédestre fait de plus l'objet d'une promotion intense de la part du '*Kent County Council*' et des districts. Le Kent Est bénéficie de l'engagement actif de '*South East Walks Partnership*'('*SEWP*') créé en 1999, qui regroupe de nombreux acteurs compétents dans cette activité : '*Countryside Agency*', *les* '*County Councils*' de '*East Sussex*', '*Surrey*' et de '*West Sussex*', '*BTA*', '*High Weald Unit*', '*SEETB*' et '*Sussex Downs Conservation Board*'. L'objectif est de promouvoir le Sud-Est comme véritable destination de randonnée grâce à des brochures, un site Internet, des articles de presse dans les journaux spécialisés, des participations à des salons, le maintien et l'amélioration du réseau, la protection avec le concept de développement durable[584]. Avec l'aide du '*SEWP*', '*Kent Tourism*' a mis en place plusieurs circuits thématiques, comme ceux de '*Oast to Coast Trailways*' ou '*Weekend Walking Breaks in Kent*'. Un festival a été organisé en 1999 à Wye, où sur une période de 4 jours en septembre, 17 marches guidées ont été proposées. Près de 200 randonneurs touristes y ont participé, avec une dépense moyenne évaluée à £150 par personne[585].

Cette volonté de renforcer l'activité randonnée dans les espaces ruraux du Kent Est passe aussi par une prise de conscience récente de développer la randonnée « à vélo ». En effet, sa pratique s'y est considérablement généralisée avec la mise en place de nombreux parcours signalisés par les acteurs locaux. Là aussi, Sustran joue un rôle essentiel puisqu'il coordonne la mise en place du réseau national cyclable en collaboration avec le Ministère des Transports et les collectivités territoriales. En 1995, le '*KCC*' a adopté une stratégie sur 10 ans, '*The Kent Cycling Strategy*', pour renforcer le réseau cyclable à travers le Comté. Il s'agit de favoriser le développement de la « randonnée vélo » mais aussi de répondre à une attente de loisirs de la part de la communauté locale. De manière parallèle, '*South East Walks Partnership*' intervient aussi pour promouvoir cette activité à l'échelle du Sud-Est de l'Angleterre. Aujourd'hui, 5 parcours signalisés ont été mis en place dans le Kent et presque tous concernent l'est du Comté :

- Route 1 : Douvres / Sandwich / Canterbury / Londres ;
- Route 2 : Douvres / Folkestone / Est du Sussex ;
- Route 15 : Whitfield (Douvres) / Sandwich ;
- Route 16 : Canterbury / Douvres / Folkestone (circuit de 80 km) ;
- Route 17 : Maidstone / Rochester ;
- Route 18 : Tunbridge Wells / Tenterden / Ashford (circuit de 70 km).

[584] SOUTH EAST WALKS PARTNERSHIP, 2000.

[585] KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE, Profile of the walking market, Transmanche Tourism Research Programme, mars 2000, p 35, 42 p.

D'autres initiatives locales sont apparues pour développer des pistes cyclables de taille plus modeste. En effet, les cyclistes et les VTTistes représentent une tendance croissante dans la pratique de loisirs au sein des sites de proximité. Le district de Canterbury a réalisé de nombreux efforts pour développer les produits de la marche et du vélo. La stratégie « vélo » constitue un axe essentiel du '*local plan*' (section transport), et s'étale sur 3 ans. Un circuit vélo vient d'être achevé ('*Sustrans Route 1*'), et suit l'ancienne ligne de chemin de fer Canterbury / Whitstable (= '*Crab & Winkle Way*'). D'autres routes cyclables ont été signalisées pour rejoindre Douvres. Le district de Thanet a pour ambition de créer un circuit circulaire faisant le tour de la presqu'île. Cependant, ces initiatives visent essentiellement les besoins récréatifs des populations locales et ne structurent que partiellement le développement touristique, contrairement à la randonnée dont les retombées économiques sont indéniables.

En Côte d'Opale, le produit « randonnée » n'y est que très faiblement développé comparé à d'autres régions françaises comme le Périgord, le Pays de la Loire (pour le vélo)... L'engouement pour la marche a néanmoins permis l'essor de « Centres Nature » dans l'arrière-pays, renforcé par la présence du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, puis par le dynamisme de plusieurs syndicats ou associations (Eden 62, ADELLI animant les espaces protégés, essentiellement dunaires, appartenant au Conservatoire du Littoral dans les deux départements), et des divers Offices de tourisme. Tous organisent des visites guidées, et proposent des activités pédagogiques. Ces « Centres Nature » entretiennent une relation étroite avec le tourisme de nature, et jouent un rôle structurant au sein du littoral, avec un aspect pédagogique essentiel (**tableau n°122**). Parmi ces derniers, la Grange Nature de St-Omer est de loin la plus fréquentée avec 22 000 visiteurs annuels, suivie de la Ferme ornithologique Saint-les-Fressin (15 000)[586].

Tableau n°122 : Les « Centres Nature » au sein de la Côte d'Opale.

Centre Nature	Localisation
CIE Dunes de Flandres	Dunkerque
Maison de l'environnement	Dunkerque
Parc animalier	Dunkerque
CIE Puythouck	Dunkerque
Ferme pédagogique	Gravelines
Maison du Platier	Oye-Plage
Musée de la faune et de la flore	Ardres
Grange nature	Saint-Omer
Grand Vannage	Saint-Omer
Maison du papier	Esquerdes
Maison du marbre	Rinxent
Manoir du Huisbois	Colembert
Nausicaa	Boulogne
Maison de la Faïence	Desvres
Maison de la nature	Samer
Maison de la faune et de la flore	Etaples
Ferme ornithologique	Saint-les-Fressin

Source : Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996..

[586] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2000.

La plupart des pratiquants du tourisme de nature sont originaires du Nord-Pas-de-Calais. 4 types d'amateurs de nature sont généralement distingués en Côte d'Opale:[587]

- Les « découvreurs » (12%) généralement d'une catégorie socioprofessionnelle élevée. L'activité se pratique seule ou en couple. Recherchant l'authenticité des lieux (nature, hébergement, gastronomie...), ces pratiquants sont très actifs, même lorsqu'ils sont âgés (randonnée) ;
- Les « hédonistes » recherchent des plaisirs simples et gratuits, souvent en famille. De catégorie socioprofessionnelle moyenne à élevée, ils forment la majorité des pratiquants (73%) ;
- Les « scolaires » lors des classes vertes, classes de nature... ;
- Les « sportifs » : course à pied, cheval, VTT, chasse... Ces pratiquants ne respectent pas toujours les sites naturels.

S'agissant de la pratique « vélo », celle-ci vient en complément de la marche, puisqu'elle se pratique généralement sur les mêmes itinéraires. Apparu dans les années 80, le VTT est devenu un mode de consommation de masse. Les conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais aménagent, protègent, valorisent de plus en plus des sentiers pour sa pratique : maintien dans un état originel des chemins dans le cadre de la politique de « trame verte », balisage et promotion des itinéraires... Le CDT 59 a publié plus de 80 fiches, dépliants, topo-guides comportant des itinéraires...[588]. Une politique de communication à travers l'organisation d'événements médiatiques (randonnée cyclo Lille / Hardelot) renforce la politique mise en place. Le Conseil Général du Pas-de-Calais a élaboré un Schéma Directeur d'itinéraires cyclables dans le Département. Le premier secteur concerné est le littoral entre Groffliers et Le Touquet. En effet, l'Etat incite les Départements à la réalisation de Plans départementaux d'itinéraires, de promenades et de randonnées (PDIPR), mais aussi pédestres, équestres, cyclotouristes... Bien que l'offre se soit considérablement renforcée et diversifiée sur la Côte d'Opale, développer davantage ces produits et ces prestations liés à la nature est essentiel tout en renforçant l'appropriation et la protection des sites naturels. Davantage de chemins de randonnée, topo-guides... doivent être mis en place avec d'autres thématiques patrimoniales comme la gastronomie, la culture, l'environnement. Il s'agit aussi de renforcer l'offre d'interprétation comme les visites guidées, les observatoires, les « maisons » de la nature, les fermes pédagogiques, les écomusées. Dans ce domaine, la mise en place récente du Parc Régional des Caps et Marais d'Opale constitue un grand espoir dans le développement de telles prestations, puisqu'il permet d'apporter une vision et une cohérence d'ensemble.

Agissant comme un véritable agent de structuration des espaces touristiques ruraux, la randonnée sous toutes ses formes mérite une plus grande attention. Le Kent Est s'est d'ores et déjà engagé dans ce domaine puisqu'il présente le potentiel naturel, patrimonial et géographique idéal pour devenir une destination nationale et internationale de randonnée. Le principal enjeu consiste à augmenter les retombées économiques locales en encourageant les marcheurs / cyclistes à rester plus longtemps sur le circuit. Pour y parvenir, la valorisation du patrimoine local, une mise en réseau judicieuse avec d'autres activités et une bonne qualité de l'hébergement est indispensable. La Côte d'Opale semble à la traîne et son offre est avant tout destinée aux besoins récréatifs de la population locale bien que les maisons de nature contribuent à structurer ses espaces ruraux.

---

[587] SYNDICAT MIXTE de la COTE d'OPALE, Schéma touristique de la Côte d'Opale, Première phase : Etat des lieux, Mission Touristique Flandres Littorale, 1996.
[588] ECONOMIE ET TOURISME n°31, Les filières touristiques, Magazine du tourisme régional, février 1999.

Etroitement lié à ces activités sportives de la marche, d'autres sont étroitement liées à la nature, et pratiquées dans les zones rétro-littorales du Kent Est et la Côte d'Opale. Ces dernières contribuent-elles également à une meilleure structuration du territoire ?

2.2.1.Les activités patrimoniales liées à la nature omniprésentes dans le Kent Est.

Les activités patrimoniales liées à la nature sont nombreuses au sein des zones rétro-littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale. Elles concernent les visites des villages ruraux, des jardins, des vignobles... mais semblent disparates de part et d'autre du détroit.

Parmi les activités patrimoniales présentes au sein des arrière-pays des entités du Kent Est et de la Côte d'Opale, les visites des villages ruraux traditionnels constituent de loin l'une des activités les plus appréciées. L'habitat rural y est un élément de différenciation important, caractérisé par de petits bourgs ruraux de caractère et un habitat agricole dispersé présentant une grande valeur architecturale. Les fermes construites à partir des matériaux issus des ressources géologiques locales (craie, argile, grès, calcaire...) présentent une forte attractivité.

Ainsi, la campagne du Kent Est est très diverse avec des petites villes rurales (Tenterden), des bourgs typiques (Wye ou Chilham) et des hameaux. De nombreux villages attirent un nombre non négligeable de visiteurs pour quelques heures. Parmi eux, un nombre incalculable de villages pittoresques parsème l'arrière-pays d'Ashford. Chilham, petit village du 15ème siècle, est parfaitement préservé (**photo n°9**). Dans le *'Haut Weald'*, certains ont vu le jour à proximité des gués ou des ponts sur les rivières. Le village de Tenterden est l'un des plus typiques du Kent. Conservant un caractère sauvage, avec son plan constitué de trois principales rues, une architecture médiévale remarquable et ses boutiques originales, il est surnommé *'la perle du Weald'*. D'autres petites bourgades sont d'origine saxonne, même si elles ne devinrent de véritables villages qu'au Moyen Age, quand le fer et la laine apportèrent une certaine prospérité. On les retrouve dans le sud, leur nom se terminant par *'den'* (clairière) ou *'hurst'* (bois). Le bourg rural de Biddenden possède de nombreuses demeures de l'époque médiévale jusqu'au 17ème siècle. La présence des séchoirs à houblon renforce ce patrimoine architectural remarquable, notamment dans les *'North Downs'*[589]. Même si la plupart ont été convertis en résidence, nombreux sont ceux qui restent toujours en cours d'utilisation ou convertis en musée traditionnel. Sur la Côte d'Opale, l'habitat constitue aussi un élément pittoresque d'une grande qualité architecturale, comme l'illustre le Boulonnais qui dispose d'un habitat agricole dispersé. Ainsi, de nombreux villages gardent leur caractère typique et constituent des destinations encore méconnues. Même si l'habitat groupé représente un intérêt moindre pour le visiteur, celui présent dans les vallées du haut-pays, comme celle de la Canche, de l'Aa... présente un grand potentiel touristique.

Mis à part l'engouement pour ces villages et bourgs ruraux, les visites des jardins constituent aussi des activités patrimoniales importantes dans les zones rétro-littorales, notamment dans le Kent Est. Ce dernier possède un nombre incalculable de jardins, alors que ces derniers sont peu répandus au sein de la Côte d'Opale. Les Britanniques ont un goût prononcé pour de tels aménagements paysagers. Grâce à une palette impressionnante de jardins aussi variés que riches (200 au total), le Kent justifie bien son appellation de « Jardin de l'Angleterre ».

[589] Ils se sont développés dans la campagne anglaise à partir du 17ème siècle.

Photo n°9 : Le village typique de Chilham

Source : M.Harbreteau, 2001.

Caractérisant essentiellement la partie occidentale du Comté, qui possède les plus beaux jardins (Penhurst), de magnifiques aménagements paysagers sont répertoriés dans le Kent Est (**tableau n°123** et **carte n°61**). Les jardins de *'Goodnestone Park'* (Canterbury) et de *'Mount Ephraim'* (Faversham), présentent des roseraies, des bosquets, de vastes pelouses... Ces jardins présentent une valeur botanique importante. Certains, situés à côté de châteaux, ont même acquis une valeur historique (Douvres et Margate). Aujourd'hui, ils font l'objet d'une fréquentation touristique importante, avec une moyenne par jardin, se situant à 10 000 visiteurs par an. Parmi eux, '*Mt Ephraim Gardens*' a été créé en 1992, et attire essentiellement des clientèles familiales. Afin de compenser le déclin touristique de ce jardin (8 000 visiteurs en 2000), le propriétaire a décidé de se diversifier en proposant la demeure comme lieu d'organisation de mariage et de conférences, et les jardins comme lieu d'événements spéciaux[590]. Quelques villages n'hésitent pas à organiser des « circuits – jardins » en période estivale. '*The flower festival*' à Appledore Church constitue un événement floral très fréquenté depuis 1960. Folkestone fait un effort particulier pour fleurir chaque année sa promenade sur les '*Leas*'. Cette pratique a été largement popularisée pendant l'époque victorienne, et bien que la plupart des stations du littoral aient abandonné le fleurissement, Folkestone continue la tradition.

[590] KENT COUNTY COUNCIL, Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv.2001, 18 p.

Tableau n°123 : Les jardins présentant un intérêt touristique dans le Kent Est.

Jardins	Localisation
'Beech Court Gardens'	Ashford
'Mount Ephraim Gardens'	Canterbury
'Goodnestone Park Gardens'	Canterbury
'Monkton Gardens'	Thanet (Minster)
'Winter Gardens'	Margate
'Unique Tudor Gardens'	Deal (Northbourne)
'Pines Gardens'	St-Margaret's Bay
'Doddington Place Gardens'	Faversham
'Headcorn Flower Centre and Vineyards'	Ashford
'Church Hill Cottage Garden'	Charing (Ashford)
Jardins associés avec un château, une demeure, un musée...	**Localisation**
'Belmont Gardens'	Faversham
'The Powell-cotom Museum Quex House & Gardens'	Margate
'The Salutation'	Sandwich
'East Northdown Farm & Gardens'	Broadstairs
'Walmer Castle & Gardens' (Queen Mother's Garden)	Deal
'Port Lympne Wild Animal Park, Mansions & Gardens'	Hythe
'Godinton House Gardens'	Ashford
'Gomersham Park'	Ashford
'Mersham – Le Hatch'	Ashford

Source : M.Harbreteau d'après 'Garden of England – Kent'.

Un nouveau jardin de grande envergure devrait prochainement voir le jour à Ashford, avec le '*National Exhibition of Garden Design*'. Composé de 11 jardins, cette attraction a pour ambition d'attirer 250 000 visiteurs par an. Il s'agit pour la ville de se positionner définitivement comme une destination récréative à part entière. Un opérateur privé s'est manifesté et les autorités publiques sont à la recherche d'un site d'implantation, certainement au nord de la ville, à Charing.

La présence de nombreux jardins est renforcée par l'agriculture exotique, avec la présence de nombreux vergers (production de pommes, cerises et prunes...) et même des vignobles (**tableau n°124** et **carte n°61**). Le vignoble commercial le plus ancien d'Angleterre se trouve à '*Biddenden*', dans le sud du Kent. S'étendant sur 10 hectares de vignes et d'arbres fruitiers, il produit du vin rouge et du cidre. Il attire près de 37 500 visiteurs annuellement. Celui de Tenterden est de loin le plus important et constitue un grand attrait touristique avec 35 000 visiteurs par an[591]. Ce dernier a d'ailleurs été récemment récompensé pour ses efforts en matière de valorisation touristique, bénéficiant ainsi d'une grande couverture médiatique et de fonds financiers pour procéder à quelques aménagements légers (sentiers, boutiques).

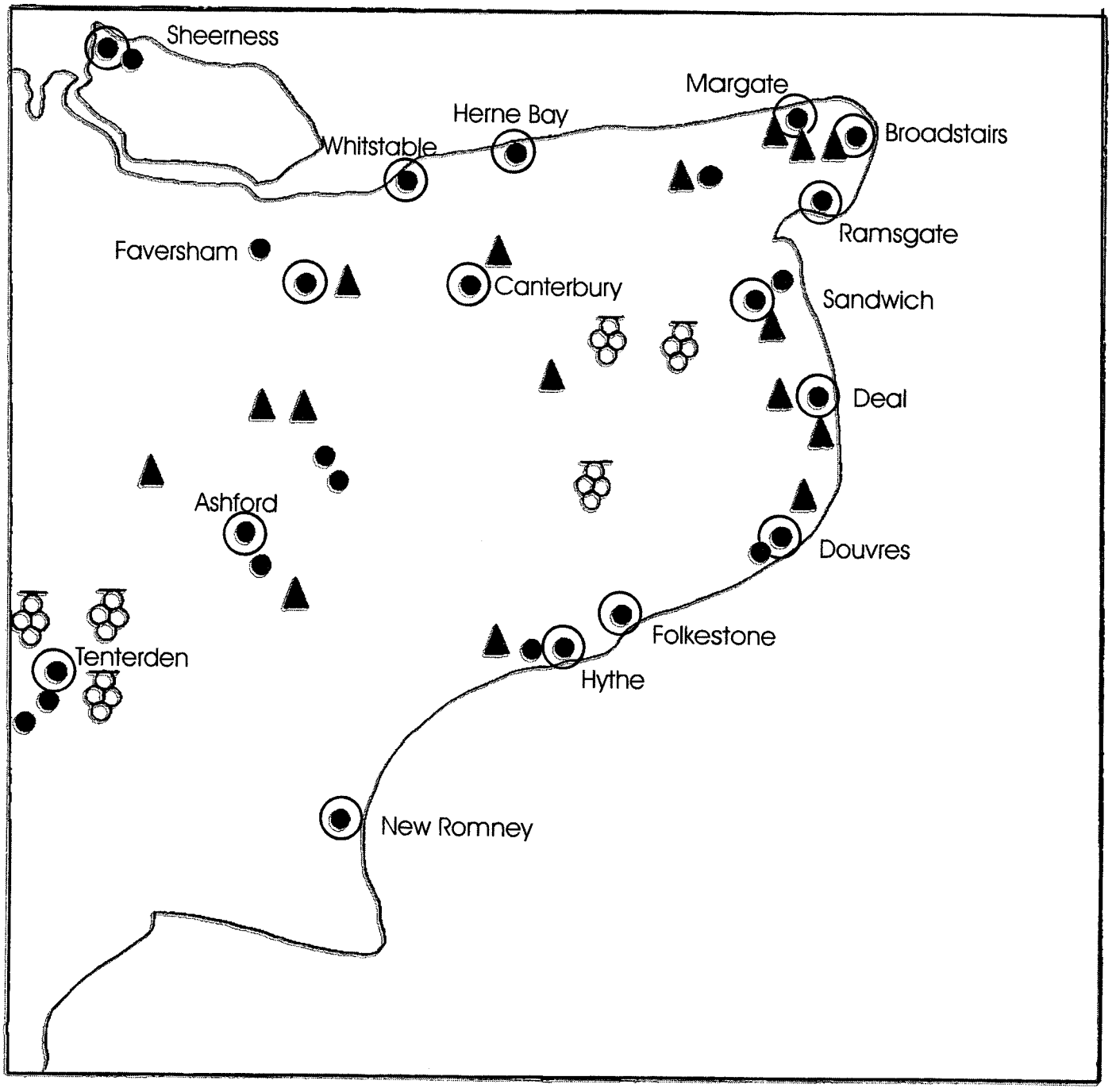
Tableau n°124 : Les principaux vignobles dans le Kent Est.

Vignobles	Superficie	Production moyenne annuelle en nombre de bouteilles
Tenterden	14	300 000
Staple	7	24 000
Barnsole	4	10 000
Harbourne	3	5 000
Elham Valley	2.5	2 500
Biddenden	22	-

Source : C.Dale, A study to determine the optimum areas for viticulture in a region of East Kent, University of Kent, 1998, 64 p.

[591] SEETB et ABC dans Economic Development Strategy for Ashford District 2000-2001, Leisure Strategy.

Carte n°61 : Les différentes formes de valorisation paysagère dans le Kent Est



Source : M.Harbreteau, 2003.

Légende : N 0 10 km.

- Villes
- Jardins
- Vignobles
- Fermes ouvertes au public, musées d'intérêt agricole et écomusées

Leur production moyenne montre que la viticulture est un secteur économique à part entière. Le tourisme viticole se limite à la découverte des vignobles du Kent Est, voire à la dégustation de certains vins. Le Kent Est profite de sa situation méridionale en Grande-Bretagne pour développer cette activité. Il n'existe pas encore de circuits touristiques des vignobles comme dans d'autres pays (Ecosse, France...). Le tourisme viticole vient renforcer le label de qualité de cette partie d'Angleterre et contribue à son image de « Jardin de l'Angleterre ». Il semble difficile pour la Côte d'Opale de développer une telle activité, tant les vignobles français sont riches et variés (Alsace, Bordelais, Bourgogne, Champagne...). Mais elle peut jouer la carte des jardins et des houblonnières, qui y sont insuffisamment développés. Le renforcement de ces formes de valorisation paysagères est nécessaire d'autant que la proximité de l'Angleterre représente un marché potentiel important. Les hortillonnages de l'Audomarois pourraient être davantage valorisés, avec des jardins maraîchers et des potagers (au même titre que les hortillonnages d'Amiens).

Parallèlement à ces nombreuses formes de valorisation paysagères, l'agriculture exotique du Kent Est entraîne le foisonnement de nombreuses fermes ou granges aménagées qui vendent directement leurs produits locaux aux visiteurs (**tableau n°125** et **carte n°61**) : vin, bière, cidre, noix, confiture, miel... C'est le cas de '*Perry Court Farm Shop*' à Canterbury, '*Good Food Networks*' et '*Macknade Farm Shop*' à Faversham. Des producteurs se sont ainsi convertis dans l'accueil des visiteurs.

Tableau n°125 : Les fermes ouvertes au public, les musées d'intérêt agricole et les écomusées dans le Kent Est.

Localisation	Description
'*South of England Rare Breeds Centre*'	Ferme ouverte au public
'Tenterden Vineyards & Herb Garden, Rural Museum'	Musée d'intérêt agricole
Rolvenden (Small Hythe)	Ferme ouverte au public
Ashford (Evegate)	Musée d'intérêt agricole
Ashford : 'College Agricultural Museum'	Musée d'intérêt agricole
Ashford (Hastingleish)	Ferme ouverte au public
Douvres : 'Little Farthingloe Farm'	Ferme ouverte au public
Sandwich : 'White Mill Folk Museum'	Ecomusée
Minster (Thanet)	Ferme ouverte au public
Faversham : 'Farming World'	Ferme ouverte au public
'Sheerness Heritage Centre'	Ecomusée

Source: M.Harbreteau, 2003.

La ferme pédagogique de '*South of England Rare Breeds Centre*' est de loin la plus importante, avec près de 72 800 visiteurs (en 1999). '*Farming World*' est l'attraction touristique la plus populaire de Faversham, avec près de 50 000 visiteurs par an. Elle a obtenu le prix annuel de « meilleure attraction touristique de moins de 100 000 visiteurs par an » en 1998. Les principales clientèles sont les scolaires (12 500 voyages par an) puis les familles[592]. Chaque année, '*Farming World*' tente de proposer des activités nouvelles : l'aire de jeux a été transformée, une zone de loisirs créée... De nombreux événements y sont régulièrement organisés notamment en période estivale. L'équipement tente d'accroître le nombre de ses visiteurs et un partenariat pourrait être envisagé avec la ville afin d'établir une mise en réseau.

[592] KENT COUNTY COUNCIL, Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv.2001, 18 p.

Ayant pris conscience de l'importance croissante de la gastronomie dans les motivations de déplacement des visiteurs, les producteurs du Kent se sont regroupés sous l'appellation commune '*Kentish Fare*' en 1994. En constituant l'une des associations régionales de producteurs et fabricants de biens de consommation les plus importantes de Grande-Bretagne, elle assure un label de qualité et une active promotion aux produits concernés (pain, fromage, vin, eau minérale, fruit...). Aujourd'hui, le consommateur exige une haute qualité du produit. C'est pourquoi, '*Kentish Fare*' a publié une brochure touristique destinée aux visiteurs, aux consommateurs mais aussi aux commerçants. Un site Internet a récemment été créé, il propose des circuits gastronomiques dans le Kent Est pour découvrir les spécialités locales.

La renommée de la Côte d'Opale dans la gastronomie est réelle mais méconnue. De nombreux produits artisanaux comme la bière (les brasseries Castelein et l'Atrébate), les fromages (Vieux Boulogne...), ou les volailles (particulièrement la dinde) constituent des spécialités locales de haute qualité. D'autres produits spécifiques à des terroirs précis ont acquis une solide réputation culinaire : les légumes du marais de l'Audomarois, la ratte du Touquet (petite pomme de terre), l'andouille d'Aire sur la Lys ou le craquelin de Boulogne... La pêche explique la présence du poisson dans nombre des plats traditionnels. Afin de mieux faire connaître la dimension gastronomique de la Côte d'Opale, des restaurateurs, des hôteliers, des maîtres fromagers, des pâtissiers chocolatiers se sont regroupés sous l'Association « Côte d'Opale Gourmande ». Affirmant sa forte authenticité, elle accueille chaque année un nombre croissant de professionnels des métiers de la bouche. Développer le tourisme gastronomique pourrait davantage être envisagé.

Aujourd'hui, la découverte d'un territoire ne se conçoit pas sans la découverte de ses produits typiques. Cette notion de tourisme / gastronomie est relativement récente et les produits régionaux sont à la base d'une visite ou d'un voyage réussi. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la gastronomie fondée sur les produits du terroir relève aussi du patrimoine. Et force est de constater que les restaurants, cafés, bars, pubs, self-services, brasseries sont souvent à la base du déplacement des visiteurs. Bénéficiant de la réputation de la cuisine française, la Côte d'Opale pourrait davantage bénéficier de sa situation géographique proche de l'Angleterre en faisant mieux connaître ses produits du terroir. Pourquoi pas ne pas développer des circuits gastronomiques avec une mise en réseau des principaux restaurants ? Une brochure touristique des restaurants pourrait également être produite.

A travers les visites de jardins, des vignobles, des fermes... les activités patrimoniales liées à la nature marquent de leur empreinte les paysages ruraux, notamment ceux du Kent Est. D'autres activités liées au patrimoine sont pratiquées dans les zones rétro-littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale, celles liées aux visites culturelles religieuses.

2.2.3.Des activités culturelles religieuses disparates de part et d'autre du détroit.

Evoquer le patrimoine religieux, au sein des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale revient essentiellement à s'intéresser au Christianisme. Dès l'époque médiévale, de nombreuses églises, abbayes, chapelles, oratoires... s'y implantent. Il est impossible de recenser l'ensemble des sites religieux, tant la religion a laissé une forte empreinte dans les campagnes et les villes. Nous ne nous intéresserons qu'aux principaux édifices présentant un grand intérêt et susceptibles d'attirer des visiteurs.

Dans le Kent Est, la religion a joué un rôle majeur et beaucoup d'édifices lui sont liés. Plus de 550 églises sont recensées, dont près de la moitié (221) est classée[593]. Depuis la venue de St-Augustin en 597, qui a débarqué sur la '*Baie de Pegwell*', le Kent a toujours joué un rôle actif dans le développement du Christianisme en Angleterre : après le départ des Romains, Canterbury représente le berceau du Christianisme outre-Manche. Les pères fondateurs construisent la première Cathédrale, à côté de l'Abbaye originelle : l'abbaye St-Augustin et l'église St-Martin, les plus anciennes églises paroissiales d'Angleterre. Le meurtre de Thomas Becket dans la Cathédrale, sur instructions du Roi Henry II, en 1170, est un moment décisif du Christianisme en Angleterre. Après le martyre, Canterbury devient la principale destination nationale de pèlerinage pour les malades, les infirmes et les personnes pieuses, tous désireux de retracer les derniers pas de Becket. De plus, Henri VIII se sépare de l'Eglise Catholique Romaine, et constitue sa propre Eglise d'Angleterre. Il ordonne la dissolution des monastères et des couvents. Les terres et les richesses sont saisies par la Monarchie. Aujourd'hui, elles témoignent du pouvoir antérieur et influent de l'Eglise.

La région de Canterbury présente la plus grande densité d'églises, et cette cité rayonne religieusement sur tout le sud de l'Angleterre, grâce à sa Cathédrale. En effet, l'influence de Canterbury s'est propagée sur l'ensemble du Kent Est (**tableau n°126** et **carte n°62**). La plaine de Romney Marsh est caractérisée par ses églises médiévales (13 au total présentant un grand intérêt), alors que cette région n'a jamais connu de grandes densités de population. Les riches moines de Canterbury, originaires pour la plupart de Romney, firent construire des églises dans le marais. Quant à Thanet, elle possède de nombreuses églises saxonnes, dont l'abbaye de Minster construite en 670.

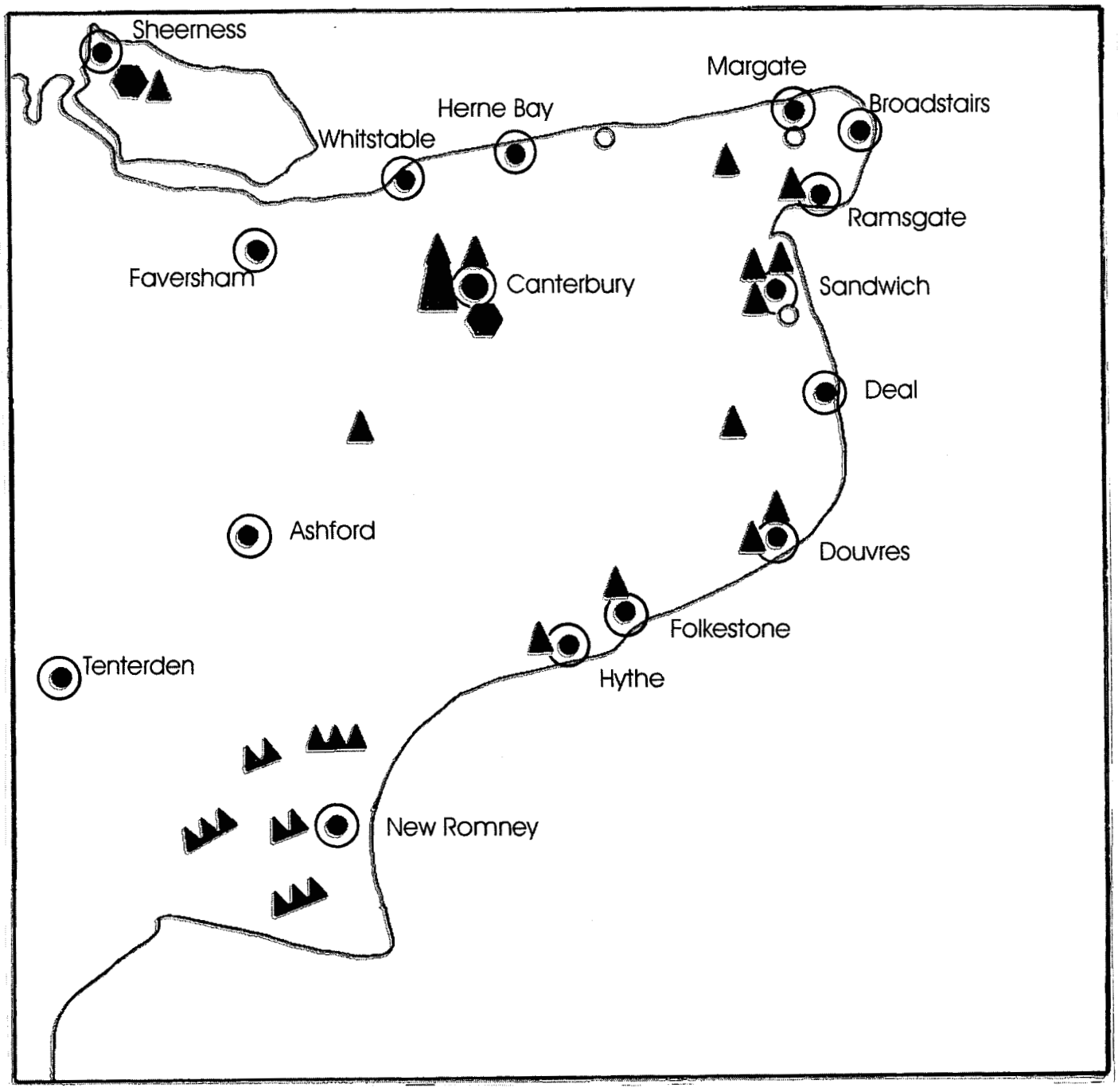
Tableau n°126 : Les principaux édifices religieux du Kent Est.

Edifices religieux	Lieu et Description
Cathédrale	Canterbury
Abbayes	Abbaye St-Augustin de Canterbury Abbaye St-Mary de Minster (670)
Eglises d'intérêt	Eglise St-Martin de Canterbury Eglise St-Sexburga de Minster (11ème siècle) près de l'abbaye 13 églises médiévales répertoriées à Romney Marsh Eglise St-Mary-the-Virgin (12ème siècle) et Eglise saxonne St-Mary-in-the-Castro de Douvres 3 églises à Sandwich : St Clement (1100), St-Mary et St-Peter Eglise St-Eanswythe de Folkestone Eglise St-Léonard de Hythe (1080) Eglise St-Augustine de Ramsgate (1850) Eglise St-Nicholas de Barfrestone du 12ème siècle Eglise St-Nicholas-Wade-Church typique de Thanet Eglise de Chilham
Autres sites d'intérêt	Grange de Salmestone (Margate) de 1250 Reculver, restes d'un monastère (669) Croix celtique en pierre de St-Augustin à Sandwich (1884)

Source : M.Harbreteau, d'après Kent County Council, 2003.

[593] KENT COUNTY COUNCIL HERITAGE CONSERVATION GROUP, 1996.

Carte n°62 : Localisation des principaux édifices religieux du Kent Est



Source : M.Harbreteau d'après Kent County Council, 2003.

Légende : N 0 10 km.

Cathédrale ⬢ Abbayes ▲ Eglises d'intérêt ● Autres sites d'intérêt

Le patrimoine religieux est également présent au sein de la Côte d'Opale. Saint-Omer représente le berceau du Christianisme, puisque à l'époque Omar ou Audomar, Evêque de Thérouanne, évangélise la Région toute entière. Il fait édifier le Monastère d'en haut (actuelle Cathédrale) et l'Abbaye d'en bas (aujourd'hui les ruines St Bertin). La ville devient très vite une cité puissante. Saint-Omer possède une Basilique gothique : la « Cathédrale Notre Dame des Miracles ». L'un des plus anciens édifices religieux de la Côte d'Opale est la collégiale, construite au 12ème siècle, qui constitue le seul édifice prestigieux roman du nord de la France. Le patrimoine historique et culturel a été mis en valeur et depuis 1997, la ville bénéficie du label national « Ville d'Art et d'Histoire ». Les autres principaux sites historiques de la ville ayant été mis en valeur sont l'Hôtel Sandelin, le Musée Dupuis, les vestiges de l'Abbaye St-Bertin, et l'église St Sépulcre. Le patrimoine religieux de Saint-Omer est beaucoup moins riche que celui de Canterbury et la prise de conscience du patrimoine de la part des élus locaux est relativement récente.

Ailleurs, le patrimoine est beaucoup moins riche. La Révolution Française a eu des conséquences très néfastes sur les propriétés ecclésiastiques, et de nombreux édifices ont été détruits. Quelques abbayes ont survécu, comme celles de Saint-Omer et de Boulogne. Quelques abbayes de fondations clunisiennes sont répertoriées à Saint-Winnock, Bergues... La nef de Fauquembergues est l'un des édifices les plus beaux. Quelques belles tours de clochers sont bien conservées à Marquise et à Wimille. La plupart des églises ont été reconstruites aux 17ème et 18ème siècles, mais il n'existe pas d'édifice religieux prestigieux comme en Picardie, en Champagne ou dans les Flandres Belge. Seules les Basiliques de Saint-Omer et de Boulogne constituent des monuments religieux de valeur. Elles attirent respectivement 50 000 et 20 000 visiteurs par an[594] (**tableau n°127** et **carte n°63**).

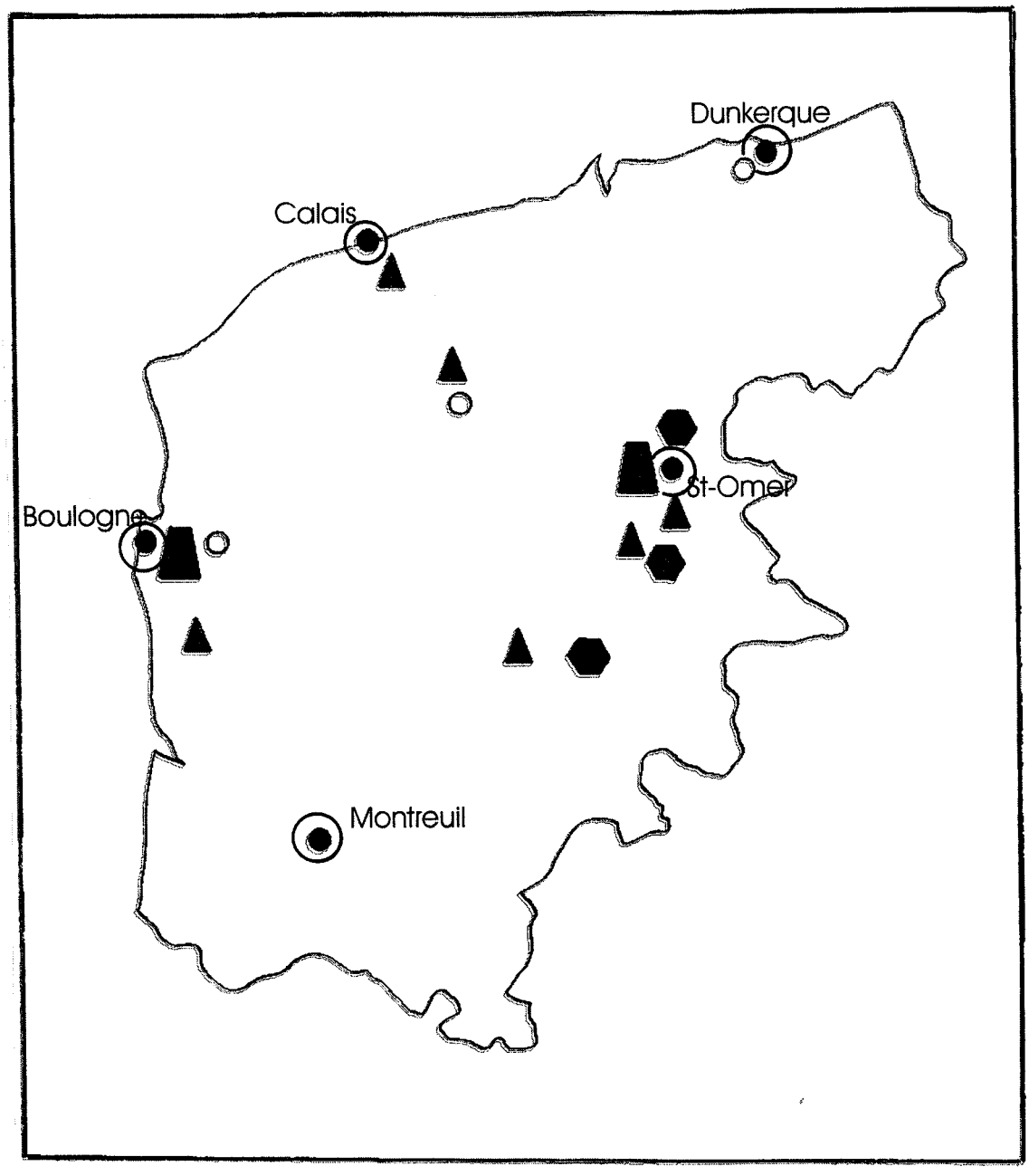
Tableau n°127 : Les principaux édifices religieux de la Côte d'Opale.

Edifices religieux	Lieu et Description
Basiliques	Basilique Notre-Dame de St-Omer, la plus belle église gothique régionale du 13ème siècle Notre-Dame de Boulogne du 19ème siècle, dédiée à la vierge des marins. Coupole de 47m de diamètre et crypte romane du 12ème siècle (l'une des plus grandes de France avec 128 m de long)
Abbayes	St-Bertin de St-Omer. Une des pièces maîtresses des fortifications. Partie basse de la Tour subsistante. St-Paul de Wisques constitue un important lieu de recueillement et de spiritualité. Abbaye des pré-montrés de Thérouanne, vestige de la Cathédrale qui fut l'un des premiers édifices gothiques en France.
Eglises d'intérêt	Eglise St-Denis de St-Omer du 13ème siècle Notre-Dame de Calais est la seule en France à avoir adopté le style perpendiculaire anglais Tudor. Eglise de Neufchâtel présente des vestiges de l'architecture des 13ème siècle. Eglise St-Léger de Fauquembergues du 7ème siècle. Eglise d'Ardres de 1679
Autres sites d'intérêt	Chapelle des Carmes d'Ardres au côté de l'église Ancien Couvent des Annonciades de Boulogne Notre-Dame des Dunes de Dunkerque, petite chapelle pour les marins

Source : M.Harbreteau, 2002.

[594] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2002.

Carte n°63 : Localisation des principaux édifices religieux de la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau d'après Comité Régional de Tourisme, 2003.

Légende : N 0 10 km.

Basiliques ⬢ Abbayes ▲ Eglises d'intérêt ● Autres sites d'intérêt

Les activités religieuses marquent de leur empreinte les zones rétro-littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale. Dans ce domaine, Canterbury confère à l'ensemble du littoral du Kent une image profondément liée à la religion avec une multitude d'édifices lui étant liée. Son rayonnement est international et joue le rôle de locomotive touristique à l'ensemble du Kent.

Enfin, il existe une autre activité présente dans les zones rétro-littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale, mais qui semble insuffisamment développée : le tourisme fluvial.

2.2.4.Le tourisme fluvial : un produit insuffisamment développé.

Le tourisme fluvial « désigne toute activité liée à la présence de l'eau qu'il s'agisse de cours d'eau, de canaux, de lacs, d'étangs »[595]. Il concerne les activités nautiques et aquatiques (navigation), mais aussi terrestres (randonnée, écotourisme...)[596]. Longtemps négligés, les fleuves et les canaux représentent aujourd'hui un patrimoine de valeur pour leur intérêt technique (écluses), artistique et historique (sites classés, wateringues), et écologique (berges). Les espaces disposant de voies en eau valorisent progressivement leur potentiel par la pêche, la location de péniches, les promenades en bateaux et les activités de découverte des milieux humides. Le tourisme fluvial permet ainsi de découvrir des espaces, jusqu'alors restés à l'écart de tout développement touristique. Le patrimoine de la voie d'eau a-t-il été valorisé de part et d'autre détroit d'autant qu'il représente un outil d'aménagement local ?

Avec un potentiel remarquable notamment avec le Marais de l'Audomarois, les wateringues de St-Omer, l'ascenseur des Fontinettes (13 000 visiteurs annuels[597])..., la Côte d'Opale dispose de 179 km de canaux, tous localisés dans le nord (**carte n°64**) :

- 25 km sont non accessibles à la navigation : canaux de Guînes, d'Ardres, de la Moyenne Colme et nord du canal de Neuffossé ;
- 41 km de canal à grand gabarit ;
- 113 km d'autres voies navigables.

Ce littoral s'est ainsi engagé dans une politique d'aménagement touristique en partenariat avec Voies Navigables de France[598]. Le tourisme fluvial présente des activités en constante diversification. S'agissant de la plaisance, la Côte d'Opale veut s'affirmer comme une grande région touristique maritime et fluviale, avec de nombreuses haltes fluviales pour les bateaux de plaisance en transit, des relais fluviaux fournissant des services marchands mais aussi des ports de plaisance (**tableau n°128** et **carte n°64**). Il s'agit de maximiser la position géostratégique eurorégionale de ce littoral, à proximité des marchés néerlandais, belges et anglais. Ainsi de nombreuses actions ont concerné la requalification de berges et de chemins, la reconversion d'espaces dégradés, des équipements divers (haltes, relais, bases...)[599]. L'objectif est d'inciter les plaisanciers à s'arrêter, puisque la Côte d'Opale est souvent utilisée pour gagner des canaux situés plus au sud, surtout de la part des Britanniques et des Néerlandais. Ils sont pour la plupart des retraités ou des familles avec des jeunes enfants. Le tourisme fluvial concerne en moyenne un séjour d'une semaine, mais de manière fréquente (environ 10 fois par an).

---

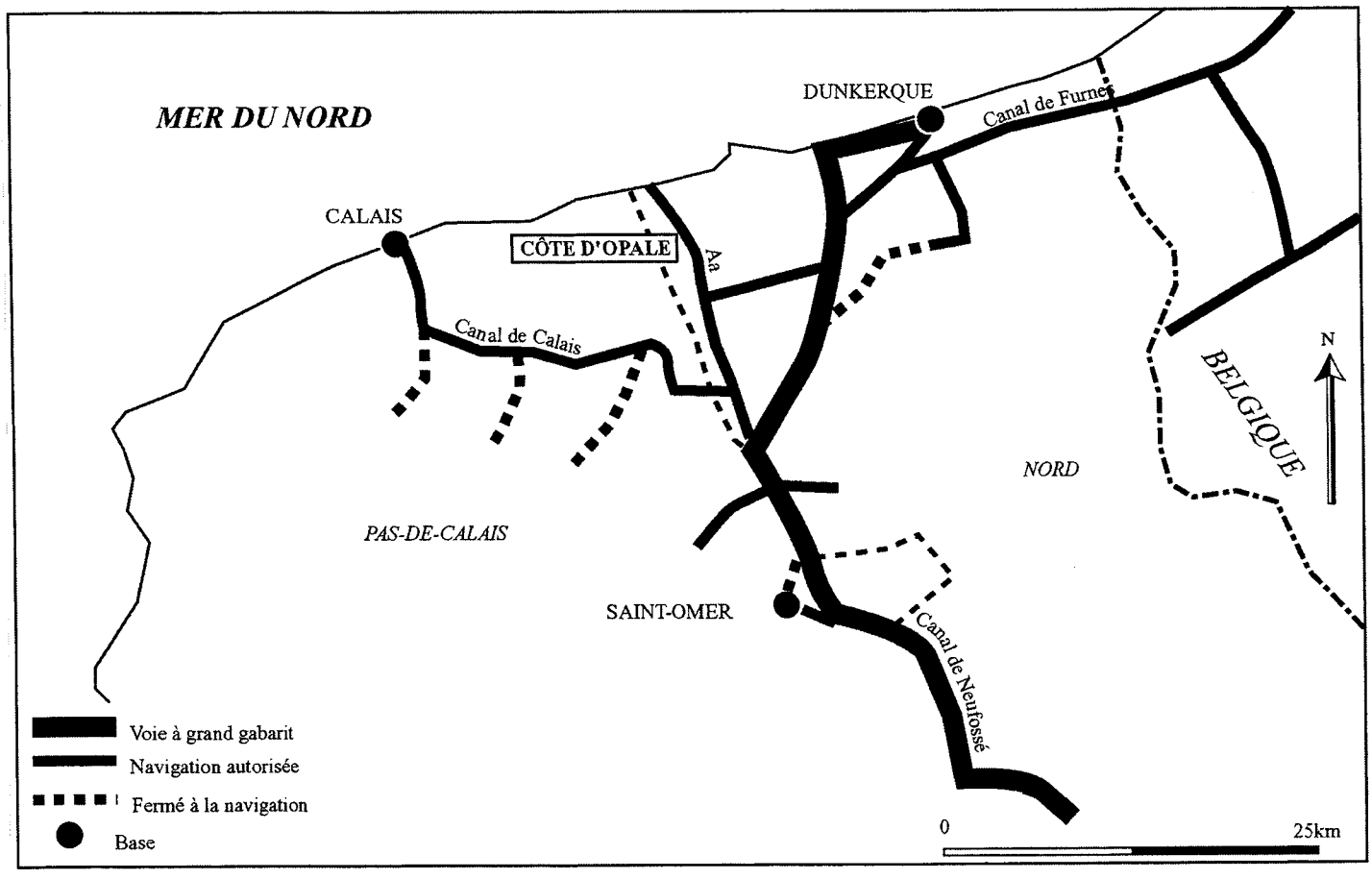
[595] DAMIEN.MM, Le tourisme fluvial, Que sais-je ?, puf, 2001, pp. 7-16, 127 p.
[596] DAMIEN.MM, Le tourisme fluvial, Que sais-je ?, puf, 2001, pp. 7-16, 127 p.
[597] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2000.
[598] La prise de conscience régionale date du début des années 90 pour développer le tourisme fluvial. C'est avec Interreg 1 (1992-96), que le Nord-Pas-de-Calais se lance dans la promotion fluviale avec la Flandre-Occidentale.
[599] DAMIEN.MM, Le tourisme fluvial, Que sais-je ?, puf, 2001, p 81, 127 p.

Tableau n°128 : Les équipements nautiques liés au tourisme fluvial en Côte d'Opale.

Localisation	Type	Capacité
Audruicq	Halte	2 places
Bourbourg	Halte	3 places
Houlle	Halte	4 places
Clairmarais	Halte	7 places
Aire-sur-la-Lys	Halte	2 places
Bergues	Relais	5 places
Watten	Relais	3 places
Saint-Omer	Relais	4 places
Ruminghem	Relais	16 places
Calais	Port de plaisance	-
Dunkerque	Port de plaisance	200 postes d'amarrage (15 visiteurs)
Arques	Port de plaisance	70 places
Gravelines	Port de plaisance	318 emplacements – 20 visiteurs

Source : M.Harbreteau d'après Voies Navigables de France et Comité Régional de Tourisme, 2001.

Carte n°64 : Le réseau navigable en Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2003.

Autre activité étroitement liée au tourisme fluvial, les bateaux de promenade accueillent un nombre croissant de visiteurs pour une excursion de quelques heures. A l'échelle régionale, près de 12 bateaux promenade opérant sur les voies gérées par VNF ont accueilli 70 000 visiteurs en 2000[600]. Sur la Côte d'Opale, ils concernent essentiellement la découverte des milieux naturels humides tels les marais. L'Audomarois se distingue particulièrement avec la présence de 5 sociétés de bateaux de promenades (soit 10 bateaux), lui permettant d'être fréquenté par la clientèle régionale mais aussi étrangère (belges et néerlandais). Suite au financement d'une halte fluviale, à l'achat de 5 bateaux, à la construction d'un bureau et à l'aménagement d'aires de pique-nique et de stationnement, la société Isnor enregistre une clientèle de 43 000 visiteurs en 1998[601]. L'engouement pour ce type d'activité est réel, d'autant qu'une mise en réseau avec la Maison du Papier, l'ascenseur des Fontinettes, la Coupole et Nausicaa, a permis d'accroître le chiffre d'affaires de 30% depuis 6 ans[602].

S'agissant des bases nautiques de loisirs, l'offre est sous-développée alors que le potentiel est réel avec de nombreux plans d'eau non aménagés. Les plus importantes sont la base de loisirs du lac des hérons de Ghyvelde (6 000 visiteurs annuels), celles des Hemmes de Marck et d'Ardres, qui attirent chacune 3 500 visiteurs[603]. Certains projets pourraient se concrétiser :

- Sangatte (19 ha) pour la pratique du ski nautique ;
- Oye-Plage (16 ha) ;
- Offekerque (10 ha) pour la pratique du jet-ski ;
- Bourbourg (12 ha) ;
- Téteghem (35 ha) ;
- Parc de l'Aa (SIVOM de l'Aa) : projet de bassin pour aviron et autres activités.

A défaut de présenter des canaux, le tourisme fluvial du Kent Est se traduit par la présence de quelques bases nautiques dans l'arrière-pays rural. Dans la région de Lydd, à la frontière administrative entre le Comté du Kent et celui du Sussex, il existe une concentration d'activités nautiques, qui doivent être exploitées :

- '*Herons Park*' regroupe deux anciennes carrières de gravier. Il est utilisé comme base de loisirs pour le ski nautique, le jet ski, le paintball et les cascades de voitures ;
- '*Rye Watersports*' est une base nautique située à '*Northpoint Water*', au nord de Camber, où il est possible de faire de la planche à voile, du catamaran...

Il s'agit d'exploiter davantage ces équipements. Le sud du Comté est le lieu idéal pour accueillir de telles activités dans une région plutôt lointaine (certains sports nautiques sont bruyants). La fréquentation est plutôt jeune et entraîne des retombées locales non négligeables pour cette région, jusqu'alors restée à l'écart des flux touristiques. Par exemple, l'événement sportif '*UK Challenge*' (défis, concours d'orientation, sports nautiques et aquatiques...), rassemblant de nombreuses entreprises nationales, fut organisé à Shepway en 1999. Il se produisit à '*Army Camp*' à Lydd et l'hôtel '*Grand Burstin*' (Folkestone) accueillit plus de 700 compétiteurs.

---

[600] DAMIEN.MM, Le tourisme fluvial, Que sais-je ?, puf, 2001, p 82, 127 p.
[601] ACTES DU SEMINAIRE tourisme durable du 7 et 8 janvier 1998, dans CAHIER TECHNIQUE n°11 – Espace Naturel Régional, mars 1998.
[602] BOET.JP, L'organisation de l'offre au niveau d'un acteur professionnel, Actes du séminaire Tourisme Durable du 7-8 janv. 1998 dans Cahier Technique n°11 – Espace Naturel Régional, mars 1998.
[603] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2000.

L'événement se produit chaque année dans une ville différente, mais ce type d'activité pourrait être davantage exploité dans le Sud-Est.

Parallèlement à la forte demande pour les pratiques de loisirs sur la voie d'eau, celles concernant ses abords est réelle (randonnée, jogging...), avec la présence d'une clientèle de proximité importante. Les berges, lorsqu'elles ont été réhabilitées, constituent des lieux récréatifs très appréciés des promeneurs. A l'échelle du Nord-Pas-de-Calais, elles attirent 80 000 pêcheurs et des dizaines de milliers de randonneurs et de promeneurs[604].

De nombreuses voies d'eau sont valorisées en tant qu'axe de découverte du territoire, grâce aux traitements paysagers des chemins de halage et des zones de dépôt, mais aussi grâce au boisement et à la protection de zones humides. C'est à ce titre que la Flandre Maritime et l'Audomarois ont bénéficié de larges financements : les canaux de Bourboug, de la haute et de la basse Colme ont été transformés et valorisés par des plantations. Dans le Kent Est, le canal militaire constitue un lieu de promenade et de pêche très apprécié. L'eau est également l'occasion de grandes fêtes populaires : le Cortège nautique sur l'Aa à St-Omer, la Fontifete d'Arques, les joutes sur l'eau à Watten, la fête de l'eau douce à Gravelines...

Le tourisme fluvial est l'un des secteurs qui peut largement contribuer à la réhabilitation de certains espaces en difficulté. Depuis quelques années, le tourisme fluvial suscite un grand intérêt chez les décideurs locaux. Malgré l'engouement récent pour cette activité, de nombreuses insuffisances demeurent dans la qualité, l'accessibilité, la pollution, les services d'accueil (eau, téléphone, toilette, gardiennage, commerces...), l'intégration du produit « tourisme fluvial » avec d'autres pratiques touristiques (randonnée, VTT...), la vive opposition des pêcheurs... Aujourd'hui, le réseau est insuffisamment valorisé par rapport aux voisins étrangers, et non connecté aux réseaux belges, néerlandais et allemands. Il s'agit de renforcer l'accessibilité, l'attrait touristique et environnemental, et enfin les prestations.

2.2.5.Conclusion.

Les activités récréatives pratiquées dans les zones rétro-littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale sont variées. Leur caractère diffus peut permettre à des espaces jusqu'alors restés à l'écart de tout développement touristique de se positionner comme de nouvelles destinations. Cependant, la situation est disparate entre les deux entités et selon les activités pratiquées (**tableau n°129**). L'arrière-pays du Kent se distingue de par son dynamisme touristique à partir de son potentiel remarquable. Que ce soit à travers les activités religieuses ou naturelles, la notoriété du Kent Est s'appuie essentiellement sur ses paysages ruraux. Toutefois, si les activités patrimoniales liées à la nature et à la culture participent activement à la structuration des espaces touristiques ruraux, une attention plus poussée doit être accordée à la randonnée et au tourisme fluvial. L'arrière-pays de la Côte d'Opale reste en retrait par rapport à son homologue anglais. La mise en place du PNR des Caps et Marais d'Opale constitue un grand espoir pour renforcer le rôle des activités récréatives et structurer ces espaces ruraux.

[604] DAMIEN.MM, Le tourisme fluvial, Que sais-je ?, puf, 2001, p 50, 127 p.

Tableau n°129 : Une structuration inégale du territoire par les activités rurales.

Activités sportives pédestres et cyclo.			**Activités patrimoniales liées à la nature**			**Activités patrimoniales liées à la religion**			**Tourisme fluvial**		
▼			▼			▼			▼		
Forte structuration territoriale mais inégale			Forte structuration territoriale mais inégale			Structuration territoriale inégale			Faible structuration territoriale		
▼			▼			▼			▼		
Kent Est	Randonnée		**Kent Est**	jardins, vignes, fermes	**Côte d'Opale**	**Kent Est**	Edifices religieux			plaisance	**Côte d'Opale**
Kent Est	Marche	**Côte d'Opale**	**Kent Est**	villages bourgs, villes rurales	**Côte d'Opale**				**Kent Est**	bases nautiques	**Côte d'Opale**

Source : M.Harbreteau, 2003.

Enfin, il semblerait qu'un troisième type d'espace géographique connaisse de nombreuses activités récréatives au sein du Kent Est et de la Côte d'Opale, le milieu urbain et péri-urbain.

2.3.La grande diversité des activités récréatives urbaines et périurbaines.

Les motivations concernant les déplacements vers les espaces urbains sont diverses. Mis à part les visites à la famille ou à des proches (la majeure partie de la population étant urbaine), la visite du patrimoine ou des équipements, la participation à des événements divers (concerts, fêtes locales, théâtre, manifestations sportives, carnavals...), des visites à but gastronomique mais aussi les emplettes et le lèche-vitrines, le tourisme d'affaires, linguistique... constituent les principales motivations du tourisme urbain.

2.3.1.Les activités patrimoniales et de shopping participant au « renouvellement » des centres.

Même si certaines villes ont une longue tradition touristique avec des sites de grande renommée (Canterbury, Boulogne...), il est généralement reconnu que toutes les villes sont désormais considérées comme des centres potentiels récréatifs, avec le tourisme urbain comme axe de développement. Cette forme de tourisme est largement favorisée par l'appui des collectivités locales qui y voient outil de développement local et de « renouvellement » de leurs espaces urbains.

Ainsi, les activités de découverte ou de déambulation des centres sont les plus pratiquées dans les centres. Le principal attrait des villes est leur patrimoine. Celles-ci misent souvent sur leur caractère historique, authentique et calme pour attirer les visiteurs le week-end. Seulement, la compétition est rude et les villes doivent constamment renouveler leurs produits touristiques en créant de nouvelles attractions touristiques :

- musée historique à St-Omer ou à Douvres, musée portuaire à Dunkerque... ;
- création et/ou rénovation des équipements structurants : Nausicaa à Boulogne...

Dans ce domaine, la protection du patrimoine urbain fait l'objet d'un effort constant des élus locaux puisqu'il constitue le « gisement » touristique faisant leur notoriété.

En Angleterre, les villes désirant protéger leur patrimoine peuvent obtenir le statut de '*Conservation Area*' (Canterbury...). En France, des conventions ville d'art et d'histoire peuvent être négociés entre l'Etat et une ville. La Caisse Nationale des monuments historiques et des sites a créé en 1885 le label Villes et Pays d'art et d'histoire pour développer avec les collectivités locales une politique de valorisation du patrimoine. Suite à la réforme de la Caisse nationale, la mise en œuvre de cette politique est assurée depuis 1995 par la direction du Patrimoine. Les Villes et Pays d'art et d'Histoire se sont engagés dans un programme d'actions dont les objectifs sont les suivants :

- Présenter le patrimoine dans toutes ses composantes ;
- Accueillir le public touristique ;
- Sensibiliser les habitants à leur environnement ;
- Développer des actions de formation à l'intention des personnels communaux, des médiateurs touristiques et sociaux, des associations ;
- Initier le public jeune à l'architecture et à l'urbanisme ;
- Assurer la communication et la promotion du patrimoine à l'attention d'un public diversifié ;
- Mettre en œuvre un programme grâce à un personnel qualifié agréé par le Ministère de la Culture.

L'événementiel représente une part importante de la politique touristique des villes qui veulent s'afficher pour exister : fêtes locales (Fêtes Napoléoniennes de Boulogne, Journées des villes Fortifiées), carnaval (Dunkerque), événements sportifs (Berck), festivals (Canterbury, Music et Remparts à Boulogne et Folkestone.)... afin de pouvoir être attractives tout le long de l'année. Certains événements nationaux peuvent servir de vecteur d'image pour accroître l'identité des territoires. Des voyages organisés doivent davantage être développés autour d'événements comme le Festival Dickens à Broadstairs, les fêtes napoléoniennes à Boulogne, des plus grands carnavals locaux, et peut-être des concerts dans des lieux historiques comme celui de Leeds.

Les activités commerciales et de loisirs se pratiquent essentiellement dans les rues piétonnes, les grands magasins, les galeries marchandes, les boutiques de luxe, les commerces spécialisés (antiquaires, bouquinistes...) des centres-villes. L'activité « shopping » s'inscrit beaucoup plus dans une logique de loisirs en Angleterre qu'en France. Les motivations sont radicalement différentes de part et d'autre de la Manche. Plus que le désir de faire du shopping, les continentaux recherchent davantage « la balade », la détente en se relaxant. L'aspect découverte du centre est primordial, même si les visiteurs répètent souvent le même parcours. Considéré comme une activité de loisirs à part entière, qui tend même à devenir une activité de tourisme, le shopping motive de nombreux déplacements, chez les Britanniques. Ainsi, la plupart des centres des petites villes du Kent Est (Tenterden, Sandgate, Cranbrook, Hythe...) ont développé des activités commerciales modestes mais attractives, telles les boutiques traditionnelles, les galeries d'art, les antiquaires, les brocanteurs et les échoppes d'artisans.

Depuis peu, les autorités publiques tentent aussi d'attirer de grands complexes commerciaux ou de loisirs en centre-ville afin qu'ils jouent un rôle moteur dans le dynamisme de l'ensemble de l'agglomération (Dunkerque, Canterbury...). Parmi les activités de loisirs présentes dans ces centres : les multiplexes cinématographiques, les espaces de restaurants à thème, les activités sportives (bowling, patinoires, espaces aquatiques...), les centres de remise en forme, les jeux pour enfants, les centres de jeux virtuels, les discothèques. Ces activités sont intégrées dans le complexe même ou jouxtent le pôle commercial[605].

[605] MERENNE-SHOUMAKER.B, Commerce de détail, loisirs et tourisme : vers un renforcement des liens ?, Hommes et Terres du Nord 2001/2, pp. 90-96.

Ainsi l'offre commerciale se renforce fortement dans les centres-villes. Pour devenir le principal centre régional de shopping, Folkestone vient d'ouvrir un centre commercial, le '*Bouverie Square*'. En 1999, les autorités locales de Canterbury ont subventionné un projet commercial et de loisirs en plein centre-ville ('*Whitefriars*'). Ce projet de régénération a concerné une zone délabrée reconstruite après la 2nde Guerre mondiale, mais qui ne prenait pas en compte la richesse historique de l'ensemble du quartier. Le complexe doit comprendre à terme un cinéma multiplex de 10 salles (Warner), un bowling, un centre de remise en forme et de santé, un night-club et des restaurants. L'accessibilité est également prise en compte, avec la mise en place récente d'une gare routière pour les bus. S'étalant sur une durée de 7 ans, ce projet de développement durable vise le renforcement de l'attractivité du centre de Canterbury. Cependant, une récente enquête a démontré que 73% des visiteurs se rendaient à Canterbury dans une optique de « loisir commercial ». Cette montée en puissance du « loisir shopping » est telle qu'il existe, aujourd'hui, un risque réel pour la cité historique de perdre son identité culturelle. L'introduction d'un ticket payant pour visiter la Cathédrale renforce les inquiétudes des résidents. Cette présence commerciale ne peut que venir en complément du patrimoine historique et apporter un dynamisme certain au centre-ville.

Sur la Côte d'Opale, Dunkerque se distingue avec son pôle de commerces et de loisirs « Bollaert-Marine », situé en plein centre-ville. Le projet vient d'être achevé. Les objectifs sont de renforcer l'attractivité commerciale du cœur de l'agglomération, d'une population de 210 000 habitants, d'enrayer l'évasion de plus en plus marquée de la clientèle vers les pôles périphériques et de rivaliser avec les nouvelles concurrences régionales suscitées notamment par la Cité Europe à Coquelles. Le « projet Marine » s'inscrit dans le cadre d'une vaste opération de rénovation urbaine, visant à étendre le centre-ville actuel en l'ouvrant sur le Port et les bassins (« Projet Neptune »). Dans cette perspective, la mise en place du « Pôle Marine » structure l'axe central de liaison entre l'actuel centre-ville rénové et les nouveaux espaces de loisirs et de services (Université du Littoral, Port de plaisance du Bassin de la Marine...) développés autour des bassins portuaires. Le pôle de commerces et de loisirs s'organise autour d'un complexe cinématographique (20 salles) et des moyennes surfaces de cultures et de loisirs, auxquelles s'ajoutent des restaurants et des boutiques. Le projet représente un enjeu important pour l'économie dunkerquoise : sa construction a permis l'injection de 200 millions de francs pour les entreprises locales et régionales du BTP, et 220 emplois directs concernent le fonctionnement même du pôle.

De même, la périphérie des villes connaît depuis quelques années d'importantes dynamiques territoriales, étroitement liées à de nouvelles formes récréatives, les activités commerciales et de loisirs faisant l'objet de véritables déplacements des visiteurs.

2.3.2.Les activités commerciales et de loisirs, véritables outils de revitalisation locale.

Depuis quelques années, le commerce de détail et ses variantes induisent des déplacements touristiques et de loisirs. Les liens entre le commerce de détail et les activités récréatives se sont resserrés avec l'apparition de nouvelles formes à proximité des villes. En effet, la tendance est à l'implantation de gigantesques centres de commerces et de loisirs et de magasins d'usines en périphérie immédiate des villes (Cité Europe près de Calais), mais aussi des magasins d'usines... Il s'agit de réduire les charges foncières et maximiser l'accessibilité ('*Bluewater*' et magasin d'usine à Ashford).

Les activités commerciales et de loisirs sont véritablement devenues une composante essentielle du secteur touristique, et l'activité est désormais largement citée comme activité de loisirs notamment le Dimanche. De plus, ces activités peuvent se révéler comme des outils efficaces de régénération économique pour certains espaces en difficultés :

- Les complexes commerciaux et de loisirs puis les magasins d'usine jouent souvent un rôle essentiel dans des vastes programmes de régénération pour revitaliser un espace en déclin, qui a pour ambition de devenir une véritable destination touristique. Les différentes collectivités locales soulignent l'impact touristique de tels produits sur l'économie locale et sur l'ensemble de la région (Dunkerque). C'est le cas d'Ashford qui décida d'implanter un tel complexe, pour retrouver un certain dynamisme touristique sur l'ensemble du district (2000). En effet, '*Mac Arthur Glen Village*' est localisé à proximité immédiate de la gare internationale et de la M20[606]. Il compte attirer plus de 6 millions de visiteurs par an, et s'est judicieusement associé avec Eurostar et l'hôtel '*Holiday Inn Garden Court*' situé à proximité du site. Grâce à une campagne de promotion efficace du complexe et des principaux lieux touristiques du district, '*Mac Arthur Glen*' espère devenir une destination de loisirs pour les familles. A ce jour, 80% de la fréquentation provient d'un bassin géographique de 20 miles autour du complexe. D'autres magasins d'usine fleurissent un peu partout. Celui de Douvres a ouvert ses portes en 1998 pour diversifier les activités du port. Situé sur le front de mer, '*De Bradelei Wharf*' est spécialisé dans l'habillement. Suite à l'ouverture du terminal à croisière, le magasin d'usine affiche déjà son ambition de s'étendre pour faire face à la demande croissante (restaurants, espaces de loisirs...). Mis à part Douvres et Ashford, un nouveau projet de magasin d'usine est en cours à Ramsgate afin de retrouver une certaine attractivité.

L'exemple caractéristique de régénération par les activités commerciales et de loisirs est sans doute celui de '*Bluewater*', le plus grand centre commercial et de loisirs d'Europe. Même s'il se situe en dehors du Kent Est (entre les villes de Dartford et de Gravesend), sa capacité d'attraction est telle qu'il rayonne sur l'ensemble du Sud-Est de l'Angleterre. 9.6 millions de personnes, soit 16% de la population anglaise, vivent à moins d'une heure en voiture de ce complexe[607]. Facile d'accès de Londres (= M25), il se trouve également à proximité des principaux axes menant au tunnel et de la future gare internationale d'Ebbsfleet.

Ouvert en 1999, pour un investissement total de £500 millions, il représente un élément clef dans la vaste régénération de la Tamise. Depuis l'ouverture, la fréquentation atteint une moyenne de 80 000 visiteurs par jour, soit 25 millions de visiteurs par an[608]. '*Bluewater*' s'adresse tant aux excursionnistes qu'aux personnes désirant strictement faire du shopping[609]. Cet équipement phare bénéficie d'une active promotion de la part du '*Kent County Council*', qui a pour objectif d'accroître la durée des visites avec la mise en place d'événements musicaux, l'implantation d'hôtels, de restaurants de haute qualité et même de musées... Il est difficile de se prononcer quant aux impacts réels d'un tel complexe, en raison de son ouverture récente.

---

[606] Ecoulant les surplus de stocks et les affaires de fin de saison à travers une centaine de boutiques, ce complexe s'appuie sur une architecture novatrice, en forme de tente avec un immense parking au centre (1 700 places de parking), un espace de restauration, des aires de jeux pour enfants.

[607] ENGLISH TOURISM COUNCIL, Bluewater: retail tourism in the South East, mars 2000, 12 p.

[608] ENGLISH TOURISM COUNCIL, Bluewater: retail tourism in the South East, mars 2000, 12 p.

[609] Ce complexe possède 275 commerces, un complexe cinématographique, un hôtel cinq étoiles, des restaurants, cafés..., diverses activités de loisirs (mur d'escalade, plan d'eau, piste de patinage à glace en hiver, 4 km de sentiers pour la pratique de la marche ou du vélo), un parking gratuit de 13 000 places et une gare routière (600 bus par jour desservent le site).

Néanmoins, un regain d'intérêt touristique s'est opéré et une régénération s'est amorcée pour le corridor en déclin de la Tamise (6 700 emplois créés, £45 millions par an pour l'économie locale)[610]. Ce succès ne doit pas cacher les risques pour les petits commerces, situés dans les villes avoisinantes. Selon *'English Tourism Council'*, *'Bluewater'* aurait créé une demande supplémentaire sans compromettre les commerces locaux[611].

- Ces complexes deviennent de véritables destinations touristiques, capables d'attirer non seulement des visiteurs du pays mais aussi des étrangers (principalement issus de l'Europe du Nord Ouest). Le shopping représente un élément important dans la cause du déplacement de nombreux visiteurs. Il représenterait 16% des dépenses totales des touristes britanniques dans le Sud-Est de l'Angleterre. Ceci n'est pas sans incidence sur le littoral de la Côte d'Opale, où la « Cité de l'Europe » représente une destination touristique à part entière pour de nombreux excursionnistes britanniques. En août 1992, le Préfet du Pas-de-Calais décide de scinder en deux la zone de développement du tunnel. Au total, ce sont près de 160 ha, qui sont partagés :100 ha. pour la ZAC 1 qui est privée, celle-ci étant du ressort d'Eurotunnel et 60 ha, pour la ZAC 2, du domaine public. Eurotunnel développe 4 types d'activités sur la Cité de l'Europe :

⇨ Les activités commerciales (sur 10 000 m²) ont d'ores et déjà été réalisées et comprennent un hypermarché Carrefour, 10 moyennes surfaces et 150 boutiques. Cet ensemble est intégré dans la Cité Europe ouverte en mai 1995. Son succès est garanti dans cette région transfrontalière, puisqu'il existe un différentiel marqué entre les monnaies et le prix des biens (= excursionnisme de shopping). Elle accueille près de 20 millions de visiteurs par an, et connaît une fréquentation hebdomadaire de 200 000 personnes, dont 500 000 le samedi[612]. 40% de la clientèle est anglaise, avec des pics à 50 % lors des vacances ou à Noël[613] ;

⇨ Les loisirs sont fortement présents avec un grand centre cinématographique « Gaumont », comprenant 2 500 places et 12 écrans. La fréquentation annuelle en 1998 a atteint 800 000 visiteurs. L'espace-loisir comprend également une « cité gourmande » de 10 000 m² et un espace-jeux « la tête dans les nuages » de 2 500 m². De nombreux projets sont prévus, comme la réalisation d'un night-club, bowling, cabaret... La Cité Europe a une influence considérable pour l'ensemble du littoral. Elle est le seul équipement commercial à disposer d'une aire d'influence intégrant l'ensemble du littoral, puisqu'elle aurait contribué à stopper la fuite des cinéphiles vers la Métropole Lilloise. L'A16 joue un rôle déterminant dans son rayonnement. Cependant, la Cité Europe connaît déjà des problèmes de saturation le week-end, surtout en matière de stationnement ;

⇨ Les activités d'affaires avec un « business park », qui représente le principal défi que veut relever Eurotunnel. Le Centre d'Affaires Eurotunnel est déjà réalisé, 40 000 m² de bureaux devraient être créés ;

⇨ L'activité hôtelière : le taux d'occupation de Calais est de 65 %, l'un des plus élevé de France. Eurotunnel développe un parc de grande qualité à destination des élites françaises et étrangères, qui transitent par le tunnel. Un complexe hôtelier vient de s'ouvrir avec un total de 366 chambres (2 et 3 étoiles).

---

[610] ENGLISH TOURISM COUNCIL, Bluewater: retail tourism in the South East, mars 2000, 12 p.
[611] ENGLISH TOURISM COUNCIL, Bluewater: retail tourism in the South East, mars 2000, 12 p.
[612] ITER - CETE Nord Picardie - JMJ Conseil - CODRA / SMCO - Rapport Technique Nord Littoral - nov. 97.
[613] ITER - CETE Nord Picardie - JMJ Conseil - CODRA / SMCO - Rapport Technique Nord Littoral - nov. 97.

Désormais, Eurotunnel veut tendre vers une mise en réseau avec les autres équipements touristiques du littoral, comme Nausicaa (Boulogne), la Coupole d'Helfaut (St-Omer), le musée portuaire (Dunkerque) et le musée de la Dentelle et de la Mode (Calais).

- Capables de réunir les activités de commerces avec les loisirs, ces nouveaux centres sont ouverts le dimanche (cinéma), et attirent les excursionnistes de shopping. Il est tout à fait possible de passer une journée entière sur le site, tant les activités proposées sont nombreuses et variées. Ils représentent une sévère concurrence pour les équipements traditionnels de loisirs et de tourisme. La compétition agit également sur les centres-villes, qui souffrent beaucoup du grand intérêt de leurs périphéries.

Le Kent Est et la Côte d'Opale connaissent ainsi un développement impressionnant de centres commerciaux et de loisirs depuis quelques années. Les périphéries des villes de Canterbury et d'Ashford en sont les exemples caractéristiques (**tableau n°130**). Face à la montée en puissance des réservations et des achats sur Internet, il est essentiel pour les activités commerciales de s'allier avec les activités de loisirs, afin de susciter le déplacement. De plus, des espaces, auparavant enclavés et dépourvus de dessertes de transport modernes, sont apparus comme de véritables opportunités commerciales, susceptibles de dégager des bénéfices et de revitaliser certains espaces en crise (Ashford).

Autre activité présente en milieu urbain et périurbain, le tourisme d'affaires qui semble insuffisamment développé de part et d'autre du détroit.

Tableau n°130 : Les principaux projets d'équipements récréatifs dans le Kent Est (au 02/2000).

	Type de projet	Intitulé – Lieu	Stade de développement	Coût du projet
Ashford	Hôtel moyen de gamme	Travel Inn	En construction	£1.5 million
	Centre d'affaires et de conférences	Kent International Exhibition	A l'étude	
	Hôtel avec golf	London Beech Golf Hotel	Achevé	Inconnu
	Hôtel de luxe avec restaurant	Eastwell Mews	En cours	Inconnu
	Magasin d'usine	Ashford Designer Outlet	Achevé	£52 million
	Hôtel 4 étoiles avec équipements de conférences		A l'étude	£10 million
	Programme mixte de loisir et sport	M20 – Ashford	Achevé	£15 million
	Ferme nature	Yonsea farm complex	En construction	£1.5 million
Canterbury	Programme mixte de loisir et sport	Kingsmead Leisure Park	A l'étude	£30 million
	Hôtel avec golf	Broome Park	En projet	£8.5 million
	Programme mixte de commerces	Whitefriars development	En projet	£80 million
	Jardin	Dane John Gardens	Achevé	£1 million
	Rénovation d'un musée	Canterbury Heritage Centre	Achevé	£0.5 million
	Hôtel de moyen de gamme	Holiday Inn Express	Achevé	£3.1 million
Shepway	Holiday Village	Oasis Holiday Village	En cours	£110 million
	Régénération de front de mer	Port de Folkestone	En projet	Inconnu
	Nouvel hôtel	M20, sortie 11	En projet	£10 million
	Rénovation d'hôtel	Burlington Hotel	Achevé	
	Parc de la vie sauvage	Port Lympe	Achevé	
	Complexe indoor de shopping	Bouverie Square	En projet	£23 million
	Equipement touristique	Royal Military Canal	En projet	£3 million
Swale	Musée	Ore Gunpowder Works	En projet	
Thanet	Régénération du centre	Margate Old Town	En construction	
	Hôtel économique	Margate Travel Inn	Achevé	£2 million
	Programme mixte de loisir et de commerce	Ramsgate Boulevard	En cours	£8 million
	Rénovation d'hôtel	Grand Hotel Margate	En cours	
	Complexe sportif	Ramsgate Sports Centre	En construction	£2.8 million
	Programme hôtelier et de commerce	Festival and Retail Hotel	En projet	£15 million
	Aéroport régional	Manston Airport	En cours	£14 million
	Nouvel hôtel avec équipements de conférences	St Augustines	En cours	£2.5 million
	Régénération de front de mer	Ramsgate Rennaissance	En cours	
	Nouvelle piscine avec loisir	Thant Island	Inconnu	£4 million
	Galerie d'art	Turner Centre	En projet	£10 million
Douvres	Terminal de croisière	Dove Cruiser Terminal	En projet	£17.5 million
	Hôtel avec golf	Sandwich Bay Hotel	En projet	£20 million
	Rénovation	Dove Castille	Achevé	£1.5 million
	Hôtel moyen de gamme	Ravel Inn Dover	Achevé	£1 million
	Magasin d'usine	De Brade lei Wharf	Achevé	
	Hôtel économique	Gatte Hôtel	En projet	£3 million
	Nouveau musée	Dover Bronze Age Boat	Achevé	£1.5 million

Source : South East England Tourist Board.

2.3.3.Un tourisme d'affaires connaissant un certain engouement mais encore peu structuré.

Le tourisme d'affaires regroupe les congrès et les conventions d'entreprise, les foires et les salons, les incentives, les séminaires et les réunions d'entreprises, les voyages d'affaires individuels[614]. Le tourisme d'affaires faisait l'objet de quelques initiatives isolées au début des années 90, mais le produit s'est peu à peu structuré avec la mise en place de ces équipements spécifiques. Cette activité est étroitement dépendante de l'accessibilité, à proximité des principaux axes de transport (essentiellement autoroutiers). De plus, la clientèle d'affaires est très recherchée par les villes désirant se positionner sur ce marché, puisqu'elle est plus dépensière qu'un visiteur normal. Plus la nature de l'événement grandit en terme de nombre de personnes, de jours... plus les retombées pour l'économie locale sont importantes. Aujourd'hui, le tourisme d'affaires a un rôle à jouer dans l'image de marque des deux entités littorales, dans l'étalement de la saison et dans les retombées économiques qu'il entraîne. Il est un complément indispensable à l'activité touristique et un enjeu économique[615]. Il semble que la Côte d'Opale et le Kent Est se positionnent davantage dans l'accueil de séminaires, de réunions d'entreprises, de conférences voire de colloques, que de véritables congrès.

En Côte d'Opale, deux villes disposent d'un véritable Palais des Congrès et adhèrent à « France-Congrès » : Dunkerque et Le Touquet[616]. Avec un marché potentiel de 3 millions d'entreprises localisées à moins de 4 heures en voiture, ce littoral bénéficie d'une situation géographique remarquable au cœur de l'Euromonnaie[617]. En effet, la récente étude sur le tourisme d'affaires en Nord-Pas-de-Calais réalisée pour le compte du Comité Régional de Tourisme (1999) détermine plusieurs points en faveur de la Côte d'Opale[618]. La majorité des personnes interrogées associe le Nord-Pas-de-Calais à son littoral. Si Lille arrive en tête concernant les principales destinations d'affaires, Le Touquet, Boulogne, Calais et Dunkerque figurent en seconde position. De plus, il semblerait que l'image et le climat ne soient pas des freins majeurs au développement de cette forme de tourisme, d'autant que l'accessibilité et la proximité apparaissent comme les principaux atouts de ce littoral.

L'évolution actuelle du marché des affaires concerne l'augmentation des séminaires avec moins de 20 pratiquants et des séminaires avec plus de 100 personnes. La durée moyenne est en baisse, puisque la majorité des séminaires (56.7%) dure deux jours et ceux d'une journée sont devenus monnaie courante[619]. La Côte d'Opale se positionne parfaitement, avec un grand nombre de petites salles (**tableau n°131**). Réunions, séminaires, congrès et conférences peuvent être organisés sur l'ensemble du littoral.

---

[614] Secrétariat d'Etat au Tourisme, Direction du tourisme, Le tourisme de A à Z, novembre 2002, p 142, 221 p.
[615] SECOND AXE CONSULTING, Etude action sur le tourisme d'affaires en Nord-Pas-de-Calais, pour le compte du Comité Régional de Tourisme, février 1999.
[616] A l'échelle régionale, les deux autres villes disposant d'un tel équipement sont Lille et Arras.
[617] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Le séjour d'affaires sur la Côte d'Opale, Phase 1 – Cahier des charges de consultation, février 2001.
[618] SECOND AXE CONSULTING, Etude action sur le tourisme d'affaires en Nord-Pas-de-Calais, pour le compte du Comité Régional de Tourisme, février 1999.
[619] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Le séjour d'affaires sur la Côte d'Opale, Phase 1 – Cahier des charges de consultation, février 2001.

Tableau n°131 : Les salles pouvant accueillir les congrès et les séminaires en Côte d'Opale.

Salles pour congrès	Localisation	Capacité totale en nombre de sièges (style conférence)
Palais Europe	Le Touchet	3 000
Kursaal	Dunkerque	2 500
Palais des Arts et des Loisirs	Capelle-la-Grande	1 700
Sportica	Gravelines	1 500
Palais du Littoral	Grande-Synthe	1 400
Scène Vauban	Gravelines	1 000
La Poudrière	Leffrinckoucke	1 000
Théâtre	Calais	930
Romain Rolland	St-Pol sur Mer	700
Hôtel du Parc	Hardelot	680
Hôtel Westminster	Le Touquet	575
Nausicaa	Boulogne sur Mer	420
Hôtel Copthorne	Coquelles	395
Holiday Inn	Le Touquet	335
Casino	Calais	250
La Poudrière	Bergues	160
Centre d'Affaires d'Eurotunnel	Coquelles	150
Aqualud « Le Nemo »	Le Touquet	100

Source : Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale - Eurotunnel, La certitude de réussir vos projets, 2000, 20 p.

Ainsi, le tourisme d'affaires constitue un secteur économique à part entière sur le littoral de la Côte d'Opale. Si la part des clientèles d'affaires est relativement stable dans les fréquentations hôtelières régionales depuis 1993, elle est pourtant vitale puisqu'elle représente 2 millions de nuitées annuelles, soit près de la moitié de la clientèle hôtelière régionale[620]. Dans ce domaine, le littoral constitue l'une des destinations privilégiées avec Lille. Les retombées économiques locales essentielles (**tableau n°132**) soulignent l'importance de renforcer la qualité des équipements, garante à elle seule de fréquentations nombreuses et durables, d'autant que la demande ne cesse de s'accroître. L'agglomération dunkerquoise fournit une initiative intéressante et récente dans le développement du tourisme d'affaires. En 1999, le « Kursaal » a accueilli 5 manifestations de plus qu'en 1998, et 13 de plus en 2000[621]. Son gestionnaire, l'association « Dunkerque Congrès », a acheté le « Princess Elisabeth » (1999), afin de constituer un espace privilégié d'affaires et de congrès, pour un coût de 1 million d'Euro[622]. Aujourd'hui complètement rénové, il accueille des conférences (salle de 100 personnes), des cocktails (350 personnes maximum) et des repas de mariage (200 personnes). Amarré derrière le complexe Marine, le navire constitue aussi un symbole fort de la ville de Dunkerque[623].

[620] SECOND AXE CONSULTING, Etude action sur le tourisme d'affaires en Nord-Pas-de-Calais, pour le compte du Comité Régional de Tourisme, février 1999.
[621] AUTREMENT DIT n°369, Dunkerque, la ville a changé son image, 18 févr.2000.
[622] AUTREMENT DIT n°369, Dunkerque, la ville a changé son image, 18 févr.2000.
[623] Le navire fut utilisé lors de l'évacuation de Dunkerque lors de la 2nde Guerre mondiale.

Tableau n°132 : Les retombées économiques du tourisme d'affaires pour la Région Nord-Pas-de-Calais.

Nature de l'événement	Nombre d'individus	Nature du séjour	Retombées pour l'économie locale	Equivalent emploi temps plein sur l'année
Séminaire	20 personnes	2 nuits (hôtel 2*)	70 560 F	0.1
Réunion	10 cadres dirigeants	2 nuits (château-relais 4*)	117 000 F	0.18
Incentive	60 concessionnaires	2 nuits (hôtel 4*)	705 600 F	1.14
Congrès	500 médecins (ou avocats, experts...)	2 nuits (hôtel 3-4*)	4-5 millions F	9
Congrès	2 000 participants	2 nuits (hôtel 3-4*)	10 millions F	20

Source : Second Axe Consulting, Etude action sur le tourisme d'affaires en Nord-Pas-de-Calais, pour le compte du Comité Régional de Tourisme, février 1999.

Une autre initiative relevée à l'échelle de ce littoral a contribué à structurer ce produit : le regroupement de plusieurs acteurs professionnels du tourisme d'affaires au sein du « Club du Tourisme d'Affaires de la Côte d'Opale » dès 1994. Ce dernier a pour objectif la complémentarité des adhérents, et propose une panoplie d'hébergements, d'équipements et d'activités de loisirs susceptibles de répondre aux attentes de la clientèle d'affaires (**tableau n°133**). Les clientèles prioritaires de ce « Club du tourisme d'affaires » sont les clientèles régionales (Lille) mais aussi parisiennes et étrangères (belge, britannique). Ce « Club » a largement contribué à structurer et à professionnaliser le produit. La Côte d'Opale est ainsi devenue la première destination étrangère de tourisme d'affaires sur le marché britannique[624]. Une offre cohérente et diversifiée de produits reste l'objectif à accomplir.

Tableau n°133 : Les caractéristiques du « Club du tourisme d'affaires de la Côte d'Opale ».

Création : 1994 (Association Loi 1901).
Budget annuel : 26 000 E
Nombre d'adhérents : 17.
Capacité d'hébergement : 171 chambres en 4* et 301 en 3*.
Palais des congrès (2): 2 600 m² de salles de réunions.
Hôtels et autres adhérents : 2 700 m² de salles de réunions.
Objectifs :
- Bonne communication entre prestataires et synergie des actions ;
- Offre cohérente de produits de tourisme d'affaires sur la Côte d'Opale ;
- Actions de promotion, en partenariat avec les organismes touristiques institutionnels ;
- Développer la notoriété et l'image du littoral en tant que destination touristique d'affaires.

Source : JM.Grosheitsch, Chef de marché tourisme à la CCI de Boulogne / Montreuil, Créer la destination Côte d'Opale sur le marché du tourisme d'affaires, Cahier Espace n°45.

Cependant, le tourisme d'affaires reste insuffisamment développé sur ce littoral. Mise à part la concurrence émergente des régions limitrophes (Picardie, Champagne-Ardenne, Sud de l'Angleterre, Flandres Occidentale), les structures d'hébergement sont souvent inadaptées et insuffisantes. En effet, le développement du tourisme d'affaires est étroitement lié à la capacité d'accueil hôtelière. Le manque d'hôtels haut de gamme fait cruellement défaut en Côte d'Opale, surtout pour des clientèles désireuses de coupler leur séminaire avec un logement de qualité. Il n'existe que 9 hôtels classés 4 étoiles (soit un total de 479 chambres) et 26 hôtels classés 3 étoiles (1 246 chambres).

[624] GROSHEITSCH.JM, Chef de marché tourisme à la CCI de Boulogne / Montreuil, Créer la destination Côte d'Opale sur le marché du tourisme d'affaires, Cahier Espace n°45.

Le point noir reste la circonscription de Calais, qui ne dispose d'aucun 4 étoiles. L'ouverture prochaine du complexe hôtelier au sein même de la Cité de l'Europe devrait en partie remédier à ce manque avec l'ouverture d'un Novotel.

Le tourisme d'affaires fait-il l'objet du même intérêt de l'autre côté du détroit qui présente à priori un potentiel plus important à son développement (présence de Londres, bonne accessibilité, potentiel historique remarquable) ?

Dans le Kent, le tourisme d'affaires représente une composante essentielle du secteur touristique, soit environ 10 à 15% des séjours et un pourcentage plus élevé des dépenses[625]. Il se concentre essentiellement dans les villes, le long des grands axes autoroutiers où à proximité des échangeurs. Alors que sur la Côte d'Opale, le tourisme d'affaires privilégie toujours les équipements hôteliers, les clientèles d'affaires britanniques expriment désormais une certaine préférence pour des lieux historiques à l'environnement très attractif. Ainsi, la tendance récente est au développement du tourisme d'affaires dans des châteaux, Douvres, Deal et Walmer enregistrant un certain succès. Comme la Côte d'Opale, le Kent Est bénéficie d'une situation géographique remarquable à proximité de la Capitale. Même si le marché des séminaires d'entreprises est très volatile et changeant, près de la moitié des entreprises se dit intéressée pour associer leur séminaire à des activités ludiques : jeux d'équipes, animations-soirée, activités sportives (golf, voile, VTT), activités culturelles (visites de sites ou d'expositions). La '*British Association of Conference Destinations*' souligne que 40% des voyageurs hommes d'affaires retournent avec leurs familles comme visiteurs vers les destinations qu'ils ont connues lors de séminaires, réunions...

Cependant, l'offre globale en terme d'équipements reste encore relativement peu développée sur ce littoral (Thanet). Dans ce domaine, le marché est inexistant sur l'organisation des petites réunions d'affaires à Canterbury en dépit de son cadre historique très attractif. Selon le '*Canterbury City Council*', seulement 1% de visiteurs y a été recensé pour affaires (1993). L'hébergement universitaire est de qualité modeste, et répond parfaitement pour de grands congrès, mais ce mode d'hébergement est insuffisant pour les réunions de travail. Ainsi, le tourisme d'affaires y est très saisonnier. Dès 1981, le '*Canterbury City Council*' soulignait que Canterbury était devenu le principal centre d'affaires du Kent Est pendant les périodes de vacances, en raison de sa capacité d'accueil universitaire importante en centre-ville. En possédant un type d'hébergement modeste et des infrastructures adaptées (amphithéâtres, grandes salles de cours...), l'Université du Kent (3 000 chambres) et '*Canterbury Christ Church College*' (500 chambres) accueillent des congrès surtout orientés vers l'éducation, le patrimoine historique et la religion. Ainsi, 60% du chiffre d'affaires de l'Université du Kent provient du tourisme d'affaires. En dehors de ces deux universités, '*Herne Bay Court*' dispose également d'équipements capables d'accueillir des conférences et séminaires (**tableau n°134**).

[625] KENT PROSPECTS TOURISM SECTOR GROUP et KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999-2004, 1998.

Tableau n°134 : Un tourisme d'affaires estival dans quelques établissements spécialisés à Canterbury.

Etablissements	Part du tourisme d'affaires dans les profits de l'établissement	N.B. de chambres
Hôtel '*House of Agnes*'	Négligeable	-
'*Holiday Inn*'	?	89
'*Country Hotel*'	3%	73
'*Canterbury Christ Church University College*'	11%	> 500
'*Université du Kent*'	60%	3 000
'*Herne Bay Court*'	90%	150

Source : McAuliffe.S, Conference tourism in a historic city - the case of Canterbury : room for expansion ?, MSc in Tourism and Environmental Management, Canterbury Christ Church University College, 1999, 99 p.

En dépit de son caractère saisonnier et du faible nombre de touristes d'affaires, cette activité entraîne de nombreuses retombées économiques locales à Canterbury. La dépense moyenne pour chaque touriste d'affaires s'élève à £186.25 par personne contre £12 pour les excursionnistes venant en bus (**tableau n°135**).

Tableau n°135 : Comparaison des retombées économiques locales entre les excursionnistes et les touristes d'affaires à Canterbury.

	Excursionnistes	
N.B. de bus (1995)	18 002	
N.B. moyen de personnes par bus (1997)	38.5	
N.B. de touristes	693 077	
Dépense moyenne par personne	£12.12	**Touristes d'affaires**
Dépenses totale annuelle	£8 400 093	£8 400 093
	Dépense moyenne par personne	£186.25
	N.B. de touristes	45 101

Source : McAuliffe.S, Conference tourism in a historic city - the case of Canterbury : room for expansion ?, MSc in Tourism and Environmental Management, Canterbury Christ Church University College, 1999, 99 p.

Alors qu'il existait une volonté forte des élus de ne pas promouvoir le tourisme d'affaires[626], on assiste aujourd'hui à un certain retour en arrière, puisque les indices régionaux de fréquentation ont eu tendance à fléchir. Un complexe de conférences '*Cathedral International Study Centre*' à proximité immédiate de la Cathédrale vient d'être créé et marque la volonté de la ville de se placer sur ce créneau d'autant que la ville possède de nombreux atouts pour le marché du tourisme d'affaires :

- Un hôtel 4 étoiles ('*The County*') ;
- Un patrimoine historique exceptionnel ;
- Un théâtre largement reconnu (1 000 sièges) ;
- Un nombre important de golfs à proximité immédiate ;
- Une accessibilité relativement bonne ;
- La proximité de Londres.

De même, il existe une réelle volonté politique de développer le tourisme d'affaires à Faversham. Un opérateur privé hôtelier '*Shepherd Neame*' a récemment rénové ses établissements existants (milieu 2001). Le '*Railway Hotel*', situé près de la gare, a été transformé pour fournir des hébergements aux voyageurs d'affaires.

[626] Il existait de nombreux freins à son développement : manque d'établissements mais aussi congestion du trafic routier... De plus, la ville n'a pas besoin d'attirer davantage de visiteurs.

£150 000 ont été investis pour équiper l'établissement de 8 chambres avec accès Internet. Le budget par chambre se situe vers £50 par chambre et par nuit. £200 000 supplémentaires ont été investis dans le '*White Horse*' (à Boughton), pour proposer un hébergement de grande qualité pour le marché d'affaires, pendant la semaine, et celui des loisirs pendant le week-end. Cet établissement propose un total de 14 chambres pour un minimum de £65 par chambre et par nuit. '*Shepherd Neame*' a d'autres plans pour rénover d'autres établissements dans le centre de Faversham. De plus, une autorisation a été donnée pour l'implantation d'un hôtel haut de gamme à Macknade Manor (juste derrière le '*Macknade Garden Centre*').

Le tourisme d'affaires connaît un certain engouement depuis quelques années. Parallèlement, les acteurs locaux lui accordent depuis peu un certain intérêt. Activité porteuse au sein du Kent Est et de la Côte d'Opale, cette activité entraîne d'importantes retombées locales durant toute l'année permettant ainsi de tendre vers la désaisonnalisation. Le tourisme d'affaires mérite d'être davantage structuré tout en jouant la carte de la qualité des prestations qu'elles soient hôtelières ou de loisirs.

Enfin, il semblerait que certaines villes du Kent Est se soient spécialisées dans une forme d'activité touristique particulière, le tourisme linguistique.

2.3.4.Un tourisme linguistique fortement présent dans le Kent Est mais à promouvoir.

Sans revenir sur l'importance de la connaissance de la langue anglaise dans le monde[627], l'Angleterre accueille de nombreux étudiants et professionnels étrangers (Japon, Corée du Sud, Italie, Espagne, France...) désirant apprendre la langue. Le Sud du pays constitue l'endroit privilégié dans la localisation des écoles linguistiques (**tableau n°136**). En terme de lieux les plus appréciés, viennent en tête les villes historiques (Cambridge, Oxford, Canterbury), les Capitales (Londres, Edinburgh, Cardiff), les stations balnéaires (Brighton, Bournemouth, Margate), les agglomérations régionales (Manchester, Leeds, Sheffield), puis les stations/villes côtières (Southampton, Torquay).

Tableau n°136 : La localisation des écoles linguistiques en Angleterre.

Régions	%
Sud	50.1
Londres	24.5
Centre	13.7
Nord	7.8
Ecosse	3.4
Pays de Galles	0.5

Source : Kent Language School Study, Transmanch Research Study publiée par le Kent County Council et Canterbury Christ Church, may 2002, p 28.

Très peu d'informations concernent l'impact du tourisme linguistique dans le Kent Est. La seule étude à notre disposition est la '*Kent Language School Study*' effectuée par l'Université '*Christ Church College*' en collaboration avec le Kent County Council (2002)[628].

[627] L'anglais est la langue officielle de 70 pays (20% de la population mondiale). Il compte plus de 370 millions de personnes (langue maternelle), auxquels viennent s'ajouter 100 millions l'utilisant comme seconde langue. La moitié des journaux mondiaux sont en anglais. 70 à 80% des appels téléphoniques s'effectuent en anglais.

[628] KENT LANGUAGE SCHOOL STUDY, Transmanch Research Study publiée par le Kent County Council et Canterbury Christ Church, may 2002, p 28.

Avec un total de 75 écoles linguistiques à l'échelle du Comté (soit 7% des écoles linguistiques nationales), le Kent Est figure en bonne position au sein du marché régional avec de nombreuses écoles à Canterbury (12 écoles), Margate (7), Ramsgate (4), Broadstairs (5) et Folkestone (4)... Même si leur nombre s'est fortement réduit en raison de la vive concurrence de Londres et du Sussex, le Kent Est reste fermement ancré sur cette activité. Le Kent Est s'appuie, en effet, sur la réputation de certaines écoles fournissant un service de qualité (Canterbury). Mais d'autres facteurs expliquent cette attractivité constante :

- La proximité de Londres avec ses aéroports internationaux et du Continent ;
- Le patrimoine historique prestigieux conjugué aux stations balnéaires ;
- L'accent local est peu prononcé par rapport à l'ouest et au nord du pays ;
- La clémence du climat ;
- Le coût de la vie moins onéreux qu'à Londres.

Les écoles linguistiques du Kent entraînent indéniablement de fortes retombées économiques locales, soit un total annuel de £87 225 000[629]. Ces retombées concernent le secteur de l'hébergement (£29 075 000), les dépenses dans les commerces et les services (£17 625 000), mais aussi vis à vis de l'emploi (enseignants, personnels de services, plein temps / mi temps, période estivale...). A Folkestone par exemple, les études de fréquentation montrent que 14% du total des visiteurs recensés séjournent dans une école de langue[630]. L'impact sur l'économie locale concernant les dépenses personnelles est évalué à £106.15 par semaine et par étudiant (**tableau n°137**). En effet, les écoles organisent souvent des excursions payantes, différents types d'événements... Les étudiants restant en moyenne 29 jours par visite, les dépenses personnelles s'élèvent à un total de £439.76 par personne dans le Kent[631].

Tableau n°137 : Les types de dépenses personnelles par étudiant dans le Kent.

Types de dépense	Moyenne de dépenses par semaine
Dépenses organisées avec l'école (excursions, événements divers...)	£19.85
Dépenses personnelles supplémentaires	£69
Visites, séjours en dehors du Kent	£17.31
Total	**£106.15**

Source : Kent Language School Study, Transmanch Research Study publiée par le Kent County Council et Canterbury Christ Church, may 2002, p 28.

Enfin, le marché du tourisme linguistique reste étroitement lié à la conjoncture internationale. Plusieurs événements semblent avoir eu un impact négatif sur le nombre des étudiants étrangers dans le Kent Est : la maladie de la vache folle et le 11 Septembre. Une meilleure promotion de la destination du Kent doit être entreprise, à l'image des efforts entrepris par le Sussex qui est davantage connu avec Brighton... Les grandes écoles n'hésitent pas à entreprendre la promotion de leurs établissements au détriment des petites écoles restant relativement à l'écart. Ainsi, l'ensemble des écoles travaillent activement pour se faire connaître individuellement. Actuellement, l'action est faible d'une manière collective pour vendre le Comté du Kent comme lieu d'étude. Le KCC pourrait davantage s'impliquer en participant à des salons, en publiant des guides (pour être distribués dans les écoles). Les thèmes à accentuer sont le patrimoine historique, la proximité de Londres et du Continent mais aussi les stations balnéaires.

[629] KENT LANGUAGE SCHOOL STUDY, Transmanch Research Study publiée par le Kent County Council et Canterbury Christ Church, may 2002, p 28.
[630] KENT COUNTY COUNCIL, East Kent Coastal Towns Visitor Survey, Folkestone & Hythe, 1999.
[631] KENT LANGUAGE SCHOOL STUDY, Transmanch Research Study publiée par le Kent County Council et Canterbury Christ Church, may 2002, p 28.

2.3.5.Conclusion.

Au travers des activités récréatives diverses, de nombreuses dynamiques territoriales caractérisent les espaces urbains et périurbains. Dans ce domaine, les activités commerciales et de loisirs les transforment profondément pour aboutir à des espaces en perpétuel renouvellement. Le potentiel est grand pour les villes désireuses de connaître une animation permanente grâce à un tourisme de découverte, de shopping, d'événements mais aussi d'affaires voire linguistique pour le Kent Est. Il s'agit de renforcer voire d'accélérer les processus de structuration de ces espaces par les activités récréatives. En effet, les deux entités développent une offre récréative à travers des produits attractifs de qualité reposant sur les atouts unique de cet région touristique, qui a pour ambition d'attirer les touristes tout en répondant aux besoins de la population résidente.

2.4.Conclusion.

Une importante « spatialisation » des activités récréatives caractérisent les entités littorales de la Côte d'Opale et du Kent Est. Structurant cet espace et contribuant à lui donner une certaine cohérence, ces activités marquent de leurs empreintes les littoraux, les zones rétro-littorales et les villes. Enfin, l'aire eurorégionale transmanche se distingue aussi par l'importance de ses différentes politiques et stratégies touristiques mises en place qui contribuent à lui donner une forte cohérence.

3.Des politiques et des stratégies touristiques opposées privilégiant une logique de « pôles ».

3.1.Une structuration littorale en cours côté français, s'appuyant sur une mosaïque d'intercommunalités.

Suite à la décentralisation, la Région est parvenue à être le principal acteur de l'aménagement récréatif et naturel régional mais elle n'est pas la seule. Bien qu'elle puisse agir plus librement, ce n'est qu'en partenariat avec les autres acteurs, que la Région peut mettre en place différentes stratégies touristiques. Elle s'inscrit au cœur d'un dispositif qui recèle de nombreux intervenants. La décentralisation a fortement accru le rôle des collectivités territoriales à un moment où la mobilisation prenait forme. La Région Nord-Pas-de-Calais essaie, depuis plus de 15 ans, d'inscrire et de programmer le territoire au cœur de sa politique touristique. Elle essaie, depuis le début des années 80, de favoriser des pôles susceptibles de créer une dynamique mais où en est-on aujourd'hui concrètement sur le littoral ? En passant à l'échelon régional, la concentration des efforts aboutit-elle à une plus grande efficacité ?

L'absence de stratégie caractérise la décennie 70. On observe quelques mesures ponctuelles sur le littoral. Le tourisme est essentiellement régional et populaire, hormis les trois pôles du Touquet, de Wimereux et d'Hardelot.

Dès sa création en 1984, le CPER 1984-88 du Nord-Pas-de-Calais intègre une mention tourisme. D'une durée de 4 ans, il correspond au IXe Plan National. C'est la première fois qu'il y a intégration du tourisme dans un CPER puisque auparavant, les autorités compétentes s'inscrivaient plus une logique de loisirs et non de tourisme. D'un montant total de 40.2 MF, quatre priorités se dégagent (**tableau n°138**).

Tableau n°138 : Le Contrat de Plan Nord-Pas-de-Calais 1984 -1988 (mention tourisme).

ACTIONS	ETAT	REGION	TOTAL
Rénovation des stations littorales anciennes : Berck – Wimereux – Bray-Dunes	9 MF	9 MF	18 MF
Tourisme fluvial : Equipement de 50 relais, bases et haltes nautiques	5 MF	5 MF	10 MF
Hébergement rural : Création 500 gîtes + 1 PRL	4.5 MF	4.5 MF	9 MF
Réservation télématique	1.6 MF	1.6 MF	3.2 MF
	20.1 MF	20.1 MF	40.2 MF

Source : Document remis par N.Thieuleux lors d'un entretien, Délégation Régionale du Tourisme, 1998.

Dès cette époque, le littoral apparaît comme privilégié au niveau régional. Berck, Wimereux et Bray-Dunes obtiennent les trois premiers contrats de Station. Les objectifs sont de mieux connaître le positionnement marketing des stations, favoriser l'information et la commercialisation des produits par la mise en place ou le renforcement des structures d'accueil, rehausser le cadre de vie et de loisirs par des traitements paysagers et des aménagements touristiques[632]. S'agissant de l'hébergement rural, l'arrière-pays est principalement concerné (y compris l'Avesnois). En fin de contrat, 504 logements seront créés, mais le phénomène reste trop dispersé. S'agissant du tourisme fluvial, la Région veut développer ce type de tourisme vert, qui connaît un vif succès en Belgique et en Angleterre. C'est un échec en raison du manque de prise de conscience des nombreuses opportunités qu'il représentait, et surtout des erreurs dans les aménagements. Il ne reste rien de ces réalisations, si ce n'est la base de loisirs du Près de Hem.

L'avenant transmanche se rajoutant et s'intégrant à ce 1er CPER, porte le total à 67.2 MF. Hors CPER, l'intervention de la Région n'est concentrée que sur l'aide financière au Comité Régional de Tourisme et le financement des campings. Cependant, le premier CPER reste assez vague et n'a pas de véritable stratégie : « Sorte de Contrat de plan de remise à niveau », les acteurs veulent professionnaliser l'activité touristique par des mesures ponctuelles mais qui n'ont pas d'effets majeurs sur le paysage touristique régional. Grâce à de nombreux financements, mais qui restent souvent faibles, il s'appuie sur l'espace d'une façon globale : il n'y a pas de différenciation et de hiérarchie entre les territoires. Son action, quelque peu dispersée et non concentrée, « vise à faire émerger les porteurs de projets, individus ou territoires »[633].

Parallèlement dès 1986, la politique européenne joue un rôle non négligeable dans la politique touristique régionale, et permet la poursuite d'actions déjà impulsées par l'Etat, la Région et les départements (**tableau n°139**).

[632] BEHAGUE.H, développement touristique : Bilan 1986 – 1992, Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, 1992, 12 p.
[633] DEWAILLY.JM, SOBRY.C, Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais, L'Harmattan, 1997, p 184, 303 p.

Tableau n°139 : La politique européenne entre 1986 et 1992 pour le Nord-Pas-de-Calais.

- FEDER objectif 2
Mesure 5 : aide aux hébergements touristiques : 2 MF
Mesure 6 : ouverture internationale de la Région : 3.6 MF
Mesure 7 : tourisme fluvial : 0.4 MF
Mesure 8 : aide aux hébergements sociaux : 2MF
Mesure 9 : grands équipements touristiques : 10.6 MF
- RESIDER / Mesure B2 : hébergements touristiques : 5 MF
- RENAVAL
Mesure B2 : Hébergements touristiques : 6.4MF
Mesure B3 : animation économique dans le domaine du tourisme : 1.15 MF
Mesure B4 : amélioration de l'accueil, de l'information et de la promotion touristique : 0.45 MF

Source : H.Behague, Développement touristique : Bilan 1986 - 1992, Conseil Régional, 12 p.

Les élus, les professionnels et les acteurs locaux prennent conscience, qu'il n'est pas possible de développer le tourisme de manière homogène sur l'ensemble du territoire, d'autant que la situation évolue radicalement :

- Le lien fixe et son Plan d'accompagnement vont fortement accroître les flux de voyageurs au sein de la Région ;
- La mise en service du T.G.V va contracter la notion « d'espace temps » ;
- La réalisation de l'Acte Unique va bouleverser les échanges en Europe du Nord-Ouest.

La Région se voit dans l'obligation de rédiger, dès 1987, le premier Schéma de développement du tourisme et des loisirs, publié en 1989. Celui-ci est original, puisqu'il établit une distinction dans les territoires à vocation touristique ou de loisirs. Le littoral est prioritaire en étant désigné pôle de développement touristique de court et moyen séjour[634]. A partir de 1988, une certaine cohérence apparaît. Le deuxième CPER 89/93 volet « tourisme » reprend les principaux objectifs du premier Schéma. D'une enveloppe financière de 57.4 MF, il correspond au Xe Plan National et traduit une grande volonté en déterminant des choix précis[635]. Pour l'exécution de ce CPER, la Région veut décentraliser au maximum ses acteurs du développement touristique avec la création des « Missions » pour avoir une vision plus locale du terrain : la Mission Côte d'Opale est créée en 1989, celle du Littoral Nord en 1990 **(tableau n°140)**[636]. Grâce à la décentralisation, la Région créée des zones d'intervention et s'arme d'outils[637]. Le littoral n'est pas seulement concerné par cette « territorialisation des actions », mais aussi par une logique de produits et de filières pour augmenter l'offre et professionnaliser l'activité touristique :

- Renforcer les produits liés au sport, à la nature, à la remise en forme ;
- Accentuer le tourisme culturel, industriel et d'affaires ;
- Favoriser les équipements multi-activités ;
- Améliorer l'hébergement.

---

[634] Au même titre que l'Avesnois.

[635] BEHAGUE.H, Développement Touristique : Bilan 1986 - 1992, Conseil Régional.

[636] D'après NAVE.F, Mission Touristique de Flandre Littorale, Agence d'Urbanisme et de Développement, les Missions sont créées « dans le but d'aider et coordonner les actions des collectivités et structures touristiques agissant dans les pôles prioritaires de développement touristique affichés par le Schéma Régional du Tourisme ».

[637] De nombreux liens se sont tissés entre les deux « Missions » et ont un rôle significatif en matière d'impulsion et de coordination des acteurs touristiques dans le contexte de la mise en service du tunnel.

Tableau n°140 : Caractéristiques des « Missions Touristiques » de la Côte d'Opale.

- Force de proposition, d'étude et de conseil.
- Rôle d'appui aux opérateurs en place.
- Démarche à une échelle littorale tout en respectant les orientations nationales, régionales et départementales.
- Respect strict des orientations du Schéma touristique.
- Développement du tourisme en regard des autres problématiques (environnement, urbanisation...).

Source : La Mission Touristique de Flandre Littoral, AGUR..

Le tourisme est désormais considéré comme un « agent de structuration » de l'espace littoral et il est peu à peu intégré dans l'aménagement du territoire. Cependant, le 2ème CPER n'offre pas encore de véritable stratégie et souvent les actions en Côte d'Opale y sont saupoudrées.

Le 2ème Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs (94 / 98), adopté par le Conseil Régional en juin 95 seulement, affirme clairement que « le tourisme constitue un des éléments clés de toute stratégie d'aménagement du territoire ». Pour accroître l'efficacité économique des acteurs privés et publics, il reprend l'idée d'une sélection des territoires, afin d'axer sa politique sur des secteurs précis : les pôles, les pays et les villes d'excellence touristique. Le tourisme et les loisirs, comme outils calibrant et façonnant le territoire, apparaissent au cœur du 3ème CPER 94/98, qui reprend les « points d'appuis forts sur le territoire » (issus du Schéma). D'un montant voisin du 2ème CPER, les subventions allouées du CPER 1994 - 1998/99 s'élèvent à un total de 56.44 millions de Francs.

Le littoral bénéficie d'un traitement de faveur avec les « pôles d'excellence touristique », qui regroupent le littoral Nord, le Calaisis, le Boulonnais, le sud du littoral et l'arrière-pays rural. La Côte d'Opale doit s'équiper en « produits-phares », pour conforter la clientèle régionale traditionnelle, tout en séduisant de nouvelles clientèles françaises et étrangères. Elle développe également les « loisirs de proximité eurorégionale » pour faire du tourisme un véritable secteur professionnel et économique, mais aussi une logique « thématique » : hébergement, marketing, mobilisation des acteurs et synergie. Disposant des meilleurs atouts, la Côte d'Opale doit jouer un rôle clef régional si elle arrive à mettre en synergie acteurs privés, publics, collectivités locales, syndicats intercommunaux... En ciblant les actions sur des territoires précis, la stratégie tend vers une véritable « hiérarchisation » du tourisme sur le littoral. Les actions ne sont plus « saupoudrées » mais répondent désormais à des objectifs clairs et précis. La logique territoriale se retrouve très affirmée, avec les « pôles d'excellence touristique » et des zones plus restreintes avec de fortes potentialités (exactement sur les mêmes principes avec les contrats), afin d'attirer de plus grandes clientèles. En somme, les acteurs régionaux et locaux favorisent une logique qui prône le développement touristique du « pôle » (= territoire, espace, ville...), et qui implique des retombées sur l'ensemble de la zone concernée. Ils tentent de mettre ainsi en avant les actions coordonnées et complémentaires en essayant de mettre un terme à la période de concurrence entre les stations / villes et littoral / arrière-pays. La dimension territoriale a confirmé une politique qui se cherchait en 89/93. Cependant, c'est une politique mise en place sans doute trop tardivement.

Le littoral se retrouve au cœur de la politique touristique régionale récente avec le CPER 2000/2006 qui considère le tourisme comme facteur de développement touristique. Le but de ce CPER est de « mieux organiser le secteur et le professionnaliser »[638]. L'originalité réside dans le fait que la « durabilité » est au cœur de la stratégie.

[638] Note d'Information économique n°224, Contrat de Plan Etat – Région : un projet ambitieux pour le Nord-Pas-de-Calais, avril 2000.

En effet, les stratégies prennent davantage en compte l'amélioration de la qualité (c'est-à-dire inciter les visiteurs à rester plus longtemps) que d'essayer à attirer plus de visiteurs. Le littoral est totalement saturé l'été, et il n'a pas besoin d'attirer davantage de touristes durant cette période sur-fréquentée. Il s'agit, au contraire, d'augmenter les flux touristiques en intersaison (jour ordinaire au printemps et en automne), avec des actions segmentées sur les marchés. Le développement d'une réelle pratique de la désaisonalisation et de la diversification est à la base de l'actuel CPER 2000-2006, qui s'élève à un montant de 140 MF (= 21 Millions E)[639].

S'agissant du littoral, le CPER préconise l'application de 5 mesures essentielles, qui visent au renforcement de la territorialisation des actions tout en favorisant l'émergence de projets. Les objectifs sont de :

- Créer l'Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale (ADTCO) ;
- Développer les technologies de l'information et de la communication (concerne essentiellement le CRT avec Internet notamment) ;
- Favoriser la plurisaisonnalité de l'activité touristique : la frontière entre le tourisme et les loisirs s'efface. Le territoire touristique doit être aussi attractif pour la population permanente.
- Réaliser, moderniser et améliorer les équipements liés aux filières touristiques prioritaires ;
- Améliorer l'observation de l'activité touristique.

Il s'agit de fidéliser les visiteurs en professionnalisant l'accueil, en proposant des prestations nouvelles et innovantes, en diversifiant les espaces, en améliorant la lisibilité touristique du littoral (**tableau n°141**). La logique territoriale n'est pas oubliée puisque le schéma touristique de la Côte d'Opale identifie 4 pôles d'excellence touristique couvrant l'ensemble du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale : Calais-Dunkerquois, Boulonnais, Canche-Authie et Audomarois.

Tableau n°141 : Les schémas territoriaux et les filières en Côte d'Opale (au 1er Mars 2001).

Intitulé de l'opération	Lieu	Maître d'ouvrage	Coût total	Aide sollicitée CPER
Définition de l'Office de Tourisme de Pôle	Calaisis	Office de Tourisme de calais	7 000 E (estimation)	18 000 E (FACIT)□
Diagnostic et prospective de la destination boulonnaise	Boulonnais : Communauté d'Agglomération du Boulonnais – partie du PNR.	CAB	45 000 E (estimation)	18 000 E (FACIT)
Schéma touristique des 7 Vallées	Les 7 Vallées	Agence de développement du Pays des 7 Vallées.	36 000 E (estimation)	18 000 E (FACIT)
Le séjour d'affaires sur la Côte d'Opale	Côte d'Opale (circonscription des CCI de Dunkerque, Calais, St-Omer, Boulogne)	ADTCCO	38 000 E (estimation)	18 000 E (FACIT)
Opération grand dite national des 2 Caps	Site des Caps	Syndicat Mixte du Parc.	-	-

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, 2001.

□ FACIT = Fonds d'Aides au Conseil et à l'Innovation Touristique.

[639] Note d'Information économique n°224, Contrat de Plan Etat – Région : un projet ambitieux pour le Nord-Pas-de-Calais, avril 2000.

A terme, les pôles doivent constituer de véritables « pays touristiques » associant secteur côtier et le plus large hinterland possible. En effet, aujourd'hui, les projets se font au niveau de l'échelle intercommunale, renforcée par le CPER actuel. Celui-ci prône :

- les contrats d'agglomération : Dunkerque, Calais et Boulogne ;
- les contrats de communautés de communes : Berck et son arrière-pays, Mer et Terre d'opale (une quinzaine de communes autour du Touquet, Etaples, Camiers...), Terre des 2 Caps (Ambleteuse, Audresselles...)... ;
- les contrats de stations et de villes touristiques et les contrats de développement rural (Marquise, 7 Vallées). **(tableau n°142).**

S'agissant des stations littorales, il s'agit de tendre vers une meilleure organisation touristique de leur espace et d'améliorer leur gestion en vue de leur développement. L'objectif est la qualification de l'offre afin de fidéliser les clientèles actuelles et de conquérir de nouveaux marchés, notamment de proximité et hors saison estivale. Ces contrats d'un montant de 915 000 Euro sont plafonnés à une aide financière de l'Etat et de la Région de 30%, pour la période 2000 / 2003. Des aides supplémentaires pourront être sollicitées selon les actions et les investissements envisagés et retenus.

Tableau n°142 : Les contrats de stations et « pays » en Côte d'Opale (2001).

Stations ou structures intercommunales	Lieu	Maître d'ouvrage	Coût total	Aide sollicitée CPER
Wimereux	Station de Wimereux	Ville et Office de Tourisme de Wimereux	5 400 000 F = 825 000 E	30%
Hardelot	Station d'Hardelot	Ville de Neuchâtel-Hardelot et Office de Tourisme d'Hardelot.	6 100 000 F = 931 000 E	30%
Etaples sur Mer	Ville d'Etaples-sur-Mer	Ville et Office de Tourisme d'Etaples sur Mer	5 880 000 F = 897 000 E	30%
Trois-Pays	Guînes, Hardinghen, Licques	Communauté de Communes des Trois-Pays	6 200 000 F = 946 000 E	30%
Terre des deux Caps	Périmètre du District de Marquise	District de Marquise	2 800 000 F = 427 000 E	30%

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, 2001.

Les différentes formes intercommunales sont appelées à jouer un rôle grandissant dans la coordination touristique sur ce littoral[640]. Elles impliquent « une nouvelle organisation touristique et le regroupement des moyens à travers des offices de tourisme intercommunaux ou des offices de tourisme de pôles qui organisent l'offre, la rendent visible et gèrent la relation client sur un territoire cohérent »[641]. Toutes exercent ou souhaiteraient exercer la compétence tourisme confirmant ces évolutions territoriales particulières permettant de mobiliser des financements. Ainsi communautés de communes, communautés d'agglomération et communautés urbaines sont souvent amenées à exercer une compétence tourisme (= transfert de compétences de la part de la commune[642]). La loi Chevènement leur a conféré une compétence touristique légale dans la création et l'entretien des zones d'activité touristique d'intérêt communautaire.

[640] Voir partie précédente.

[641] LA GAZETTE du TOURISME n° 1675 – 8 janvier 2003, Tourisme et intercommunalité : adopter de nouvelles stratégies, pp. 4-6.

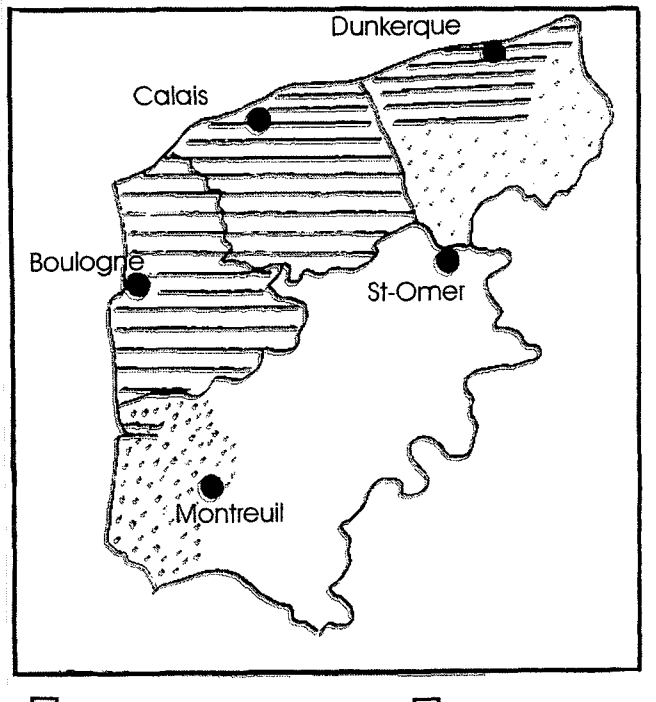
[642] Le Conseil Municipal délègue alors ses missions de service public : accueil, information, promotion et coordination des acteurs locaux.

Même si à ce jour, elles sont pour la plupart toujours en cours de définition sur la Côte d'Opale[643], les intercommunalités constituent les futurs acteurs essentiels du développement touristique. Mais, les compétences que les communes transfèrent aux organismes intercommunaux varient fortement selon les lieux et les acteurs de ce littoral, traduisant ainsi la nouvelle donne territoriale de ce littoral (**tableaux n°143** et **n°144**). Il en résulte une répartition des compétences touristiques très complexe avec le risque de leur « chevauchement » entre les outils intercommunaux et ceux de cohérence au travers des pays (Charte)[644]. Par conséquent, si le SMCO a pour vocation de rester dans une logique de mise en réseau, d'assistance et d'ingénierie de ses territoires, la Côte d'Opale se compose aujourd'hui de territoires regroupés en intercommunalités et gérant leur propre développement touristique et de loisirs, d'où la présence sur ce littoral d'une mosaïque très complexe de territoires identitaires aux compétences pas toujours bien identifiées.

Parallèlement à l'intervention régionale, le littoral bénéficie sur certaines parties de son territoire de programmes européens. Le plus important concerne le projet d'aménagement intégré des zones côtières au titre du programme Life. Concernant les zones éligibles à l'Objectif II 2000-2006, ces dernières concernent 3 types de territoires (**carte n°65**) :

- « éligibles » : Communauté Urbaine de Dunkerque, arrondissements de Calais et de Boulogne, port d'Etaples ;
- « non éligibles » : arrondissement de St-Omer, 7 Vallées.
- « En transition objectif 2 » : Flandres intérieures, secteur côtier de Berck et de Montreuil.

Carte n°65 : Les zones éligibles à l'Objectif II 2000-2006 pour la Côte d'Opale



Source : M.Harbreteau, 2002.

N ↑ 0 |____| 10 km.

▤ Zones « éligibles ». ☐ Zones « non éligibles ». ⁘ Zones « en transition objectif 2 ».

[643] A ce jour, seuls le Calaisis a déterminé deux zones d'aménagement touristique autour de Marcq (base de char à voile) et de Sangatte (base de loisirs nautiques autour d'un plan d'eau), ainsi que la Communauté Urbaine de Dunkerquois (plages...).

[644] Pour une meilleure cohérence des projets à l'échelle des structures intercommunales tout en renforçant les actions touristiques de commercialisation, de promotion et d'accueil, les périmètres définitifs des pays devraient être définitivement mis en place fin 2003.

Tableau n°143 : Une mosaïque d'intercommunalités aux compétences touristiques et de loisirs fortes en Côte d'Opale. (Communauté urbaine et Communautés d'agglomération).

Formes intercommunales	Date de création	Compétences	Collectivités adhérentes
Communauté urbaine de Dunkerque (212 613 hab.)	1968	- Plan de modernisation et d'équipement, plan directeur, document d'urbanisme ; - Création et équipement de ZAC : zones d'habitation, zone industrielle, secteur de rénovation ou de restructuration ; - Equipements sportifs ; - Secteurs d'intervention en prise directe avec le devenir du littoral.	**18 communes** : Armbouts-Cappel, Bourbourg, Bray-Dunes, Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Village, Coudekerque-Branche, Craywick, Dunkerque, Fort-Mardyck, Grande-Synthe, Grand-Fort-Philippe, Gravelines, Leffrinckoucke, Loon-Plage, St-Georges-sur-l'Aa, St-Pol-sur-Mer, Teteghem, Zuydcoote
Communauté d'agglomération du Calaisis	2001	- Désignation aboutie de zones touristiques d'intérêt communautaire en raison de l'urgence de création de certains équipements à Marcq et à Sangatte ; - Compétences tourisme en cours de définition à travers la nécessité de créer un Office de Tourisme Communautaire menant des conventions avec l'ensemble des Offices de Tourisme de la destination du Calaisis : Trois Pays, Audruicq, Ardres, Terre des 2 Caps.	**5 communes** : Calais, Coquelles, Coulogne, Sangatte et Marcq.
Communauté d'agglomération du Boulonnais (125 000 hab.)	2000	Pas de compétence tourisme. Simple action d'appui aux communes pour assurer la promotion touristique de l'agglomération. Publication de brochures.	**22 communes** : façade littorale comprenant Boulogne, Wimereux, Equihen-Plage, Le Portel, Neuchâtel-Hardelot et arrière-pays péri-rural.
Communauté d'agglomération de St-Omer	2001	Compétence pleine et entière en matière de développement touristique et création d'un office de tourisme intercommunal. Office de Tourisme de la Région de St-Omer : missions classiques d'accueil, d'information, de services, de promotion et de coordination des acteurs. Sur 4 territoires limitrophes (63 communes), il assure un rôle de coordinateur et d'animateur suivant la logique de pôles. Au total : 82 communes forment un pôle destination touristique (projet de Pays touristique en cours).	**19 communes** : St-Omer, Arques et Eperlecques…

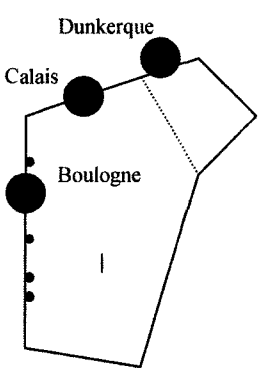
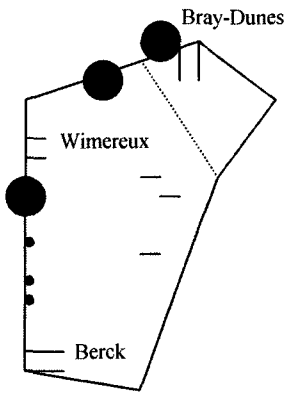
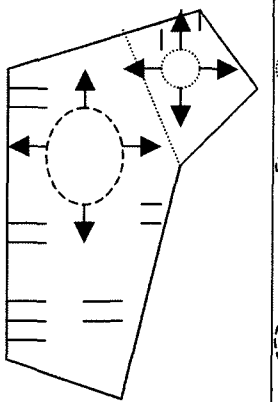
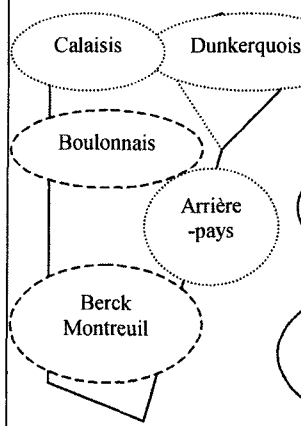
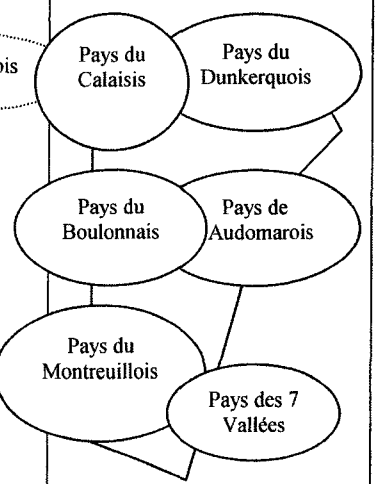
Source : M.Harbreteau, 2003 d'après Préfectures 59 / 62 et CDT 62.

Tableau n°144 : Une mosaïque d'intercommunalités aux compétences touristiques et de loisirs fortes en Côte d'Opale. (les Communautés de communes).

Communautés de communes	Date de création	Compétences	Collectivités adhérentes
Bergues (15 603 hab.)	1992	- Aménagement de l'espace : création et réalisation de zones d'aménagement concerté et artisanales d'intérêt communautaire ; - Autres compétences : création, aménagement, entretien de la voirie communale.	**12 communes** : Bergues, Bierne, Bisselzeele, Crochte, Eringhem, Hoymille, Pitgam, Quaedypre, Socx…
Flandres (14 300 hab.)	1993	- Aménagement de l'espace : mise en place, révision et modification d'un schéma directeur. - Développement économique : aménagement et gestion de zones d'activités, - Environnement : mise en place de plans locaux ou intercommunaux de l'environnement, du tourisme.	**9 communes** : Bambecque, Ghyvelde, Hondschoote, Killem, Les Moeres, Oost-Cappel…
Audruicq	1993	- Aménagement de zones communautaires ; - Pas d'OT Communautaire (présence d'une association non reconnue).	**Une quinzaine de communes :** Audruicq, Oye-Plage…
Les Trois Pays	1997	- Aménagement touristique ; - Création d'un OT Communautaire : communication, promotion, accueil… Fin des subventions aux OT communaux qui deviennent des « relais » ou « antennes » gérés par l'OT Communautaire.	**Arrière-pays de Calais :** Guines, Licques et Ardinghen…
Ardres	1999	- Aménagement de zones communautaires ; - Présence d'un OT Communautaire et compétences d'aménagement touristique.	**Ardres et ses alentours.**
Lumbres	Milieu 90	- Aménagement de zones communautaires ; - Pas d'OT Communautaire : OT Communal conventionne avec l'OT Communautaire de St-Omer.	**Lumbres et ses alentours.**
Samer	1999	- Aménagement de zones communautaires ; - Pas d'OT Communautaire.	**Samer et ses alentours.**
Terre des 2 Caps	2000	- Aménagement touristique ; - 2 OT à Wissant et à Marquise + Service Tourisme à Ambleteuse et au sein de la Communauté de Communes. Situation à éclaircir en raison du chevauchement de compétences.	**Une dizaine de communes du Site des 2 Caps :** Ambleteuse, Wissant, Audresselles, Tardinghen, Marquise…
Desvres	Milieu 90	- Aménagement de zones communautaires ; - OT Communal jouant le rôle d'un OT Communautaire.	**Région de Desvres.**
Mer et Terre d'Opale	2001	- Aménagement de zones communautaires ; - Pas d'OT Communautaire en raison des difficultés liées au transfert de compétences de l'OT du Touquet qui gèrent de nombreux équipements… ; - Compétences sur l'accueil, information, hébergement, gestion et entretien des plages.	**Une quinzaine de communes** : Le Touquet, Etaples, Camiers, Merlimont…
Montreuillois	2001	- Aménagement de zones communautaires ; - Création d'un OT Communautaire (promotion, accueil…).	**Montreuil**
Opale Sud	2001	- Aménagement de zones communautaires ; - Réflexion sur création d'un OT Communautaire (2 OT Communaux à Berck et Rang du Fliers).	**Berck et son arrière-pays** (Rang du Fliers…)
7 Vallées	1995	- Fédération très forte en raison du « vécu » avec Pays Pasqua (1995). N'existe plus sur le plan juridique. - Conseil – Compétences touristiques – Office de Pôle (= mise en commun d'actions).	3 Communautés Communes : **Fruges, Hesdin, Val de Canche et d'Authie.**

Il faut ajouter le Syndicat à Vocations Multiples des cantons de Bourboug et Gravelines. *Source : M.Harbreteau, 2003 d'après Préfectures 59 / 62 et CDT 62.*

Tableau n°145 : Une véritable structuration de l'espace littoral de la Côte d'Opale par les activités récréatives.

	Situation d'avant la décentralisation	1er CPER 1984-1988	2ème CPER 1989-1993	3ème CPER 1994-1998	4ème CPER 2000-2006
Montant total (mention tourisme)	-	67,2 MF (avec avenant transmanche)	57,4 MF	56,44 MF	140 MF
Mobilisation des acteurs régionaux et locaux	Aucune	Faible = contexte de la décentralisation	Schéma de développement du tourisme et des loisirs (1989)	Schéma de développement du tourisme et des loisirs (1995)	Schéma touristique littoral (1996) ADTCCO (2000)
Priorités sur la Côte d'Opale	Aucune	Rénovation des stations littorales + Hébergement rural dans l'arrière-pays	Territorialisation des actions (création des Missions) + logique de produits et filières	Pôles d'excellence touristique (frange littorale et arrière-pays rural) + Produits phares	Désaisonalisation, diversification et durabilité
Intervention européenne	Non	A partir de 1986 Faible intervention	Fonds structurels européens et Programmes d'initiatives communautaires (Interreg 1)	Fonds structurels européens et Programmes d'initiatives communautaires (Interreg 2)	Fonds structurels européens et Programmes d'initiatives communautaires (Interreg 3)
Paysage touristique littoral	Tourisme régional et populaire sauf au Touquet, Hardelot et Wimereux.	Pas de véritable stratégie / Mesures ponctuelles	Distinction des territoires mais actions saupoudrées	Stratégie du pôle avec points d'appui fort sur le territoire	Pôles doivent constituer de véritables pays touristiques. Périmètre définitif = 2003
Vision chorématique					

Source : M.Harbreteau, 2003.

Les activités récréatives ont progressivement structuré l'espace littoral. A travers les contrats de plan Etat / Région, les stratégies européennes et le développement de l'intercommunalité, les acteurs locaux sont passés de mesures ponctuelles à une véritable hiérarchisation territoriale (**tableau n°145**). La Côte d'Opale voit alors émerger progressivement une mosaïque ou un maillage de territoires, c'est-à-dire des « pays touristiques », véritables destination cohérente. La situation est-elle identique de l'autre côté du détroit ?

3.2. Un littoral déjà structuré côté anglais, marqué par un partenariat actif public / privé.

S'agissant du tourisme, les politiques régionales diffèrent totalement de celles exercées de l'autre côté du détroit. Le rôle, passé et actuel, du '*KCC*' passe par la planification et l'exécution des activités de promotion plutôt que par la recherche et l'exploitation de nouvelles opportunités. Depuis une dizaine d'années, la nature de l'engagement du '*KCC*' s'est donc montré plutôt discret. Seule son action constante d'organisme stratégique et de mise en partenariat mérite d'être signalée. Le '*Structure Plan*' 2002-2021 a pour objectif de soutenir et d'améliorer le niveau social et économique du Kent, grâce :

- Au renforcement des partenariats ;
- A la reconversion du territoire ;
- A la recherche et l'information ;
- A la promotion de l'emploi (Sandwich, Ramsgate...) ;
- A l'attractivité des investisseurs ;
- Au développement durable du tourisme et du transport ;
- A la formation.

Ce rôle est renforcé par la stratégie '*Kent Tourism Strategy 1999-2004*', dont les objectifs sont :[645]

- Accroître la contribution du tourisme dans l'économie locale en reconnaissant l'importance sociale et environnementale du secteur ;
- Rehausser l'image du Kent comme destination touristique ;
- S'assurer que le secteur privé touristique est compétitif.

Le secteur touristique fournit une contribution vitale à l'économie du Kent, générant £602 millions de dépenses et 28 000 emplois (1997). Les dépenses des excursionnistes apportent £200 millions supplémentaires par an[646]. C'est pourquoi, les élus locaux partent du principe que ce secteur n'a besoin d'aucun soutien public.

L'un des principes directeurs de la stratégie est d'améliorer la gestion régionale du tourisme et d'accroître le rôle du '*KCC*' en tant qu'ambassadeur et intermédiaire pour créer de nouveaux partenariats actifs entre les intérêts des secteurs publics et privés. Il existe une forte volonté de donner à nouveau la priorité au marché intérieur afin de renforcer l'image. En effet, les indices de fréquentations ont eu tendance à diminuer lors de ces dernières années. Mais, le département tourisme du '*KCC*', pourrait davantage élargir ses compétences de promotion à d'autres plus stratégiques avec de grandes orientations (à l'image du CRT : produits, filière, qualité...). De plus, le budget de la stratégie touristique de promotion 2000/2001 s'est élevé à £150 000, soit une baisse de 25% par rapport à l'année précédente[647].

[645] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999 – 2004, Executive Summary and Action Plan.
[646] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Strategy 1999 – 2004, Executive Summary and Action Plan.
[647] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Marketing Plan 2000/1.

D'autres fonds extérieurs sont venus s'ajouter :

- Fonds de développement de l'organisme '*SEEDA*', qui a apporté £314 000 supplémentaires pour renforcer formation et création d'entreprises privées ;
- Projet de la Région transmanche avec les fonds Interreg.

Le budget touristique du '*KCC*' est largement inférieur à ceux des autres Comtés. Par exemple, le budget de Cornwall avoisine les £2 millions, celui de l'Essex presque £500 000[648]. C'est pourquoi, la création de '*Kent Tourism Alliance*' (avril 2002) est essentielle afin de lier les intérêts des secteurs publics et privés aussi efficacement que possible. Dès sa première année, son budget s'est élevé à £1.5 million[649]. Il s'agit :

- De créer un organisme commun de promotion capable de regrouper les différents partenaires et bénéficier d'économie d'échelles ;
- D'accroître les retombées des activités récréatives dans l'économie locale en incitant les visiteurs à séjourner dans le Comté ;
- De coordonner les produits et les services, identifier les marchés clés et répondre au marché du court séjour.

L'étonnement des britanniques est grand pour savoir comment les acteurs français obtiennent des fonds pour financer leurs projets touristiques, démarche qui apparaît relativement facile en comparaison de la situation anglaise où cette initiative fait l'objet d'une lutte acharnée. Rappelons qu'en Angleterre, les municipalités n'ont aucune source de revenus touristiques (casino, taxe de séjour, EPIC...). En l'absence d'argent dans les caisses du '*Council*', l'aide régionale '*Single Regeneration Budget*' apparaît, à présent, comme le seul espoir d'égaliser ou atteindre l'égal des fonds européens. Concernant le financement de grands projets touristiques et de loisirs (stade, '*Millenium Dome*'...) en Grande-Bretagne, il est très difficile de les faire aboutir. Il semble que ces projets soient nettement mieux soutenus en France. Par exemple, si Canterbury n'obtient pas satisfaction pour devenir la capitale européenne de la culture, comment financera-t-elle son centre de conférence et culturel ou son stade ? Plusieurs solutions existent comme le recours (très répandu) à la loterie nationale, au '*Département de la Culture et du Sport*', ou à un partenariat privé (certaines activités seraient intégrées dans les aménagements comme le logement, le shopping...). Les autorités locales anglaises sont clairement désavantagées. Une approche entre le Gouvernement central et régional à travers une stratégie économique claire est la clef du succès.

Face au faible engagement des acteurs régionaux, le littoral du Kent Est a beaucoup de mal à faire émerger certains projets. Libéralisme oblige, aucun projet d'aménagement ou presque ne se fait sans le partenariat public / privé. '*East Kent Initiative*' ('*EKI*') représente un exemple d'association du public avec le privé dans le but de promouvoir et de développer le Kent Est. Le '*Kent Tourism Sector Group*' représente aujourd'hui un organisme très important. Créé en 1997, il représente les intérêts des secteurs privés (hôtels, maisons d'hôtes, pubs, opérateurs de transport, campings, attractions touristiques...) et publics ('*South East England Tourist Board*', '*KCC*' et districts) dans le domaine de l'activité touristique dans le Kent. Il est à l'origine directe de la création du '*Kent Tourism Alliance*'. 4 ateliers de travail ont été définis pour une meilleure réflexion : promotion internationale et intérieure, développement hôtelier et de loisirs, recherche et qualité.

---

[648] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism Marketing Plan 2000/1.

[649] Chiffre connu lors d'un entretien avec S.Curtis, Ancien Chargé de Mission au Kent County Council, 2002.

Les objectifs sont de :

- Favoriser l'implantation d'équipements ou de produits touristiques, avec un effort plus particulier vers les actions pouvant maximiser le potentiel compétitif des activités touristiques ;
- Ouvrir un forum pour toutes les parties concernées dans le Kent Est afin de discuter des éléments clefs ;
- Fournir une « voie » ou un « lobby » pour l'activité du tourisme ;
- Permettre une meilleure concentration pour coordonner les initiatives stratégiques et les campagnes de promotion (avec un nombre croissant de participants).

Enfin, l'intervention européenne est beaucoup moins importante sur ce littoral qu'en Côte d'Opale. En effet, le district de Thanet est le seul dans le Sud-Est de l'Angleterre (hormis Londres) à être éligible à l'objectif 2. C'est à ce titre qu'il a reçu près de £25 millions depuis 1993 pour revitaliser son économie[650].

Le Kent Est et la Côte d'Opale possèdent des enjeux communs : renforcement du rôle du tourisme dans l'économie locale, lutte contre l'excursionnisme, rehaussement de l'image... Mais les moyens pour y parvenir diffèrent. Côté anglais, l'intervention publique passe par le développement de l'investissement privé grâce à des partenariats judicieux. L'absence de décentralisation a été compensée par un vaste regroupement des municipalités, ce qui donne à l'échelle locale un rôle majeur dans l'aménagement touristique du territoire. Le '*Local Plan*' représente le principal outil de développement local d'autant que les compétences des Comtés seront bientôt supprimées au profit des « Agences de développement régional ». A l'inverse de son homologue français, l'automonie locale semble donc moins forte avec le rôle croissant de l'échelle régionale. Si les acteurs publics français s'engagent activement pour guider une vraie politique touristique régionale, le secteur touristique et de loisirs ne bénéficie pas ici d'un tel engagement puisque ce secteur entraine « naturellement » des bénéficies. Les efforts portent alors principalement sur la planification foncière locale et les activités de promotion.

4.Conclusion : un espace récréatif hétérogène composé d'un maillage de territoires.

Ayant retrouvé une certaine synergie, le regain d'intérêt touristique est réel pour les deux entités littorales. Le tourisme est essentiellement estival, de proximité et lié à l'excursionnisme. Les activités récréatives marquent fortement mais inégalement cet espace que ce soit à travers les flux touristiques, les retombées économiques locales, les activités, l'hébergement, les stratégies mises en place... Profondément lié aux activités récréatives, cet espace touristique n'en reste pas moins fragile en raison de l'excursionnisme, du transit, du manque de qualité des différentes prestations, de la forte concurrence intérieure et étrangère... autant de facteurs qui lient les deux entités littorales dans une problématique commune de développement. De plus, cet espace eurorégional se compose d'un maillage de territoires (déjà réalisé dans le Kent Est avec les districts et en cours en Côte d'Opale avec les formes intercommunales). Cette mosaïque d'intercommunalités très complexe (surtout côté français) souligne la volonté forte des territoires locaux de préserver leur identité puisqu'ils gardent de nombreuses compétences. Si ces derniers gardent toutes prérogatives en terme de développement touristique et témoignent d'une certaine forme de négation de toute structure intégratice, ils se doivent néanmoins d'agir dans la concertation et en partenariat pour permettre une vision littorale avec une démarche de mise en réseau et d'assistance à ces mêmes territoires.

[650] KENT COUNTY COUNCIL, 2000.

D.Conclusion : un espace récréatif de proximité reposant sur un mythe institutionnel à court terme ?

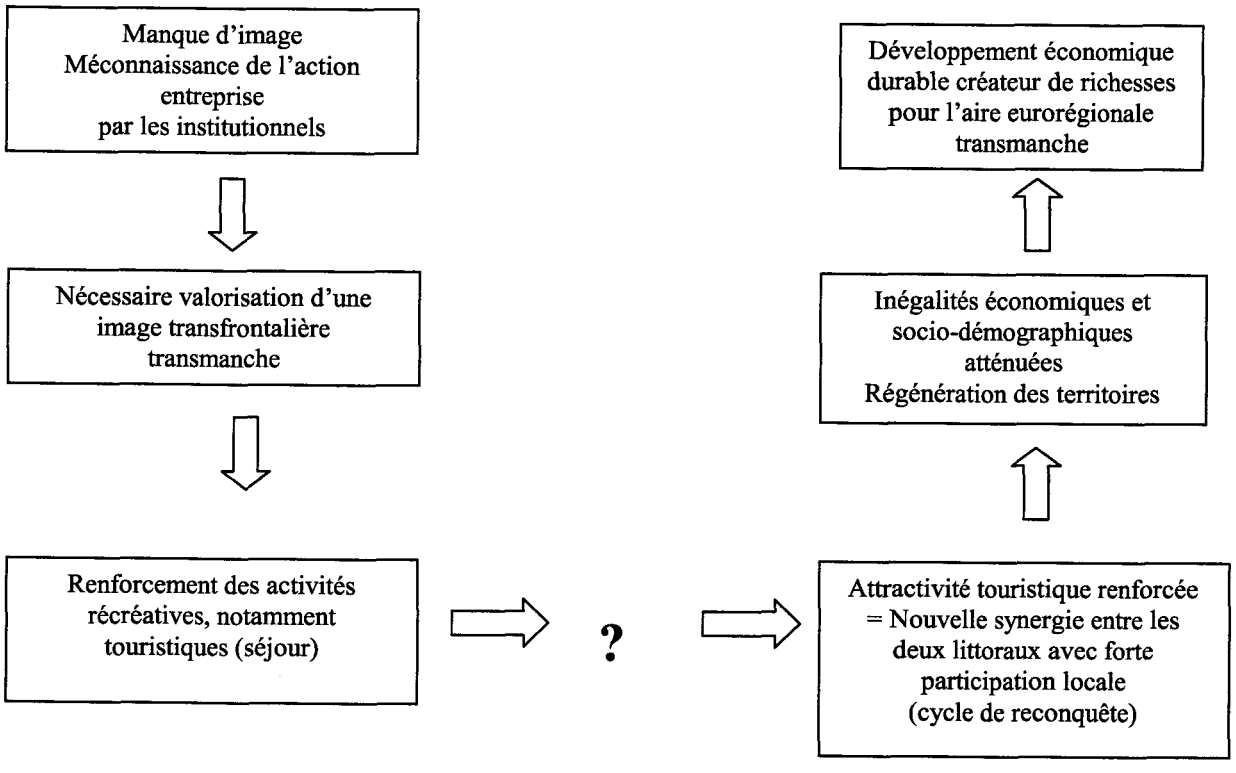
Les intentions affichées des responsables locaux sont grandes pour institutionnaliser davantage les entités littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale. Que ce soit à l'échelle littorale ou transfrontalière, l'objectif est de tendre vers un mode poussé de gestion du territoire pour conforter les activités récréatives au sein de cet espace. Cette institutionnalisation poussée contraste avec la très faible connaissance de cet espace eurorégional de la part des résidents et des visiteurs. En aucun cas, l'aire eurorégionale transmanche ne constitue aujourd'hui un réel territoire touristique partagé de tous et approprié par les résidents et les visiteurs. Il lui reste à relever ce défi majeur de faire vivre cette collaboration transfrontalière qui demeure trop institutionnelle. Les acteurs ont posé les bases d'une coopération durable et future. Désormais, ils se doivent de s'inscrire sur le long terme et faire fructifier ces efforts en jouant sur leurs identités.

A défaut d'être réellement vécu et perçu, l'aire eurorégionale transmanche constitue un espace touristique hétérogène à part entière à travers ses flux récréatifs divers, les retombées économiques locales du secteur touristique, l'engagement actif des acteurs de voir développer cette activité... Les activités récréatives marquent de plus cet espace eurorégional caractérisé par une importante spatialisation touristique et de loisirs. Elles répondent toutes à la volonté de désaisonnaliser leur offre récréative pour être attractif toute l'année puisque les deux entités littorales sont avant tout des territoires récréatifs (surtout de loisirs) destinés aux clientèles proches.

L'intérêt de valoriser cette dimension transfrontalière à travers les activités récréatives, est essentiel pour ces deux entités littorales qui doivent répondre à des défis communs (inégalités économiques et socio-démographique, perte du prestige touristique...). En effet, les activités récréatives ont un rôle à jouer dans le décollage économique et la revitalisation globale de ces territoires littoraux. Mais comment renforcer cette échelle transfrontalière garante d'un développement récréatif durable et équilibré au sein de la Côte d'Opale et du Kent Est (**figure n°70**) ?

Cet espace eurorégional reposant sur un mythe institutionnel à court terme n'a-t-il pas en fait jeter les bases fondamentales pour « relancer » les activités touristiques et de loisirs ? N'est-il pas caractérisé par d'importantes dynamiques territoriales identitaires soulignant une dynamique transmanche et garantes d'un développement récréatif durable ?

Figure n°70 : Tourisme et loisirs au sein de l'aire eurorégionale transmanche : une amorce pour un développement économique durable.



Source : M.Harbreteau, 2003.

3.UN TERRITOIRE INSTITUTIONNEL MARQUE PROFONDEMENT PAR DES DYNAMIQUES TERRITORIALES, DISSIMULANT LOCALEMENT UNE CERTAINE DYNAMIQUE TRANSMANCHE.

Introduction.

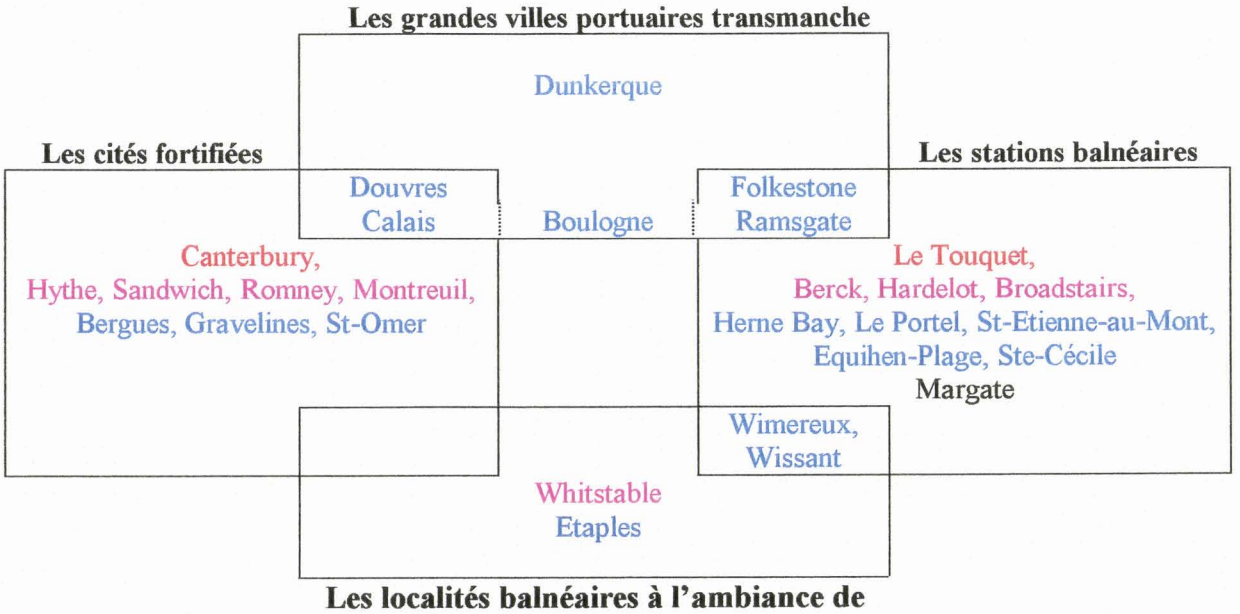
Espace touristique et de loisirs à part entière, l'aire littorale transmanche semble présenter d'importantes dynamiques territoriales avec de nombreux processus de « mise en tourisme » s'exerçant à différentes échelles spatiales, et dissimulant une dynamique transmanche. Là encore, les différences sont nombreuses entre le Kent Est et la Côte d'Opale, mais les stratégies mises en place répondent toutes à la volonté de renforcer le « facteur de patrimoinisation », garant à lui-seul de préservation des identités. Si cette synergie inscrit l'aire eurorégionale transmanche dans une nouvelle dynamique de développement, cette dernière passe aussi par une certaine valorisation de l'échelle transfrontalière, où Interreg 3 semble constituer un changement de cap radical pour aboutir à une coopération intense et surtout humaine. Dans ce domaine, il s'agit de tendre vers un plus grand niveau d'intégration régionale au même titre que certains espaces transfrontaliers européens poussés. Selon Brunet, l'intégration rassemble des éléments dans une unité nouvelle ou incorpore un élément dans un corps existant. Un espace géographique intégré « se mesure à la relation des lieux, entre eux ou par l'intermédiaire d'un chef-lieu ; un espace mal intégré est un espace dont les liens fonctionnent mal, dont les parties ont éventuellement plus de relations avec l'extérieur qu'entre elles »[651]. L'aire eurorégionale transmanche peut-elle légitimement prétendre à devenir une destination touristique intégrée en Europe du Nord-Ouest ?

A.Une mosaïque de territoires récréatifs aux identités bien ancrées.

Si l'espace récréatif eurorégional se caractérise par d'importantes dynamiques institutionnelles, une importante « territorialisation » semble à l'origine de la grande diversité et complexité de ces espaces récréatifs, dont il est néanmoins possible de dégager une typologie géographique où les liens et les chevauchements s'emboîtent à différentes échelles spatiales (**tableau n°146**). Le littoral, l'arrière-pays et le milieu urbain ne se caractérisent-ils pas par d'importantes dynamiques touristiques territoriales soulignant de fortes identités locales ?

[651] BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 2000, p 281, 518 p.

Tableau n°146 : Une typologie variée et complexe des principaux lieux récréatifs du Kent Est et de la Côte d'Opale✧.



Source : M.Harbreteau, 2003.

- Station ou cité fortifiée dynamiques de réputation internationale.
- Stations, cités fortifiées ou villages de pêcheurs attractives et au potentiel remarquable ;
- Villes, stations, cités fortifiées ou villages de pêcheurs en restructuration ;
- Station en déclin.

✧ Les espaces touristiques ruraux ne figurent pas dans cette classification.

1.Des littoraux animés d'une dynamique de restructuration avec de fortes inégalités spatiales.

Interface entre la terre et la mer, le littoral constitue depuis longtemps un espace attractif. Il représente un espace à la fois riche et sensible qui possède un patrimoine naturel, social, culturel et économique d'une valeur inestimable. Sa spécificité repose sur sa rareté. Quels sont ces principaux espaces touristiques littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale caractérisés par d'importantes dynamiques territoriales ?

1.1.Les villes portuaires transmanche engagées dans de vastes programmes de régénération.

Dunkerque, Folkestone, Ramsgate, Boulogne, Douvres et Calais sont des villes importantes à l'intérieur de leur entité régionale. Leur situation privilégiée fait qu'elles se sont développées en port de voyageurs, avec un destin partagé. Néanmoins, elles ont pu accueillir un tourisme populaire régional grâce à leurs longues plages. Ces ports possèdent en outre de nombreux musées et édifices culturels, les rendant attractifs toute l'année (Musées des Beaux Arts et de la Dentelle à Calais, Nausicaa à Boulogne, Château de Douvres). Tous ont entrepris de vastes programmes de régénération, afin de revitaliser des espaces en crise et de renouer avec une nouvelle attractivité touristique.

1.1.1.Dunkerque avec 'Neptune' et ses satellites engagés dans une spatialisation récréative.

Reconstruite après la 2nde Guerre mondiale, Dunkerque reste une ville déstructurée sans véritable centre. Suite à la fermeture des Chantiers navals de France en 1987 avec la suppression de plus de 3 000 emplois, Dunkerque est dans une situation économique sinistrée, confrontée à la multiplication des friches industrielles et portuaires, soit 35 ha entre le centre-ville, le port et la plage. De plus, l'avènement de la sidérurgie sur l'eau provoque la délocalisation des métiers portuaires industriels situés dans la partie portuaire centrale du port. Les activités liées au trafic commercial se déplacent vers l'ouest, entraînant l'apparition d'une immense friche industrielle de 180 ha, dont 50 ha de bassin à proximité du centre.

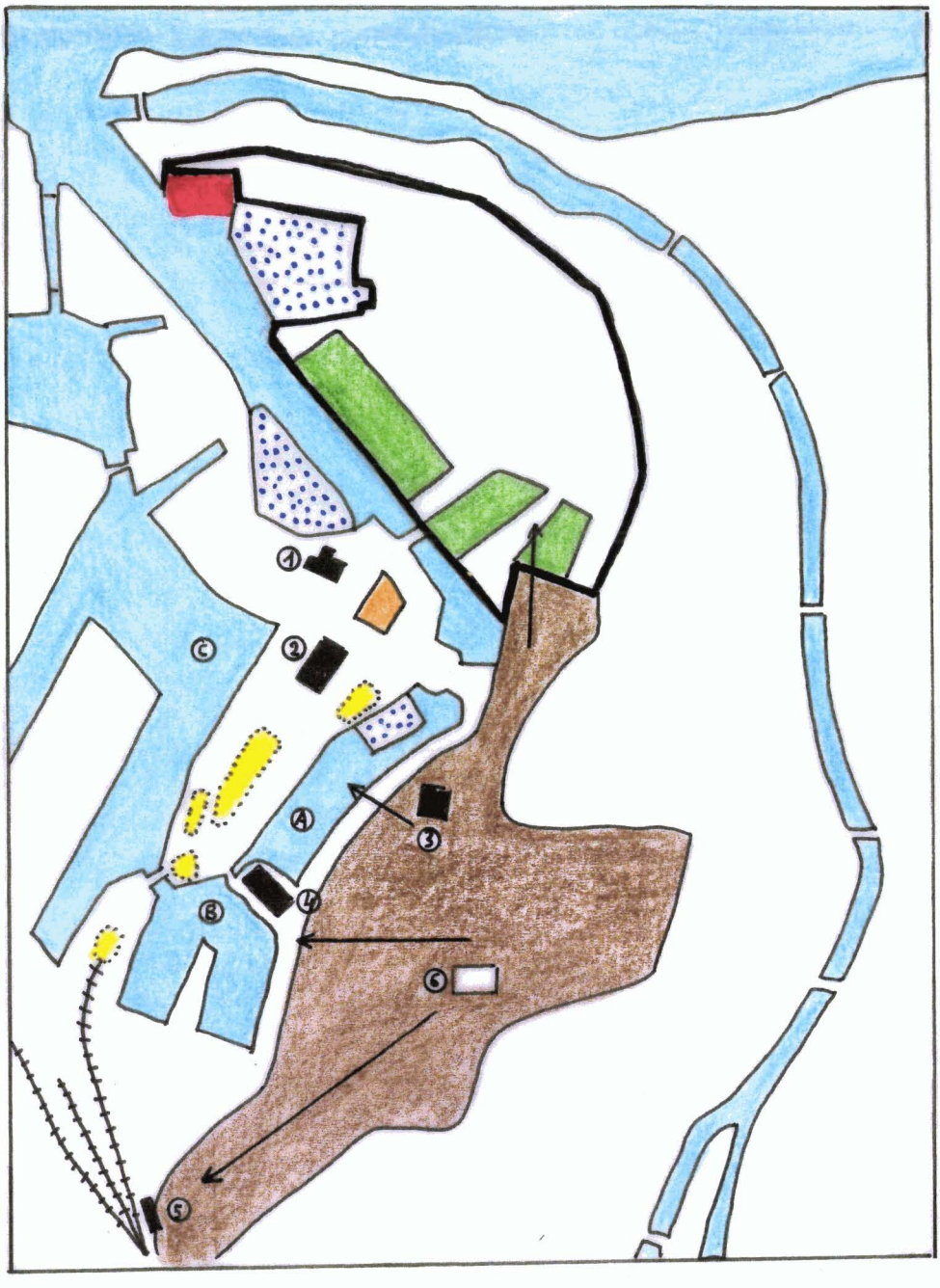
A la fin des années 80, les anciens bassins industriels et commerciaux issus du déclin de la construction navale et de la sidérurgie se transforment progressivement en opportunités foncières de développement, soit 180 ha. La mobilisation locale aboutit à la création du « Syndicat Mixte Dunkerque Neptune » en 1988, qui regroupe la ville, la Communauté Urbaine, compétente en matière d'aménagement et d'urbanisme, puis le Port autonome, gestionnaire de l'espace par délégation de l'Etat. Cet engagement mène à la constitution, en 1991, d'une société d'aménagement d'économie mixte, S3D, qui approuve un master plan ou « projet Neptune » (équipe Richard Rogers), la même année. S'étalant sur une durée de 15 ans, il vise la création d'une nouvelle destination touristique et de loisirs par le réaménagement des quais, la revitalisation des espaces industriels et portuaires, puis l'amélioration des communications[652]. Il renforce indéniablement l'attractivité de la ville à travers diverses actions ambitieuses qui contribuent à changer son image (**carte n°66**) :

- La réinsertion des bassins du commerce, de la Marine et de l'arrière-port comme plans d'eau, et du port de plaisance (l'édification de l'immeuble de la Communauté Urbaine y a valeur de symbole) dans le cœur urbain. L'eau constitue un facteur d'attractivité essentiel et doit apporter un label qualité à l'ensemble du port ;
- Le développement de la fonction universitaire à l'ouest (= Citadelle), qui vise à renforcer l'identité dunkerquoise à travers l'Université multipolaire du Littoral ;
- La création de logements et d'un port de plaisance sur la friche Normed (au nord), pour renforcer la dynamique immobilière privée inexistante ;
- Le renforcement de l'attractivité commerciale du centre traditionnel. Le poids du centre y est très faible, puisque la fuite vers la périphérie s'est largement généralisée, accentuée par la concurrence très forte de la part des autres agglomérations[653] ;
- Le désenclavement du port à l'ouest et au sud-ouest vers la gare, terminus du TGV.

[652] « Neptune » s'insère dans un projet d'agglomération, qui aboutit à la signature d'un contrat d'agglomération expérimental, en 1990, permettant un projet globalisé, le regroupement des financements et des énergies. Afin de rendre opérationnel le projet urbano-portuaire, une Zone d'Aménagement Concertée est décrétée (la première concerne la Citadelle).

[653] Calais avec la Cité Europe compte entre 5 à 10% de la consommation dunkerquoise.

Carte n°66 : La reconquête du front portuaire de Dunkerque



Source : M.Harbreteau à partir de P.Bruyelles, Dunkerque : des ports et des villes, 1998.

Légende : N 0 250 m

Friche Normed

Centre-ville
La fonction universitaire
Port de pêche
Bureaux
Port de plaisance
Logements

1 Port autonome
2 C.C.I.D.
3 Hôtel de ville
4 Communauté urbaine
5 Gare SNCF
6 Place Jean Bart
A Bassin du commerce
B Bassin de la marine
C Le port : Darse 1

Axes directeurs du réaménagement

Aujourd'hui achevée, cette première phase ne représente que le tiers du projet total[654]. Elle a permis de nombreuses recompositions spatiales en matière de logement (quartier Fontvieille, logements sociaux et maisons individuelles), de bureau (Citadelle), universitaire (Université du littoral en 1992), commerciale et de loisirs (le pôle « Marine » constitue le premier multiplex cinématographique et de loisirs de France, implanté en centre-ville). Un véritable centre-ville émerge et constitue un pôle d'attraction puissant pour une agglomération de 200 000 habitants. Pour P.Bruyelle, « Dunkerque est l'illustration exemplaire des changements de relations fonctionnelles et spatiales entre une ville, son port et ses industries ». Le « projet Neptune » renforce considérablement l'identité dunkerquoise, capable à elle-seule de constituer une réelle attractivité de l'agglomération et susciter le déplacement des visiteurs. Il s'agit désormais de créer des bassins de vie à travers toutes ces réalisations, ce qui représente un enjeu majeur. L'interface ville port est un atout pour le développement de Dunkerque. La ville a enrayé le déclin industriel, et s'est engagée vers de nouvelles activités dont le tertiaire, le tourisme, l'éducation et les services. La ville a réussi à faire baisser son taux de chômage de 18% en 1986 à 14% en 1999. De plus, ces recompositions spatiales soulignent le succès de l'engagement des acteurs locaux qui ont choisi de prendre leur avenir en main alors que la ville a toujours connu un modèle de développement exogène (Etat).

Dunkerque possède désormais les clefs pour garantir un développement récréatif durable et de qualité. Le défi est ambitieux puisque la ville et la communauté urbaine d'une manière générale présentent des activités récréatives sous-développées par rapport à celles présentes sur l'ensemble de la Côte d'Opale. Lors de l'élaboration de son Projet d'Agglomération pour les années 2000-2015, la Communauté urbaine de Dunkerque faisait le constat suivant : « Malgré d'importants efforts sur les équipements et la qualité de l'accueil, l'agglomération souffre à la fois d'un grand éclatement des responsabilités en matière de tourisme et d'une image touristique faible à l'extérieur de la Région. Elle entend par ailleurs continuer à faire coexister valorisation touristique du territoire et loisirs de proximité. L'image du Dunkerquois passe nécessairement par l'affirmation d'un grand projet touristique, qui se construira sur un maillage d'équipements de qualité, des politiques visant à fidéliser les clientèles et à élargir la saison touristique et, le cas échéant, sur un nouvel équipement touristique d'envergure »[655].

Depuis ces dix dernières années, plusieurs filières touristiques ont été développées à l'échelle du SCOT actuel, que ce soit par la création et l'amélioration d'équipements, la mise en valeur du patrimoine, ou la mise au point d'animations et d'événements. 4 sont particulièrement concernées :

- La filière nature-sport-détente : activité balnéaire, tourisme de nature, sportif et de détente ;
- La filière patrimoine culturel, maritime et portuaire, l'histoire, la découverte économique ;
- La filière tourisme d'affaires et de congrès : la rénovation du Kursaal ;
- Le tourisme urbain (loisirs urbains et shopping) : la réalisation du « Pôle marine », la rénovation du site balnéaire (digue de Malo, nouveau casino, projets de restructuration du pôle piscine-patinoire et du secteur de l'Auberge de Jeunesse).

[654] Le coût de la première phase du « projet Neptune » est estimé à 2 milliards de francs, et concerne les deux ZAC des Bassins et du Grand Large.

[655] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Définition des modalités de gestion des équipements touristiques d'agglomération, Cahier des charges, nov.2000.

Parmi ces filières, celle concernant les sports de glisse représente de loin la plus importante, soulignant ainsi l'orientation de cette portion de ce littoral vers le tourisme balnéaire estival. Les années 90 marquent les débuts d'une réelle politique concertée entre 6 communes du dunkerquois pour renforcer les activités sportives et de loisirs (essentiellement de glisse), dans un souci de complémentarité : Dunkerque, Leffrinckoucke, Téteghem, Ghyvelde, Bray-Dunes et Zuydcoote[656]. Le « Syndicat Intercommunal des Dunes de Flandres » est créé le 18 juillet 1996. Il est doté de compétences élargies dans le développement touristique et de la voile. L'objectif est de constituer une station balnéaire polynucléaire orientée vers la pratique de loisirs sportifs et la découverte culturelle, pour l'ensemble des composantes de la famille. Un schéma de développement de la glisse est réalisé (1996), et se base sur un ensemble de prestations hétérogènes. Dans le cadre du CPER 94-98, le Syndicat élabore le contrat de station touristique des Dunes de Flandres, qui s'inscrit dans la poursuite du schéma de développement de la glisse. Les principales réalisations sont pour la période 96-98 :

- L'aménagement d'un « point passion voile » à proximité du casino ;
- La rénovation de la base de voile du Clos Fleuri à Bray-Dunes ;
- Le réaménagement de la base de voile de la Licorne à Dunkerque ;
- L'acquisition de matériel et équipements nautiques ;
- L'amélioration de la signalétique et développement d'actions de communication ;
- La mise en place d'outils de commercialisation.

Depuis 1989, 23 millions d'Euro ont été ainsi investis dans la « spatialisation » des activités[657]. La mise en application du deuxième CPER a permis la construction de 5 bases nautiques entre 1989 et 1995 : la Licorne (Dunkerque), le centre régional de voile (Dunkerque), le Clos Fleuri (Bray-Dunes), la base de speed-sail (Leffrinckoucke) et la base de char à voile (Zuydcoote). Aujourd'hui, le Syndicat des « Dunes de Flandres » envisage de rénover les bases nautiques vétustes de la Licorne et du Clos Fleuri à travers un nouveau contrat de station (1998). Outre la grande technicité des activités comme le catamaran, char à voile et speed-sail, chaque station a ses spécialités. Dunkerque et Bray-Dunes se sont spécialisés dans la voile croisière et la voile légère. Zuydcoote privilégie le char à voile, tandis que Leffrickoucke axe sur le speed-sail. Même si pour l'habitant et le visiteur, il existe une pluralité de stations, les « Dunes de Flandres » contribuent à renforcer l'attractivité de l'agglomération dunkerquoise, où 6 millions de touristes passent chaque année[658]. Pour parvenir à en stopper une partie, les acteurs locaux ont pour objectif de réaliser un grand équipement touristique d'agglomération. Plusieurs projets existent à ce jour : agrandissement du musée portuaire flottant ou création d'un nouveau concept touristique basé sur les énergies renouvelables.

La culture constitue également un axe prioritaire avec le bateau Feu, le Kursaal, le musée portuaire, le carnaval (l'un des plus authentiques de France). La création d'une image touristique liée à cette identité locale reste un grand défi pour l'agglomération dunkerquoise. Les profondes transformations de la ville de Dunkerque conjuguées au regroupement récent de l'ensemble des communes vont dans ce sens et mènent à une meilleure notoriété du littoral dunkerquois au niveau national.

---

[656] Créé en 1981, le Syndicat Intercommunal du Littoral Est (S.I.L.E) regroupe Dunkerque, Leffrinckoucke, Téteghem, Ghyvelde et Bray-Dunes. En 1990, Zuydcoote y adhère. Il s'agit de favoriser le développement touristique de ce littoral, confronté à un manque cruel d'équipements touristiques et de loisirs, d'autant que la concurrence est forte (littoral belge et sud de la Côte d'Opale).

[657] Informations recueillis lors d'une présentation du Syndicat Intercommunal des Dunes de Flandres par A.THUAL à l'Université de Lille II, 1997.

[658] Article de presse AUTREMENT DIT n°369, Dunkerque, la ville a changé son image, 18 févr.2000.

A l'image de Dunkerque, Folkestone, Ramsgate et Boulogne ont-ils engagé le réaménagement de leur front de mer. Ces ports / stations présentent-ils aussi d'importantes recompositions spatiales d'autant qu'ils ont été rattachés par des liaisons maritimes jusque 1999 ?

1.1.2.Folkestone, Ramsgate et Boulogne, d'anciennes stations portuaires élitistes en transition.

Folkestone est la principale ville du District de Shepway, avec 45 000 résidents. Station balnéaire à la mode à la fin du 19ème siècle et port transmanche jusque 1999, la ville a beaucoup perdu de son identité et s'est progressivement enfoncée dans le déclin. Elle reste néanmoins un exemple du développement victorien et édouardien. Les riches maisons ou villas, construites à la fin du 19ème - début 20ème siècles par les familles londoniennes dominent toujours les '*Leas*', partie haute et huppée de la ville. Même si la plupart d'entre elles ont été réaménagées en appartements ou en hôtels, elles gardent leur charme d'antan. Comme Ramsgate, de nombreux retraités choisissent cette station comme lieu de résidence. A l'échelle du district de Shepway, le solde migratoire s'est élevé à près de 2 300 retraités (principalement issus de Londres et des Comtés voisins) sur la période 1991-1999[659]. Parmi eux, une grande partie s'installe à Folkestone. Un chemin en zigzag, un ascenseur à puissance hydraulique et une rue typique en pavé, lient cette partie haute à la plage, et marquent encore fortement la station. Folkestone s'est-il engagé dans un vaste processus de régénération de son front de mer, qui semble concentrer les difficultés majeures de la station ?

Suite à la disparition de la liaison transmanche, le principal défi de Folkestone réside dans la régénération de son front de mer. Aujourd'hui, cette zone délabrée s'étendant sur 32 ha, n'incite pas les visiteurs à s'arrêter (**photo n°10**). Pourtant, le front de mer est le lieu d'activités et de fonctions diverses, et présente un grand potentiel pour les activités touristiques et de loisirs (**carte n°67**) :

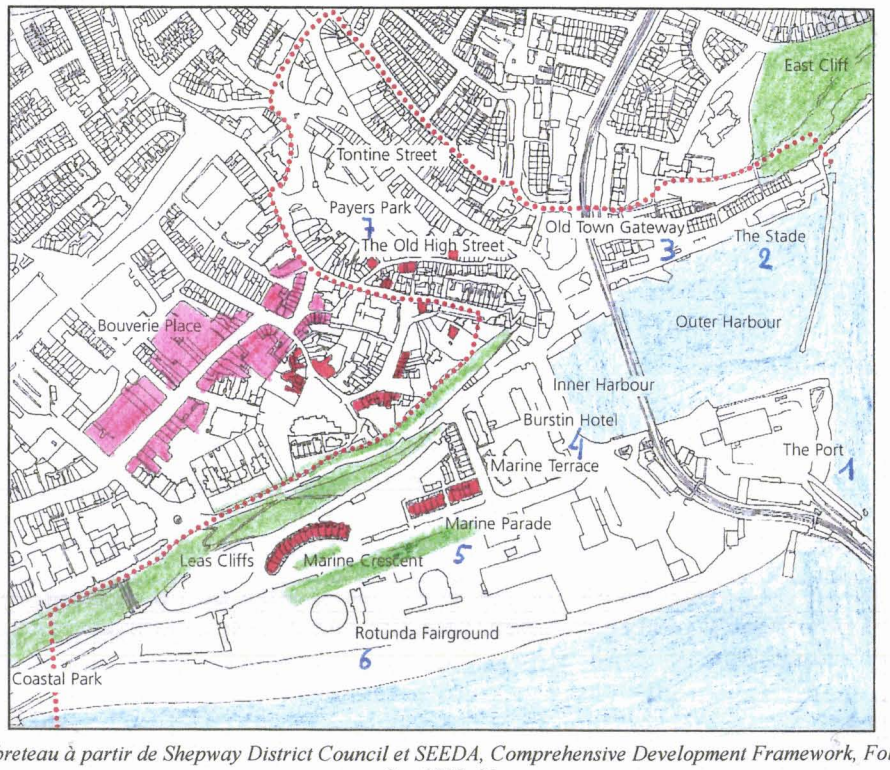
- Le port bénéficie d'une desserte ferroviaire (1)[660]. A l'est de cette ligne, il existe de nombreux bâtiments et équipements liés au transport transmanche. A l'ouest, la zone concerne le transport de fret. De même, la ligne ferroviaire divise le port en deux bassins, le bassin intérieur et extérieur pour les activités de la pêche et de la plaisance ;
- '*The Stade*' (2), situé au nord du port extérieur, représente un lieu résidentiel, renforcé par la présence de pubs, d'un club nautique et d'un marché au poisson. Ce vieux quartier de pêcheurs constitue un lieu touristique attractif. C'est à proximité immédiate ('*Old Town Gateway*') que se sont implantés l'office de tourisme, un pub et quelques boutiques commerciales (3) ;
- L'hôtel '*Burstin*' occupe une place privilégiée à l'ouest du bassin intérieur, en dominant l'ensemble du port (4). Mais, ce bâtiment défigure le port de pêche situé juste devant lui ;
- '*Marine Terrace, Parade and Crescent*' constituent d'anciennes demeures et hôtels aristocratiques datant de la fin du 19ème siècle (5). La rénovation de ces bâtiments délabrés est indispensable ;
- Un parc d'attraction ouvert depuis 60 ans (carrousel), ainsi qu'un immense parking (6), sont situés devant la plage, mais ces aménagements dénaturent fortement le front de mer ;
- '*Payers park*' représente un immense parking situé en plein centre-ville, qu'il s'agit de transformer en aire résidentielle (7).

[659] LOEW-PELLEN.F, Vieillir en bord de mer, Quand vieillissement de la population rime avec arrivées de populations âgées, Hommes et Terres du Nord 2002/1, pp. 30-35, 49 p.
[660] Voir carte n°66 pour localisation.

Photo n°10 : Un front de mer peu attractif à Folkestone

Source : M.Harbreteau, 2002. Cette photographie montre la partie inférieure du front de mer fortement dénaturée par la présence d'un parc d'attraction et d'un immense parking jouxtant la plage.

Carte n°67 : Folkestone, un port en déclin mais au potentiel récréatif important



Source : M.Harbreteau à partir de Shepway District Council et SEEDA, Comprehensive Development Framework, Folkestone Seafront, févr.2000, 30 p.

Légende : N

Périmètre de développement identifié par les acteurs locaux ;

Centre-ville commerçant ; Bâtiments faisant l'objet d'une protection ; Espaces verts très attractifs ;

(1) Les numéros correspondent aux sites touristiques et de loisirs décrits dans le texte.

Le défi à venir, pour Folkestone, est de transformer radicalement le front de mer et le port. Ces derniers doivent être perçus comme une extension du centre-ville et devenir un quartier urbain attractif pour les visiteurs et les résidents. En complément de la préservation du bâti et du réaménagement de l'ensemble portuaire et front de mer, plusieurs actions figurent dans les projets de revitalisation de la ville :[661]

- La nouvelle marina de 120 anneaux et équipements lui étant associés ;
- La nouvelle zone de loisirs, dont un hôtel (bas de gamme – 150 chambres), un centre de santé et de remise en forme, un complexe commercial et de loisirs (cinéma, bowling...), une nouvelle jetée ;
- La rénovation de l'hôtel '*Burstin*' ;
- Le développement de la fonction résidentielle (ouest du front de mer) pour créer un véritable bassin de vie ;
- La création d'un nouvel Office de Tourisme à '*Old Town Gateway*' ;
- Le renforcement des activités commerciales et de loisirs dans les rues piétonnières ;
- Le changement de circulation générale de la ville, qui est rendue difficile en raison de la topographie particulière.

Identifiées par les élus locaux, ces mesures doivent transformer radicalement le front de mer et le port, afin de renforcer l'attractivité de la ville, tant auprès des résidents que des visiteurs. La restructuration du front de mer est en cours avec :

- L'implantation d'activités variées sur le port : marina, loisirs, shopping... ;
- Le maintien de l'activité pêche avec la création de quelques boutiques vendant directement le poisson (à l'image de Boulogne ou d'Etaples) ;
- La préservation et l'amélioration du patrimoine architectural à travers à la désignation '*Conservation Area*' ;
- La création de parkings adéquats devant le nouvel office de tourisme ;
- L'amélioration de la qualité de l'environnement.

Mais le problème du coût se pose, avec des investissements énormes. Les travaux de revitalisation peuvent être commercialement viables, à long terme, comme le montrent d'autres exemples de régénération (Torquay, Weymouth...). Les élus tentent de réunir les financements indispensables à cette revitalisation ambitieuse. Le problème des friches et des espaces sous-utilisés reste un enjeu de développement essentiel pour la ville. Ainsi, la création d'une marina et la rénovation des bâtiments délabrés sont les éléments incontournables de la stratégie. Le défi est immense pour cette station dont l'image de port transmanche reste encore fortement ancrée. Néanmoins, elle s'est engagée à partir de son identité locale dans la régénération de son front de mer. Connaissant une situation identique, la station de Ramsgate a-t-elle aussi entrepris d'importantes recompositions spatiales de son front de mer ?

Depuis le milieu des années 70, Ramsgate doit faire face à de nombreuses difficultés : les équipements touristiques sont dépassés et peu nombreux[662], l'hébergement de faible qualité... La station est fortement dépendante du marché des excursionnistes, même si elle constitue un lieu de résidence encore très apprécié pour les retraités. La fin de la liaison transmanche avec Dunkerque a accentué son déclin (1998), avec l'enjeu de développement sur l'ancien terminal pour les voyageurs.

---

[661] SHEPWAY DISTRICT COUNCIL et SEEDA, Comprehensive Development Framework, Folkestone Seafront, févr.2000, 30 p.

[662] Aucun équipement touristique ne présente une fréquentation supérieure à 20 000 visiteurs annuels.

Peu à peu, naît une volonté chez les élus locaux de changer l'image et de régénérer l'ensemble de la ville grâce au tourisme. A partir du début des années 90, le district de Thanet et le '*Kent County Council*' s'associent sur des aménagements pour faire revivre le port et le front de mer. Le projet '*Ramsgate Renaissance*' s'étend sur une longueur de 2 km, du terminal à ferry au nouveau '*Continental Style Boulevard*'. D'un investissement total de £90 millions[663], le projet est financé à 75% par le secteur privé, 25% par le secteur public[664]. Il comporte 18 projets d'aménagement (**carte n°68**) :[665]

- Réalisation d'un grand équipement touristique (équivalent à Nausicaa) ;
- Création en cours d'un complexe commercial et de loisirs ('*Ramsgate Boulevard*') ;
- Amélioration de deux équipements existants : Musée Maritime et de l'Automobile ;
- Création d'un nouvel hôtel de 100 chambres, restaurants, cafés et autres distractions ;
- Amélioration de la marina et des équipements liés à la plaisance (douche, électricité, toilettes...). La marina (800 anneaux) est devenue l'une des principales destinations des '*yachtmen*' britanniques. 209 nouveaux pontons devraient prochainement être réalisés pour atteindre à terme 2 000 anneaux ;
- Accroissement de surfaces de vente dans le centre-ville ;
- Renforcement des infrastructures de transport : '*Access Road*' a été achevée en 2000 ;
- Améliorations environnementales sur la plage et les espaces publics : promenades, rénovation de l'ascenseur de style édouardien, création de jardins, nouvel éclairage... ;
- Diverses actions telles l'amélioration des liens entre le centre-ville et le nouvel office de tourisme ouvert en 2001 à '*Albert Court*' (= '*York Street*').

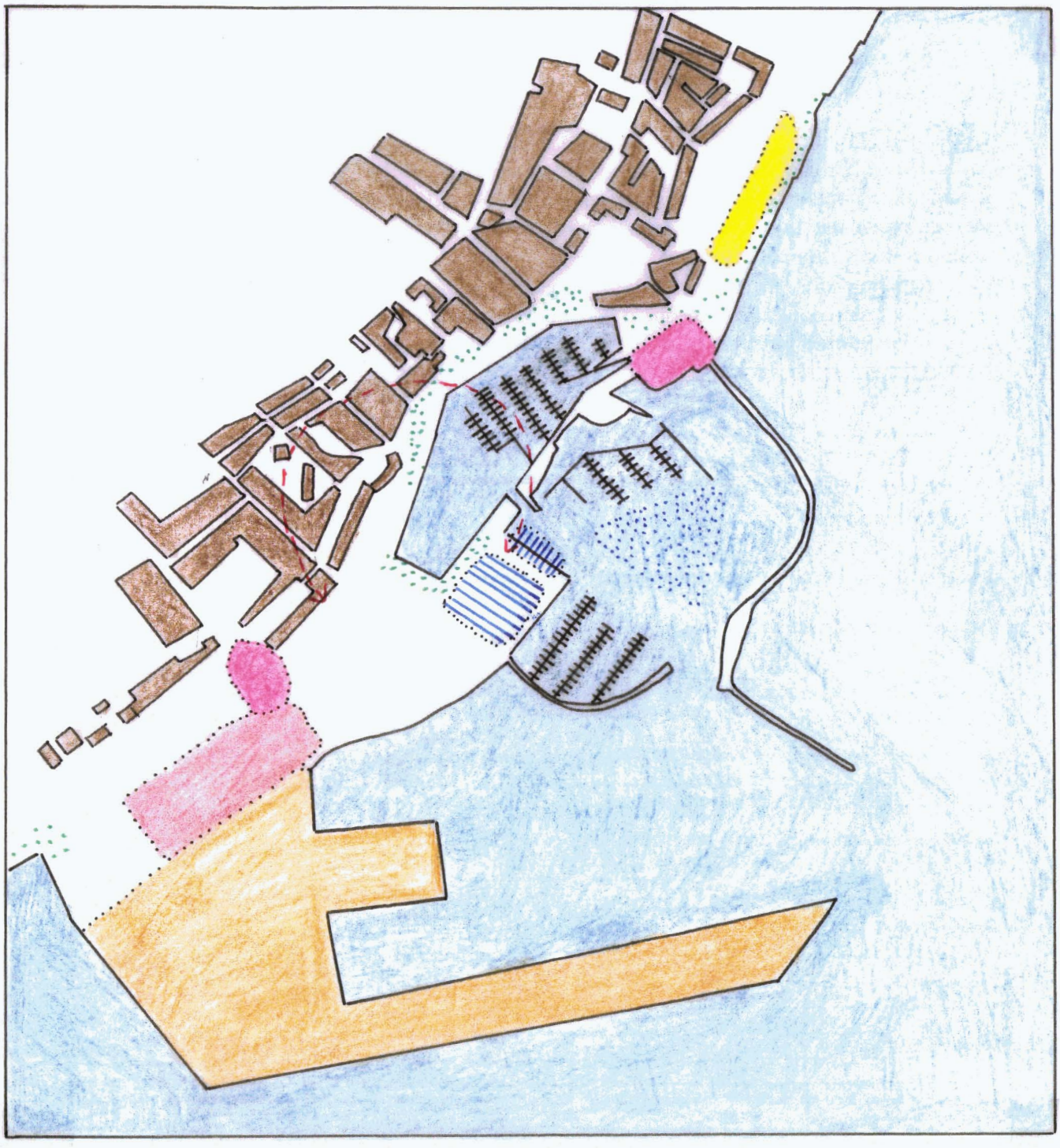
'*Ramsgate Renaissance*' constitue l'un des projets de régénération les plus avancés du Kent Est. Aujourd'hui, achevé pour moitié, la fin du projet est prévue pour 2003. A cette échéance, 700 emplois directs et 1 000 emplois indirects devraient être créés. La plaisance est à la base de la véritable « renaissance » de ce Port Royal, qui se forge une image dynamique et liée à la voile. Cependant, la diversification des activités mérite d'être poursuivie. D'autres activités sportives liées à la mer doivent être davantage proposées à partir de la marina, d'autant que Ramsgate possède une plage bénéficiant du drapeau bleu. De plus, il s'agit de savoir ce que feront les autorités locales avec l'ancien terminal transmanche. L'échec du projet Nausicaa ne doit pas remettre en question la régénération de l'ensemble du port[666]. En effet, le potentiel touristique est indéniable et la ville possède des éléments attractifs pour devenir une destination touristique à part entière : situation géographique privilégiée, grande valeur des édifices historiques et architecturaux, statut de '*Port Royal*', front de mer très attractif...

Qu'en est-il pour le port de Boulogne, ancienne « Reine des stations » ? Cette dernière a-t-elle engagé d'importantes recompositions de son espace portuaire ?

---

[663] Article de presse LEISURE WEEK Advert, Bienvenue to the Cross Channel Region, 23 Sept 1999.
[664] THANET DISTRICT COUNCIL, Ramsgate Renaissance – A vision for Ramsgate Waterfront, 1998.
[665] THANET DISTRICT COUNCIL, Ramsgate Renaissance – A vision for Ramsgate Waterfront, 1998.
[666] Un aquarium (Nausicaa) devait voir le jour, mais le projet n'a pu aboutir faute de financement public.

Carte n°68 : Carte schématique du projet Renaissance à Ramsgate



Source : M.Harbreteau à partir d'un fonds de carte donné par Neil.McCollum lors d'un entretien en juillet 2001, Thanet District Council.

0 250 m

Légende : N

- Centre-ville
- Nouvel axe routier
- Ancien port transmanche
- Site potentiel de développement pour un équipement touristique majeur
- Port de plaisance
- Equipements liés à la marina (douche, toilettes…)
- Extension de la marina
- Amélioration de deux équipements existant, le Musée Maritime et de l'Automobile.
- Création en cours d'un complexe commercial et de loisirs en face de la plage.
- Améliorations environnementales : promenades, rénovation de l'ascenseur de style édouardien, éclairage…

La triple attraction de Boulogne réside dans la valorisation de (**carte n°69**) :

- Son patrimoine culturel et historique : vieille ville, urbanisme de la Reconstruction, collections des musées, Nausicaa ;
- Son attraction commerciale : shopping dans le centre-ville ;
- Ses installations portuaires.

Cependant, la ville est confrontée à des problèmes majeurs. L'histoire de Boulogne a séparé la Ville Haute fortifiée, lieu décisionnel et de richesse, de la Ville Basse située près du port, espace plus populaire et tourné vers les activités commerciales. Cette opposition Ville / Port est renforcée par la reconstruction d'après guerre, avec un contraste architectural. De plus, après la disparition des aciéries entraînant la perte de 3 000 emplois, la réduction du trafic transmanche (licenciement de la moitié des dockers en 1997, par la CCI), puis sa disparition définitive en octobre 2000, au profit de Calais, sont un traumatisme pour Boulogne[667]. Se pose alors le devenir du terminal transmanche et par conséquent des équipements lui étant associés. La ville cherche alors à jouer la carte de son patrimoine, tout en conservant quelques activités traditionnelles (6 000 emplois dans la filière du poisson soit 18.3% de la population active[668]). Renforcer l'espace portuaire, en tant que pôle d'activités et d'animation urbaine, puis atténuer l'opposition Ville / Port mènent, en 1993, à la mise en place du « projet Napoléon ». Il s'agit de recomposer le secteur portuaire (Bassin Napoléon, Bassin Frédéric Sauvage, Port de Marée, Gare maritime), afin d'améliorer les relations entre les différents pôles urbains de l'agglomération. A l'image de Folkestone, le port doit constituer un véritable cœur d'agglomération, s'appuyant sur une affirmation de l'identité boulonnaise.

S'étalant sur 10 à 15 ans pour un montant total de 5 millions d'Euro (**tableau n°147**), le « projet Napoléon » comprend l'extension du port de plaisance, la réalisation de locaux universitaires, la requalification du terminal transmanche et la mise en place d'activités touristiques et de loisirs (**tableau n°148**)[669]. Véritable levier de développement local, il s'agit de reconquérir des espaces d'interface entre la ville et le port renforcé par l'aménagement de la Place de la République et l'aménagement de cheminements piétons. Le redéploiement urbain du centre-ville et du port est une priorité pour l'agglomération, synonyme de véritable moteur pour l'ensemble du territoire.

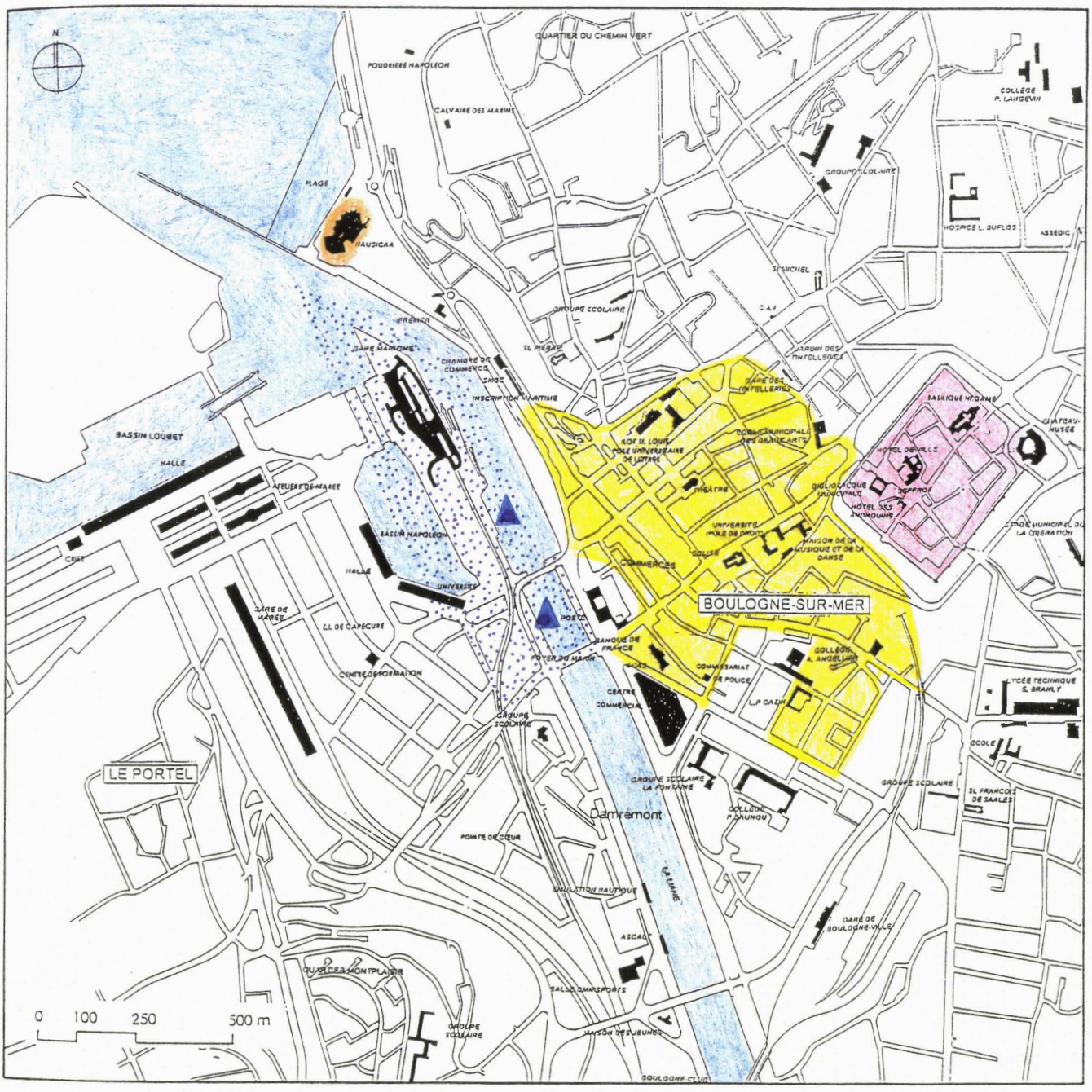
Tableau n°147 : Le montage financier du « Projet Napoléon ».

Acteurs	Part
Fonds européens	16.5 MF (50%)
Région	5 MF (15%)
Département	3.3 MF (10%)
Local	8.2 MF (25%)
TOTAL	**33 MF (100%) = 5 millions d'Euro**

Source : Boulogne Développement, Port de plaisance : projet d'extension, CCI de Boulogne et de Montreuil, Port de Boulogne, sept. 1998.

[667] Le trafic induisait de nombreuses retombées locales dans la ville, notamment l'achat de cigarettes et d'alcool.
[668] Article de presse LES ECHOS, du vendredi 19 et samedi 20 janvier 2001, Boulogne : nouveau Cap.
[669] BOULOGNE SUR MER DEVELOPPEMENT, Port de plaisance : projet d'extension, CCI de Boulogne et de Montreuil, Port de Boulogne, sept.1998.

Carte n°69 : La vaste requalification urbaine de Boulogne : le « Projet Napoléon »



Source : M.Harbreteau, d'après fonds de carte pris dans Boulogne Développement, Port de plaisance : projet d'extension, CCI de Boulogne et de Montreuil, Port de Boulogne, sept.1998.

Légende : N ↑

Opération « Projet Napoléon » Ports de plaisance

Vieille ville Ville basse Nausicaa

Tableau n°148 : Les coûts du « Projet Napoléon ».

Actions engagées	Coût
Création des appontements plaisance 200 anneaux	8 MF
Aménagement de 20 postes visiteurs sur le port de marée	0.80 MF
Déplacements des vedettes administratives	2.30 MF
Bâtiments plaisance (Club House 250 m², Capitainerie, sanitaires 284 m²)	5.20 MF
Démolitions diverses	0.70 MF
Shipchandler 100 m²	0.50 MF
Aménagement voirie, parking, espaces verts, cheminements piétonniers	7 MF
Aire de réparation navale	5 MF
Frais généraux (maîtrise d'œuvre, sécurité, levé topographique)	3.5 MF
TOTAL	**5 millions d'Euro = 33 MF**

Source : Boulogne Développement, Port de plaisance : projet d'extension, CCI de Boulogne et de Montreuil, Port de Boulogne, sept. 1998.

La ville s'est résolument engagée dans la diversification de ses activités, notamment la plaisance. Les aménagements ont démarré fin 1999, et ont permis de porter la capacité de la marina de 350 à 550 anneaux. Présentant toujours un taux de chômage élevé (15.2% en 2000), il s'agit de trouver de nouveaux axes de développement. Dans ce domaine, pourquoi ne pas développer le tourisme de croisière à l'image de ce qui est déjà réalisé à Douvres ? Il s'agit de valoriser l'excellente notoriété de la ville de Boulogne auprès des clientèles britanniques[670]. De plus, il s'agit de renforcer le tourisme urbain grâce à une meilleure promotion de la vieille ville, qui reste méconnue aujourd'hui. Plusieurs projets vont dans ce sens :

- La création d'un palais des congrès (700 places) pour renforcer le tourisme d'affaires ;
- La mise en place d'un nouveau siège du district pour 3.04 millions d'Euro ;
- La création d'un hôtel 3 étoiles et d'un complexe cinématographique ;
- Le transfert d'un bowling et du casino actuellement enclavé dans le centre.

Enfin, dernières villes portuaires à connaître d'importantes recompositions sur leur front de mer, Douvres et Calais qui représentent aujourd'hui les seuls ports transmanche de voyageurs encore opérationnels.

1.1.3.La diversification des ports de Douvres et de Calais.

En raison de sa situation géographique privilégiée, Douvres possède un patrimoine historique remarquable. La ville présente toute une série de fortifications, qui remontent à près de 2 000 ans d'histoire. L'un des équipements phare constitue certainement le Château médiéval, qui est le plus grand d'Europe. Il possède une impressionnante Citadelle de construction romaine, puisqu'elle constituait une base pour la *'Classis Britannica'*, la flotte romaine opérant dans le détroit. Douvres représente le seul port de l'ancienne Confédération, qui soit resté en activité aujourd'hui. Mais ce sont sans conteste les falaises blanches, qui représentent sa principale attractivité touristique. Cependant, au début des années 90, l'ouverture du tunnel sous la Manche et la décision de la part du Gouvernement central de fermer la base militaire, *'Old Park Barracks'*, (qui employait plus de 250 personnes) et l'école de musique de Deal suite à la fin de la Guerre froide, sinistre l'économie locale.

Afin de diversifier les activités économiques du district et d'atténuer sa dépendance par rapport aux activités maritimes, les autorités publiques locales décident de valoriser le patrimoine touristique de leur territoire.

[670] L'enquête a montré que Boulogne bénéficiait d'une grande notoriété auprès des clientèles britanniques.

Jusqu'alors, les activités récréatives étaient essentiellement axées sur le port et les besoins de transport pour les personnes se rendant sur le Continent. Parmi les millions de personnes transitant par Douvres, seule une minorité s'arrêtait dans la ville. Un nombre peu élevé de B&B, maisons d'hôtes et restaurants satisfaisait la demande locale. La volonté récente de se développer comme une destination touristique à partir du patrimoine historique représente un enjeu important d'autant que l'image de marque de Douvres s'est dégradée avec la marée noire du Zeebrugge et les grèves à répétition de la part des employés de P&O.

L'effort sur l'image s'est accompagné d'une puissante campagne marketing basée sur les falaises, avec l'appellation '*White Cliffs Country*' ('*WCC*'). La stratégie ne concerne pas seulement Douvres, mais l'ensemble du district avec Deal et Sandwich. Il s'agit de promouvoir ce district comme une aire de court séjour et d'excursionnisme, à la campagne agréable avec une gamme diversifiée d'hébergement et où il est aisé de se rendre en France. Aujourd'hui, le nom de '*White Cliffs Country*' est bien connu au sein du Sud-Est de l'Angleterre. L'image touristique de Douvres s'affirme avec le Château, les falaises blanches et le port qui figurent toujours parmi les sites touristiques les plus appréciés, d'autant qu'un certain dynamisme caractérise l'ensemble du district. L'une des premières actions réalisées par les acteurs locaux fut de redynamiser le centre de Douvres, déserté par les commerces à la fin des années 80. De nombreux espaces restaient vacants et l'amélioration du secteur commercial s'est traduite par la création d'un grand équipement touristique en 1991, '*White Cliffs Experience*' en plein centre-ville pour un montant total de £14 millions (la plupart émanant des fonds du district). Ce musée interactif était basé sur le patrimoine historique (l'invasion romaine et la 2nde Guerre mondiale). La première année, le musée attire près de 235 000 visiteurs. Ce sont près de £1.5 million qui sont dépensés dans l'économie locale[671]. Le musée gagna de nombreux prix dont le meilleur équipement de l'année décerné par ETB.

De plus, Douvres représente le seul port de l'aire eurorégionale transmanche à investir dans la croisière afin de diversifier ses activités. Cette ouverture à l'international, que devrait faire Boulogne, constitue une activité originale d'autant qu'elle permet de positionner ce port à l'échelle européenne voire mondiale. Un terminal pour bateaux de croisière a été créé en 1996, pour un investissement total de £10.5 millions. En 1998, 146 000 passagers de croisière ont transité par le port, soit 126 navires, c'est-à-dire une augmentation de 46 000 passagers (soit 28 navires) par rapport à 1996[672]. Le port a obtenu le premier prix de port européen de croisière en 1998. Bien que le nombre de bateaux de croisière accueillis par le port, ait diminué de 130 en 1998, à 105 en 1999, un second terminal a ouvert en avril 2000, pour un investissement de £17.5 millions, sur le site de l'ancienne gare de style édouardienne, dont les activités ferroviaires ont cessé en 1994[673]. Ce nouveau terminal peut accueillir des navires d'une capacité de plus de 1 200 passagers, et doit à terme créer 120 emplois supplémentaires pour répondre à la demande croissante du marché des croisières[674]. L'objectif est d'accueillir 200 navires de croisière (**tableau n°149**). Malgré la baisse du nombre des visites des navires de croisière, le nombre des passagers s'est accru de 145 508 en 1998 à 153 000 en 1999, soit une augmentation de 5%.

---

[671] DAVIDSON.R, Tourism Destinations, Hodder & Stoughton, 1997, pp.208-224, p 282.

[672] D'après le site Internet transmanche créé par le KENT COUNTY COUNCIL et l'AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, www.regiontransmanche.com

[673] D'après le site Internet transmanche créé par le KENT COUNTY COUNCIL et l'AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, www.regiontransmanche.com

[674] D'après le site Internet transmanche créé par le KENT COUNTY COUNCIL et l'AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, www.regiontransmanche.com

Tableau n°149 : Le nombre de visites des navires de croisière à Douvres par an.

Année	Nombre de visites
1996	98
1997	128
1998	127
1999	122
2000	111

Source : Dover Harbour Board, 2001.

La destination de Douvres fait l'objet d'une promotion variée. Tout d'abord, le port s'affiche comme une escale sur les itinéraires joignant l'Europe du Nord, la Baltique, la Scandinavie et la Méditerranée. Il espère devenir une étape incontournable dans les grands itinéraires de croisière, mais aussi une base permanente pour les plus grandes compagnies. Douvres souligne également que son port est idéal pour entreprendre une visite du Kent et de Londres. C'est pourquoi, les élus locaux font activement la promotion de leur port, comme destination européenne, auprès des clientèles américaines, grâce à '*Cruise Connection*'. Ce dernier est un partenariat entre '*Dover Harbour Board*', '*Kent Tourism*', '*South East England Tourist Board*', '*Dover District Council*', '*Leeds Castle*', '*English Heritage*' et '*Medway Council*'. Grâce à une campagne nationale de vente, il porte ses efforts sur les Etats Unis, pays où les opérateurs de croisière sont les plus importants. 5 circuits organisés (avec hébergement à Londres par exemple) sont proposés dans le Kent et Medway. Les retombées sont significatives pour l'ensemble du Comté notamment pour les hôtels, les restaurants, les attractions touristiques, les modes de transport..., mais difficiles à évaluer. '*Cruise Connect*' travaille également en partenariat avec Boulogne, qui espère profiter de ce marché porteur. Profitant de subventions du programme Interreg, Douvres et Boulogne veulent s'afficher comme des destinations de croisière, en tirant profit de leur position géographique remarquable entre Londres et Paris.

De plus, un certain dynamisme a caractérisé l'ensemble de la ville lors des dernières années, avec la rénovation du Château, la création d'un centre d'accueil sur le site des falaises ('*White Cliffs Visitor Centre*' à '*Landgon*'), pour un investissement total de £5 millions de la part du District. Une exposition nouvelle et permanente, '*Bronze Age Boat*', a ouvert dans le Musée de Douvres, grâce à des subventions de la part de '*National Lottery Heritage*' (£1 million). Divers projets hôteliers sont prévus sur le front de mer et dans le centre. Le port a connu de profondes et récentes transformations, avec notamment la création d'un magasin d'usine *'De Bradelei'*. D'autres mesures plus souples ont été entreprises comme la création de circuits de randonnée sur les falaises (Langdon Cliffs et St Margaret). Plusieurs actions encouragent la découverte de la campagne et des villages traditionnels. Plusieurs circuits de découverte ont été mis en place pour découvrir le patrimoine historique et maritime des trois ports du district. Douvres a également bénéficié de fonds Interreg, soit £1 300 000 pour l'ensemble du district. La plupart de ces subventions ont concerné des mesures environnementales autour de Douvres et de Deal (amélioration du front de mer). Ce dynamisme s'explique par les craintes réelles de la ville de ne devenir qu'une étape de transit d'autant que la concurrence du tunnel sous la Manche réduit la part du marché du trafic transmanche. En effet, la ville reste une zone d'excursionnisme importante avec plus de 60% des visiteurs[675]. Dans ce domaine, Calais suit-elle l'exemple de son homologue anglais ?

[675] DAVIDSON.R, 1997, Tourism Destinations, Hodder & Stoughton, 1997, pp.208-224, 282 p.

Parmi les villes ayant engagé d'importants programmes de régénération, Calais fait figure d'exception, puisque le trafic transmanche lui a toujours conféré une certaine attractivité. De nombreux vestiges subsistent comme des sections de murs médiévaux, la Citadelle, le fort maritime..., qui font de Calais l'une des villes fortifiées les plus intéressantes avec Boulogne. Les élus locaux ont pour ambition de mieux valoriser cette situation de transit par excellence, en se tournant vers un tourisme urbain à partir du patrimoine, des commerces, des musées et des événements. Malgré quelques initiatives liées à des opérations de rénovation urbaine en centre-ville (opération Charost) ou au renforcement de l'offre de certains musées (Musée de la Dentelle), la ville de Calais reste profondément liée au tourisme balnéaire grâce à sa longue plage sableuse. Aujourd'hui, plusieurs actions sont indispensables afin de conforter le tourisme urbain dans cette ville de transit : revitalisation du front de mer, mise en valeur des sites fortifiés et des berges (canaux). La ville est néanmoins caractérisée par le projet touristique le plus ambitieux de la Région Nord-Pas-de-Calais, avec le « jardin virtuel » sur la ZAC 2 publique. Les collectivités regroupant le Conseil Régional, le Conseil Général du Pas-de-Calais, 4 communes à savoir Calais, Coquelles, Frethun et Peuplingues, ont constitué un Syndicat Mixte, en juin 1994, pour aménager et développer ce vaste espace. Un concept a été retenu, en 1997, « le jardin virtuel ». Il aurait pour thème le jardin, avec des paysages réels et des représentations virtuelles, en combinant l'aspect ludique (informatique), attractif (jardins) et pédagogique (scolaires). La fréquentation attendue s'élève à 1.2 million de visiteurs[676]. Cependant, beaucoup d'interrogations demeurent : Quels financements ? Quels partenaires ?

Une Société d'Economie Mixte représenterait le système le plus souple pour la gestion et le suivi d'un tel projet. De plus, tous les acteurs ont en tête l'échec de « l'homme transparent », où le secteur privé n'a pas suivi. Le coût représente un frein énorme, mais le projet est condamné à être ambitieux pour réussir. Un équipement d'envergure de rayonnement international est nécessaire voire indispensable sur cette ZAC : les acteurs se doivent de proposer un produit original et de qualité susceptible d'être la « vitrine du littoral », et à terme la destination transfrontalière de la Côte d'Opale.

Les villes portuaires sont caractérisées par d'importants projets de régénération. Toutes ont engagé des actions ambitieuses visant le réaménagement de leur front de mer grâce à une importante diversification de leurs activités (sauf Calais). Dans ce domaine, de nombreuses recompositions territoriales les caractérisent, avec cette volonté de la part des élus locaux de faire face aux difficultés économiques ou à la disparition de la liaison transmanche. D'autres localités semblent être caractérisées par d'importantes dynamiques territoriales, les villes / stations balnéaires où l'ambiance de « village » de pêche traditionnel est forte.

1.2. Un regain d'attractivité touristique pour les localités à l'ambiance de village de pêche.

D'anciens villages traditionnels de pêcheurs, dont Whitstable, Wimereux, Wissant et Etaples, se sont transformés en de véritables destinations touristiques, avec une augmentation du nombre de leurs visiteurs et une notoriété grandissante. Leur caractère unique combiné à un patrimoine maritime prononcé explique cet engouement récent. Revendiquant fortement leur identité locale passée, ces anciens villages typiques offrent, aujourd'hui, une animation variée durant à l'année, et restent animés en basse saison, contrairement à la plupart des stations balnéaires. Ils ont su garder leur caractère traditionnel, ce qui en fait des lieux attractifs. Ils sont généralement très fréquentés, posant le problème de la circulation automobile dans les centres-villes restreints comme à Whitstable ou à Wissant.

[676] Propos recueillis lors d'un entretien avec Mr Lhomme, Responsable de la ZAC 2, à Boulogne, janv.1998.

1.2.1.Whitstable, véritable destination touristique émergente à partir du patrimoine maritime.

La valorisation du patrimoine maritime s'amorce tardivement dans le Kent Est, à la fin des années 90, pour Whitstable. Pour cette dernière, le développement des restaurants de poisson et la restauration de ses barques de pêcheurs, a contribué à lui donner une identité. Whitstable est une ville portuaire attractive, avec un patrimoine maritime original. Son patrimoine architectural pittoresque est étroitement lié au développement historique du village. L'architecture s'organise autour (**carte n°70**):

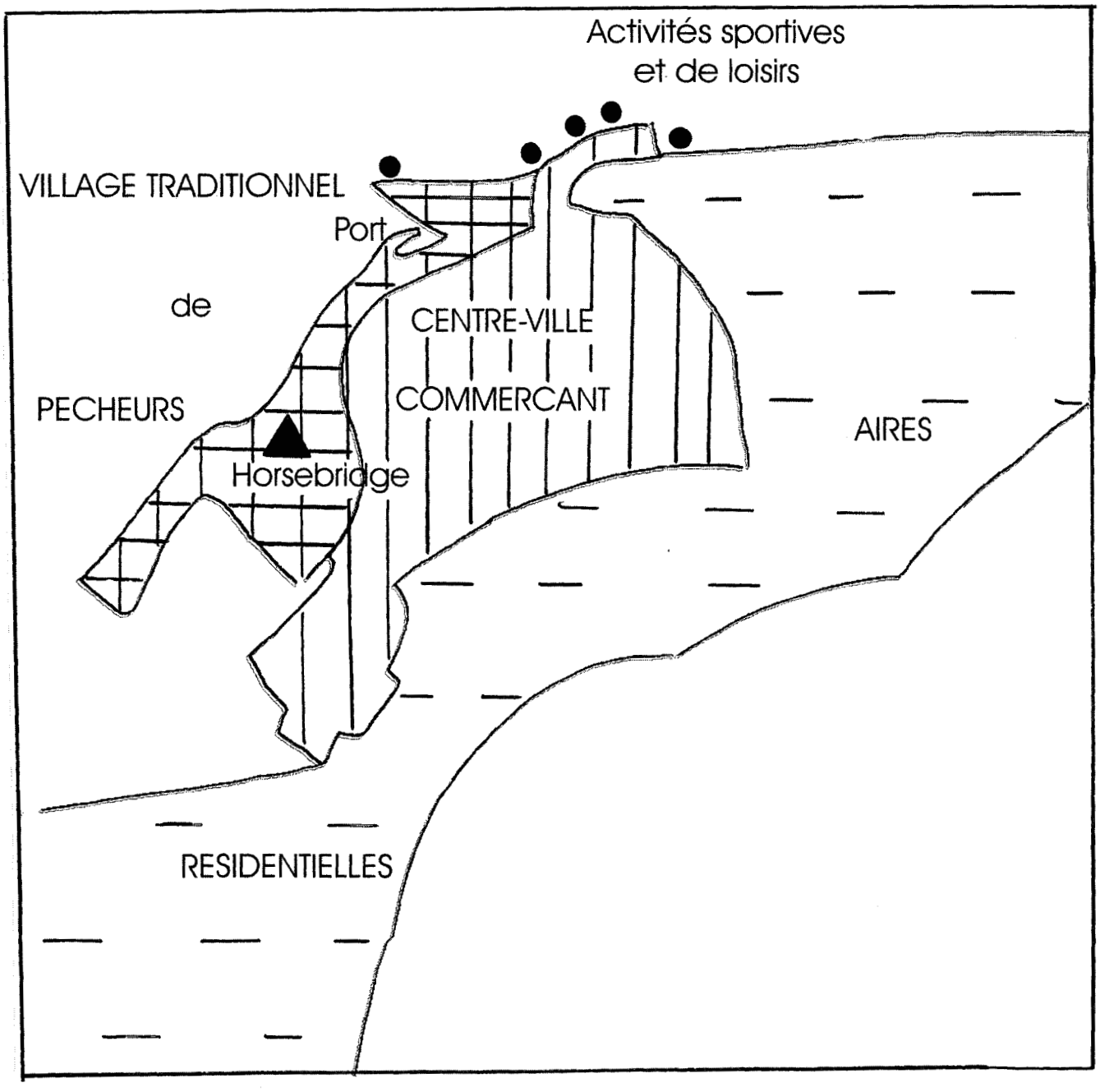
- Du vieux village de pêche aux rues et aux allées très étroites, telles '*Sea Wall*', '*Sea Street*' et '*Island Wall*', caractérisées par des constructions en bois sur les façades recouvertes de planches, et aux toits de tuiles ;
- Du centre-ville, avec '*Harbour Street*', '*High Street*' et '*Oxford Street*', qui présente des constructions datant des 18ème et 19ème siècles, majoritairement en brique aux finitions peintes et plâtrées. Il existe un mélange de styles et de formes des constructions, mais l'ensemble garde un caractère homogène ;
- Des zones résidentielles des 19ème et 20ème siècles aux propriétés individuelles ou jumelées, construites en brique, généralement dotées de toits en ardoise. La qualité et l'uniformité des maisons créent un charme incontestable.

Réputée pour ses huîtres et son port de pêche dynamique, la ville n'a jamais constitué une réelle station balnéaire. Son attractivité forte en fait un haut lieu de l'art contemporain, ce qui renforce son image. Les artistes locaux et les artisans ont permis la multiplication de nombreux ateliers et boutiques à travers toute la ville. Néanmoins, cet engouement est à l'origine du prix exorbitant du foncier d'où l'apparition de problèmes sociaux, les résidents locaux ne pouvant plus s'offrir un logement à l'intérieur de la ville : selon le journal '*Kentish Gazette*' du 21 mars 2003, une petite maison (2 chambres) avec vue sur la mer est vendue à £250 000 (soit 382 000 E). Pourtant, les équipements touristiques sont peu nombreux ('*Whitstable Museum and Gallery*' et '*Oyster and Fishery Exhibition*'). Seuls quelques événements attirent une importante clientèle : Festival des Huîtres, compétitions de ski nautique et course de bateaux.

La plupart des visiteurs sont des excursionnistes, qui restent moins de 4h. C'est une clientèle de proximité, avec en 1997, plus de 52% des visiteurs de Whitstable même, 31% des villes de Herne Bay, Canterbury et le reste du district. Seuls 6% des visiteurs viennent de l'étranger[677]. Le shopping est l'une des activités les plus pratiquées par le visiteur (65%), suivi de la marche, d'une promenade sur la plage, d'une visite du port (33% : pourcentage qui a doublé depuis 1994) et de la fréquentation des pubs ou des restaurants[678]. La dépense moyenne par visiteur est estimée à £8[679]. L'engouement pour le village de pêche se traduit par un trafic intense, avec plus de 70% des visiteurs arrivant en voiture par la route principale située en plein centre-ville[680]. Ce trafic constitue un frein au développement de l'activité touristique.

[677] CANTERBURY CITY COUNCIL, Whitstable Visitor Survey 1997, 1999.
[678] CANTERBURY CITY COUNCIL, Whitstable Visitor Survey 1997, 1999.
[679] CANTERBURY CITY COUNCIL, Whitstable Visitor Survey 1997, 1999.
[680] KENT COUNTY COUNCIL, A vision for Whitstable : ideas & issues for economic regeneration, A working document, mars 2000, 24 p.

Carte n°70 : L'organisation touristique de Whitstable



Source : M.Harbreteau, 2003.

Légende : N ↑ 0 250 m

- ⊞ Vieux village de pêcheurs aux rues et aux allées étroites ;
- ◫ Centre-ville commerçant très attractif ;
- ⧅ Zones résidentielles aux propriétés en brique.
- ● Quartier de Horsebridge aménagé en un véritable pôle d'attraction ;
- ▲ Diverses activités sportives et nautiques.

Cependant, Whitstable présente des espaces en grandes difficultés économiques et sociales, suite aux mutations profondes du secteur halieutique. En effet, le port figure en 15ème position parmi les 146 sites les plus défavorisés du Kent[681]. Le tourisme et la culture ont un rôle à jouer dans la revitalisation de cet espace délabré, d'autant que le potentiel est grand : activités sportives liées à l'eau, boutiques spécialisées dans la gastronomie et restaurants, circuits urbains et événements divers (festivals à thème...). La ville doit profiter de l'engouement touristique la concernant, et exprimer un besoin profond de développement durable à partir des produits culturels, maritimes et de loisirs.

La création de deux organismes témoigne d'une certaine identité et d'une mobilisation forte des acteurs locaux, afin de réfléchir au développement futur de leur territoire :

- '*Whitstable Improvement Trust*' est créé au début des années 90, pour répondre à l'intérêt croissant de la population locale de s'investir dans l'amélioration du bâti de la ville, et plus particulièrement dans la sauvegarde des bâtiments historiques. Il s'agit de préserver l'environnement tout en renforçant l'attractivité du territoire. Cette association locale est dotée d'un budget de fonctionnement et entreprend certaines actions : rénovation de bâtiments, diverses plantations... ;
- '*Whitstable Regeneration Partnership*' regroupe quelques partenaires (artistes, chambre de commerce, '*City Council*'...), et traite de projets divers : gestion du trafic et du port, nouveaux développements sur la plage, suggestions pour la création d'un parc d'affaires...

Pour le district de Canterbury, la régénération urbaine est essentielle pour préserver le passé maritime, et s'appuie sur 3 grandes actions[682]. L'amélioration de l'environnement urbain est entreprise à travers une meilleure gestion du trafic, la mise en pavé, des plantations, la réalisation de parkings relais. Le secteur '*Horsebridge*' est aménagé en un véritable pôle d'attraction. Enfin, une aide est assurée aux projets environnementaux situés dans le centre-ville à travers le '*Conservation Area Partnership*' et le '*Historic Building*'.

Des mesures urgentes s'imposent à différentes parties du village :[683]

- Le rivage constitue l'attraction principale des visiteurs, mais il est essentiel d'améliorer les liens et la signalisation à partir des parkings et d'autres parties de la ville. L'aménagement d'une ballade sur le front de mer améliorerait l'accès à la plage et développerait un lien physique entre la plage et le port. Pourquoi ne pas développer de petits équipements liés à l'art le long de cette ballade ?
- Le port attire naturellement les résidents et les visiteurs. Les activités liées à la pêche créent une atmosphère dynamique de travail. La zone possède un grand potentiel pour satisfaire les motivations des visiteurs en proposant des commerces, ateliers de travail pour bateaux, restaurants et autres équipements touristiques. Pourquoi ne pas y implanter l'Office de Tourisme et un centre lié à la pêche ?
- Les activités sportives et de loisirs sont situées dans la partie Est du port, mais sont insuffisantes et largement tournées vers la population locale : piscine, bowling, club de remise en forme et club de ski nautique. Elles méritent une plus grande attention, avec une politique événementielle dynamique ;

---

[681] KENT COUNTY COUNCIL, A vision for Whitstable : ideas & issues for economic regeneration, A working document, mars 2000, 24 p.
[682] CANTERBURY DISTRICT LOCAL PLAN, 1998.
[683] KENT COUNTY COUNCIL, A vision for Whitstable : ideas & issues for economic regeneration, A working document, mars 2000, 24 p.

- Les activités commerciales se concentrent dans la rue principale '*Harbour St*' caractérisée par un patrimoine artistique important. Le '*Horsebridge*' et le développement du site '*Tile Centre*' doivent servir de point de convergence pour les équipements d'art, renforcés par des événements culturels. L'apparence générale du centre-ville reste médiocre. Quelques bâtiments existants sont abîmés, et défigurent sérieusement la forme d'ensemble. L'amélioration de l'environnement bâti doit y être perçue comme le moyen de restaurer le patrimoine maritime, à travers des actions touchant à la rénovation, le commerce, le transport et le tourisme. Il s'agit également de renforcer la capacité d'hébergement.

Dans le Kent Est, seule Whitstable a l'opportunité de se servir de son patrimoine culturel et historique pour régénérer l'ensemble de son économie. Les décisions les plus difficiles à prendre restent celles liées au trafic. Il s'agit de réduire l'échelle du trafic à travers cet ancien village de pêcheurs, d'améliorer les mouvements piétonniers et de créer un environnement sûr et propre pour tous les visiteurs. La valorisation du patrimoine maritime connaît-elle aussi un certain engouement sur le littoral de la Côte d'Opale ?

1.2.2.Wimereux et Wissant : la valorisation touristique de leur charme balnéaire.

Présentant un total de 8 000 habitants, la ville de Wimereux possède un centre-ville animé pendant toute l'année avec un tissu commercial riche et diversifié. Mais ses atouts reposent avant tout sur son cadre balnéaire (**carte n°71**). Le front de mer est préservé du fait de la concentration du bâti balnéaire. Rénové et redynamisé sur le plan commercial, le front de mer constitue la principale attraction touristique de la station, y compris pour les investisseurs privés : 5 restaurants et brasseries y ont été créés depuis 1992. La présence d'une esplanade piétonne apporte un charme supplémentaire. De plus, la politique municipale autour de l'architecture balnéaire a renforcé ce lieu privilégié et donc convoité. Enfin, Wimereux s'inscrit dans un cadre naturel remarquable (Dunes et estuaire de la Slack, Pointe de la Crèche, bocage boulonnais...), d'autant que sa proximité avec l'agglomération boulonnaise accentue son attractivité. Néanmoins, sa notoriété touristique forte sur le littoral, est résolument faible à l'échelle nationale. Seule l'activité nautique, à l'occasion de grandes compétitions, permet à la station d'acquérir une réputation d'envergure nationale, grâce aux installations performantes du Centre Régional de Voile (1991). Dans une moindre mesure, le golf attire aussi une clientèle extra-régionale, notamment étrangère (britannique).

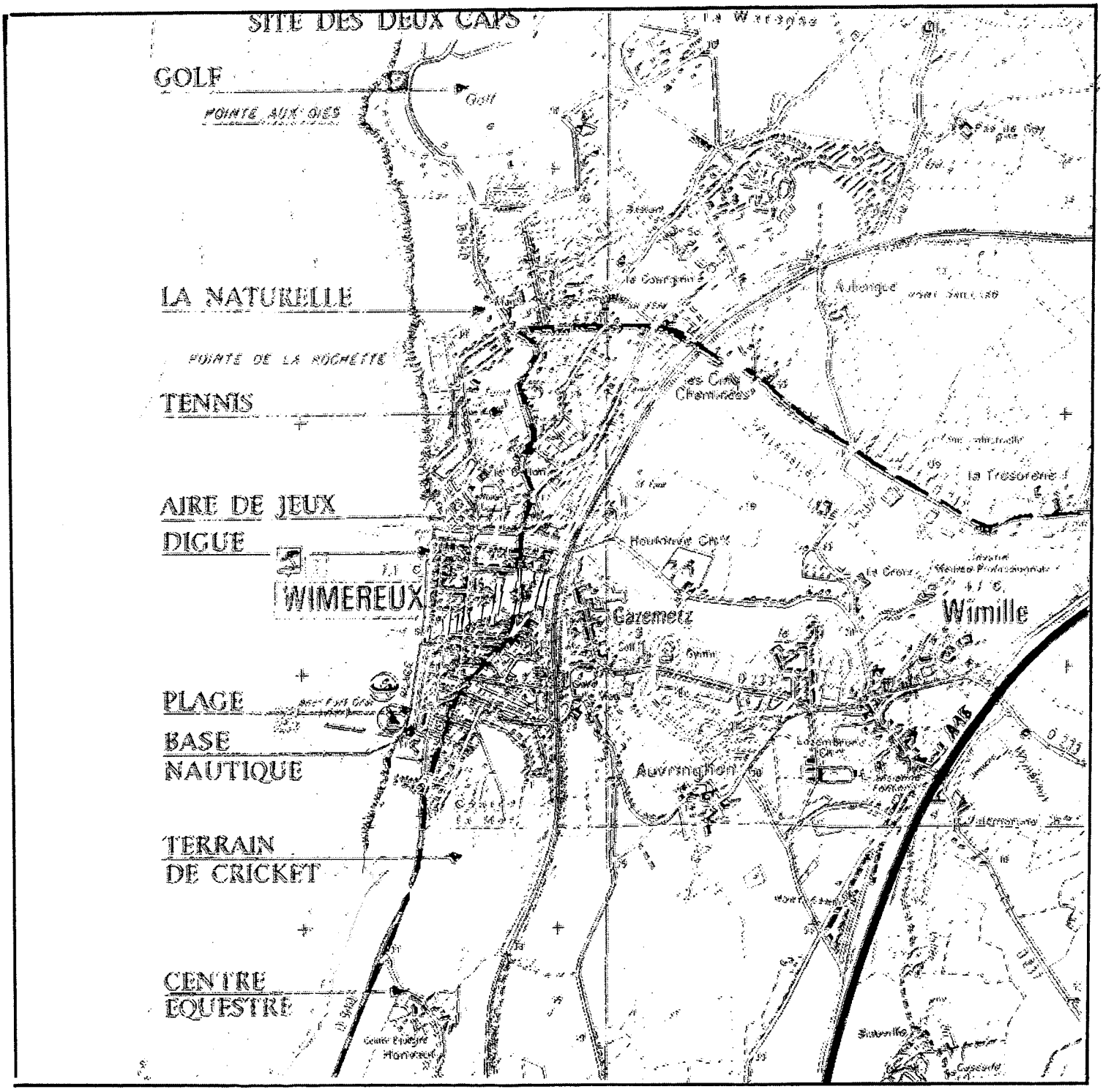
Les différentes politiques d'aides publiques[684] ont incontestablement permis une amélioration du cadre urbain du cœur de la station, même si les projets n'ont été que partiellement réalisés. Mis à part la commercialisation de divers produits nautiques, le contrat de développement touristique de Wimereux 1995-1999 a porté sur la valorisation du patrimoine balnéaire et du paysage urbain, en réhabilitant des sites urbains, en animant la station autour de la filière balnéaire et en diffusant une image forte sur ce thème[685]. Si la réhabilitation urbaine a permis l'amélioration générale du cadre de vie de Wimereux et notamment des espaces les plus proches du front de mer, poursuivant en cela le travail de fond sur la régénération de la ville, les aspects « production et animation du patrimoine balnéaire », ont pour leur part assez largement contribué à une augmentation sensible de la fréquentation touristique et domestique de la station.

---

[684] Wimereux a bénéficié de 2 contrats de développement touristique et de subventions européennes à travers le programme Interreg.

[685] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Contrat de station touristique de Wimereux – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Commune de Wimereux, déc.2000.

Carte n°71 : Les équipements touristiques de Wimereux



Source : M.Harbreteau, d'après Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Contrat de station touristique de Wimereux – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Commune de Wimereux, déc.2000.

N 0 500 m

La fréquentation mensuelle de l'Office de tourisme a augmenté substantiellement, passant de 27 000 visiteurs en 1994 à 50 900 en 1999. Pour autant, celle concernant la fréquentation estivale (référence sur les 3 mois de juin, juillet et août) a été contenue : 54.3% en 1995 et 53.3% en 1999. Depuis la signature du contrat de valorisation des stations touristiques littorales anciennes en 1985 (dans le cadre du CPER 84-88), la municipalité recherche activement la désaisonnalisation de son offre touristique. La mise en valeur de l'architecture du début du siècle a permis l'organisation d'un circuit de visites des villas anciennes puis la réalisation d'un dépliant touristique.

La capacité d'hébergement de Wimereux est révélatrice de l'engouement pour cet ancien village de pêcheurs. Des établissements hôteliers, saisonniers jusqu'en 1996, sont aujourd'hui ouverts 11 mois dans l'année. Même si la capacité totale s'est modérément accrue après des années de stagnation, les progrès ont été significatifs d'une manière qualitative. Ils concernent les meublés de tourisme (La Naturelle)[686], le classement préfectoral et label Clé vacances pour les meublés de tourisme, le camping municipal (50 emplacements en 1998) reclassé en catégorie 3* et l'hôtel « Atlantic » qui a ouvert 10 chambres *** supplémentaires en 2000. Plusieurs projets d'hébergement viennent d'aboutir ou sont actuellement en cours **(tableau n°150)**.

Tableau n°150 : Les projets d'hébergement récents et en cours à Wimereux.

Echéance et implantation	Type d'hébergement et catégorie de classement	Unités	Nombre d'unités
2001 HONVAULT	Création d'un terrain de camping ***	Emplacements HLL	176+35
2002 et au-delà LES DUNES DU GOLF	Immobilier de loisirs (310 appartements)	Appartements : résidences principales, résidences secondaires, meublés de tourisme, emplacement réservé pour une résidence de tourisme	
2002/2003 TERRAIN DE CAMPING MUNICIPAL	Hébergement collectif	Lits	30

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Contrat de station touristique de Wimereux – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Commune de Wimereux, déc.2000.

Mis à part l'hébergement, Wimereux a procédé à de nombreux aménagements, visant notamment à atténuer la dichotomie nord / sud. En effet, la commune est divisée en deux parties par le Wimereux. La partie sud, située au cœur de la vallée, sur un terrain pratiquement plat, est la plus anciennement et la plus densément urbanisée. C'est le cœur de ville et la station touristique, proprement dite. La partie nord, qui s'est développée sur un terrain au relief marqué, dans la seconde moitié du 20ème siècle abrite un habitat majoritairement pavillonnaire (jardins) qui laisse une large place aux espaces non bâtis. L'Etude paysagère urbanistique liée au développement touristique de 1985 mentionnait la nécessité de créer une liaison entre les quartiers Nord et Sud. Depuis lors, l'aménagement d'espaces paysagers de loisirs, conforte la perception d'une coulée verte qui descend jusqu'aux berges du Wimereux. Le projet paysager de loisirs des « Jardins transfrontaliers » a été réalisé, et apparaît comme un lieu de transition important.

[686] Cependant, ces meublés ne font pas l'objet d'un entretien régulier, procurant une mauvaise image de l'ensemble de ce complexe.

Dans sa stratégie touristique, les actions entreprises se situent essentiellement dans le domaine de la qualité de l'offre touristique et de loisirs. Afin de conforter la notoriété de Wimereux, un travail de fond sur la qualité concerne les espaces publics, les produits et les services touristiques, les équipements de loisirs et l'hébergement (**tableau n°151**).

Tableau n°151 : Récapitulatif des actions 2000/2003 en cours à Wimereux.

Actions	Financements
Mesure 1 : Déplacements dans la station	
Action 1 : Plan de déplacements et de stationnement.	300 000 F
Action 2 : Liaisons douces à partir des Jardins transfrontaliers.	1 500 000 F HT
Action 3 : signalétique touristique.	500 000 F HT
Total Mesure 1	2 300 000 F
Mesure 2 : Production et services touristiques.	
Action 4 : Renforcement des forces de ventes de la station.	1 400 000 F
Action 5 : Démarche qualité de l'accueil.	300 000 F
Action 6 : Création d'un Festival des Jardins transfrontaliers.	1 400 000 F
Total Mesure 2	3 100 000 F
Total Général 2000/2003	**825 000 E = 5 400 000 F**

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Contrat de station touristique de Wimereux – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Commune de Wimereux, déc.2000.

Des handicaps demeurent toutefois à surmonter. La capacité d'hébergement est insuffisante en haute saison. La station ne dispose d'aucun équipement de loisirs majeur, capable d'attirer des visiteurs en hors saison. La dichotomie quartiers Nord / cœur de station – prolongé par le front de mer, demeure forte. Des espaces demeurent cloisonnés avec le corollaire d'une circulation automobile difficile et une mobilité piétonnière peu sécurisée, hormis le long de la plage et des berges du Wimereux.

En Côte d'Opale, Wissant constitue un autre exemple d'ancien village de pêcheurs valorisant son patrimoine maritime. Peuplé de 1 300 habitants, ce village côtier connaît une activité touristique tout le long de l'année, secteur faisant partie intégrante de la vie locale depuis l'ouverture de l'A16. Le centre compte une trentaine de commerces et de services, dont 5 hôtels, 6 bars, des brasseries et un salon de thé. L'offre commerciale y est satisfaisante et permanente, mais les boutiques et les services strictement liés au tourisme sont peu nombreux[687]. Ayant obtenu le label « Station Kid », Wissant est une station familiale.

Le village balnéaire présente un patrimoine architectural remarquable (**carte n°72**), d'où le coût élevé du foncier dans la partie basse du bourg (180 Euro le m² à construire), d'autant que les terrains disponibles sont rares. Les villas se distinguent entre :[688]

- L'habitat traditionnel de pêcheurs se situant au cœur du village (au Courgain et aux Croquets), et constituant une atmosphère typique appréciée des résidents et des touristes. Ces maisons de forme basse se caractérisent par leurs tuiles rouges (**photo n°11**) ;
- L'habitat urbain balnéaire construit en bordure de mer, dont les premiers développements datent du début du 20ème siècle. Comme l'habitat traditionnel de pêcheurs, ces villas imposantes renforcent l'identité locale (**photo n°12**) ;

[687] SCHEMA PAYSAGER d'AMENAGEMENT et de DEVELOPPEMENT de la COMMUNE de WISSANT, POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale, avril.2001.
[688] SCHEMA PAYSAGER d'AMENAGEMENT et de DEVELOPPEMENT de la COMMUNE de WISSANT, POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale, avril.2001.

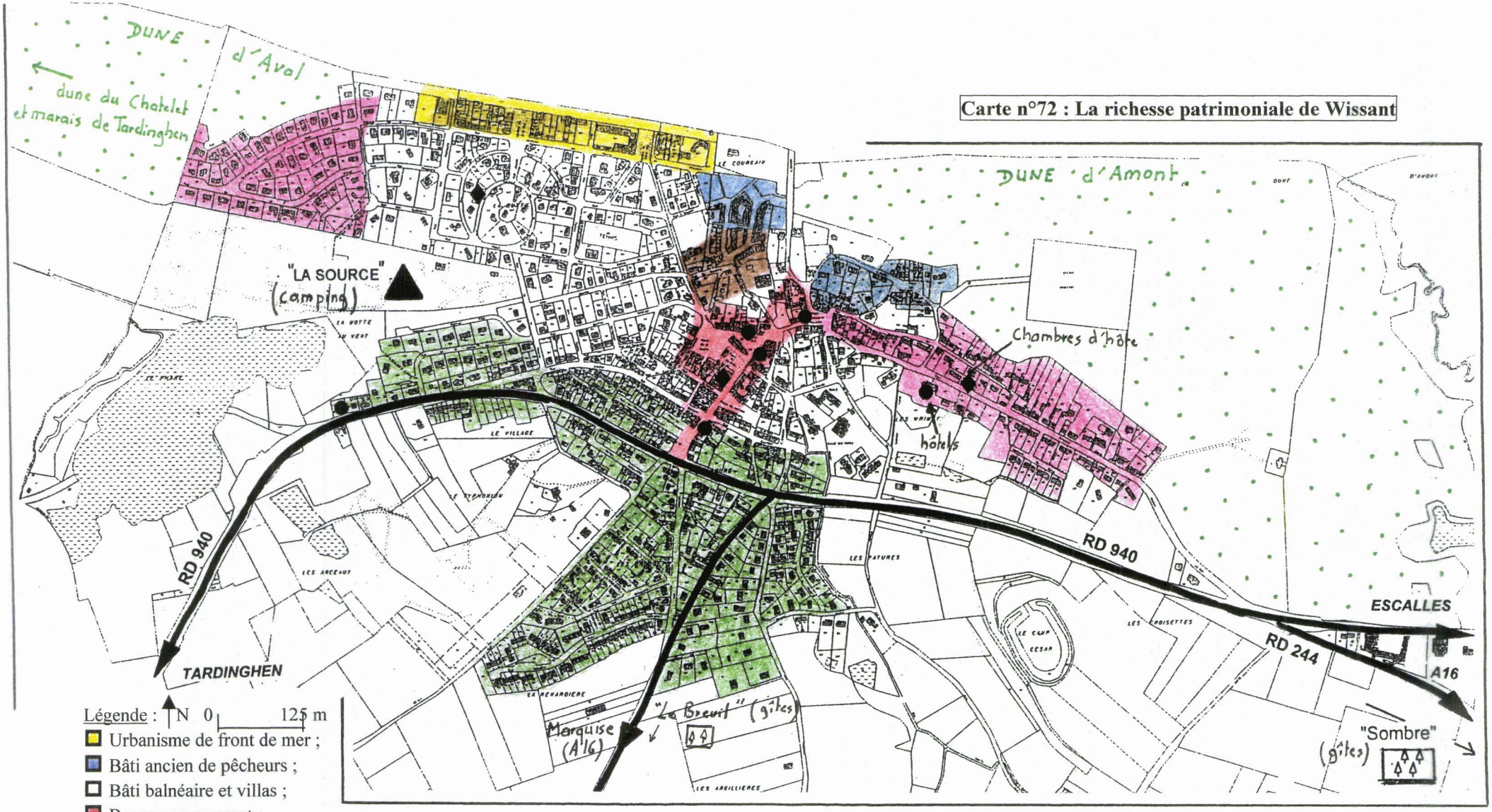
Photo n°11 : Les maisons de pêcheurs à Wissant

Source : M.Harbreteau, 2003.

Photo n°12 : Une villa balnéaire à Wissant

Source : M.Harbreteau, 2003.

Carte n°72 : La richesse patrimoniale de Wissant



Légende : N 0 125 m

- Urbanisme de front de mer ;
- Bâti ancien de pêcheurs ;
- Bâti balnéaire et villas ;
- Bourg commerçant ;
- Urbanisme balnéaire plus récent ;
- Lotissements ;
- Urbanisme linéaire ;

Source : M.Harbreteau, d'après fond de carte pris dans Schéma Paysager d'Aménagement et de Développement de la Commune de Wissant, POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale, avril.2001.

Afin de préserver ce patrimoine architectural, le POS, approuvé en 1985, a subi deux modifications en 1986, et deux mises à jour en 1988 et 1997. Le POS Révisé renforce la protection du bord de mer[689], et sauvegarde 520 ha soit 40% du territoire communal. Malheureusement, le front de mer est aussi composé d'immeubles plus récents de différents niveaux et très hétéroclites. Une succession de gabarit et un mélange de matériaux sont regrettables dans l'ensemble. Répartis aux extrémités du centre urbanisé à l'est et à l'ouest mais surtout au sud de la RD 940, les lotissements plus récents (décennies 70 et 80) présentent un habitat groupé, aux maisons accolées ou individuelles.

Wissant a acquis une grande renommée pour la pratique des sports de glisse, et notamment le windsurf. Proposée par une entreprise privée et différentes associations, l'offre est assez diversifiée et se pratique à l'année, avec les prestations suivantes : char à voile, planche à voile, speed-sail et kayak de mer. L'engouement récent pour ces activités est étroitement lié à la situation géographique unique de la baie de Wissant (effet « détroit » qui conduit à une accélération du vent), et permet d'attirer de nombreux visiteurs régionaux, nationaux et étrangers. Ouvert toute l'année, l'office de tourisme renseigne 10 000 personnes par an, dont 57% d'étrangers[690]. Mais l'attractivité du village ne se limite pas au centre et à la plage.

Wissant dispose d'un environnement naturel et paysager remarquable (**carte n°72**). Commune du Site National des Caps, elle est cernée par de nombreuses Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique : Dunes d'Amont et du Châtelet, Marais de Tardinghen (Dune d'Aval), Cap Blanc Nez, Mont Hubert, Mont Vasseur et Fond de la Forge, Mont de Couples et Blanc Pays. Wissant possède un réseau de sentiers de randonnées balisés et entretenus régulièrement, qu'il est possible de parcourir à pied, à cheval ou en VTT (sentier du Cap Blanc Nez : 19 km et sentier du Cap Gris Nez : 21 km). La commune est parcourue de plusieurs chemins de randonnée le long du littoral et dans l'arrière-pays. Quelques jonctions restent à réaliser pour mieux relier le village à son arrière-pays.

Son attractivité se traduit par une capacité d'hébergement non négligeable, avec un total de 3 000 équivalents lits (1999), soit 25% de l'offre du « Pays Terre des deux Caps ». L'offre ne cesse de se renforcer depuis une décennie (**tableau n°152**), et se répartit en (**carte n°72**) :[691]

- 730 résidences secondaires (soit 60% du parc de logement) ;
- 4 établissements hôteliers (dont 10 chambres * et 120 chambres **) ;
- 1 terrain de camping 2* (soit 400 emplacements) ;
- 4 gîtes ruraux de 2 et 3 épis et 7 chambres d'hôtes ;
- 41 meublés de tourisme classés.

Tableau n°152 : Evolution de la capacité d'hébergement de Wissant.

	1990		1999		Evolution 1990/1999	
	N.B.	%	N.B.	%	N.B.	%
Résidences principales	467	44	476	38	+ 9	+ 2
Résidences secondaires	533	50	730	59	+ 197	+ 27
Logements vacants	68	6	35	3	- 33	- 94
Total Logements	1 068	100	1 241	100	+ 173	+ 14

Source : Schéma paysager d'aménagement et de développement de la commune de Wissant, POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale, avril 2001.

[689] Au titre de la Loi Littoral.
[690] SCHEMA PAYSAGER d'AMENAGEMENT et de DEVELOPPEMENT de la COMMUNE de WISSANT, POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale, avril.2001.
[691] SCHEMA PAYSAGER d'AMENAGEMENT et de DEVELOPPEMENT de la COMMUNE de WISSANT, POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale, avril.2001.

La station désire améliorer la qualité de ses prestations et corriger ses dysfonctionnements :

- La sur-fréquentation estivale et la faible accessibilité de la plage : lors des week-ends d'été, l'accès à la plage est rendu difficile en raison d'embouteillages aux entrées et sorties sur les deux axes structurants de la station. De plus, le manque de signalétique directionnelle et d'informative fait cruellement défaut, ainsi que l'absence de parkings identifiés (stationnement anarchique sur les bas côtés)[692]. Un plan de circulation et de signalétique global de la station est nécessaire ;
- Les équipements sont inadaptés et insuffisants pour la pratique des activités de glisse : accueil, lieux de stockage, sanitaires, vestiaires... Pour y faire face, la municipalité vient d'acquérir une villa (« Blanche Dune ») située en front de mer. Il s'agit de la réhabiliter pour conforter le positionnement de Wissant sur la filière nautique et renforcer l'attractivité du site, professionnaliser la pratique des sports de glisse (école de voile), améliorer les conditions d'accueil des pratiquants (stockage, réparation, accueil et bureaux administratifs, club-house, vestiaires, salles de cours...), et enfin régler les conflits d'usage de la plage[693].
- L'absence de stratégie marketing mérite d'être comblée avec une campagne de promotion régionale et nationale.

Wissant a particulièrement développé trois types d'activités, qui sont à la base de son image de village de mer, tonique, sportif dans une ambiance préservée : le patrimoine bâti et maritime (tradition des « Flobarts »), le nautisme léger et les sports de glisse, et enfin le tourisme de nature et les randonnées où la problématique de l'accès aux sites naturels depuis la station constitue l'élément essentiel. Ce village côtier développe une image spécifique et complémentaire aux autres stations de la Côte d'Opale, son charme balnéaire y contribuant fortement. A l'image de Wimereux, Wissant joue la carte de son identité locale pour susciter le déplacement des visiteurs. Etaples, autre village de pêcheurs, vient de prendre conscience de l'intérêt de son patrimoine maritime.

1.2.3.La « mise en tourisme » du port de pêche d'Etaples.

Implanté sur la rive droite de la Baie de Canche à 6 km de la mer, Etaples fait face au Touquet. Son image touristique repose sur :

- Sa zone portuaire, essentiellement pour son animation liée à la vente directe du poisson et à l'activité liée à l'embarcadère du « Ville d'Etaples » ;
- Son centre-ville et son marché bihebdomadaire, cœur d'une ville de 12 000 habitants ;
- Sa Réserve Naturelle de la Baie de la Canche, où sont proposées des visites guidées pour les amateurs de nature et d'oiseaux.

Habituée à n'être qu'une ville de passage ou une simple halte, la municipalité s'est récemment engagée dans une démarche de développement touristique, autour du thème de la pêche artisanale. C'est dans cette perspective qu'à la demande de l'Etat, de la Région et de la Direction des Ports de Boulogne et de Calais, la ville a réalisé un plan d'aménagement global de la zone portuaire.

---

[692] AFIT, Fréquentation touristique des plages - Etude de clientèles, Les cahiers de l'AFIT, Dossiers et documents, 2000, 48 p.

[693] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Projet d'un équipement de mer et de nautisme à Wissant – Cahier des charges, District de Marquise, Commune de Wissant, mai 2001.

Elle souhaite devenir une réelle destination touristique, en valorisant :[694]

- La filière culturelle : le développement des lieux de visites de la ville, l'événementiel et l'animation autour de l'activité de la pêche côtière et surtout de la vente de poisson. Aujourd'hui, les fréquentations restent limitées dans le Musée de la Marine et dans celui de Quentovic (moins de 5 000 visiteurs par an). Néanmoins, ces deux équipements témoignent du positionnement dans le tourisme culturel : le centre de la pêche artisanale et l'espace de visites sur la construction navale traditionnelle.
- La filière plaisance maritime et nautisme : les sports nautiques constituent une priorité pour la ville. Le Centre Nautique de la Canche (Ecole Française de Voile) vient d'intégrer le réseau « Pass Voile », auquel participent Wimereux, Le Touquet et Berck (accueil de nombreuses classes de mer, hébergées au Centre « Le Flot »). L'activité de plaisance connaît une croissance significative (pour des bateaux n'excédant pas 10 m de longueur). Le port de plaisance est passé d'une capacité totale de 60 places en 1983 à 180 aujourd'hui, son extension est projetée[695].
- La filière nature et découverte : la réserve naturelle de la Baie de Canche, les classes découvertes. Le nombre de visiteurs guidés sur la Réserve Naturelle de la Baie de Canche est estimé, à 2 000 au départ d'Etaples (1999).

Pour y parvenir, Etaples vient de signer un contrat de station touristique (**tableau n°153**) pour la période 2000-2006, dont l'objectif principal est d'accompagner l'ouverture de « Maréis », centre de la pêche artisanale, installé depuis le 22 février 2001 dans une ancienne corderie. 120 000 à 150 000 visiteurs annuels y sont attendus[696]. Parmi les actions engagées, la mise en ambiance touristique de la ville apparaît comme l'un des éléments clés de la réussite. Le projet de « ville touristique d'Etaples » repose sur la réalisation de 6 équipements sur le thème « maritime », implantés entre la zone portuaire et le centre d'Etaples. La ville a acquis deux maisons de pêcheurs caractéristiques du Quartier de la Marine. Se pose alors le problème de relier ces sites, avec un concept itinérant entre les lieux de visites actuels et futurs, sous la forme d'un cheminement d'interprétation.

Concernant la Maison de la Faune et de la Flore de la Baie de Canche, la ville est propriétaire du « Clos St-Victor », aujourd'hui laissé libre d'occupation par la délocalisation de l'Office de Tourisme à proximité de « Mareis ». Cet ensemble proche de la Baie de Canche, constitue un excellent lieu d'accueil pour les groupes en visite sur le thème de la Réserve Naturelle de la Baie de Canche. Il présente quelques éléments d'interprétation du site de la Baie de Canche, (bornes d'information, vitrines d'exposition...), aujourd'hui obsolètes. Les objectifs sont d'élargir l'offre des lieux de visites de la ville, de mettre à niveau l'ensemble des équipements et d'adapter le produit « Maison de la Faune et de la Flore de la Baie de Canche » à l'attente des clientèles nature[697].

---

[694] CONTRAT de STATION TOURISTIQUE d'ETAPLES-sur-MER, Plan d'actions 2000-2003, Commune d'Etaples-sur-Mer, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, janv.2001.

[695] CONTRAT de STATION TOURISTIQUE d'ETAPLES-sur-MER, Plan d'actions 2000-2003, Commune d'Etaples-sur-Mer, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, janv.2001.

[696] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, 2001.

[697] CONTRAT de STATION TOURISTIQUE d'ETAPLES-sur-MER, Plan d'actions 2000-2003, Commune d'Etaples-sur-Mer, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, janv.2001.

Tableau n°153 : Les actions engagées dans le contrat de station touristique d'Etaples 2000-2003.

Actions engagées	Financements
Mesure 1 : Attractivité de la ville.	
A : Etude de faisabilité du cheminement d'interprétation de l'artère ville/port.	300 000 F
B : Réalisation du cheminement d'interprétation.	p.m
C : Signalétique touristique.	1 000 000 F HT
D : Sauvegarde et projet muséographique de deux maisons de pêcheurs.	810 000 F HT
E : Accueil et scénographie du Musée de la Marine.	p.m
F : Programme scénographique du Musée Quentovic.	p.m
G : Scénographie de la Maison de la Faune et de le Flore de la Baie de Canche.	p.m
H : Accessibilité aux personnes handicapées.	p.m
I : Etude de faisabilité environnementale et économique du bassin de plaisance.	p.m
Mesure 2 : Accueil des visiteurs et des touristes.	
J : Aménagement de l'OT : décor, boutique, vitrine, espace d'expositions temporaires.	500 000 F HT
K : Refonte de la documentation d'accueil de la ville.	300 000 F
M : Formation des personnels d'accueil (OT, lieux de visite de la ville).	300 000 F
N : Organisation des forces de ventes des équipements et des événements.	950 000 F
O : Professionnalisation des animations hors saison estivale.	1 500 000 F
P : Mise en conformité du « Ville d'Etaples-sur-Mer ».	120 000 F
Q : Adaptation d'un centre d'hébergement pour groupes.	p.m
Mesure 3 : Evaluation du contrat de station.	*100 000 F*
TOTAL 2000 – 2003	**900 0000 E = 5 880 000 F**

Source : Contrat de station touristique d'Etaples sur Mer, Plan d'actions 2000-2003, Commune d'Etaples-sur-Mer, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, janv.2001.

Etaples s'est résolument engagée dans une politique de mise en tourisme de la zone portuaire et du centre-ville au travers d'opérations lourdes de valorisation du patrimoine maritime. L'un des caractères fondamentaux de ce développement est le maintien de la pêche : débarquement et vente directe, poissonneries et restaurants de produits de la mer (coopération des Pêcheurs d'Etaples). Déjà, les progrès sont perceptibles notamment dans le secteur de l'hébergement. Etaples bénéficie depuis peu de l'attention de quelques groupes hôteliers[698]. Il est néanmoins regrettable que ces progrès ne témoignent pas d'un souci de développement durable.

Mis à part ces anciens villages de pêche redécouvrant leur passé maritime en valorisant cette identité locale pour aboutir à de réelles recompositions territoriales, d'autres localités balnéaires misent sur leurs fortifications.

1.3.Le succès touristique des cités fortifiées, grâce à leur patrimoine exceptionnel.

Le Kent Est présente un réseau important de places fortifiées, notamment grâce à la '*Confédération des Cinque Ports*'. Jadis utilisées comme villes de défense, ces cités ont su garder leur charme, et attirent une clientèle généralement assez âgée et élitiste. La Côte d'Opale possède aussi ses cités fortifiées attractives. Boulogne, Calais, Montreuil, Gravelines et Bergues. Les trois dernières attirent un nombre non négligeable de visiteurs. Le principal défi consiste à valoriser ces sites tout en préservant le patrimoine historique remarquable[699].

[698] Quelques initiatives récentes soulignent l'intérêt croissant pour Etaples : dépôt en CDEC d'une demande d'autorisation d'exploitation d'un Etap Hôtel de 75 chambres * en périphérie, reprise de l'enseigne Openfield (51 chambres **), intérêt d'Envergure pour implanter un Campanile, hôtel/restaurants sur la zone portuaire.

[699] Le degré de fortification de ces cités est variable : certaines sont entièrement entourées de remparts (Sandwich, Montreuil...), d'autres sont moins riches en ne disposant que d'éléments de défenses (Deal...).

1.3.1.Hythe, Deal, Sandwich et Romney : des cités historiques très attractives.

Dans le Kent Est, Hythe (10 000 hab.) est localisée à 3 km à l'ouest de Folkestone. Aujourd'hui, le port est séparé de la mer par un dépôt de limons et se situe à 1.5 km à l'intérieur des terres. Craignant une invasion napoléonienne, Hythe (comme Romney) se dote de fortifications majeures[700]. Cette cité constitue l'un des ports fortifiés les plus attractifs du Kent Est, avec des maisons somptueuses datant du 18ème siècle. Bien que cette cité s'inscrive dans le prolongement de l'urbanisation côtière de Folkestone, elle garde un caractère unique, grâce à ses vieux bâtiments pittoresques et ses boutiques antiques. Elle constitue aussi le terminus du train à vapeur '*Romney, Hythe et Dymchurch*'.

Hythe accueille une clientèle d'élites. Les principales motivations des visiteurs sont la recherche de la tranquillité et du calme (33%), d'une promenade sur la plage (26%), suivies de la pratique d'activités pédestres et cyclistes (6%)[701]. La cité fortifiée possède ainsi un grand nombre de restaurants et d'hébergements de très bonne qualité. Concernant le logement, les '*B&B*' sont plus fréquentés à Hythe qu'à Folkestone, les résidences secondaires y sont également plus développées, ainsi que la maison en multipropriété. Afin de préserver cette destination de choix, le district de Shepway tente de promouvoir la station comme une destination alternative de Folkestone, de valoriser son patrimoine historique et le produit shopping à travers des boutiques spécialisées (antiquaires), et enfin de profiter des améliorations de l'accessibilité de l'A25[702].

A l'image de Hythe, Deal représente aussi une autre cité fortifiée attractive. La vieille ville possède de nombreuses ruelles pittoresques, dont *'Middle Street'*, célèbre pour ses demeures intactes du 18ème siècle. La ville possède un château prestigieux en forme de rose Tudor. A proximité, le château de Walmer constitue un grand attrait. La tranquillité, le charme historique et la plage sont les principales motivations pour se rendre dans cette cité[703]. La ville historique de Deal offre des opportunités considérables pour le tourisme. Elle est d'ailleurs la première cité fortifiée à bénéficier du statut de préservation '*Conservation Area*' en 1967. La Tour d'Horloge municipale et les deux châteaux de défense d'Henry VIII constituent des facteurs d'attractivité essentiels liés au patrimoine maritime. Tout comme Douvres, Deal attire en majorité des excursionnistes régionaux, les visiteurs étant assez âgés (plus de 55 ans). Alors que les indices de fréquentation soulignent une baisse globale du nombre des visiteurs dans le Comté (moins 5% du nombre des visites dans les syndicats d'initiatives du Kent en 1999), seule Deal a connu une augmentation sensible de sa fréquentation (avec Whitstable)[704].

Sandwich constitue une autre cité fortifiée attractive de ce littoral. Elle a su préserver son bourg médiéval impressionnant, l'un des mieux conservés d'Angleterre. Elle possède le plus grand nombre de bâtiments protégés que n'importe quelle autre ville d'Angleterre[705]. De somptueuses maisons dotées de charpente de bois, et un grand nombre d'églises parsèment la cité. L'architecture étant relativement bien conservée, la municipalité a mis en place un circuit urbain pour découvrir l'histoire de la ville (**carte n°73**).

---

[700] C'est à proximité immédiate qu'est construit le célèbre '*Canal Militaire*', long de 50 km, pour constituer une seconde ligne de défense linéaire. Les menaces d'invasion continentale vont entraîner le développement des mêmes systèmes de défense à Folkestone.

[701] KENT COUNTY COUNCIL, East Kent Coastal Towns Visitor Survey : Folkestone & Hythe, 1999.

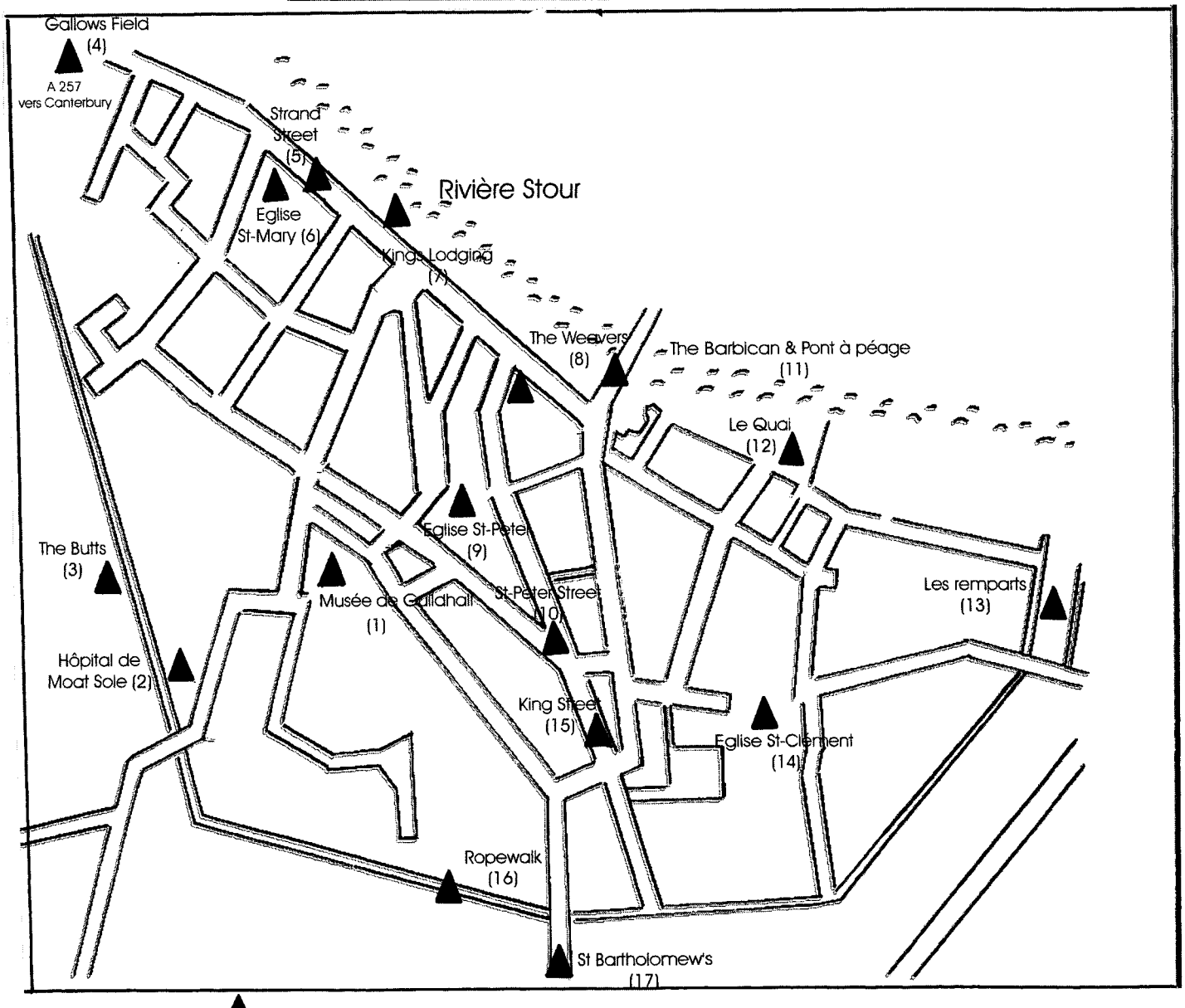
[702] SHEPWAY DISTRICT COUNCIL et SEEDA, Comprehensive Development Framework, Folkestone Seafront, fév.2000, 30 p.

[703] KENT COUNTY COUNCIL, East Kent Coastal Towns Visitor Survey : Dover & Deal, 1999.

[704] KENT COUNTY COUNCIL, East Kent Coastal Towns Visitor Survey : Dover & Deal, 1999.

[705] KENT COUNTY COUNCIL, 1997.

Carte n°73 : Les principaux sites d'intérêt à Sandwich



Légende : N 0 200 m

Source : M.Harbreteau, 2003.

Sites d'intérêt ▲	Caractéristiques
1 Musée de Guildhall	Musée présentant les personnages célèbres de la ville
2 Moat Sole	Ancien hôpital St-Thomas construit en l'honneur de Saint Thomas Becket.
3 The Butts	Lieu d'entraînement au tir à l'arc pendant l'époque médiévale.
4 Gallows Field	Lieu d'exécution jusque 1790.
5 Strand Street	Rue présentant les anciennes maisons à colombages
6 St-Mary's Church	Eglise construite à l'époque normande.
7 Kings Lodging	Logement royal remontant à 1400 (la plus belle demeure de la ville).
8 Sandwich Weavers	Demeure d'anciens tisserands hollandais
9 St Peter's Church	Eglise médiévale
10 St Peter Street	Rue présentant l'ancienne prison médiévale.
11 The Barbican & The Toll Bridge	Pont à péage
12 The Quay	Port militaire d'embarquement
13 The Bulwarks	Les remparts
14 St Clement's Church	Eglise d'origine saxonne
15 King Street	Rues présentant des maisons de style flamand
16 Ropewalk	Ruelle typique liée à la tradition halieutique
17 St Bartholomew's	Auberge datant de 1190

De nombreux restaurants et hôtels accueillent les visiteurs qui apprécient les promenades à l'intérieur de cette cité.

Romney constitue la dernière cité fortifiée qui connaisse un certain engouement touristique. Elle fut néanmoins dévastée par des tempêtes terribles pendant le 13ème siècle, et le port fut perdu à jamais. Galets et boue s'entassèrent dans New Romney, la coupant ainsi de ses liens avec la mer. New Romney a mis en place un circuit urbain, qui permet d'y découvrir :

- L'Eglise St-Nicholas construite en 1080 ;
- La Vieille Ecole fonctionna jusqu'en 1974. Le bâtiment a été rénové grâce à des fonds locaux, des subventions provenant du Fonds de Conservation de la Loterie, des charités locales, du district de Shepway et de la Commission Rurale du Comté du Kent ;
- L'auberge '*New Inn*' dont les origines remonteraient à 1381 ;
- L'Hôtel de ville qui servait de marché à bestiaux au 16ème siècle ;
- Les maisons de '*West Street*', édifices les plus anciens de la ville ;
- Le bâtiment du Prieuré (1270) qui représente une institution pour les lépreux.

L'ensemble de ces cités fortifiées connaît un indéniable regain d'intérêt touristique, et voit se multiplier restaurants, pubs... mais aussi résidences secondaires appartenant à la clientèle fortunée. Mais le coût exorbitant du foncier et la superficie limitée des centres préservent ces cités de profondes mutations. Ainsi, le patrimoine historique remarquable fait l'objet d'une attention poussée de la part des acteurs locaux, soucieux de préserver cet environnement exceptionnel qui fait la notoriété de ces cités. Dans ce domaine, la situation est-elle identique de l'autre côté du détroit ?

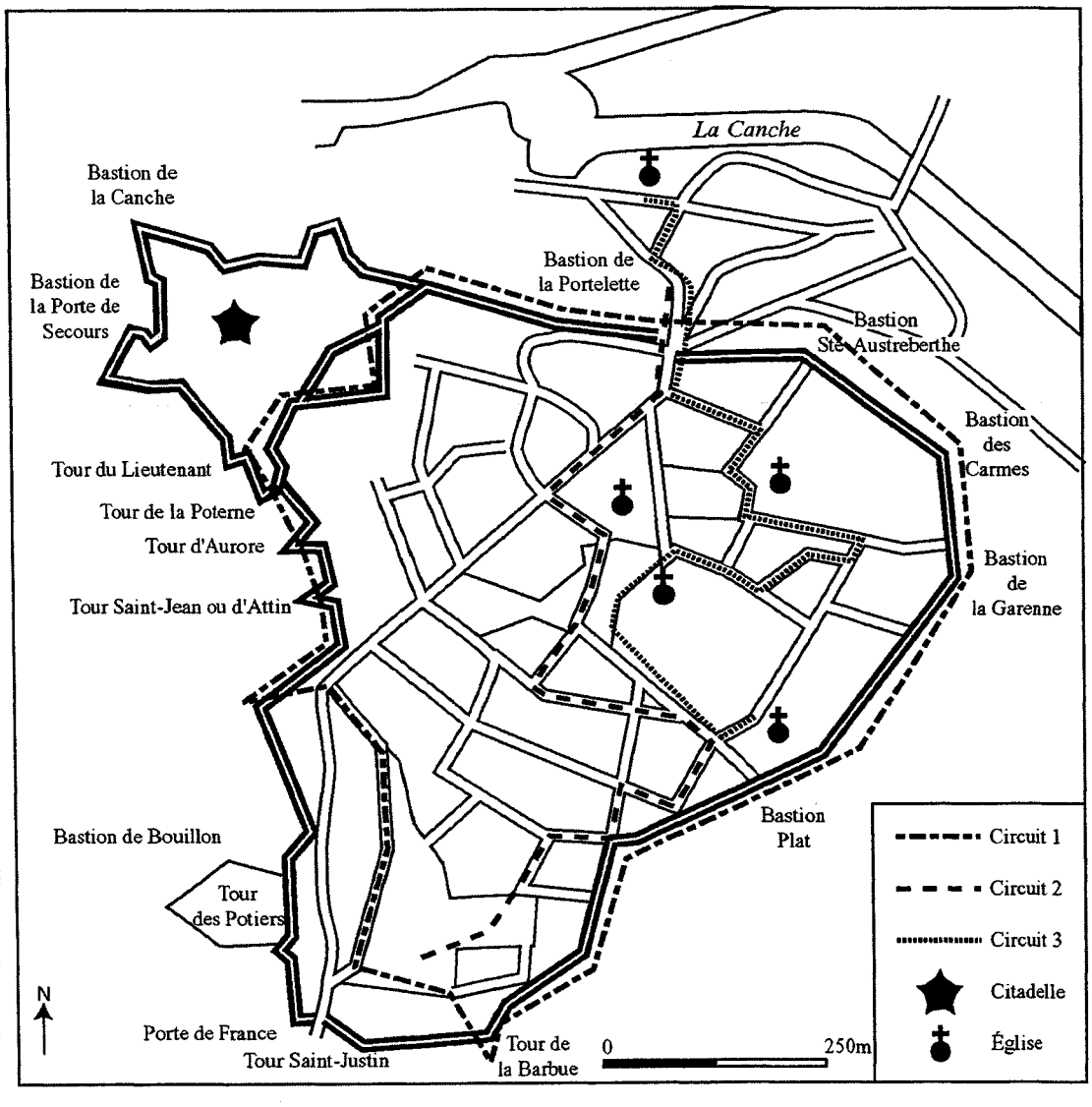
1.3.2.Des cités historiques peu fréquentées en Côte d'Opale, hormis Montreuil et Gravelines.

Peuplée de 2 450 habitants, Montreuil-sur-Mer, ville fortifiée située dans l'arrière-pays de la Côte d'Opale, accueille près de 70 000 visiteurs par an[706]. Sa richesse patrimoniale repose sur son patrimoine architectural et religieux (**carte n°74**) :

- Le patrimoine militaire fait de cette ancienne place forte l'une des plus remarquables cités historiques du nord de la France. Ses remparts actuels, longs de 3 km, datent essentiellement des 16ème et 17ème siècles, mais comportent des éléments du 13ème. Près de 11 000 touristes annuels visitent la Citadelle et les fortifications[707] ;
- Son patrimoine religieux et bâti est hérité de l'époque médiévale. L'architecture se compose de maisons basses, datant parfois de plusieurs siècles (ex. rue du Clape-en-bas ou celle de la Cavée Saint Firmin), mais aussi d'hôtels particuliers du 18ème siècle, de vieilles rues pavées et d'édifices religieux (au total 7 qui rassemblent plus de 250 objets classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques[708]).

[706] MAIRIE de MONTREUIL, Service d'animation du patrimoine, 2003.
[707] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2000.
[708] MAIRIE de MONTREUIL, Service d'animation du patrimoine, 2003.

Carte n°74 : La cité fortifiée de Montreuil et ses principaux sites d'intérêt



Source : M.Harbreteau à partir d'un fond de carte issu de l'Office de Tourisme, 2003.

Même si la fréquentation touristique est avant tout régionale, cette cité fortifiée est très attractive auprès des clientèles britanniques qui représentent en moyenne sur toute l'année un visiteur sur deux[709]. Clientèle haut de gamme, les touristes anglais sont motivés par son charme, sa gastronomie mais aussi par la pratique du golf au Touquet[710]. Quelques actions ont été entreprises par les responsables locaux afin d'améliorer le produit touristique comme l'élaboration de documents de visite des monuments, la création de trois parcours d'interprétation du patrimoine (militaire, organisation urbaine, religion), la mise en place de visites guidées... Un espace d'exposition permanente destiné à compléter la visite et à éviter l'accumulation de panneaux dans la cité devrait prochainement voir le jour. Le développement du tourisme d'affaires est actuellement envisagé par les responsables locaux. Cependant, la préservation du patrimoine fait l'objet d'une grande attention puisque que la cité souffre parfois d'une circulation automobile intense en période estivale. 3 000 personnes vivent encore à l'intérieur des remparts et sont soucieuses de préserver leur identité locale.

Profitant de son cadre remarquable, le folklore culturel est particulièrement développé avec divers spectacles et festivals d'opéra, de théâtre et de musique. Mais c'est certainement son « Son et Lumière Les Misérables », qui rencontre le plus de succès. Se produisant chaque été, cet événement associe fortement la population locale.

D'autres cités fortifiées possèdent un patrimoine historique de valeur mais rencontrent moins de succès. Gravelines constitue un port historique et une cité fortifiée par Vauban. Bien qu'il ne reste aucune trace d'époque médiévale, Gravelines comporte la seule architecture militaire, qui soit une transition entre la forteresse médiévale avec ses grandes tours et, plus tard, la Citadelle avec ses bastions géométriques. Les remparts, restaurés en petites briques jaunes, constituent un grand attrait pour les visiteurs. Depuis peu, la municipalité s'est engagée dans la valorisation de son patrimoine maritime, fluvial, architectural et culturel afin de devenir une destination touristique à part entière.

Outre les efforts consentis dans l'activité de la plaisance, les acteurs locaux travaillent en étroite concertation avec l'association Tourville pour faire aboutir un grand projet à vocation historique et touristique, la construction du plus grand voilier historique français jamais réalisé le « Jean Bart »[711]. D'autres initiatives soulignent un certain dynamisme local comme l'aménagement du phare de Petit Fort Philippe, une stratégie événementielle relativement développée (tourisme fluvial, historique...), la restauration de bâtiments historiques, un « Plan lumière » de mise en valeur des remparts... Cependant, Gravelines peine à décoller et son rayonnement n'a rien de comparable à celui des cités fortifiées du Kent Est, son principal équipement touristique (Sportica) répondant essentiellement aux attentes sportives et de loisirs de la population locale.

Bergues, située dans l'arrière-pays flamand, est une ville fortifiée avec de vieilles demeures flamandes. Les quatre tours ont fait l'objet d'une restauration : la Tour de l'église St-Martin, la Tour Belfry, la Tour Pointue, la Tour de l'Abbaye Winoc font la renommée de la ville. Néanmoins, ces cités ne connaissent pas l'engouement touristique de Montreuil. En dépit d'une certaine mobilisation locale, de nombreux efforts restent à fournir pour structurer davantage leur offre touristique.

---

[709] MAIRIE de MONTREUIL, Service d'animation du patrimoine, 2003.
[710] 16 restaurants de qualité confèrent à cette cité un rôle grandissant d'escale gastronomique.
[711] Ce projet nécessite 10 ans de rélisation pour un coût total estimé à 11,5 millions d'Euro.

Enfin dernier type de localités balnéaires à connaître d'importantes dynamiques territoriales, les stations balnéaires traditionnelles largement engagées dans la diversification de leurs activités et produits touristiques.

1.4.Les tentatives de diversification pour les stations balnéaires traditionnelles.

Au sein des littoraux de la Côte d'Opale et du Kent Est, les stations balnéaires traditionnelles connaissent de sérieuses difficultés depuis quelques décennies (à des degrés divers). Chacune à leur manière, elles tentent de diversifier leurs produits touristiques, afin de renouer avec une nouvelle attractivité. Dans ce domaine, Le Touquet reste une station huppée et attractive toute l'année, puisqu'elle a su préserver son identité tout en se diversifiant. Sans renier son passé, Broadstairs tente de l'imiter pour prétendre à un tel rayonnement. Quant à Berck, cette station de santé s'est engagée dans une profonde mutation à partir de son potentiel remarquable. Les stations d'Hardelot et d'Herne Bay méritent d'être davantage valorisées. Enfin, Margate semble toujours « en crise », tandis que St-Etienne-au-Mont, Equihen-Plage, Le Portel et Camiers, Ste-Cécile procèdent à d'ambitieuses « mises en tourisme » de leur espace pour s'afficher comme de véritables destinations éco-touristiques de proximité.

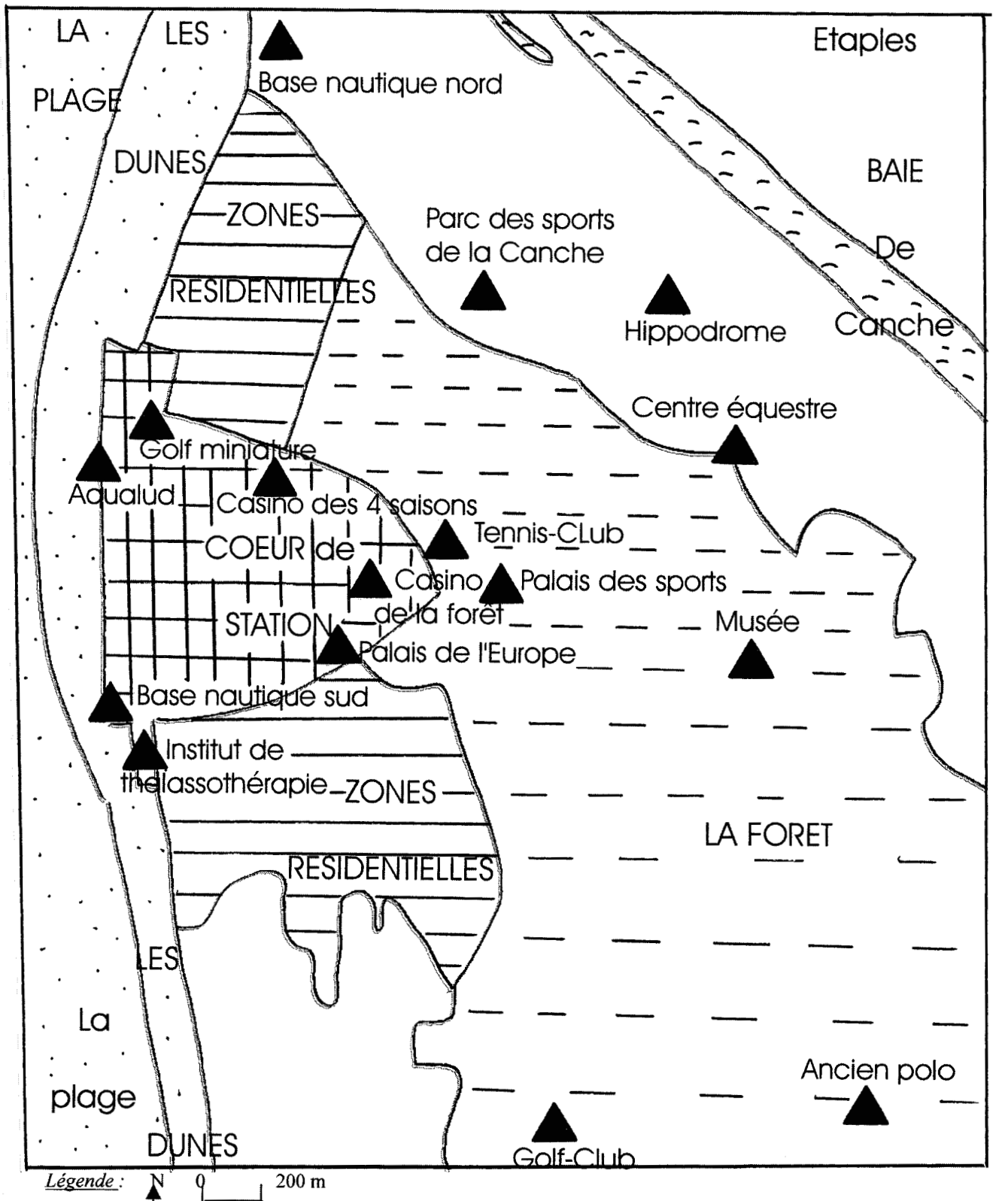
1.4.1.Le Touquet, station huppée et attractive toute l'année.

Le Touquet constitue toujours la station phare de la Côte d'Opale. Avec moins de 6 000 résidents permanents, la station « des 4 saisons » base sa notoriété sur la qualité de son environnement naturel et architectural (**carte n°75**). Son urbanisme de style anglo-normand est très prisé et conforte sa réputation de station huppée de ce littoral. La rue St-Jean et ses abords, c'est-à-dire le cœur commercial de la station, a réussi à conserver une authenticité, malgré la reconstruction d'après-guerre. D'une manière générale, la moitié Est de la station est très attractive avec de nombreux espaces verts, de somptueuses villas, et son cœur prestigieux constitué par l'hôtel « Westminster », le palais de l'Europe et le casino du palais, ainsi que par plusieurs commerces et restaurants. S'ajoutent aux forêts périphériques, les dunes où chaque année se produit l'Enduro. Les équipements sportifs sont nombreux dans la station : centre équestre, golf, centre thalassothérapie, 36 courts extérieurs de tennis dont 25 en terre battue...). Elle favorise aussi le tourisme d'affaires (palais des congrès, casinos).

Le Touquet est la seule station du littoral à attirer des clientèles extra régionales, en nombre non négligeable. Elle attire de plus un nombre croissant de retraités : sur les 380 migrants enregistrés dans le canton en 1999, 200 se sont installés dans cette station[712]. Cette attractivité touristique se traduit par le positionnement haut de gamme de l'hébergement (**tableau n°154**). Les résidences secondaires de bon standing et le parc hôtelier 3-4 étoiles (63% des chambres d'hôtels) représentent la majorité de l'offre. Le parc hôtelier totalise en 1996, 16 hôtels pour 814 chambres. Les résidences de tourisme sont relativement bien présentes dans la station, grâce aux groupes para-hôteliers Orion (75 studios), Hippotel (77 appartements) et P&V (140 appartements)[713]. Mis à part la clientèle du camping (215 emplacements) situé dans la forêt, les touristes appartiennent essentiellement à une catégorie haut de gamme.

[712] LOEW-PELLEN.F, Vieillir en bord de mer, Quand vieillissement de la population rime avec arrivées de populations âgées, Hommes et Terres du Nord 2002/1, pp. 30-35, 49 p.
[713] Etude HORWATH AXE CONSULTANT, Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage, rapport final, juillet 1996.

Carte n°75 : La station du Touquet et ses principaux équipements touristiques



- Centre ville commerçant attractif prolongé par le front de mer ;
- La forêt parsemée de somptueuses villas ;
- Les plages sableuses bordées de dunes ;
- Les aires résidentielles composées le plus souvent de pavillons individuels.

▲ Les équipements touristiques et de loisirs.

Source : M.Harbreteau, 2003.

Tableau n°154 : La répartition de l'offre d'hébergement au Touquet.

	Nb. d'hôtels	Nb. de chambres	En %	Taux de pénétration des chaînes	Capacité moyenne
4 étoiles	3	338	37%	40%	113
3 étoiles	3	237	26%	63%	79
2 étoiles	14	347	37%	26%	25
Total	**20**	**922**	**100%**	**41%**	**46**

Source : Etude Horwath Axe Consultant, Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage, rapport final, juillet 1996.

Cependant, Le Touquet doit faire face à quelques difficultés :

- La faible attractivité du front de mer peu animé et dépourvu d'élément végétal : des immenses parkings dénaturent la plage ;
- La présence d'Aqualud, créé au début des années 80, d'une qualité architecturale très médiocre, ouvre en période de vacances mais apparaît très peu compétitif par rapport à d'autres équipements (Nausicaa), d'autant que la clientèle fréquentant ce type d'attraction (120 000 visiteurs annuels[714]) est en inadéquation avec le positionnement prestigieux de la station ;
- La faible animation commerciale : manque de dynamisme des commerçants ;
- Le problème de la sur-fréquentation en période estivale, notamment dans la partie ouest de la ville (front de mer avec des rues étroites), y rend la circulation piétonne et routière délicate.

Pour renforcer son attractivité touristique, Le Touquet développe fortement la filière « tourisme d'affaires ». Conçu en 1930, le Palais de l'Europe dispose d'un auditorium de 462 places, de salles polyvalentes pouvant accueillir jusqu'à 1 200 personnes en réunion plénière et 1 500 pour les cocktails et réceptions. Il accueille des manifestations d'envergure internationale (environ 3 par an) et des conventions (2 en 1995), contribuant à renforcer l'image et la notoriété du Touquet[715]. Le Palais est également le lieu de congrès, de réunions et de séminaires d'envergure plus restreinte, avec la fidélisation de quelques clients régionaux (Leroy-Merlin, France Telecom...). Le Touquet accueille près de 150 manifestations par an.

La notoriété du Touquet est satisfaisante, mais semble reposer sur des acquis. Cette station doit prendre des mesures urgentes :

- Se repositionner parmi les grandes destinations à vocation internationale du littoral en tant que station phare haut de gamme et s'intégrer de façon spécifique et complémentaire dans l'offre de la Côte d'Opale ;
- Allonger la durée moyenne des séjours dans le cadre d'un tourisme des « 4 saisons ». La politique événementielle basée sur le sport et la culture doit être renforcée ;
- Aménager certains aspects urbains comme le front de mer en y incorporant l'élément végétal ;
- Valoriser les 3 filières que sont l'aspect tonique – sportif, la notion de tradition (authenticité) et le tourisme d'affaires.

Le Touquet constitue la station balnéaire la plus prisée au sein de l'aire eurorégionale transmanche. Elle est la seule à disposer d'une renommée nationale voire internationale.

---

[714] Comité Régional du Tourisme, Fréquentation annuelle des équipements touristiques du Nord-Pas-de-Calais, 1997, 22 p.

[715] Etude HORWATH AXE CONSULTANT, Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage, rapport final, juillet 1996.

Ce dynamisme débordant se base sur un tourisme des « 4 saisons » particulièrement judicieux. A l'image du Touquet, il existe une autres station dans le Kent Est, qui vise une telle notoriété, Broadstairs.

1.4.2.Broadstairs, une station élitiste conservant une certaine attractivité.

Broadstairs est l'une des rares stations balnéaires du Kent Est qui ait su conserver son charme (comme Folkestone). Cette station est unique dans la mesure, où la population locale est soucieuse de préserver son cadre de vie et son identité (**photos n°13** et **n°14**). Le port historique ainsi que le front de mer constituent les principaux éléments d'attractivité. La station présente toujours un kiosque à musique (= '*The Pavilion Theatre*'), qui offre des distractions variées (danses, concerts, pièces de théâtre). De plus, les hôtels et les magasins de la station ont réussi à se maintenir avec un bon niveau de services. A l'inverse des autres stations de Thanet, la clientèle de Broadstairs est touristique, les visiteurs étant âgés et élitistes[716]. La plupart sont des retraités cultivés, issus du Comté mais aussi de Londres, qui viennent passer quelques semaines dans cette station réputée comme lieu incontournable pour les intellectuels. Broadstairs profite largement de son lien passé avec Dickens pour renforcer sa notoriété nationale. La station attire aussi de nombreuses familles bourgeoises, qui contribuent à rajeunir ses clientèles traditionnellement âgées[717].

Depuis quelques années, la municipalité a entrepris quelques efforts de régénération sur le front de mer, grâce aux fonds financiers de la Lotterie, du FEDER et du district. Cependant, ces mesures restent limitées en raison du caractère très restreint de la station. La principale action menée a concerné la remise en état de l'ascenseur victorien reliant la partie haute de la ville au port. D'autres aides ont été apportées aux hôtels et aux attractions touristiques, pour procéder à quelques transformations ou rénovations. Enfin, d'autres mesures consistent à mieux réguler le trafic automobile, et plus particulièrement empêcher les automobilistes de circuler dans le centre. En effet, la rue principale '*Albion Street*' est souvent encombrée, surtout en période estivale. La municipalité a donc procédé à la création de parkings à l'extérieur (d'autres sont prévus à l'avenir) et à la mise en place de rues piétonnières.

Le principal enjeu pour Broadstairs est de préserver son charme et son identité. Il existe de nombreux bâtiments historiques de valeur, dont il est important de protéger ce patrimoine. Il s'agit pour les élus locaux d'accroître la qualité générale de ce bâti. En effet, l'environnement urbain paraît « fatigué » : éclairage différent, vieilles façades... Afin d'améliorer ce patrimoine architectural, pourquoi ne pas tenter d'obtenir la désignation nationale de '*Conservation Area*' qui permettrait d'apporter des fonds financiers essentiels ?

Face au dynamisme débordant du Touquet qui veut s'afficher dans de nombreuses filières touristiques pour conforter un tourisme des « 4 saisons », la station de Broadstairs est soucieuse de préserver sa tranquillité, garante d'un tourisme élitiste pour les retraités. Même si son environnement paraît quelque peu « figé », les élus locaux maintiennent en permanence ce cachet unique.

A l'image du Touquet et de Broadstairs, Berck s'engage dans une diversification de ses produits récréatifs, et possède le potentiel pour se hisser au niveau des stations huppées et animées à l'année.

---

[716] THANET DISTRICT COUNCIL, 1999.
[717] THANET DISTRICT COUNCIL, 1999.

Photo n°13 : La vieille ville de Broadstairs

Source : M.Harbreteau, 2002. Cette photographie montre le caractère typique du coeur historique préservé de Broadstairs. Ses petites rues étroites lui confèrent une grande attractivité, d'autant que la municipalité encourage le fleurissement des façades.

Photo n°14 : La plage de Broadstairs

Source : M.Harbreteau, 2002. Photographie montrant la principale plage de Broadstairs (Viking Bay) à proximité immédiate du coeur historique de la station.

1.4.3.Berck sur Mer : une station balnéaire « de santé » en profonde mutation.

Berck est la station la plus méridionale de la Côte d'Opale. Peuplée de 15 000 habitants, elle s'insère dans le District, qui comprend 22 500 habitants (soit 12 communes en 2002). L'activité touristique y est un secteur économique à part entière, puisqu'elle fait vivre près de 50% de la population locale[718]. Le tourisme vient en seconde position après l'activité hospitalière. Cette dernière entraîne d'importants flux touristiques dans la station (familles, amis...). La population est multipliée par 3 en période estivale, avec des pointes de fréquentation régionale lors des week-ends d'été (200 000 visiteurs), d'où la saturation chronique des parkings, la plupart gratuits[719]. De nouveaux parkings doivent être créés, avec une meilleure signalétique. La rue Carnot (rue principale) piétonne l'été de 14h à 19h atténue les fortes fréquentations dans le centre-ville. De plus, les conditions de circulation sont très mauvaises entre Berck et Le Touquet durant la haute saison. De nombreux points noirs subsistent. Les voies ne sont pas adaptées à la grande circulation.

Les principaux atouts de Berck sont la plage et le parc d'attraction. Bagatelle est le pionnier des parcs d'attractions français, et devient rapidement un parc de loisirs de proximité pour les clientèles régionales mais aussi picardes, normandes, parisiennes et étrangères (britanniques et belges). Racheté par le Parc Astérix en 2001, sa fréquentation annuelle est de 400 000 visiteurs, dont 20% de belges et de britanniques[720]. L'Agora représente le 3ème pôle touristique important de la station, puisqu'il propose une gamme étendue d'activités sportive : piscine, bowling, patinoire, salle de musculation. Les visiteurs ont également la possibilité de pratiquer des activités extérieures comme le char et la planche à voile, le cerf-volant.

Fortement fréquentée par une clientèle régionale, Berck tente de se donner une image dynamique en développant les activités sportives : c'est pourquoi, l'événementiel constitue une priorité pour la station. Avec les « Rencontres Internationales de Cerfs Volants », les « 6 heures de Berck » constituent les événements sportifs les plus importants de la station[721]. La volonté de changer l'image de la station est forte. De nombreux festivals tournent autour de la culture : « Festival de la Côte d'Opale », avec une déclinaison à Berck, « Festival Tendance »... Dans le cadre du contrat de station, un nouvel événement a été mis en place pour désaisonnaliser l'activité touristique : le « Festival du Jeu » (= jeux traditionnels dans toute la ville) pendant les vacances de la Toussaint. Le budget atteint 55 000 Euro. C'est un événement se produisant tous les ans. De 10 à 15 000 personnes affluent dans la ville durant toute une semaine. Lors du week-end, tous les jeux du festival sont regroupés dans une grande salle, ce qui permet une affluence de 10 000 personnes supplémentaires...

Les différentes procédures publiques ont permis à la station de renforcer son offre touristique. Berck a bénéficié d'un contrat de valorisation des stations touristiques littorales anciennes, pour la période 1984/1988. La station n'a pas voulu renoncer à sa vocation de tourisme de santé, ce qui fait sa force et sa notoriété mondiale. Ce positionnement doit être la carte à jouer dans les colloques médicaux. L'embellissement de la station avec l'aménagement du front de mer, le centre-ville amélioré, le boisement... ont joué un rôle décisif dans l'attrait de nouvelles clientèles.

---

[718] Entretien avec Mr.Delefosse Directeur de l'Office de Tourisme de Berck et Antoinette Pionet, Ingénieur urbaniste à la mairie de Berck, sept.2001.

[719] Il n'existe pas de parking payant à Berck : la seule station du littoral !

[720] COMITE REGIONAL DE TOURISME, 2000.

[721] La moitié du budget de l'Office de Tourisme (= 2 millions de francs) est consacrée aux « Rencontres Internationales de Cerfs Volants » d'ampleur mondiale.

D'après le directeur de l'Office de Tourisme, la station attire un nombre croissant de clientèles en provenance de l'agglomération parisienne, la Seine-Maritime, la Champagne Ardennes, mais aussi des pays étrangers limitrophes (Belgique, Hollande, Allemagne). De plus, l'ouverture récente de l'A29 (St-Quentin à Amiens) en 2001, renforce son accessibilité, d'autant que Berck bénéficie d'une desserte directe en provenance de l'autoroute A16. Enfin, la présence du centre de vacances P&V de l'autre côté de la Baie d'Authie, apporterait également de nouvelles clientèles[722].

Outre les nombreuses activités qui se sont particulièrement développées à Berck comme la voile, les compétitions de cerf-volant..., les contrats de station ont largement permis de renforcer la capacité d'hébergement pour aboutir à une offre hôtelière diversifiée et traditionnelle : 31 hôtels (700 chambres) sont recensés en 2001 (**tableau n°155**). La dernière implantation représente celle d'un « Etap Hôtel » à la sortie de la ville. Un hôtel 3 étoiles devrait être créé à proximité du casino, et devrait pallier le manque d'hôtel haut de gamme.

Tableau n°155 : La capacité hôtelière de Berck en 1999.

Catégorie	N.B. d'hôtels	N.B. de chambres	%
0	15	197	38
1 *	2	24	4.7
2 *	10	238	46
3 *	1	58	11.3
TOTAL	**27**	**517**	**100**

Source : Mairie de Berck, 1999.

Avec un total 17 terrains de campings à l'échelle du district, il n'y a pas d'extension possible pour l'hôtellerie de plein air, puisque l'offre y est jugée suffisante. Mis à part le renforcement de la qualité de l'ensemble des prestations de l'hébergement, la municipalité a la volonté de tendre vers la diversification, en faisant évoluer les terrains de campings vers du bâti, ou en créant des offres à la semaine et au week-end pour les meublés. En effet, la capacité d'hébergement touristique est limitée (la station totalise 12 044 lits en hébergements marchands en 2001[723]), et la saturation est très vite atteinte en particulier :

- Lors des week-ends ensoleillés pendant l'année ;
- Lors d'événements exceptionnels (Cerf-Volant, Enduro).

Un projet de contrat de station est établi pour 1996-98, pour diversifier les clientèles tout en procédant à la revitalisation de la station. Son montant total s'élève à 940 000 Euro, financé par la commune (46%), l'Etat (12%), la Région (12%) et le FEDER (30%) grâce à l'objectif 2. Les mesures mises en place concernent :

- L'aménagement touristique de la plage en renforçant l'atmosphère balnéaire. Les cabines de plage, les douches et les sanitaires sont rénovés. Un accès à la plage pour les personnes handicapées est créé. La principale action est la réalisation d'un passage le long de la plage au sud de la station ;
- Le renforcement de la politique d'accueil : l'organisation touristique et les animations de la station. Il s'agit de présenter une animation sportive et médicale tout le long de l'année, avec une politique événementielle renforcée (ex. Colloque Médical, nouveaux établissements touristiques créés comme une école de char à voile).

[722] Entretien avec Mr.Delefosse Directeur de l'Office de Tourisme de Berck et Antoinette Pionet, Ingénieur urbaniste à la mairie de Berck, sept.2001.
[723] Entretien avec Mr.Delefosse Directeur de l'Office de Tourisme de Berck et Antoinette Pionet, Ingénieur urbaniste à la mairie de Berck, sept.2001.

Parallèlement, la signature récente du POS a révélé un bras de fer entre les élus locaux et les autres acteurs (chasseurs, problèmes de l'eau...). En effet, jusqu'en 2001, Berck ne disposait toujours pas d'un tel outil d'orientation foncière, puisqu'une grande partie des terrains appartenait à la ville de Paris, qui souhaitait préserver une certaine autonomie. Après des décennies de lutte acharnée de la part des acteurs locaux pour décider de leur propre planification locale, le POS est finalement adopté mais s'est souvent heurté à l'incompréhension locale pour préserver certains espaces de valeur, tels la zone nord de la commune déclarée inconstructible (**tableau n°156-carte n°76**). Différents projets touristiques visent à l'atténuation des difficultés persistantes issues de la signature récente du POS : [724]

- La station dispose de quelques espaces vacants, où devraient se concrétiser plusieurs projets touristiques majeurs. En effet, le « triangle d'or » regroupe la Place centrale de l'Entonnoir et le nord de la station, représentant ainsi un site potentiel à développer pour les activités récréatives. Le Projet Urbain Balnéaire (= PUB) identifié par le bureau d'étude Crystal souligne le manque de dynamisme du front de mer. Ce projet qui devrait être réalisé lors des prochaines années préconise la création d'un nouvel Office de Tourisme sur la Place de l'Entonnoir. De plus, il s'agit de transférer les activités voiles dans le centre sur la plage centrale (les dunes Oasis) devant le Boulevard de Boulogne. Il existe actuellement une vieille base nautique au sud de Berck dans la baie d'Authie, qui comprend 3 clubs (voile, pêche en mer au bord de l'eau, pêche en haute mer). Le but est de rendre à la baie son caractère naturel et d'y implanter « une maison de la baie » (seul le club « pêche en mer au bord de l'eau » resterait dans cette enceinte).

- Au même titre que cette zone du « triangle d'or » à valoriser, la problématique du vieil établissement industriel localisé dans les dunes (au nord de Berck) se pose. Après les échecs répétés de plusieurs projets de thalassothérapie, les travaux de réhabilitation de cette usine s'imposent à condition de ne modifier ni le volume ni la surface du bâtiment (en raison de la loi Littoral). Il semble aujourd'hui difficile de réaliser un tel complexe de thalassothérapie en raison des pressions fortes d'Accor pour rester le seul en Côte d'Opale (Le Touquet). La destruction du bâtiment est une piste à envisager, mais le coût est énorme d'autant que celle des blockhaus situés autour du site doit également être réalisée. Pourquoi alors ne pas y implanter un hôtel haut de gamme ? En effet, il existe de nombreux et réguliers congrès et séminaires à Berck dans le domaine de la santé, mais cette clientèle élitiste séjourne au Touquet. S'agissant du tourisme d'affaires, il existe un grand potentiel inexploité, qu'il s'agit de développer.

- Enfin, le manque de synergie avec Montreuil et les autres stations du littoral fait cruellement défaut. Une plus grande complémentarité est essentielle. Dans ce domaine, le District va bientôt disparaître au profit de la création d'une Communauté de Communes. Un Office de Pôle devrait regrouper Berck, Rang du Fliers... Une approche « produit » plus efficace pourrait renforcer les liens entre Berck et les communes voisines. Développer la randonnée pédestre est une piste à envisager d'autant que la demande est forte avec la présence de nombreuses forêts situées aux alentours de la station. C'est pourquoi, la municipalité doit promouvoir cette activité tout en trouvant la conciliation avec les propriétaires privés.

D'autres stations rencontrent moins de succès dans leurs tentatives de désaisonnaliser leurs activités touristiques et de loisirs. C'est le cas d'Hardelot et d'Herne Bay, dont les efforts méritent d'être poursuivis pour devenir des destinations attractives à l'année.

---

[724] Entretien avec Mr.Delefosse Directeur de l'Office de Tourisme de Berck et Antoinette Pionet, Ingénieur urbaniste à la mairie de Berck, sept.2001.

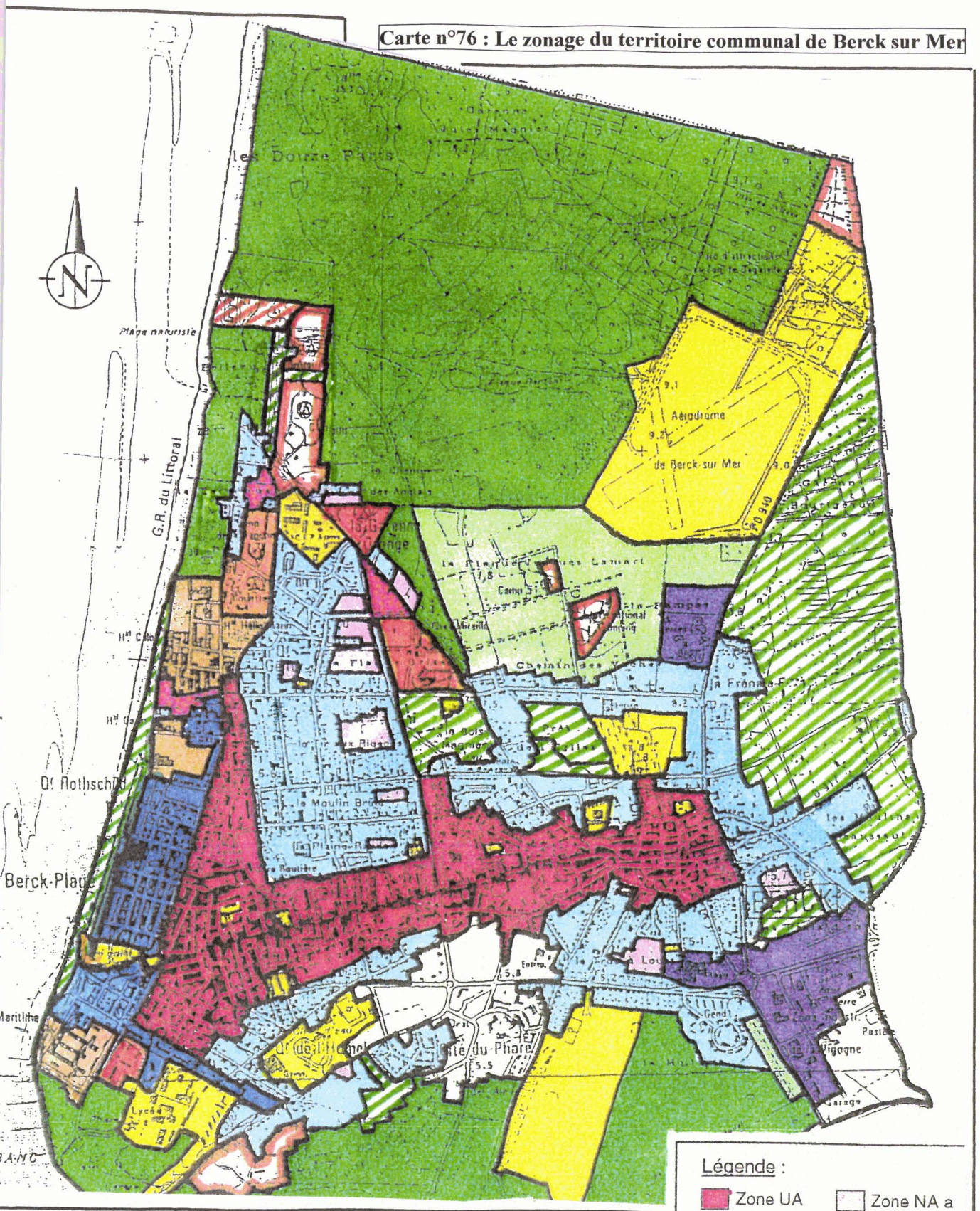
Tableau n°156 : Le zonage du territoire communal de Berck sur Mer.

Zones	Les caractéristiques et les vocations urbaines
UA	Ensemble de l'espace urbain le plus ancien et le plus remarquable, dont il convient de préserver la typologie et la morphologie. Zone destinée à recevoir un ensemble coordonné de maisons de ville et d'immeubles collectifs, d'activités (artisanat, commerces, services), de bureaux et d'équipements divers.
UD	Zone pavillonnaire présentant un paysage urbain remarquable et destinée à recevoir un ensemble coordonné d'habitations individuelles et de petits immeubles collectifs ainsi que des activités (artisanat, commerce, services) et équipements divers.
UF	Quartiers situés en bordure du littoral à vocation touristique qui juxtaposent architecture balnéaire d'avant-guerre et celle de la reconstruction. Zone destinée à recevoir un ensemble coordonné d'immeubles collectifs et de maisons de ville, des activités (artisanat, commerce, services) et équipements divers.
UG	La zone comprend un secteur UG a correspondant principalement aux terrains de camping-caravaning situés en lisière du milieu naturel. UG b correspond au site de la vieille usine à réhabiliter. Zone destinée à recevoir des constructions et installations à vocation touristique : complexes immobiliers, parcs résidentiels de loisirs, constructions à usage hôteliers, para- hôteliers et de restauration, y compris les villages de vacances, constructions à caractère médical ou paramédical liées à la santé, la convalescence ou la remise en forme, établissements de formation, ainsi que les commerces, activités et services.
UH	Zone de grands équipements publics et privés : scolaires, aérodrome, hippodrome, base nautique, cimetière, Bagatelle, grands équipements sportifs, Place de l'Entonnoir.
UJ	Zone présentant des secteurs d'activités destinés à recevoir des établissements industriels (sans nuisance), des entrepôts, des commerces, des bureaux et des activités artisanales.
UM	Grands pôles hospitaliers littoraux. Zone destinée à recevoir des constructions à usage médical et paramédical, ainsi que les services, centre de formation et équipements et les structures d'hébergement.
NA	Zone destinée à recevoir une extension de l'agglomération dans le cadre d'une modification ou révision du POS. Elle comprend une zone NA a destinée à recevoir un ensemble coordonné d'habitations individuelles et de petits immeubles collectifs ainsi que les activités et équipements divers. Elle correspondra à une zone pavillonnaire. La zone NA b est à vocation touristique : complexes immobiliers, parcs résidentiels de loisirs, constructions à usage hôteliers, para-hôteliers et de restauration, y compris les villages de vacances, constructions à caractère médical ou paramédical liées à la santé, la convalescence ou la remise en forme, établissements de formation, ainsi que les commerces, activités et services.
NC	Zone de richesses naturelles à protéger en raison de la valeur agricole des terres ou de la richesse du sol ou du sous-sol : terrains de bulbiculture du nord de Berck.
ND	Zone naturelle protégée en raison de la qualité du site et du paysage, de la richesse des milieux naturels ou de la présence de risques naturels. Elle comprend un secteur NDI dans lequel s'applique le code de l'urbanisme qui comprend des espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel ou culturel ainsi que des milieux naturels nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

Source : M.Harbreteau d'après POS de Berck, document remis par lors d'un entretien avec Mr.Delefosse Directeur de l'Office de Tourisme de Berck et Antoinette Pionet, Ingénieur urbaniste à la mairie de Berck, sept.2001.

Les différentes zones apparaissent sur la **carte n°76.**

Carte n°76 : Le zonage du territoire communal de Berck sur Mer



Source : Représentation schématique du POS de Berck, document remis par lors d'un entretien avec Mr.Delefosse Directeur de l'Office de Tourisme de Berck et Antoinette Pionet, Ingénieur urbaniste à la mairie de Berck, sept.2001.

1.4.4.Hardelot et Herne Bay : des stations réputées insuffisamment valorisées.

Comme Le Touquet, Hardelot accueille une clientèle extra-régionale[725]. Sa notoriété est plus forte que celle des stations voisines, et repose sur son cadre naturel (plages, dunes, forêts sont de très grande qualité), ses équipements de sports et de pleine nature (deux golfs, centre équestre), ses hôtels de haut standing (soit un total modeste de 138 chambres[726]), son excellente accessibilité et d'importantes réserves foncières. Hardelot est une station familiale, de qualité, une station de nature offrant une gamme importante de sports et de loisirs.

Un événement particulier, les « sculptures de sable géantes », permet à la station de s'afficher sur le plan national. La première édition a permis aux acteurs économiques locaux de tripler leur chiffre d'affaires mensuel par rapport à l'année précédente. Lors de cet événement, la station accueille plus de 60 000 visiteurs, à une période généralement peu propice au séjour (mai). Les retombées en matière d'image sont aussi importantes. Il apparaît important de pérenniser cet événement phare, d'amplifier les actions de communication vers l'international et de le conforter au niveau régional.

Les différentes procédures publiques ont permis de renforcer l'offre touristique de la station (contrat de développement touristique, projet de station sur le littoral), en direction des cibles actuelles (familles, enfants) :

- Requalification de l'Avenue de la Concorde : Opération « cœur de station » ;
- Rénovation du centre équestre ;
- Création de produits autour du « Jardin des mers » ;
- Implantation d'un centre d'hébergement pour groupes (22 chambres / 66 lits) ;
- Réflexions sur les enseignes commerciales et la signalétique touristique ;
- Adhésion à la démarche qualité hôtel – restaurant de la CRCI ;
- Mise en place d'une charte architecture – paysage ;
- Recrutement par la ville d'un architecte – conseil ;
- Changement de localisation de l'office de tourisme pour améliorer sa visibilité et son accessibilité (fréquentation annuelle de 35 000 visiteurs[727]).

Cependant, de nombreuses difficultés demeurent pour Hardelot, notamment un cœur de station insuffisamment développé coupé du front de mer. Des travaux de régénération se révèlent indispensables sur une vingtaine d'hectares. De plus, le poids excessif des résidences secondaires contraste avec un hébergement marchand peu développé. Enfin, la saisonnalité touristique est fortement marquée avec une fréquentation très faible en basse saison. Ainsi, l'évolution souhaitée pour la prochaine décennie figure dans le contrat de station d'Hardelot (**tableau n°157**). La station espère devenir le second pôle touristique de la Côte d'Opale, après le Touquet, en renforçant l'animation pluri-saisonnière à dominante culturelle, (entrant résolument dans une nouvelle politique), et la gestion intégrée de la qualité, touchant aux espaces, aux produits, aux prestations touristiques.

---

[725] Tout comme Wimereux.

[726] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

[727] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

Tableau n°157 : Contrat de développement touristique 2000/2003 de Neufchâtel-Hardelot.

Actions	Financements
1.Définition des modalités de gestion d'équipements de loisirs et des attentes des clientèles.	
- Etude de définition d'un complexe nautique et de glisse : aménagement et fonctionnement.	200 000 F
- Définition de modalités de gestion du centre d'animations et de loisirs culturels.	200 000 F
- Connaître qualitativement et quantitativement les comportements d'achat des clientèles.	200 000 F
2.Création et valorisation d'espaces et d'équipements de loisirs.	
- Implantation d'une signalétique touristique et hôtelière.	450 000 F HT
- Valorisation et aménagement de la Place de l'Océan.	p.m
- Création et balisage de sentiers de découverte du patrimoine.	150 000 F HT
- Réalisation du Centre d'animations et de loisirs culturels.	p.m
- Aménagement d'un complexe nautique et de glisse.	p.m
3.Actions commerciales liées aux nouveaux produits de loisirs.	
- Création d'un poste 'Chef de projet du centre d'animations et de loisirs culturels'.	1 200 000 F
- Actions de communication des nouvelles activités.	400 000 F
- Mise en œuvre de la carte d'hôtes.	300 000 F
- Définition d'une programmation événementielle touristique (communication Festival de sculptures sur sable + Festival du Jeune spectateurs).	2 400 000 F + 1 200 000 F
Total 2000 – 2003	**6 700 000 F 1 022 900 E**

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

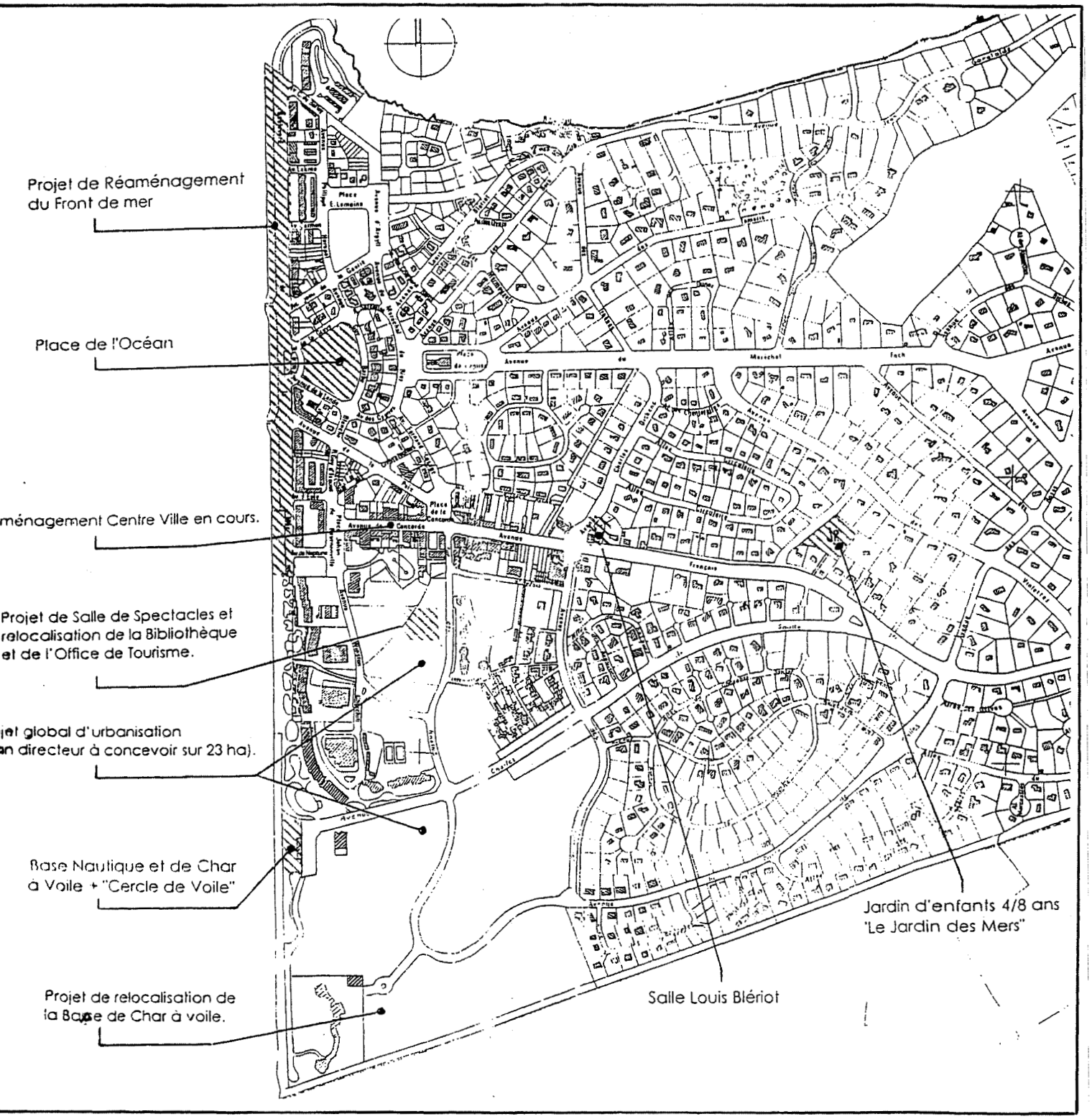
Le contrat de station préconise une mutation d'Hardelot en direction de 3 axes (**carte n°77**) :

- La filière sports et loisirs nautiques : activité char à voile et speed-sail, implantation du complexe nautique, stratégique pour l'animation du secteur sud de la station ;
- La filière balnéaire : démarrage de la requalification des espaces publics situés sur le front de mer. Les nouveaux équipements doivent participer à l'activité touristique pluri-saisonnière d'Hardelot (équipements de remise en forme de l'hôtel du Parc, complexe d'animations et de loisirs culturels) ;
- La filière nature : centre d'hébergement de groupes, prestations « Jardin des mers », ouverture de la Maison de la Nature d'Ecault.

Parmi les actions engagées, l'aménagement du complexe nautique et de glisse est essentiel pour la station. Faute d'équipement, Hardelot n'a pas pu participer à la démarche « voile opale » en 2000, initiée par le Comité Départemental de Tourisme, avec la participation des clubs nautiques de Wimereux, d'Etaples, du Touquet et de Berck. La réalisation d'un équipement de sports nautiques et de glisse, proposant des activités de dériveurs et planches à voile, speed-sail et char à voile, devrait pallier ce manque.

La valorisation et l'aménagement de la Place de l'Océan est également une action indispensable. L'espace inexploité de la Place de l'Océan occupe dans la station d'Hardelot une situation stratégique de liaison entre le cœur de station et le front de mer. Cet espace public représente une zone de stationnement, et son potentiel est insuffisamment exploité. Les villas isolées et regroupées autour de la Place créent un environnement architectural unique.

Carte n°77 : Les projets d'aménagement de la station d'Hardelot



Source : M.Harbreteau d'après Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

N 0 250 m

Les objectifs sont de : [728]

- Créer un lien (paysager, architectural et déambulatoire) entre la plage, le front de mer et le cœur de la station ;
- Accueillir des activités de loisirs en libre accès ;
- Valoriser l'environnement architectural et la mise en scène initiale des villas (de type chalets construits sous l'influence de Louis Le Cordonnier) ;
- Aménager de façon paysagère l'espace public.

Enfin, un centre d'animations et de loisirs culturels devrait être créé (2002-2003). Il devrait comprendre une salle d'activités et d'expositions de 1000 m² et une salle de spectacles en gradins de 700 places, modulables à 300. Il a pour objectif de :

- Répondre aux besoins des habitants de l'agglomération (loisirs culturels de proximité) et des touristes (jeunes adolescents et familles) ;
- Rééquilibrer l'offre culturelle au sein de l'agglomération boulonnaise ;
- Mettre en synergie les politiques de programmation et les pratiques culturelles au sein de l'agglomération.

Comme Hardelot, Herne Bay a le potentiel de devenir un pôle touristique majeur après Folkestone, Ramsgate et Broadstairs. Datant du milieu du 19ème siècle, elle est relativement moderne et garde un caractère unique et une ambiance particulière de station balnéaire. Son patrimoine architectural riche est reconnu par son statut de '*Conservation Area*' sur 4 zones (**carte n°78**) :

- La vieille ville ('*East Street*' et '*Canterbury Street*') est la première partie de la ville à être construite en 1814. Elle présente les bâtiments les plus anciens, notamment ceux de '*Ship Inn*' et de '*Prospect Hill*' ;
- Le front de mer peut être divisé en deux parties. A l'est, la partie la plus ancienne en style terrasse contraste avec les aménagements de l'ouest plus tardifs de style victorien, dont la Promenade et la terrasse '*St George*' ;
- Le centre commercial est composé de 3 squares (Oxenden, Brunswick et Hanover) ;
- Les aires résidentielles du 19ème et 20ème siècles présentent de nombreux exemples de terrasses et de villas construites tardivement à l'époque victorienne et édouardienne. Elles sont caractérisées par des briques rouges et jaunes.

Depuis quelques années, la municipalité a entrepris la régénération de sa station et un changement d'image[729]. Plusieurs actions ont été entreprises :

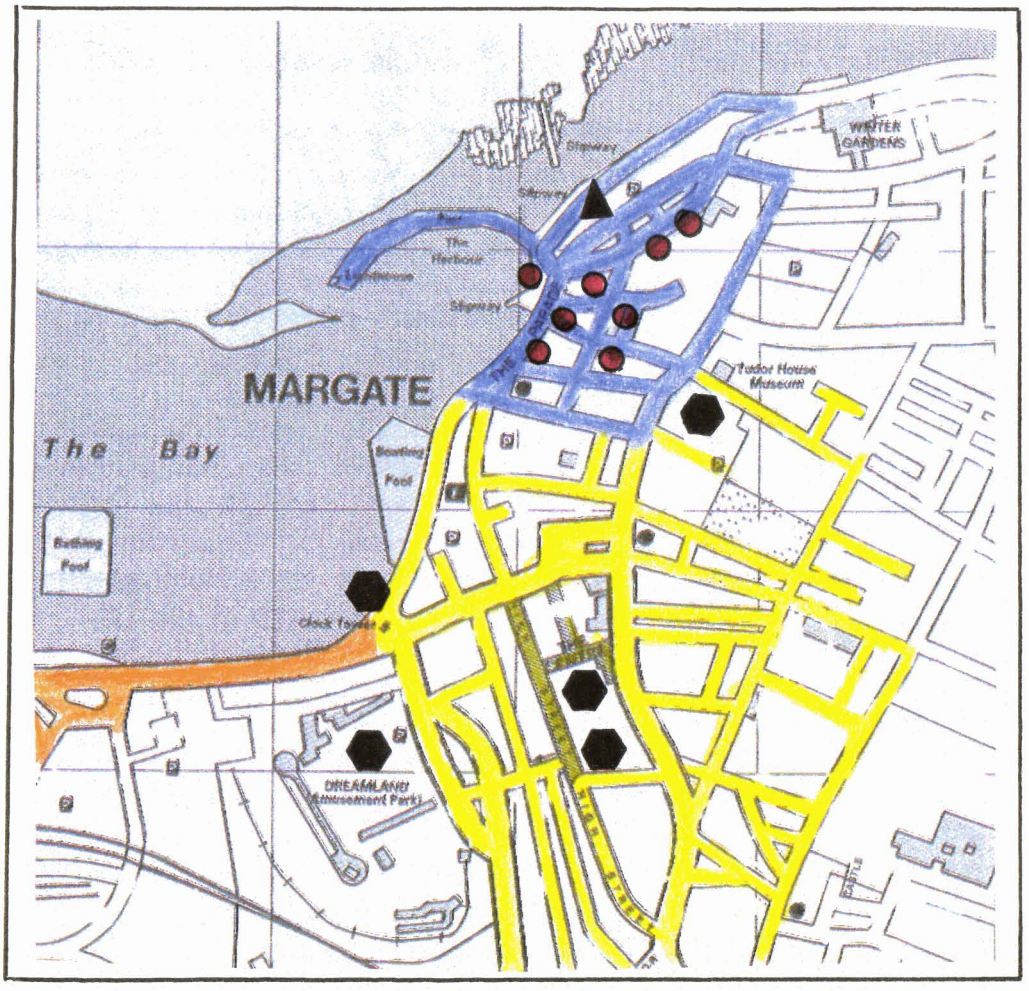
- La construction d'une nouvelle digue protectrice ;
- L'amélioration du cadre urbain général : le caractère spécial et unique d'Herne Bay comme station traditionnelle fait l'objet de nombreux efforts, notamment dans la préservation et la rénovation du bâti. La rue '*Mortimer Str.*' est devenue piétonnière. Des jardins ont été aménagés (style victorien), ainsi que des abris, une aire de jeux et quelques équipements pour les activités liées aux sports aquatiques. La ville a obtenu des fonds Interreg en partenariat avec Wimereux pour financer des actions de rénovation, notamment sur le front de mer, l'une des attractivités principales de cette station ;
- La création d'un festival annuel en été.

---

[728] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Contrat de développement touristique d'Hardelot 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot, déc.2000.

[729] En 1974, Herne Bay connaît une sévère crise économique (au même titre que Whitstable) avec un taux de chômage s'élevant à 27.5%, soit plus du double de la moyenne nationale. Aujourd'hui, la station présente une image complètement différente avec un taux de chômage qui est redescendu en dessous de la moyenne nationale.

Carte n°79 : Le projet Turner à Margate, station qui perdure dans le déclin



Source : *M.Harbreteau à partir d'un fond de carte issu de 'Canterbury Christ Church University College', 2003.*

Légende : N 0 250 m

- Vieille ville de pêcheurs confrontée à de nombreuses friches et bâtiments délabrés
- Centre-ville commerçant
- Front de mer caractérisé par de nombreux bingos et équipements médiocres.
- Localisation du Musée Turner
- Equipements touristiques

Enfin, dernier type de localités balnéaires à connaître d'importantes dynamiques territoriales, les stations résolument engagées dans une mise en tourisme de leur espace à partir de la filière « éco-tourisme » pour constituer de véritables destinations de proximité.

1.4.6.St-Etienne-au-Mont/Equihen/Le Portel et St-Cécile, stations éco-touristiques en devenir.

Situés au sud de l'agglomération de Boulogne, Le Portel, St-Etienne-au-Mont et Equihen-Plage appartiennent au Syndicat Intercommunal à Vocation Unique d'Aménagement des Plages et arrière plages, lui-même englobé dans la Communauté d'Agglomération du Boulonnais. Parallèlement, les communes font partie du Parc Naturel Régional. Le cadre naturel représente le principal atout de cette zone, avec les dunes de St-Frieux, le massif dunaire et forestier d'Ecault, les pelouses et les falaises d'Equihen-Plage et du sud du Portel (plateau d'Alprech), les plages de St-Etienne-au-Mont et d'Equihen-Plage. Cette zone est en grande partie protégée et gérée conjointement par l'ONF et Eden 62.

Ne constituant pas de réelles stations touristiques, ces communes sont essentiellement résidentielles et étroitement liées à la ville de Boulogne. Leur situation géographique les a souvent isolées et elles souffrent, encore aujourd'hui, d'un relatif enclavement. Leur histoire récente montre toutefois, qu'elles peuvent prétendre à un développement récréatif de proximité. Suite à l'échec d'implantation d'un village de vacances au début des années 90, les acteurs locaux de St-Etienne-au-Mont, Equihen-Plage et du Portel se sont engagés dans une réflexion commune afin d'aboutir à un projet d'aménagement : le schéma « plages et arrière plages ». En effet, la demande de proximité forte entraîne une fréquentation non négligeable dans les différentes structures d'hébergement. En 1998, 620 000 nuitées ont été enregistrées dans cette zone d'accueil touristique émergeante, sur un total de 3 200 000 à l'échelle du District **(tableau n°158)**[734].

Tableau n°158 : Fréquentation des hébergements d'Equihen-Plage, St-Etienne-au-Mont et du Portel.

	Equihen-Plage (Cazin)	St-Etienne-au-Mont	Le Portel	Total
Hôtellerie classée	-	-	15 000	15 000 (2.5%)
Meublés de tourisme et résidences secondaires	53 000	22 000	255 000	330 000 (53.5%)
Centres d'hébergement collectif	12 000	-	15 000	27 000 (4%)
Hôtellerie de plein-air	96 000	58 000	91 2000	246 000 (40%)
Total par commune	161 000 (26%)	80 800 (13%)	376 200 (61%)	618 000 (100%)

Source : Mission Côte d'Opale et Boulogne Développement, 1998.

Malgré cet engouement relatif, la qualité fait cruellement défaut dans le secteur de l'hébergement, notamment pour les campings qui dominent largement l'offre totale avec les formes résidentielles (caravanes, mobile homes). Pour eux, des opérations lourdes de réhabilitation sont nécessaires. Quant aux meublés, ils sont pour la plupart non classés, soulignant un manque profond de qualité. De plus, cette zone présente une notoriété extra-régionale quasi inexistante. Son image est étroitement liée aux plages de l'agglomération boulonnaise pour les visiteurs modestes. La fréquentation récréative de proximité n'entraîne que de faibles retombées pour l'économie locale. Elle constitue même une menace pour les sites naturels souffrant de sur-fréquentation : le site naturel d'Ecault accueille près de 300 000 visiteurs par an (étude ONF).

[734] MISSION COTE D'OPALE et BOULOGNE DEVELOPPEMENT, 1998.

D'un montant de 4.8 millions d'Euro, le programme « plage et arrière plages » constitue une réponse à ces menaces (**tableau n°159**)[735]. Le secteur est confronté à un triple enjeu :[736]

- Requalifier les sites récréatifs utilisés par la population boulonnaise et les clientèles actuelles (campeurs essentiellement) ;
- Créer des équipements de sensibilisation et de découverte à la nature, afin de former et d'initier le public à l'écologie ;
- Répondre aux pressions supplémentaires engendrées par l'A16.

Tableau n°159 : Le projet « plages et arrière plages ».

Programme	Lieu	Coût	Réalisation
Maison de la nature d'Ecault : Arena	St-Etienne-au-Mont	8 700 000 F	Mai 2001
Parc des Hures	Equihen-Plage	2 800 000 F	Juin 2001
Collier Voye (voie verte)	St-Etienne-au-Mont	2 600 000 F	Printemps 2001
Accès aux plages	St-Etienne-au-Mont et Equihen-Plage	2 650 000 F	Printemps 2000
Centre de services de la Plage	Equihen-Plage	4 000 000 F	Décembre 2001
Liaisons Cazin	Equihen-Plage	8 100 000 F	En cours de réalisation
Fort d'Alprech	Le Portel	3 000 000 F	Eté 2000
TOTAL		**31 850 000 F** **4 800 000 E**	

Source : Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale, Projet d'aménagement touristique Plage et Arrière Plage St-Etienne-au-Mont, Equihen-Plage, Le Portel, 2001.

Le schéma global d'aménagement doit permettre la requalification de cette façade littorale du Sud Boulonnais, autour de 3 équipements :[737]

- Construit entre 1874 et 1878, le Fort d'Alprech est une batterie militaire, où deux blockhaus ont été ajoutés lors de la 2nde Guerre mondiale. Il constitue un centre d'intérêt incontestable et sa restauration pourrait contribuer au développement touristique du sud de l'agglomération boulonnaise. 3 mesures d'intervention ont été identifiées : accessibilité (création d'un parking paysager et réhabilitation des circulations piétonnes), requalification paysagère (nettoyage, plantation de haies, suppression de bâtis anarchiques...), traitement du Fort (site à nettoyer, végétation sauvage à couper, bâtiments et fortifications à consolider)[738]. Le Fort Napoléonien doit également être restauré ;
- Le centre de services d'Equihen-Plage qui remplace les structures vétustes actuelles ;
- Localisée à proximité du massif naturel, la Maison de la Nature doit être un centre de découverte et de pédagogie sur l'étude et la protection du milieu, un lieu d'échanges et de rencontres, et enfin une structure d'accueil, véritable porte d'entrée du massif naturel (boutique et centre d'information sur la découverte des milieux naturels du littoral). 10 000 visiteurs annuels sont attendus à « Arena ».

[735] SIVU PLAGES et ARRIERE-PLAGES, St-Etienne-au-Mont, Equihen Plage et Commune du Portel, Schéma d'aménagement touristique des sites d'Ecault, d'Equihen-Plage sud et d'Alprech, Avril 1998.
[736] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Projet d'aménagement touristique Plage et Arrière Plage St-Etienne-au-Mont, Equihen-Plage, Le Portel, PNR des Caps et Marais d'Opale, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Syndicat Intercommunal à vocation unique d'aménagement des plages et arrière plages St-Etienne-au-Mont et Equihen-Plage, Commune du Portel, 2001.
[737] SIVU PLAGES et ARRIERE-PLAGES, St-Etienne-au-Mont, Equihen Plage et Commune du Portel, Schéma d'aménagement touristique des sites d'Ecault, d'Equihen-Plage sud et d'Alprech, Avril 1998.
[738] SIVU PLAGES et ARRIERE-PLAGES, St-Etienne-au-Mont, Equihen Plage et Commune du Portel, Schéma d'aménagement touristique des sites d'Ecault, d'Equihen-Plage sud et d'Alprech, Avril 1998.

Pour répondre à la clientèle de proximité, d'autres mesures viennent renforcer les activités récréatives, comme la création d'une base de loisirs (Parc des Hures), le remodelage des liaisons internes (accessibilité du site et circulations douces), la mise en place de boucles de petite randonnée, la requalification de certains modes d'hébergement (camping).

Le projet « Plages-arrière plages » souligne le positionnement éco-touristique d'Equihen, St-Etienne-au-Mont et Le Portel, en cohérence avec les principaux sites du Boulonnais, incluant ceux du PNR. Une nouvelle zone d'attractivité semble se dessiner au sud de l'agglomération boulonnaise, qui désire ne plus rester à l'écart de tout développement récréatif. Il s'agit désormais pour cet espace de tendre vers une nouvelle destination touristique et de loisirs, en se constituant une véritable image liée à l'éco-tourisme. Dans ce domaine, une autre zone géographique située au sud de la Côte d'Opale semble suivre le même type de spécialisation : la station de Camiers/Ste-Cécile.

La station de Camiers Sainte-Cécile a une tradition balnéaire bien ancrée. Située dans le Pays du Montreuillois, elle fait partie de la Communauté de Communes « Mer et Terres d'Opale » (1999), regroupant 15 communes (dont 5 sont littorales : Camiers, Etaples, le Touquet, Cucq-Stella-Plage, Merlimont). En 2000, la population s'élève à 2 302 habitants permanents, contre 15 000 à 16 000 visiteurs recensés par an[739]. La station compte 684 résidences principales pour 2 200 résidences secondaires. Ces dernières, banales et peu valorisées, sont localisées sur la partie de Sainte-Cécile, et renforce la dichotomie Camiers / Sainte Cécile issue de d'explosion de l'urbanisation depuis le début des années 80 (**carte n°80**).

Le principal intérêt touristique de Camiers-Sainte-Cécile réside dans son statut de station balnéaire, avec les plages de Sainte-Cécile et de Saint-Gabriel. La fréquentation touristique se limite de ce fait à quelques mois dans l'année : les mois de juillet et août constituant la haute-saison, les mois de juin et septembre la mi-saison. La fréquentation des espaces naturels de la commune n'est pas négligeable avec 20 000 visiteurs annuels. En raison du caractère saisonnier du tourisme balnéaire, la commune de Camiers a pour vocation la mise en valeur de son environnement naturel, par le biais du tourisme de nature. Il s'agit d'accroître les retombées économiques du secteur touristique, en dehors de la saison estivale, et en profitant du potentiel naturel entourant la station : le Mont St-Frieux, les plateaux calcaires classés en « Zone Spéciale de Conservation », la Réserve Naturelle de la Baie de Canche. L'ensemble des ZNIEFF représente 957 ha sur une superficie communale totale de 1 639 ha[740]. Mais le centre de Camiers est dissocié des zones naturelles qui l'entourent. Seul, le sentier de Grande Randonnée du littoral établit un lien entre la commune et le massif du Mont Saint-Frieux et les garennes privées et la Réserve Naturelle de la Baie de Canche.

Afin de renforcer le positionnement « nature » de la station, 5 actions municipales ont été conduites en 1999-2000, renforcées par la signature d'un contrat de station (**tableau n°160**) :

- Lancement d'une étude stratégique, « Du Mont St-Frieux à la baie de Canche : développement d'un tourisme de nature intégrant la station de Camiers-Ste-Cécile » ;
- Recherche systématique de la reconnaissance du concept « Eco-station », ayant abouti à l'attribution du Prix National du Patrimoine Naturel (1999) et au soutien du SMCO ;
- Actions de sensibilisation à la démarche HQE pour les constructions nouvelles, auprès des opérateurs privés ;

[739] COMMUNE DE CAMIERS / Ste-CECILE, Etude pour un Schéma Directeur Paysager : Diagnostic, 2001.
[740] Etude RESOURCE ANALYSIS, Du Mont Saint-Frieux à la Baie de Canche : développement d'un tourisme de nature intégrant la station de Camiers – Sainte-Cécile, proposition stratégique, nov.1999.

- Lancement d'une étude, « Schéma directeur paysager de la station », en renforcement de l'opération « Camiers : 2000 arbres » ;
- Acquisition d'un domaine naturel forestier et de zones humides sur Camiers.

Tableau n°160 : Les principales actions du Contrat de station de Camiers / Ste Cécile 2001-2003.

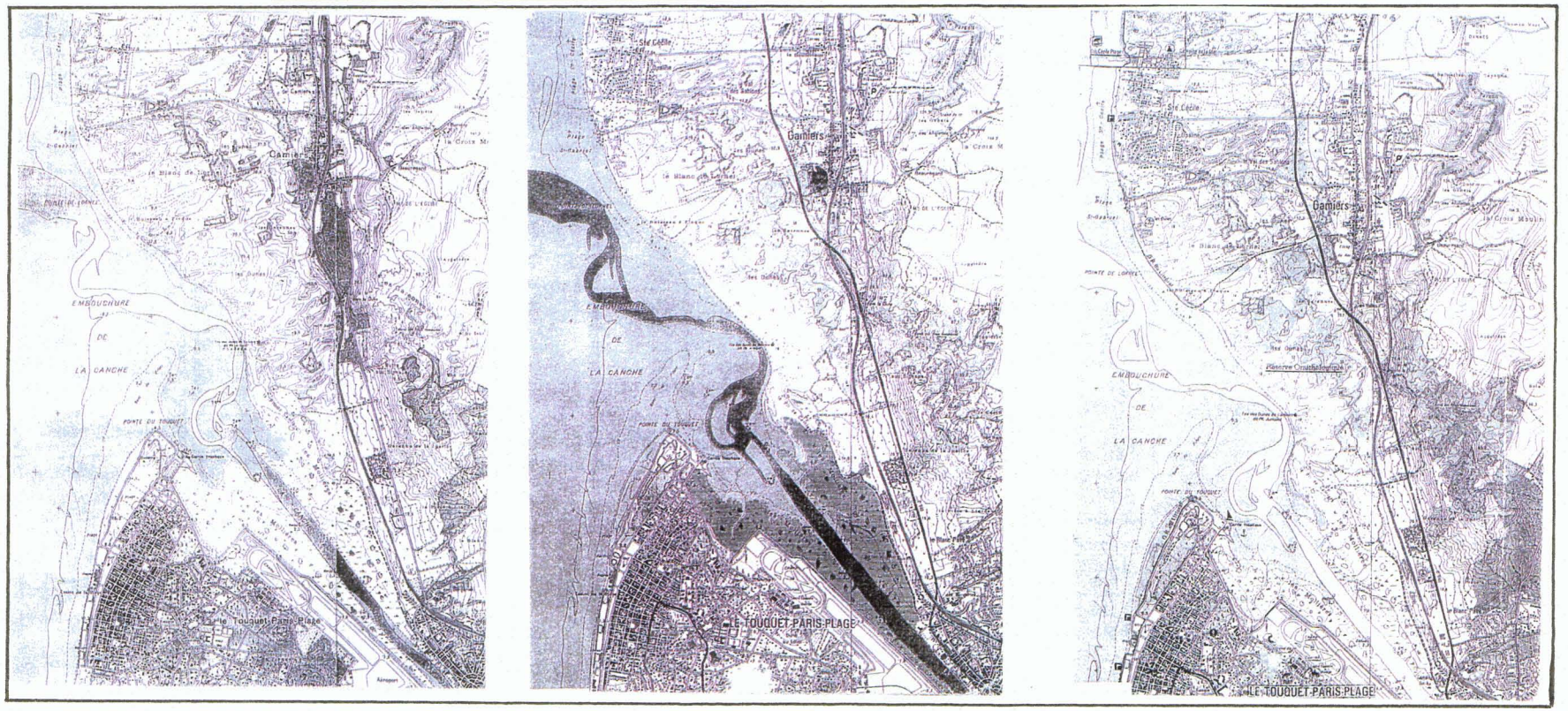
Actions	Financements
A : Attractivité et cadre de vie de la station.	
- Réalisation de la 1ière phase du schéma directeur paysager.	320 144 E HT
- Etude d'un plan de déplacements et de signalétique.	38 110 E
B : Organisation de la station.	
- Création d'un poste de directeur de station.	152 460 E
- Réalisation et suivi d'un tableau de bord de station.	22 870 E
- Communication sur l'éco-tourisme.	45 740 E
C : Domaine du Rohart.	
- Réalisation du plan de gestion : accueil et orientation du public	152 460 E HT
- Etude de définitions du Domaine du Rohart.	38 110 E
Total Général 2001/2003	**769 894 E (5 050 000 F)**

Source : Contrat de station de Camiers / Ste Cécile, Projet de délibération du Conseil Municipal du 24 juillet 2001, Commune de Camiers et Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale, 2001.

La fin de la bipolarité sera-t-elle synonyme de station « éco-tourisme » ? Pour Camiers, la réalisation de la zone naturelle du Domaine du Rohart est essentielle, puisqu'elle s'affiche comme le futur aménagement majeur de la station. L'attractivité sur les investisseurs privés montre déjà un certain dynamisme à Camiers, pourtant éloignée de la mer : établissement hôtelier « Logis de France », « Les Cedres », centre d'hébergement de groupe, gîtes ruraux et chambres d'hôtes... Parallèlement, le succès passe nécessairement par une bonne liaison entre le centre-ville historique de Camiers et la station de Sainte-Cécile, où se situe aujourd'hui l'essentiel des équipements touristiques et d'accueil.

Depuis quelques années, le SIVU « Plages et Arrière-Plages » de St-Etienne-au-Mont, d'Equihen-Plage et du Portel et la station bipolaire de Camiers / Sainte Cécile affichent une ambition de « renaissance », en prônant au côté des activités balnéaires traditionnelles, un développement récréatif équilibré, axé sur une offre « nature », qui reste à organiser. La volonté des acteurs locaux y est forte pour changer radicalement l'identité de leurs communes.

Carte n°80 : L'explosion de l'urbanisation à Camiers / Ste-Cécile depuis la fin des années 70



1978	1982	1992
L'urbanisation évolue peu : Camiers développe quelques constructions sur la N40, Ste-Cécile s'étend le long du front de mer et l'esplanade est construite. La station reste sous-développée par rapport au Touquet.	Explosion de l'urbanisation : l'ensemble situé à proximité du bord de mer s'arficialise, ainsi que dans les dunes (lotissements). Déplacement du centre de gravité de Camiers vers une zone intermédiaire entre la ville et la station, marquée par des carrefours routiers.	L'urbanisation s'est considérablement développée. Camiers constitue une bande développée de part et d'autre de la route de Dannes. St-Cécile développe une urbanisation en coude : une bande d'environ 1 km de long se prolonge par une bande transversale à la dune sur 1.5 km. Le domaine du Rohart et ses extensions boisées marquent l'affrontement des logiques d'extension ou encore rencontre des deux zones urbaines qui en résultent.

Echelle : Carte IGN au 1/25 000e réduite. N

Source : M.Harbreteau d'après Etude pour un Schéma Directeur Paysager, Diagnostic, Commune de Camiers / Ste-Cécile, document provisoire rendu le 1er déc.2000.

1.5.Conclusion.

La typologie des espaces récréatifs du littoral souligne une importante spécialisation des lieux touristiques et de loisirs. Les littoraux sur-fréquentés en période estivale, essentiellement par une clientèle régionale, ont pour ambition de désaisonnaliser leur offre en jouant la carte de la diversification. Pour y parvenir, les acteurs locaux procèdent à d'importantes « mises en tourisme » de leurs territoires. Il en résulte de fortes dynamiques territoriales dissimulant une dynamique transmanche locale (**tableau n°161**). Elles sont les plus abouties dans les anciens ports transmanche confrontés à de nombreuses difficultés (disparition de la liaison transmanche, crise de la pêche, sidérurgie...). Dans ce domaine, les élus locaux de Dunkerque, Boulogne, Folkestone, Ramsgate... opèrent un mode poussé de gestion de leur territoire en transformant radicalement leurs ports. Il s'agit de constituer de réelles destinations attractives à l'année grâce à la plaisance, le tourisme urbain, la croisière... De même, les localités balnéaires à l'ambiance traditionnelle de village de pêche profitent de leur engouement récent pour valoriser leur identité locale. Constituant de véritables « éco-musées-vivants » animés même en basse saison, ils favorisent la multiplication des initiatives liées à la découverte de leur patrimoine maritime. Là aussi, de nombreuses dynamiques territoriales les caractérisent comme à Whitstable. Bien que fortement attractives et de notoriété importantes, les cités fortifiées sont moins concernées par ces recompositions spatiales. Les efforts des élus locaux se portent sur la préservation du patrimoine architectural, garant de leur attractivité (Sandwich-Montreuil). Enfin, les stations balnéaires sont caractéristiques de ces dynamiques territoriales. Etroitement liée à la saisonnalité du secteur touristique, elles innovent dans un « tourisme des 4 saisons » à l'image du Touquet. Dans ce domaine, la situation diffère fortement de part et d'autre du détroit. Les stations du Kent Est sont à la traîne et la prise de conscience n'y est que partielle. De nombreuses stations sont en attente des divers financements pour se régénérer (Ramsgate, Herne Bay, Folkestone). D'autres se lancent dans un développement hasardeux, à l'exemple de Margate dans la valorisation du patrimoine culturel. Sur la Côte d'Opale, la spécialisation des stations est grande : Le Touquet reste toujours le fleuron de ce littoral avec un rayonnement international, suivie de Berck qui s'est activement engagée dans la diversification de son offre en valorisant son potentiel de station internationale de santé. D'autres d'un rayonnement plus limité opèrent de profondes mutations (Hardelot) ou s'engagent dans une « mise en tourisme et de loisirs » pour répondre aux clientèles locales (Ste-Cécile).

A l'image de la bordure côtière, les zones rétro-littorales connaissent-elles aussi d'importantes dynamiques territoriales ?

Tableau n°161 : Une importante spécialisation des lieux récréatifs littoraux caractérisés par d'intenses dynamiques territoriales.

Localités / Stations	Clientèles	Positionnement Spécialisation récréative	Programmes de régénération et autres initiatives importantes	Vocation récréative future
Dunkerque	locales et régionales	Tourisme urbain et d'affaires, Tourisme populaire balnéaire et sportif	Projet Neptune en cours et regroupement intercommunal à travers Dunes de Flandres	S'affirmer comme un grand pôle récréatif du littoral et de la Région
Ramsgate	régionales (Londres compris)	Tourisme populaire balnéaire et de plaisance. Lieu prisé de résidence pour retraités et actifs	'Ramsgate Renaissance' en cours	Constituer le pôle élitiste de Thanet
Boulogne	locales, régionales, étrangères	Tourisme populaire balnéaire et de plaisance Tourisme urbain et culturel	Projet Napoléon en cours	Redevenir la Reine des Stations
Folkestone	régionales (Londres compris)	Tourisme balnéaire et de plaisance, lieu de résidence pour retraités	Vaste régénération du front de mer en cours	Redevenir le pôle élitiste du Sud-Est de l'Angleterre
Calais	locales, internationales de passage	Tourisme populaire balnéaire, Tourisme urbain	Projet du « Jardin Virtuel »	Conforter sa position de port transmanche
Douvres	Locales, internationales de passage	Tourisme populaire balnéaire, Tourisme urbain et culturel	Fort engagement des acteurs locaux pour changer l'image	Devenir une réelle destination de croisière et culturelle
Wimereux et Wissant	locales, régionales, étrangères (Wimereux)	Tourisme balnéaire et sportif, tourisme de découverte architectural	Intervention poussée : fronts de mer, préservation du bâti architectural, et développement des sports de glisse	Devenir une destination élitiste pour Wimereux, et le principal pôle de la planche à voile pour Wissant
Etaples et Whitstable	locales, régionales	Tourisme urbain de découverte du passé maritime	Nombreuses initiatives liées à la redécouverte de l'identité locale : écomusée, mise en ambiance...	Devenir de véritables destinations touristiques
Le Touquet	locales, régionales, internationales	« Tourisme des 4 saisons »	Pas de projets ambitieux de régénération, mais approche produits forte	Conforter sa position de leader à l'échelle régionale, se hisser au niveau des stations les plus prestigieuses
Broadstairs	régionales, nationales	Tourisme urbain de découverte, lieu prisé de résidence pour retraités	Volonté de préserver le charme de la station. Quelques actions isolées	Garder son relatif anonymat
Berck	locales, régionales, internationales	Tourisme balnéaire et de santé	Projet de revitalisation des espaces vacants (Place de l'Entonnoir et nord de la station)	Conforter sa position médicale tout en se diversifiant (cerf-volant)
Hardelot	locales, régionales internationales	Tourisme balnéaire et sportif	Relier le front de mer au centre-ville	Devenir le 2nd pôle touristique élitiste de la Côte d'Opale après Le Touquet
Herne Bay	locales, régionales	Tourisme balnéaire. Lieu prisé de résidence pour retraités et actifs	Préservation du patrimoine architectural, et amélioration constante du front de mer	Devenir une réelle destination de séjour
Margate	locales, régionales	Tourisme balnéaire	Projet 'Turner Centre'	Volonté de devenir la capitale culturelle du Sud-Est de l'Angleterre
SIVU* et Ste-Cécile	Locales	Tourisme balnéaire	Diversification forte vers les activités de nature	Devenir des destinations éco-touristiques de proximité

* Syndicat Intercommunal à Vocation Unique d'Aménagement des Plages et Arrière-Plages (Le Portel, St-Etienne-au-Mont et Equihen-Plage) *Source : M.Harbreteau, 2003.*

2.Des zones touristiques rétro-littorales composées de territoires à forte identité.

Le déclin de l'agriculture et des autres secteurs d'emploi localisés dans les espaces situés hors des villes font que de nombreuses zones rurales cherchent à renforcer le tourisme dans leurs économies. Cependant, un équilibre doit être trouvé entre les besoins des communautés locales, l'environnement et les visiteurs c'est-à-dire tendre vers un développement durable. Le tourisme rural en Grande-Bretagne est très important, notamment dans le Kent. Actuellement 43% des excursions (= 13 millions) de la part des britanniques dans le Kent, s'effectuent dans les zones rurales, lesquelles reçoivent le tiers des dépenses totales des excursionnistes (= moyenne de £185.11 par personne pour l'économie locale)[741]. Au sein de l'aire eurorégionale transmanche, la structuration des espaces ruraux semble conduire à l'émergence de territoires d'identité et de projet de part et d'autre du détroit. Cependant, ces lieux récréatifs ruraux s'organisent différemment.

2.1.Des territoires touristiques identitaires mais diffus dans le Kent Est.

Avec un potentiel naturel et patrimonial remarquable renforcé par la présence de nombreuses activités, l'arrière-pays touristique du Kent Est s'appuie sur de véritables territoires ruraux. Quel est l'aménagement récréatif global de ce territoire rural ? En quoi sa qualité constitue-t-elle une référence sur le plan de l'intégration paysagère ?

2.1.1.Les '*North Downs*' et le '*High Weald*', territoires de projet aux dynamiques diffuses.

L'enquête réalisée par l'Université '*Christ Church College*' de Canterbury révèle que la campagne du Kent Est attire un nombre varié de visiteurs (**tableau n°162**)[742]. En effet, plus de la moitié d'entre eux sont des résidents qui y passent la journée. La plupart de ces visiteurs fréquentent régulièrement la campagne du Kent Est, en moyenne plus de 10 fois par an. S'agissant des touristes (= plus du tiers du total des visiteurs), ces derniers proviennent le plus souvent de Londres, de l'Hamspshire, du reste du Kent, des autres comtés du Sud de l'Angleterre, et enfin du Nord de l'Angleterre. La plupart de ces touristes séjournent le plus souvent chez la famille ou les amis. Les autres formes d'hébergement sont les 'B&B' et les maisons d'hôtes dont les ¾ sont situés en milieu rural (le reste étant localisé en ville).

Tableau n°162 : L'origine géographique des visiteurs de la campagne du Kent Est.

Lieu	%
Kent	58
London	6.7
Hampshire	4.7
Home Counties	7.7
Autres Comtés du Sud de l'Angleterre	11.3
Comtés du Nord de l'Angleterre	6.7
Ailleurs en Grande-Bretagne	1.3
Autres (Allemagne, Amérique du Nord, Hollande, Belgique...)	3.6

Source: Canterbury District Rural Tourism Study, Transmanche Research Study publiée par le Kent County *Council and Canterbury Christ Church, oct.2000, p 17.*

[741] CANTERBURY DISTRICT RURAL TOURISM STUDY, Transmanche Research publiée par le Kent County Council and Canterbury Christ Church, oct.2000, 17 p.
[742] CANTERBURY DISTRICT RURAL TOURISM STUDY, Transmanche Research Study publiée par le Kent County Council and Canterbury Christ Church, oct.2000, p 17.

Le tourisme vert se pratique toute l'année dans la campagne des '*North Downs*' et du '*High Weald*'[743]. Leur offre de loisirs, de détente (marche et vélo) et la beauté des paysages offrant le calme et permettant d'échapper au stress quotidien en font son attractivité. Les visites concernent ainsi essentiellement les massifs forestiers et les réserves naturelles. Reculver et Stodmarsh sont les lieux les plus visités dans la campagne de Canterbury (**tableau n°163**). S'agissant de l'arrière-pays de Tenterden, les principales fréquentations sont étroitement liées à la découverte du patrimoine naturel (**tableau n°164**). Symbolisée par l'expression '*Garden of England*', de petits villages comme Tenterden, Biddenden font la fierté du Comté tout entier. La grande qualité et la variété de la campagne des '*North Downs*' au '*Weald*' constituent un atout de choix. Des villages comme Wye, Chilham, Smarden et Biddenden sont largement connus pour leur caractère historique, mais également Tenterden avec ses boutiques et ses services, qui constitue un pôle d'attraction fort.

Tableau n°163 : Fréquentation des massifs forestiers et des réserves naturelles dans le district de Canterbury.

Lieux ruraux	Oui, je connais	Oui, je m'y suis rendu lors de ce séjour
Clowes Wood, Blean	32.6%	9.4%
Church Woods, Blean	33.5%	10%
East Blean Woods	37.7%	9%
Denge Woods	17.7%	3.2%
Larkey Valley	18.1%	1.9%
Stodmarsh National Nature Reserve	44.5%	16.8%
Reculver Country Park	53.2%	21.8%

Source: Canterbury District Rural Tourism Study, Transmanche Research Study publiée par le Kent County Council and Canterbury Christ Church, oct.2000, p 17.

Tableau n°164 : Fréquentation des principaux équipements touristiques dans l'arrière-pays de Tenterden en 1999.

Attractions touristiques	Thème	Fréquentations (en nb. de visiteurs)
Kent & East Sussex Railway	Petit train à vapeur	90 000
South of England Rare Breeds Centre	Ferme pédagogique	72 800
Biddenden Vineyards and Cider Works	Vigne	37 500
Tenterden Vineyard Park	Vigne	35 000
Smallhythe Place, Ellen Terry Memorial Museum of Tenterden	Musée	13 000
Beech Court Gardens (Challock)	Jardin	7 500
Ashford Borough Museum	Musée	4 300
Great Maytham Hall (Rolvenden)	Musée	3 500
Tenterden & District Museum	Musée	3 400

Source : SEETB et ABC dans Economic Development Strategy for Ashford District 2000-2001, Leisure Strategy, 1999.

Ainsi, les acteurs locaux montrent un certain dynamisme pour profiter de l'engouement du tourisme vert suscité auprès des visiteurs. Véritable outil d'aménagement local, le tourisme contribue à la régénération de certains espaces agricoles en déclin. En effet, les acteurs locaux encouragent la transformation d'anciens bâtiments agricoles en des centres d'information touristique, des salons de thé, des boutiques à cadeaux, des lieux d'observation ornithologique...

[743]Bien que les paysages exceptionnels du '*High Weald*' ne concernent pas directement le Kent Est au niveau géographique et géologique, le terme est néanmoins largement employé d'une manière « marketing » et touristique pour désigner l'arrière-pays de Tenterden, Lamberhurst et Hawkhurst.

De plus, il existe une volonté forte, de la part des districts de Canterbury, de Douvres et d'Ashford, de diversifier les activités dans la campagne des '*North Downs*' et du '*High Weald*' : golfs intégrés, circuits de marche, pistes VTT, sentiers sportifs, aires de pique-nique, désignation de nouvelles réserves naturelles...

Le principal enjeu reste néanmoins la préservation de ces espaces ruraux remarquables, afin de minimiser les effets négatifs engendrés par les activités récréatives sur le pittoresque de ces villages ruraux. Dans ce domaine, le statut de '*AONB*' vise au contrôle de tous les différents aménagements qui doivent s'inscrire dans une démarche de développement durable. Ainsi, le bourg de Tenterden souhaite améliorer son offre de loisirs, mais non au détriment de son caractère historique. Il n'y existe que très peu de sites aménageables pour un hôtel, notamment dans le centre. Les efforts entrepris concernent essentiellement la réhabilitation du bâti existant, voire sa transformation en mode d'hébergement rural. En effet, la capacité d'accueil reste faible à l'échelle de l'ensemble du district d'Ashford, où seuls 400 lits '*B&B*' sont actuellement recensés. Bien qu'il existe un nombre non négligeable de campings et caravanings (80 sites répertoriés par le '*Caravan Club and Camping and Caravaning Club*'), cette clientèle n'est pas celle recherchée par les acteurs locaux car elle n'entraîne que de faibles retombées économiques locales. D'autre part, le '*Youth Hostel Association*' réclame fermement l'ouverture d'une auberge de jeunesse, à Ashford (à proximité de la gare) ou à Wye. Toutes ces formes d'hébergement font l'objet d'une attention particulière des districts afin de renforcer le court séjour dans les '*North Downs*' et dans le '*High Weald*'.

Paradoxalement, il existe un manque de connaissance profond chez les visiteurs pour les campagnes des '*North Downs*' et *du 'High Weald*', faute de promotion et de signalisation. De plus, il existe de nombreux freins quant au développement du produit rural :[744]

- Les zones d'intérêt telles que les forêts ou les marais sont souvent inaccessibles pour les personnes ne disposant pas de voiture (Stodmarsh) ;
- Le tourisme rural est méconnu et fortement diffus dans l'espace, ce qui le rend inaccessible pour les personnes n'étant pas bien informées à propos de la vie sauvage, des plantes et des oiseaux. Dans ce domaine, des efforts constants sont entrepris pour publier des guides touristiques attractifs ;
- Les personnes n'ont pas conscience des choses à faire ou à visiter ;
- Le coût excessif du logement freine l'essor du tourisme rural.

Bien que le produit rural soit fort dans les zones rurales des '*North Downs*' et du '*High Weald*', la promotion de ces espaces exceptionnels doit être renforcée. C'est particulièrement indispensable pour Canterbury, qui vise à désaisonnaliser son activité touristique et à soulager ses sites les plus fréquentés (centre-ville historique et religieux). La ville ne peut que profiter de l'essor de sa campagne environnante et les propriétaires doivent être encouragés à faire la promotion des espaces ruraux. De plus, la proximité de la campagne avec la côte représente un atout primordial d'autant que peu de destinations rurales peuvent se vanter d'avoir une telle situation. S'agissant du '*High Weald*', l'enjeu réside dans le développement du court séjour, mais cela semble difficile tant la capacité d'accueil est faible.

Parallèlement à ces espaces ruraux exceptionnels dotés de dynamiques territoriales prononcées, un autre territoire touristique semble s'affirmer, celui de Romney Marsh.

[744] CANTERBURY DISTRICT DRAFT TOURISM STRATEGY, 2002.

2.1.2.Romney et les zones rurales de Shepway, un territoire récréatif qui s'affirme.

Le district de Shepway qui comprend Folkestone, Hythe et Romney, constitue le « jardin côtier » du Kent, grâce à sa campagne variée, sa côte exceptionnelle et son architecture de valeur. Cet arrière-pays rural recèle un grand potentiel touristique, avec '*Romney Marsh*', '*Elham Valley*', '*Folkestone Downs*', '*Seabrook Valley*', qui se caractérisent par leur tranquillité et leurs activités de plein air. Ce territoire est parsemé de villages pittoresques, de petites attractions touristiques et de loisirs puis d'un hébergement typique. Le patrimoine naturel et culturel y est fortement ancré.

Avec une capacité hôtelière relativement importante (**tableau n°165**), les zones rurales de Shepway ont pour principal objectif d'accroître la qualité de leurs prestations d'hébergement. En effet, l'activité touristique de l'ensemble du district est fortement caractérisée par la « saisonnalisation » sur la base d'un tourisme estival passé à la mer avec un hébergement peu coûteux (caravane et mobile home principalement). S'appuyant sur la forte volonté des acteurs locaux de diversifier et de désaisonnaliser l'activité touristique, un effort constant est mené, depuis quelques années par le District de Shepway, pour améliorer les prestations des B&B, des maisons d'hôtes, des hôtels et des locations de luxe en milieu rural. Il s'agit d'inciter les visiteurs à séjourner plus longtemps. Ainsi, la transformation de vieilles fermes en gîte est encouragée. Le district a introduit le '*Hotel Grant Improvement Scheme*' en 2000, dans le but de répondre aux critères de qualité nécessaires. Actuellement 40% des logements ont été classés.

Tableau n°165 : La capacité d'accueil (hôtellerie et para hôtellerie) de Romney Marsh et des zones rurales dans le district de Shepway (1997).

N.B. de chambres	Romney Marsh	Zones rurales	Total du district
1 à 4	12	13	45
5 à 9	15	5	40
10 à 20	1	1	17
21 à 40	0	0	5
41 à 100	0	0	9
Plus de 100	0	0	1
N.B. total d'établissements	**28**	**19**	**117**
N.B. total de chambres	**142**	**73**	**1 815**
N.B. total de lits	**292**	**191**	**3 672**

Source : Shepway District Council, 1998.

Parallèlement, l'approche produit est privilégiée pour développer les courts séjours et les activités « nature » comme la marche et le vélo. Le réseau d'itinéraires de randonnée (pédestre et cyclo) est déjà bien étendu et sans cesse renforcé. Le Canal Militaire avec la création d'un sentier le long des berges, représente le meilleur atout du District. Mais, davantage d'itinéraires thématiques pédestres et à vélo pourraient être proposés, notamment en relation avec la nature et le patrimoine (les églises, l'art, le folklore, la littérature, les fortifications...). Il s'agit d'intégrer ces produits dans des courts séjours organisés avec hébergement. L'accessibilité de ces zones rurales doit aussi être améliorée notamment les modes de transport public, dans une optique de développement durable.

L'originalité de l'approche « produit » dans ces zones rurales est de développer les sports dits « extrêmes » de la part des acteurs locaux. En effet, la région de Lydd possède une concentration de ce type d'activités qui ne demandent qu'à être davantage exploitées :

- Aéroport de Lydd qui possède 2 clubs proposant une gamme variée de vols et des cours d'apprentissage et de perfectionnement ;
- '*Lydd International Raceway*', un circuit de karting qui accueille tant les touristes et la population locale que les visiteurs participant à des événements professionnels ;
- '*The Lydd Army Training Base*' disponible pour les groupes, avec la possibilité de pratiquer des activités diverses, telles que des défis liés à l'eau, des parcours de combattants, des stands de tir...

Il s'agit d'exploiter davantage ces équipements pour développer un centre régional de sports d'extrême, capable d'attirer les pratiquants de moins de 30 ans à chaque week-end. Il existe d'ailleurs une grande capacité d'hébergement à proximité (Camber). Les hôtels Marston ('*Hythe Imperial*' et autres hôtels du Kent) offrent déjà des journées extrêmes pour les groupes (stages de motivation...), notamment près d'Ashford (Marston Wood). Il s'agit de renforcer ce marché et ne plus s'adresser seulement aux groupes d'affaires, mais aussi aux plus jeunes et aux individus ayant des budgets moins élevés. Cet engagement pourrait s'effectuer à deux niveaux :

- Mise en place de séjours organisés « extrêmes », avec les équipements déjà existants dans cette région en trouvant un opérateur local ;
- Création d'un centre de sports extrêmes à Lydd.

Le dynamisme ne se limite pas à l'approche produit. De nombreux partenariats locaux marquent la prise de conscience des acteurs locaux pour renforcer l'attractivité de cette zone. '*White Cliffs Countryside*' ('*WCCP*') et '*Romney Marsh Countryside*' ('*RMCP*') ont été créés afin de développer davantage le produit touristique rural. Ce partenariat a travaillé en étroite coopération pour formuler plusieurs actions à entreprendre en milieu rural (**tableau n°166**).

Tableau n°166 : Les actions à mener pour l'arrière-pays rural de Shepway.

Adopter une approche thématique pour le développement et la promotion de l'arrière pays rural ;
Identifier et encourager le développement des séjours en partenariat avec l'hébergement, le transport et les TO ;
Améliorer l'information sur les opportunités récréatives ;
Encourager l'utilisation des modes de transport public et notamment en provenance d'Ashford ;
Encourager la classification des '*B&B*' et des logements à la ferme, pub... ;
Développer des circuits touristiques ;
Soutenir les attractions et les activités existantes ;
Travailler en partenariat avec agences rurales et mise en place d'une approche concertée ('*WCCP*' et '*RMCP*') ;
Etudier la faisabilité d'une auberge de jeunesse ;
Mener une campagne de promotion dynamique et active (brochures...) ;

Source : Shepway District Council et SEEDA, Comprehensive Development Framework, Folkestone Seafront, févr.2000, 30 p.

A l'image du Kent Est, quels sont les territoires ruraux touristiques et de loisirs présents en Côte d'Opale ? Ces derniers se caractérisent-ils aussi par une forme d'organisation territoriale diffuse liée à un projet identitaire prononcé ?

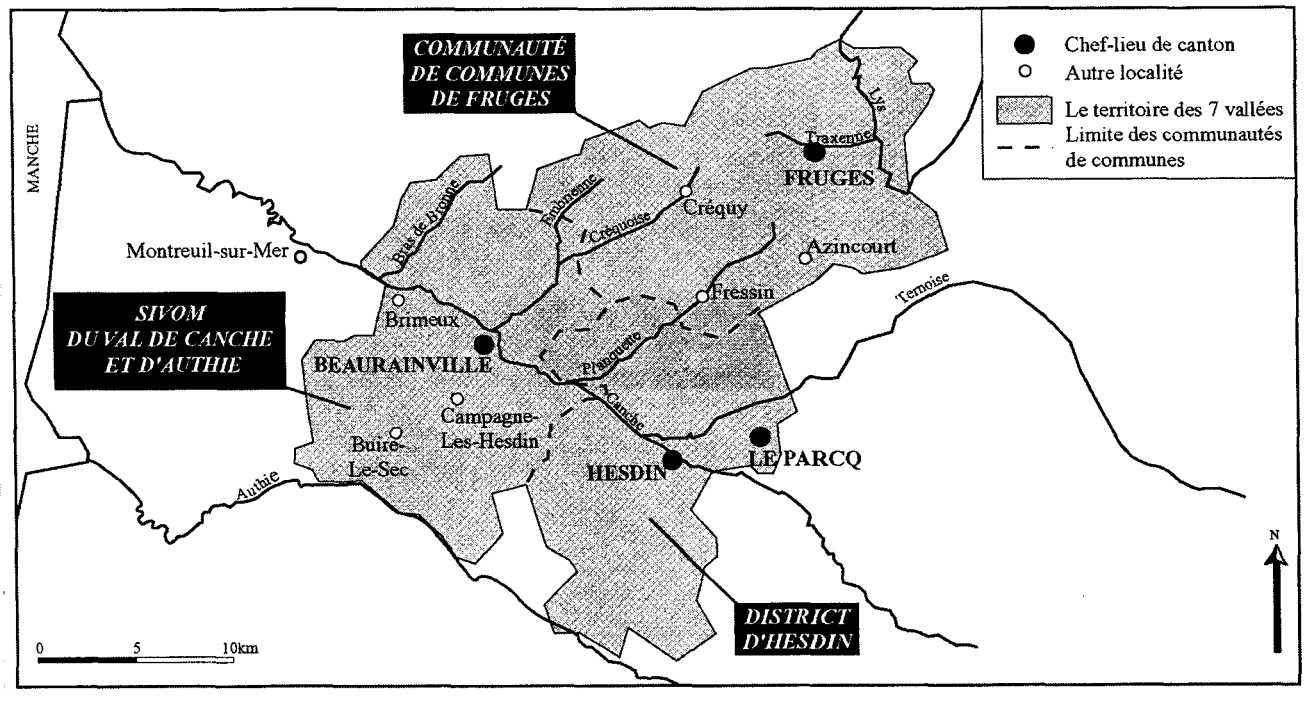
2.2.Le foisonnement des « pays » en Côte d'Opale, véritables territoires de projet.

La notion de « pays » est devenue omniprésente lors de ces dernières années. Elle se traduit par une forte mobilisation des acteurs locaux, soucieux de préserver et de valoriser leur identité pour constituer de véritables destinations attractives. Existe-t-il en Côte d'Opale de réels territoires touristiques dotés d'un projet commun de développement ?

2.2.1.Le « Pays des 7 Vallées » possède-t-il une réelle consistance et identité ?

Le « Pays des 7 Vallées » est situé à l'extrême sud-ouest de la Côte d'Opale, dans l'arrière-pays des stations du Touquet et de Berck, à la limite de la Picardie (**carte n°81**). Il s'étend sur 529 km² et dispose d'une relative bonne accessibilité, grâce à la RN39 et à l'A16. Suite aux différentes mutations et aux restructurations agricoles, cet espace a connu de sérieuses difficultés liées au déclin rural de la polyculture, de l'élevage, de l'artisanat et du commerce. A partir du début des années 90, l'essor des formes récréatives semble caractériser ce milieu rural, qui ne dispose alors que de quelques campings et équipements. Une « mise en tourisme » progressive de cet espace par les acteurs locaux ne tend-elle pas vers la constitution d'un véritable territoire touristique ?

Carte n°81 : Le territoire du « Pays des 7 Vallées »



Source : M.Harbreteau, 2003.

Afin d'enrayer le déclin rural et animer cet espace, les acteurs locaux se mobilisent, avec la création de « l'Association des 7 Vallées » en 1990. En 1994, « les 7 Vallées » possèdent une population totale de 33 000 habitants, répartis sur 74 communes regroupées en plusieurs Communautés de Communes (Val de Canche et d'Authie, Hesdin et Fruges). Sous l'impulsion de la loi du 14 février 1995, modifiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999, les « 7 Vallées » sont reconnues à part entière comme un « Pays », dès 1995. Un Contrat de Développement Rural est signé pour la période 1995-1999. Il prévoit trois types d'action en matière touristique :

- Multiplier par deux la capacité d'hébergement et améliorer la qualité (essentiellement des gîtes ruraux et des chambres d'hôtes) ;
- Créer un produit touristique par an, le promouvoir et coordonner la filière à partir des portes d'Hesdin ;
- Mettre en place un programme d'actions visant à répondre aux attentes des visiteurs : aménagement et commercialisation de 500 km. de chemins de randonnée, un « Son et Lumière » à Fressin...

Dans le cadre de sa reconnaissance de « Pays », il dispose d'outils de coordination, d'animation et de mobilisation des acteurs publics et privés du territoire (**tableau n°167**). A partir de 1995, un programme d'actions supplémentaires, financé par le Contrat de Plan, est venu s'ajouter à l'ensemble. Il vise au renforcement du tourisme rural par :

- La création de 4 équipements structurants définis pour mailler le territoire : l'espace culturel et le château de Fressin, la maison de l'eau sur la Canche, le site d'Azincourt et la Porte des 7 Vallées à Hesdin ;
- L'amélioration et la diversification de l'offre touristique : musée de l'Abeille, ferme ornithologique, café-musique... ;
- La promotion du tourisme de nature en court séjour : édition d'un topo-guide à 10 000 exemplaires pour découvrir les 29 circuits pédestres, et les 5 circuits VTT empruntant des itinéraires balisés sur 482 km[745] ;
- La mise en réseau des producteurs régionaux (métiers de la bouche, produits artisanaux...) et de l'Association des artisans du bois (ébénistes, transformateurs de bois brut...) ;
- La promotion de la destination des « 7 Vallées » auprès des visiteurs mais aussi auprès de la population résidente. Pour cette dernière, il s'agit de valoriser le territoire par la participation de la population locale. De nombreuses rencontres sont organisées à travers les membres locaux sur des thèmes variés (label qualité, tourisme...).

La mobilisation des acteurs locaux ne s'arrête pas là. L'année 2001 a constitué une véritable année charnière entre la prolongation du Contrat de Développement Rural et la reconnaissance définitive du « Pays des 7 Vallées », au titre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire. Un nouveau Schéma de développement touristique a été réalisé en 2001. Le Contrat de développement rural et le Contrat de Plan permettent d'accroître et de diversifier l'offre touristique des « 7 Vallées », qui se transforme progressivement en un territoire touristique.

[745] DENIS.M et PETIT.C, L'organisation de l'offre au niveau d'un territoire, ACTES DU SEMINAIRE tourisme durable, 7 et 8 janvier 1998, dans CAHIER TECHNIQUE n°11 – Espace Naturel Régional, mars 1998.

Tableau n°167 : Une multiplicité d'acteurs au service du « Pays des 7 Vallées ».

Office de Tourisme de Pôle des 7 Vallées (1996) coordonne les professionnels du tourisme + action de promotion. Il assure aussi en partie des missions de développement touristique, qui viennent renforcer sa participation au sein du SMCO.

Office Territorial des Sports et des Jeunes (1995) est chargé de développer le territoire par le sport. Il s'agit d'inciter les jeunes à rester dans le village ou à les faire revenir tous les week-ends. De nombreuses actions ont concerné la multiplication d'animateurs et la création de nombreuses activités ou équipements.

« Pays des 7 Vallées »

Association Ruralité Insertion (1995) vise à atténuer le déclin de l'emploi en milieu rural par la diversification des activités (dont le tourisme).

Agence de Développement du « Pays des 7 Vallées » (1995) prône un développement durable du territoire liant économie, tourisme et insertion.

Source : M.Harbreteau, 2003.

Le caractère diffus de l'offre touristique constitue la spécificité de ce territoire profondément rural (paysages agricoles) et naturel (rivières, bois). Il existe de nombreux atouts, mais aucun ne s'impose en particulier. Des activités multiformes sont proposées aux visiteurs :

- Les activités de nature : randonnées de tout type, pêche, connaissance de la nature (du marais à la forêt) ;
- Les activités culturelles liées au patrimoine historique : de nombreux villages pittoresques et typiques parsèment le « Pays des 7 Vallées », comme ceux de Fressin, Verchin, Azincourt... Hesdin possède 2 édifices classés ;
- Les activités liées au patrimoine agricole : la présence de terroirs ruraux est à l'origine d'une gastronomie réputée : fromages de Créquy, miel à Bouin-Plumoison, Perlé de groseilles à Loison-sur-Créquoise... ;
- Les activités artisanales et savoir-faire liées au bois : de nombreux artisans dont les ébénistes fabriquent et vendent sur place : Cavron-St-Martin, Buire-le-Sec... ;
- L'animation et l'événementiel sont des atouts d'attraction, notamment les manifestations historiques et celles liées à la célébration du bois.

Aujourd'hui, un thème commence à peine à émerger : celui des jardins. Il peut s'appuyer sur l'événementiel historique, autour des Jardins des Ducs de Bourgogne. Le foisonnement de multiples associations ainsi que de nombreux exemples de fleurissement reconnus comme ceux de Fressin, Brévilliers et Hesdin puis enfin quelques projets (Buire-le-Sec, site du château de Créquy à Fressin) vont dans ce sens.

Plusieurs indicateurs témoignent d'un progrès qualitatif et quantitatif. Les flux de visiteurs ont augmenté de 42% entre 1994 et 1996[746]. L'Office de Tourisme d'Hesdin renseigne près de 25 000 visiteurs par an, dont 26% sont d'origines étrangères[747]. De 1995 à 1999, la capacité d'hébergement des « 7 Vallées » a augmenté de 42%.

[746] DENIS.M et PETIT.C, L'organisation de l'offre au niveau d'un territoire, ACTES DU SEMINAIRE tourisme durable, 7 et 8 janvier 1998, dans CAHIER TECHNIQUE n°11 – Espace Naturel Régional, mars 1998.
[747] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Projet touristique des Sept Vallées 2000 / 2006, sept.2000.

Le type d'hébergement le plus répandu reste le gîte rural et la chambre d'hôte, dont les taux d'occupation s'élèvent de 78 à 90% pour la période estivale, avec une fréquentation moyenne de l'ordre de 150 jours par an[748]. Récemment, une taxe de séjour a été instaurée pour financer les produits se déroulant en hors saison (événement du bois...). Il s'agit de renforcer cette offre, qui reste insuffisante en matière d'hôtellerie traditionnelle. L'engouement touristique pour les « 7 Vallées » passe aussi par la fréquentation croissante de certains lieux récréatifs ou d'équipements. La forêt domaniale d'Hesdin accueille, d'après les estimations de l'ONF, jusqu'à 400 000 visiteurs par an[749]. Elle constitue le lieu le plus fréquenté de ce milieu rural. Azincourt et le musée de l'Abeille constituent aussi des lieux très apprécié avec des fréquentations s'élevant entre 15 et 20 000 visiteurs annuels. Plusieurs projets d'équipements structurants ont été achevés (espace culturel de Fressin) ou sont à l'étude (La Maison d'eau et la Porte des 7 Vallées).

Ce relatif engouement touristique pour ce territoire cache le manque de structuration des politiques mises en places. Afin de développer la plurisaisonnalité, le renforcement de l'attractivité des « 7 Vallées » est essentiel, avec une mise en valeur des sites de l'ensemble du territoire. Les filières touristiques à développer sont la randonnée et le tourisme culturel. Pour la première, deux itinéraires balisés, empruntant les vallées et les principaux sites d'intérêt touristique, pourraient être créés au départ d'Hesdin :

- Les vallées de la Créquoise et de la Planquette : musée de l'Abeille d'Opale à Bouin-Plumoison, maison du Perlé de Groseille à Loison-sur-Créquoise, Royon, Torcy, Créquy, Fruges, église de Verchin, Azincourt, Fressin, ébénisterie de Cavron-St-Martin.
- Les vallées de la Canche et de l'Authie : Brimeux, Buire-le-Sec, Maintenay, Douriez.

Pour la seconde, les traditions rurales et artisanales variées des « 7 Vallées » doivent être à la base du renforcement du tourisme culturel. Dans ce domaine, les manifestations sont essentielles car elles mettent an valeur les identités locales synonymes d'attractivité. C'est le cas de la célébration du Bois qui devrait être organisée tous les deux ans.

Afin d'allonger la durée du séjour, il s'agit aussi de développer un tourisme itinérant des « 7 Vallées », forme de découverte touristique du territoire qui implique un déplacement lors du séjour. Pour y parvenir, il faut : [750]

- Une capacité d'hébergement répartie de manière homogène sur l'ensemble territoire ;
- Une organisation locale touristique particulière : l'office de tourisme de pôle doit assurer une mission d'assistance quotidienne ;
- Des projets d'équipements concernant plusieurs sites et communes.

A l'avenir, il s'agit de poursuivre cette mobilisation des acteurs afin d'accroître la diversification des produits et la capacité d'accueil. Disposant d'une réelle consistance et d'une forte identité, ce territoire touristique souligne la grande force du partenariat local qui a réussi à se revitaliser de manière durable. Le « Pays des 7 Vallées » est l'interlocuteur privilégié de la ruralité à l'échelle de la Côte d'Opale.

---

[748] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Projet touristique des Sept Vallées 2000 / 2006, sept.2000.
[749] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Projet touristique des Sept Vallées 2000 / 2006, sept.2000.
[750] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Projet touristique des Sept Vallées 2000 / 2006, sept.2000.

La coopération intercommunale des 7 Vallées a été « bénéfique pour la cohérence de la signalétique touristique, qui a servi d'opération test pour le Département qui étudiera l'extension de cette initiative à l'ensemble du Pas-de-Calais »[751]. Cette touristification de la ruralité doit venir en complément avec celle pratiquée sur le littoral. La collaboration avec Le Touquet reste encore trop timide. Une véritable synergie littoral-arrière-pays pourrait passer par la création d'un vaste Pays d'accueil touristique, dont l'authenticité s'appuierait sur le tourisme vert et le patrimoine maritime.

Un autre territoire touristique rural semble émerger sur la Côte d'Opale, l'Audomarois dont le tourisme constitue l'un des secteurs clefs de son développement local.

2.2.2.L'Audomarois : un territoire rural touristique en émergence ?

Le tourisme est l'un des enjeux du développement local de l'Audomarois, avec une forte valorisation du patrimoine culturel et naturel. Couvrant 658 km² et regroupant près de 110 000 habitants, l'Audomarois recèle une richesse de gisements touristiques, qui s'appuie sur les territoires suivants :

- La ville de St-Omer et l'ensemble du réseau urbain de l'Audomarois (Arques, Aire-sur-la-Lys), présentant certaines pratiques du tourisme urbain et culturel ;
- Le marais Audomarois, caractérisé par sa grande fragilité ;
- La vallée de l'Aa, le réseau des voies navigables, la vallée de la Lys ;
- Le secteur rural de la zone du Parc Naturel Régional, où alternent forêts, milieux naturels protégés et paysages ruraux.

En 1962, est créé le district de la région de St-Omer, qui réunit 18 communes pour 62 038 habitants. En 1988, « St-Omer Tourisme » regroupe 8 organismes mettant en commun des moyens financiers, techniques et humains dans le but d'intensifier l'information, la communication et la promotion touristique : Chambre de Commerce et d'Industrie, villes et Office de Tourisme de St-Omer et d'Aire-sur-la-Lys, Parc Naturel Régional, groupement professionnel « Loisirs Gourmets », Association des Fontinettes et ville d'Arques. Un premier schéma de développement touristique de l'Audomarois est élaboré en 1992, et définit 3 grandes orientations tournant autour de la mise en valeur de la nature et de la culture :[752]

- « Faire de l'Audomarois la zone pilote de l'accueil en Côte d'Opale, autour des thèmes du marais, de l'environnement, de la nature et de la découverte, des grandes tables, du tourisme d'affaires et de l'intérêt pour Saint-Omer ;
- Fidéliser la clientèle en misant sur des produits de courts et de longs séjours ;
- S'organiser pour accueillir et vendre ».

En 1996-1999, l'Audomarois concentre ses efforts sur 6 axes prioritaires :[753]

- Identification des clientèles : individuelle de court séjour, française et étrangère, clientèle d'affaires, scolaires, de groupes et clientèle familiale de long séjour. Cette zone est également bien positionnée pour la clientèle d'excursionnistes ;
- Création d'un office de tourisme de pôle avec 3 principales compétences : politique d'accueil touristique, mise en réseau des équipements et animation ;
- Création d'un Observatoire touristique ;
- Montage de produits : excursions, courts séjours, séjours gastronomiques... ;

[751] DENIS.M et PETIT.C, L'organisation de l'offre au niveau d'un territoire, ACTES DU SEMINAIRE tourisme durable, 7 et 8 janvier 1998, dans CAHIER TECHNIQUE n°11 – Espace Naturel Régional, mars 1998.
[752] ST-OMER TOURISME, Dossier d'informations : l'Audomarois, rencontre entre histoire et nature, mai 1997.
[753] ST-OMER TOURISME, Dossier d'informations : l'Audomarois, rencontre entre histoire et nature, mai 1997.

- Promotion auprès des professionnels du tourisme et des médias ;
- Mise en place d'un plan d'action touristique sur 3 ans : renforcer la lisibilité interne de l'Audomarois, conforter et développer les filières touristiques porteuses (réorganisation de la zone du marais, développement de la base fluviale d'Arques, mise en place d'un contrat de développement touristique pour St-Omer, projet d'un contrat de développement touristique pour Aire-sur-la-Lys), lancer et animer un programme de requalification des hébergements.

La zone audomaroise s'est transformée en une véritable destination touristique. Globalement, la fréquentation se caractérise par une pratique de loisirs, essentiellement à la journée. 350 km. de sentiers de randonnée sont balisés, soit 14 sentiers de randonnée pédestre, 7 circuits VTT et 3 itinéraires équestres. Cependant, les séjours progressent notamment pour les activités golfiques, d'affaires, rurales et gastronomiques. Parallèlement, les indicateurs de fréquentation des équipements anciens et nouveaux montrent une bonne attractivité :[754]

- La Verrerie de Cristal d'Arques (tourisme de découverte économique) : 50 000 en 1999 contre 20 000 en 1997, la mise en place du service « accueil » et de visites guidées le 1er mai 1998 ayant été décisive ;
- La Coupole d'Helfaut (tourisme de mémoire) présente une fréquentation stable depuis son ouverture en 1998, soit près de 130 000 visiteurs annuels ;
- L'ascenseur des Fontinettes est visitée chaque année par 16 000 visiteurs ;
- Le petit train touristique de la vallée de l'Aa, créé en 1999, représente un vecteur de découverte de l'Audomarois (parcours de 15 km.), dont il devrait renforcer l'attractivité touristique.

Concernant l'hébergement marchand, les formes de loisirs dominent, notamment l'hôtellerie de plein air (**tableau n°168**). De plus, les implantations hôtelières récentes ont concerné le bas de gamme avec « Formule 1 » (1990) et « Mister Bed » (1993). Précédemment, on avait surtout assisté à une modernisation et à une extension du parc déjà existant. Globalement, le taux de pénétration des chaînes (en terme de capacité d'hébergement) s'élève à 47.4%, avec seulement 3 unités[755]. Malgré la stagnation du parc hôtelier, le taux d'occupation moyen progresse régulièrement depuis 1993 (**tableau n°169**). La clientèle d'affaires représente au moins 40% de la clientèle totale. La clientèle britannique est en passe de devenir la première clientèle de l'hôtellerie audomaroise[756].

Tableau n°168 : Capacité d'hébergement par intercommunalité dans l'Audomarois.

	Camping	Hôtel	Hébergement rural	Village de vacances
Unité de commercialisation	Emplacements	Chambres	Chambres	Lits
District de la région de St-Omer	1 668	439	35	240
CC Morinie	238	0	12	
CC Fauquembergues	207	10	38	
District d'Aire-sur-la-Lys	114	65	13	
CC Lumbres	109	45	36	
TOTAL	**2 336**	**559**	**134**	**240**

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, 2000.

[754] Proposition dans le cadre du CONTRAT de PLAN ETAT REGION 2000/2006, Orientations pour un contrat de pôle de séjours touristiques de l'Audomarois, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, District de St-Omer, PNR des Caps et Marais d'Opale, CCI de St-Omer et St-Pol, mars 2000.
[755] Proposition dans le cadre du CONTRAT de PLAN ETAT REGION 2000/2006, Orientations pour un contrat de pôle de séjours touristiques de l'Audomarois, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, District de St-Omer, PNR des Caps et Marais d'Opale, CCI de St-Omer et St-Pol, mars 2000.
[756] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, 2000.

Tableau n°169 : Evolution du taux d'occupation de l'Audomarois depuis 1993.

Toute catégorie	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Taux d'occupation annuels	47.3	48.9	51.6	51	56.7	64.2	66.6

Source : Proposition dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2000/2006, Orientations pour un contrat de pôle de séjours touristiques de l'Audomarois, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, District de St-Omer, PNR des Caps et Marais d'Opale, CCI de St-Omer et St-Pol, mars 2000.

Aujourd'hui, 4 filières apparaissent prioritaires pour l'Audomarois :[757]

- La filière sport-nature-détente : plaisance fluviale, découverte de la nature, randonnée ;
- La filière culturelle : histoire (2nde Guerre mondiale), patrimoine muséographique, architectural et monumental civil et religieux ;
- La filière affaires et tourisme urbain : petits congrès et séminaires hôteliers, loisirs urbains, shopping ;
- L'événementiel culturel et festif : fêtes de l'histoire, fête du PNR, fête de l'eau douce.

Véritable destination touristique émergente, la zone Audomaroise a pour ambition de devenir le second pôle rural après les « 7 Vallées ». Disposant d'une forte identité rurale, le potentiel est grand pour former un véritable territoire touristique. Il s'agit de renforcer en priorité les filières et les espaces touristiques capables de créer un « pôle de séjour ». Sur la base d'un développement durable, l'organisation touristique doit être renforcée par une politique cohérente d'accueil, d'information, de communication et de promotion.

S'inscrivant dans une logique différente de celle observée dans l'Audomarois et dans les « 7 Vallées », d'autres territoires ruraux ont néanmoins l'ambition de jouer un rôle récréatif de proximité, tels les « Trois Pays ».

2.2.3.Les « Trois Pays », territoire rural de loisirs de proximité.

Créée en 1996, la Communauté de Communes des « Trois-Pays » rassemble 15 communes, pour 13 000 habitants, et se situe à moins de 10 km de Calais. L'Office de Tourisme des « Trois-Pays » est situé dans le centre de Guînes, petite ville de 5 300 habitants. Depuis plusieurs années, il existe une mise en réseau avec l'office de tourisme de la ville de Calais, ce qui pourrait à court terme aboutir à la création d'un « Office de Tourisme de Pôle »[758]. Sans être un pôle touristique majeur, le territoire des « Trois-Pays » doit sa notoriété à l'un des événements historiques les plus connus : l'entrevue du Camp du Drap d'Or, entre Henry VIII et François 1er, en juin 1520. En effet, Guînes, petit bourg historique, ne présente pas de monument historique majeur, mais a su créer une image de ville historique, grâce à l'événement de l'entrevue du Camp du Drap d'Or (spectacles et repas spectacles), qui sert de support à l'identité de ce territoire.

Ce territoire, de faible économie touristique souhaite se positionner comme l'une des zones majeures de loisirs actifs de l'agglomération calaisienne (200 000 hab.). En effet, malgré une croissance soutenue de l'hébergement rural (gîtes, chambres d'hôtes), le territoire des « Trois-Pays » est avant tout une zone de loisirs de proximité, notamment périurbaines.

[757] Proposition dans le cadre du CONTRAT de PLAN ETAT REGION 2000/2006, Orientations pour un contrat de pôle de séjours touristiques de l'Audomarois, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, District de St-Omer, PNR des Caps et Marais d'Opale, CCI de St-Omer et St-Pol, mars 2000.

[758] Le renforcement de la vocation intercommunale de l'Office de Tourisme des « Trois-Pays » figure dans l'actuel Contrat de Plan.

Selon l'ONF, la forêt domaniale de Guînes connaît une fréquentation de l'ordre de 500 000 visiteurs annuels. Le parc à thème privé, « Saint-Joseph Village » attire chaque année 50 000 visiteurs d'après le CRT. De plus, de nombreuses manifestations soulignent l'intérêt des clientèles de proximité pour ce type de territoire rural préservé. En effet, les paysages agri-naturels y sont remarquables (marais, forêts...) et expliquent le vif succès de certains événements sportifs (le « Raid Aventure » de Guînes, la randonnée des « Trois-pays » à Hermelighen, le « Raid Endurance » équestre à Campagne-les-Guînes), mais aussi des manifestations culturelles (les fêtes et spectacles du Camp du Drap d'Or) et agricoles (la « Fête de la Dinde » à Licques).

Afin de s'affirmer comme le « poumon vert » du Calaisis, le Contrat de Plan Etat – Région des « Trois-Pays » pour la période 2000-2003 vise à la « mise en tourisme » poussée de deux sites identitaires pour un montant total de 915 000 E (**tableau n°170**) :

- La ville de Guînes où sera aménagé le site de la Tour de l'Horloge. L'objectif de cet équipement est la mise en valeur d'un vestige historique rare du Haut Moyen-Age au cœur d'une ville ;
- Licques tente de valoriser ses produits du terroir, « les volailles de Licques », par des ventes directes, des dégustations et des visites d'élevage. Afin de transformer cette force commerciale en une véritable identité touristique, des efforts sont entrepris sur l'approche paysagère du site et la filière gastronomique (produits labellisés).

Parallèlement, le renforcement des activités de pleine nature est encouragé (randonnées, VTT, canoë, vol libre) dans les sites naturels, en partenariat avec le PNR. De nouveaux espaces récréatifs et de loisirs sont créés, comme la base de loisirs d'Hardinghen (sentiers de randonnées équestres, pédestres, VTT...), la zone du Marais de Guînes (jardins, arboretum, maison de site), le secteur du Canal de Guînes (base de kayak, pelouse aménagée, voies vertes et restaurant sur péniche).

BU LILLE 1

Tableau n°170 : Le plan d'action 2000-2003 pour le territoire des « Trois-Pays ».

Les actions engagées			
Objectif 1	**Objectif 2**	**Objectif 3**	**Objectif 4**
Camp du Drap	Micro-signalisation	Canal de Guînes	Editions 'Trois-Pays'
Complexe culturel	Plan paysage de Licques	Marais de Guînes	Développement Office de Tourisme
Tour de l'Horloge	Mise en ambiance Guînes	Base d'Hardinghen	Evénementiel touristique
	Musée Emile Villez	Equipements sportifs	Evaluation

Source : Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale – Communauté de Communes des Trois-Pays, Projet touristique du territoire des Trois-Pays 2000-2006, Plan d'actions 2000-2003, Contrat de Plan Etat Région 2000-2006, mai 2000.

Le territoire de projet des « Trois-Pays » se caractérise par une ambition forte des acteurs locaux de répondre à la demande récréative de proximité. S'affichant progressivement comme une destination de loisirs en milieu rural, les tentatives sont nombreuses pour structurer davantage ce territoire (Guînes et Licques). Dans ce domaine, l'espace rural proche de Marquise devrait suivre son exemple d'autant qu'il bénéficie d'une situation géographique remarquable située en Calais et Boulogne. Malgré les tentatives pour aboutir à un pays d'accueil touristique (district depuis 1972, contrat de développement rural 1996-99) en valorisant le patrimoine culturel et artisanal, les acteurs locaux ont de nombreuses difficultés pour tendre vers une vision commune de développement. Le regroupement des espaces ruraux de Marquise en « pays » semble pourtant essentielle car il pourrait permettre une meilleure redistribution des flux touristiques sur cette portion du littoral de la Côte d'Opale.

A l'image des « Trois-Pays », un autre « pays » profite de sa bonne accessibilité et de son potentiel patrimonial remarquable pour faire progressivement émerger un territoire de projet, le « Pays de Montreuil ».

2.2.4.Le « Pays de Montreuil », un territoire de projet moins abouti mais en devenir.

Créé en juillet 1997, le « Pays de Montreuil » regroupe trois structures intercommunales : « SIVOM » de la région d'Etaples, district de Montreuil et district de Berck. Contrairement à son homologue des « 7 Vallées », ce « pays » est resté une entité théorique sans consistance. Rejoint par la Communauté de Communes d'Hucquelier, le « Pays du Montreuil » rassemble pourtant près de 71 000 habitants. A travers la réalisation d'une charte de développement (1998), il s'agit de faire décoller ce nouveau « pays » pour les élus locaux. En effet, ce pays dispose d'atouts remarquables : les résidences fleuries, les châteaux, les moulins, les auberges représentent un patrimoine architectural de valeur présent dans la Vallée de la Course. Cette dernière en a profité pour valoriser ses produits de terroirs tels les chocolats de Beussent.

Trois axes de développement durable ont été fixés, centrés sur le tourisme des « 4 saisons », les activités de santé et la réalisation du parc technologique Opalopalis. Concernant le volet tourisme, certaines mesures devraient être inscrites, quant à la signature d'un contrat de pays : le projet du Pont vert, les aménagements des vallées de l'Authie et de la Canche, puis la création du port public de plaisance touristique au Touquet.

Parallèlement, le patrimoine culturel fait l'objet d'une grande attention, notamment religieux. Un projet de mise en valeur de six églises est en cours afin de sensibiliser les habitants de l'intercommunalité à leur patrimoine et s'inscrire dans une logique de développement touristique. Néanmoins, le « pays de Montreuil » reste aujourd'hui une mise en réseau peu opérationnelle où la cohésion du regroupement des communes est limitée. En cours de formation, ce pays se doit rapidement de renforcer son identité au travers d'une meilleure concertation entre les communes.

2.3.Conclusion.

Les territoires des '*North Downs*', du '*High Weald*' et de '*Romney*' sont à la base de la notoriété touristique du Kent Est. Ces paysages ruraux exceptionnels sont le support d'intenses dynamiques territoriales diffuses bien que la préservation de leur identité constitue le fil conducteur de tout aménagement récréatif. Dans ce domaine, ils constituent une référence de valorisation paysagère où le développement durable guide l'intervention des acteurs locaux. Cette dynamique doit inspirer la Côte d'Opale, pour qui la valorisation de l'arrière-pays rural est relativement récente. Là encore, l'intervention des acteurs locaux est décisive dans la structuration du territoire par les activités récréatives liées au tourisme vert. Soucieuses de préserver leur identité, de nombreuses communes se regroupent en « pays » pour constituer de véritables destinations rurales. En présentant une réelle identité et une forte consistance, le « Pays des 7 Vallées », « l'Audomarois » mais aussi « le Pays de Montreuil » ont l'ambition de devenir de réelles destinations de séjour. D'autres ont vocation à constituer des territoires récréatifs de proximité, tels les « Trois Pays ».

Enfin, dernier type d'espace à connaître d'intenses dynamiques territoriales au sein de l'aire eurorégionale transmanche, les villes et leurs périphéries.

3.Les espaces urbains et périurbains : une valorisation touristique inégale.

L'étude du tourisme dans les espaces urbains et périurbains pose tout d'abord des difficultés d'ordre méthodologique. En effet, sa délimitation avec l'espace rural est encore floue et les définitions récentes des espaces urbains préconisées par l'INSEE comme les noyaux peuplés de plus de 2 000 hab. autour d'un chef lieu accompagné de leur couronne périphérique (en fonction de l'emploi) ne lèvent qu'en partie le doute sur la localisation de certaines activités récréatives. Ainsi les nouveaux complexes de loisirs implantés loin des villes ou à proximité des échangeurs sont-ils à étudier dans le tourisme urbain ou rural ? Les grands ports doivent-ils figurer dans le tourisme urbain ou littoral ? Comme le suggère N.Baron-Yelles, les premières Assises européennes du tourisme urbain ont défini ce dernier comme « l'ensemble des ressources ou activités touristiques implantées en ville, excluant du champ d'analyse les stations touristiques, les communes de moins de 20 000 habitants, les villes ayant une mono-activité touristique, les villes créées exclusivement pour le tourisme et les villes résidentielles »[759]. Quelles sont alors les villes touristiques connaissant les dynamiques territoriales les plus prononcées au sein du Kent Est et de la Côte d'Opale ?

3.1.La primauté touristique de la cité religieuse et historique de Canterbury.

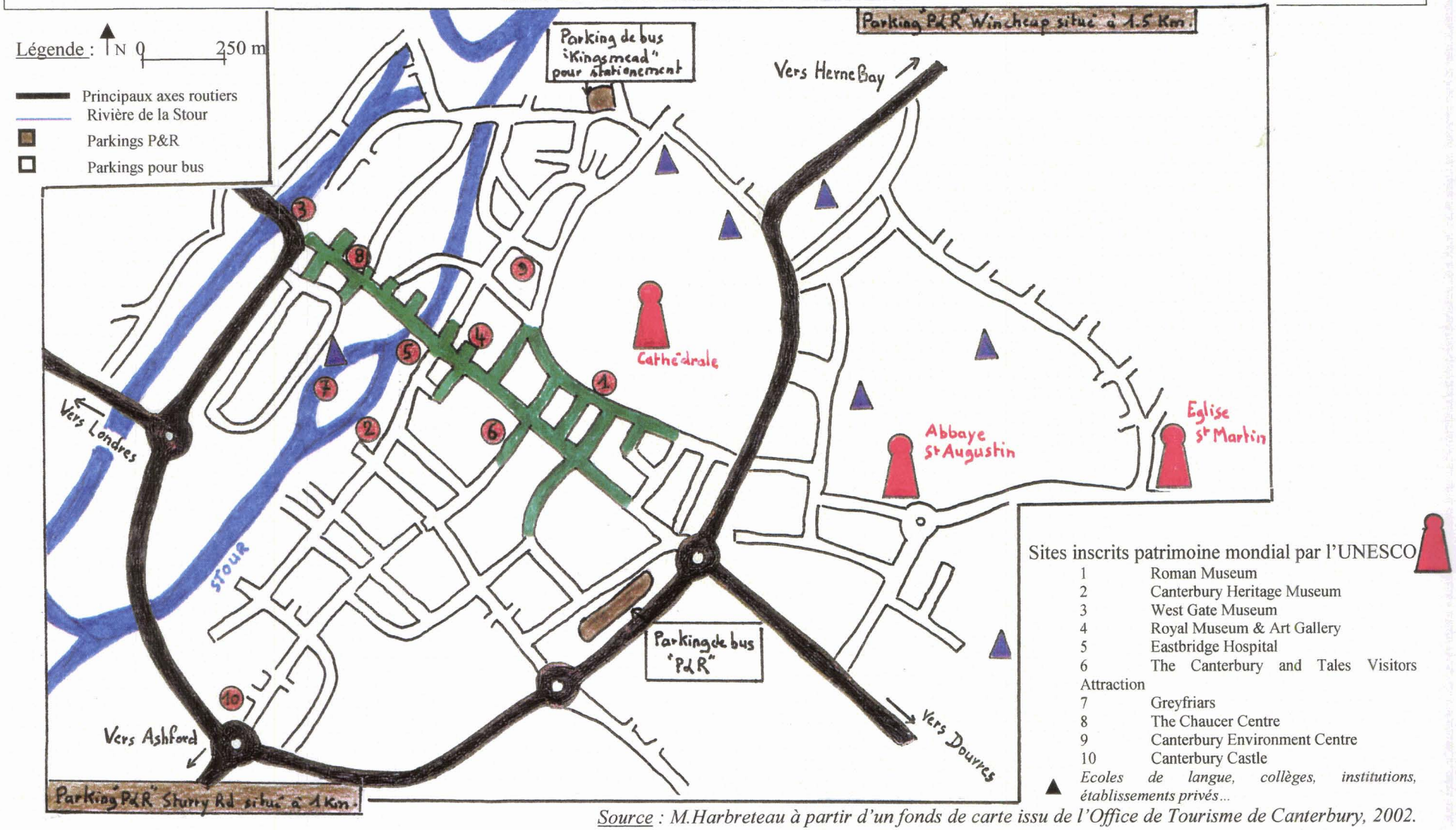
La Cité religieuse de Canterbury est l'une des villes les plus célèbres d'Angleterre, puisque les pèlerins affluent dans la cité depuis le 12ème siècle. Canterbury n'est pas seulement une cité religieuse, mais aussi une impressionnante forteresse militaire. La *'new gate West Gate'* (1380) constitue l'une des plus belles portes médiévales existantes de Grande-Bretagne. La cité a réussi à maintenir 60% du total de ses murailles et la moitié de ses bastions, ce qui ajoute un caractère typique à la ville. Près de 1 570 bâtiments sont classés à l'intérieur de la ville[760]. La solide réputation s'appuie sur la Cathédrale et le centre-ville historique, dont les rues piétonnes sont associées à de nombreux commerces. En 1987, Canterbury est inscrit sur la liste du patrimoine mondial qui compte, aujourd'hui, 13 sites en Grande-Bretagne. Le site classé *'World Heritage Site'* comprend trois édifices historiques exceptionnels (**carte n°82**) :

- La Cathédrale est le lieu touristique le plus visité du Kent avec 1.7 million de visiteurs en 1999. Elle fait partie des 5 *'Areas of Archeological Importance'* du pays ;
- L'abbaye Saint-Augustin est fondée en 598 ;
- L'église Saint-Martin constitue l'édifice, où Saint Augustin et ses compagnons remplirent leurs devoirs religieux.

Le riche patrimoine religieux est complété par quatre musées majeurs, tous localisés dans la ville intra-muros : Le *'Roman Museum'*, *'Canterbury Heritage Museum'*, *'West Gate Museum'*, *'Royal Museum & Art Gallery'*.

[759] BARON-YELLES.N, Le tourisme en France : territoires et stratégies, A.Colin, 1999, p 174, 219 p.
[760] PAGE.S, Urban tourism, Routledge, 1995, pp. 179-192, p 269.

Carte n°82 : Les principaux sites touristiques de Canterbury dans un environnement médiéval restreint



Source : M.Harbreteau à partir d'un fonds de carte issu de l'Office de Tourisme de Canterbury, 2002.

En 25 ans, Canterbury a acquis une réputation solide au niveau national dans la préservation de son environnement historique (**tableau n°171**). Dès les années 70, les acteurs locaux de '*Canterbury City Council*' s'inspirent de l'exemple d'Oxford, autre ville historique en Angleterre où la préservation de l'environnement a fait l'objet d'une démarche précoce et poussée. La protection de l'environnement exceptionnel de Canterbury doit répondre aux multiples enjeux économiques, tout en préservant la richesse historique de la cité religieuse. Ainsi, le statut '*Canterbury Town Scheme*' a permis d'investir près de £5 millions, entre 1975 et 1992, dans la rénovation de bâtiments historiques grâce aux subventions de '*Canterbury City Council*' et de '*English Heritage*'[761].

Tableau n°171 : Une protection précoce pour préserver l'environnement de Canterbury.

Années	Statuts de protection	Description
1968	'*Conservation Area*'	Préservation et rénovation des remparts et des édifices médiévaux.
1974	'*Importance exceptionnelle*'	Préservation du caractère unique de Canterbury qui devient d'importance nationale.
1984	'*Area of Archaeology Importance*'	Richesse archéologique reconnue. 4 autres villes anglaises bénéficient d'un tel statut (York, Chester, Hereford et Exeter).
1985	'*Article 4 Direction*'	Renforcement de la préservation de la ville en étendant la '*Conservation Area*' à 1 200 édifices supplémentaires
1987	Sites '*UNESCO*'	Reconnaissance internationale de la Cathédrale, de l'Abbaye St-Augustin et de l'église St-Martin.
1990	'*Conservation Area Partnership Scheme*'	Efforts entrepris par '*English Heritage*' sur les sites d'intérêt situés en dehors de la ville fortifiée.

Source : M.Harbreteau d'après Canterbury District Local Plan, 1998.

Cette préservation précoce vise à répondre au problème de la sur-fréquentation touristique à Canterbury. En effet, les premières études concernant les impacts du tourisme dans la ville datent de 1975. Une vaste enquête touristique révèle alors que Canterbury accueille près d'un million de visiteurs par an, dont 45% d'étrangers[762]. Une seconde étude (1985) souligne l'importance de l'excursionnisme, notamment en provenance de la capitale londonienne. La volonté d'encourager le séjour et de mieux répartir les bénéfices issus du tourisme sur l'ensemble du district (villes côtières et villages ruraux) est au cœur de la stratégie touristique du district publiée en 1983, adaptée en 1987 et réactualisée en 1991. En effet, sur les 3 millions de visiteurs se rendant dans le district par an, Canterbury accueille 2.25 millions de visiteurs[763]. Ces principes sont repris, au milieu des années 90, où une véritable stratégie politique est mise en place pour répondre à la pression touristique croissante. La ville estime que la fréquentation a augmenté de 50 000 visiteurs par an depuis 1975. Créé en 1994, l'organisme public - privé '*Canterbury City Centre Initiative*' prône un développement durable tout en maximisant les retombées économiques du tourisme. En effet, de nombreuses difficultés persistent à Canterbury :

- La sur-fréquentation touristique reste un problème chronique d'autant que Canterbury est plurifonctionnelle : ville historique et religieuse, rôle économique important (commercial, tourisme...). Ses nombreuses fonctions conjuguées au caractère restreint de la vieille ville font que le tourisme est exagérément représenté à l'intérieur de la cité, donnant l'impression d'une véritable congestion touristique du centre.

[761] LAWS.E, Tourist Destination Management : Issues, Analysis and Policies, Routledge, 1995, pp.28-35, p 208.
[762] PAGE.S, Urban tourism, Routledge, 1995, pp. 179-192, p 269.
[763] CANTERBURY DISTRICT LOCAL PLAN, nov.1998.

Seules 5 000 personnes vivent à l'intérieur de la vieille ville de taille très petite (le diamètre étant inférieur à 2 km), sur une population totale de 40 000 habitants. La ratio résidents / touristes est de 55 visiteurs pour un résident (**tableau n°172**). A titre de comparaison, le rapport est moindre pour des villes comme Bruges (23/1), Florence (10/1) et Oxford (12/1).

Tableau n°172 : Le ratio résidents / touristes de quelques cités historiques européennes.

Villes	Année	Touristes	Résidents	Ratio
Bruges	1990	2 740 000	117 000	23 / 1
Florence	1991	4 000 000	408 000	10 / 1
Oxford	1991	1 500 000	130 000	12 / 1
Salzbourg	1992	5 415 000	150 000	36 / 1
Canterbury	1993	2 250 000	41 000	55 / 1
Venise	1992	8 627 000	80 000	108 / 1

Source : Canterbury Managing Tourism and Heritage : 1994 and Cities of Art : Problems and Perspectives.

Ainsi, certaines zones du centre-ville peuvent parfois être complètement saturées, telle la place située devant l'entrée de la Cathédrale (**tableau n°173**). Pendant les heures de pointe, plus de 80 000 visiteurs déambulent dans les rues du centre-ville. D'après une enquête réalisée par le District, 84% des résidents affirment que le tourisme affecte leur vie quotidienne, mais sont conscients à 88% des bénéfices que leur apporte cette activité. Les principaux points négatifs évoqués sont le trafic saturé et les difficulté de se garer (71%), les magasins sur-fréquentés (30%), le sur-coût des services en raison du tourisme (30%)[764]. Il en résulte quelques attitudes négatives de la part de la population résidente envers les visiteurs. L'ouverture prochaine d'un grand complexe commercial et de loisirs '*Whitefriars*' (2005) à l'entrée de la rue piétonne devrait permettre une meilleure répartition des visiteurs et à terme atténuer les tensions dans le cœur historique.

Tableau n°173 : La distribution des piétons à Canterbury dans le cœur historique (1993).

Lieu	Description	Nombre moyen de piétons par jour	Type de piétons			
			Résident	Acheteur	Touriste	Actif
Westgate (1)	Magasins spécialisés et bâtiments historiques	20 000	8.7	28.4	57	5.9
Beaney (2)	Musée, galerie d'art et hôtel	25 000	9.2	37.8	45.1	7.8
VIC (3)	Office de tourisme* et musée	17 500	44	27.9	60.1	7.4
Longmarket (4)	Principale zone commerciale et bâtiments historiques	30 000	6.6	40.8	43.6	8.8
Buttermarket (5)	Entrée de la cathédrale	15 000	3.4	26.6	64.9	5.1
St. George's Street (6)	Principale zone commerciale et bâtiments modernes	25 000	5.5	45.6	43	5.5

Source : E.Laws.E et B.LePelley, Managing Complexity and Change in Tourism : The case of a Historic City, International journal of Tourism Research 2, John Wiley & Sons Ltd, 2000, pp. 229-246.

(1) : voir localisation sur la carte.

* : Le nouvel Office de Tourisme se trouve désormais situé devant la Cathédrale ('*Sun Street*' - 2002).

[764] CANTERBURY DISTRICT DRAFT TOURISM STRATEGY, 2002.

- Canterbury représente la 4ème ville la plus visitée d'Angleterre mais elle ne se hisse qu'à la 14ème place pour les séjours recensés[765]. Canterbury se situe bien en dessous de la moyenne des dépenses concernant les touristes séjournant dans des cités historiques : £25.38 par visiteur et par jour contre £63.41 à Cambridge[766]. La plupart des visiteurs arrivent à Canterbury en matinée pour ne rester que quelques heures. La majorité sont des excursionnistes (80%), particulièrement les continentaux qui génèrent près de 75% des visites annuelles effectuées par bus[767]. Les principales motivations sont la promenade et le shopping (le chiffre d'affaires annuel des commerces de la ville atteint £150 millions). Malgré la sur-représentation des excursionnistes, les impacts économiques sont importants. Parmi les 33 400 emplois urbains totaux, 6 900 sont directement liés à l'activité touristique. Depuis 20 ans, l'économie touristique de Canterbury a progressé de plus de 125%[768]. Les excursionnistes dépensent en moyenne £7.2 millions dans l'économie locale, les touristes £9 millions[769]. La dépense moyenne par visiteur s'élève à £11.80 par personne.

- La majorité des visiteurs utilise la voiture pour se rendre à Canterbury, d'où le problème du trafic dans cette cité restreinte (**tableau n°174**). Les liaisons ferroviaires restent médiocres avec la Capitale. Même si les bus sont largement utilisés, avec près d'un visiteur sur cinq (soit un total de 18 000 bus chaque année), leur accueil pose un gros problème aux élus locaux, d'où la réalisation de parkings en périphérie[770]. Lors des périodes de pointe, plus de 100 bus arrivent quotidiennement à Canterbury[771]. Pour l'ensemble des indicateurs utilisés, Canterbury se situe toujours au-dessus de la moyenne nationale concernant le trafic routier. C'est particulièrement le cas avec la densité de voitures par hectare où Canterbury affiche presque le double de la moyenne nationale (1.63 contre 0.84).

Tableau n°174 : Evaluation et prévision du trafic routier à Canterbury (1991).

Echelle	Densité de voitures par hectare	Moyenne du nombre de voitures Pour 100 personnes	Augmentation du trafic (en %)	Augmentation en nombre de voitures (en %)	Augmentation du trafic 1991- 2011 (prévisions)
Nationale	0.84	37	16.9	18.3	1.48
Sud Est	N/A	45	17.2	17.7	1.48
Canterbury	1.63	41	18.6	18.6	1.54

Source: Department of Transport (1996); ONS, (1996): OPCS, (1996).

Les défis sont nombreux pour Canterbury. Pour tendre vers un développement durable préconisé par '*Canterbury City Centre Initiative*', plusieurs objectifs sont définis par les élus locaux pour la période 1994 – 1997 (phase 1), puis repris en 1997-2000 (phase 2) :

- Identifier les besoins des résidents et visiteurs puis y répondre ;
- Encourager la prospérité des activités commerciales ;
- Renforcer la qualité de visite de la ville ;
- Préserver le caractère historique de la cité ;
- Améliorer son accessibilité par fer de la capitale.

[765] BRITISH TOURIST AUTHORITY et ENGLISH TOURIST BOARD, 1996.
[766] CANTERBURY DISTRICT DRAFT TOURISM STRATEGY, 2002.
[767] LAWS.E et LE PELLEY.B, Managing Complexity and Change in Tourism : The case of a Historic City, International journal of Tourism Research 2, John Wiley & Sons Ltd, 2000, pp. 229-246.
[768] CANTERBURY CITY COUNCIL, Tourism Strategy, sur le site internet www.canterbury.gov.uk, 2000.
[769] KENT COUNTY COUNCIL, Kent Tourism News, 2000.
[770] BRITISH TOURIST AUTHORITY et ENGLISH TOURIST BOARD, 1996.
[771] CANTERBURY DISTRICT LOCAL PLAN, nov.1998.

Parmi les nombreuses actions réalisées dans un Plan ambitieux de valorisation et de gestion du patrimoine, la limitation de la circulation jusque dans le centre constitue une mesure radicale pour faire face aux pressions touristiques du centre. Elle se traduit par le renforcement des aires piétonnières, dont l'objectif est de réduire la circulation automobile jusqu'à un strict minimum à l'intérieur de la cité. A partir de 1994, une '*Pedestrian Priority Area*' a été mise en place et ne cesse de s'agrandir. Le problème de l'accueil des bus et des voitures individuelles se pose également. Il existe actuellement un parking pour bus à '*Kingsmead*' de 135 places (15 minutes à pied du centre) et un nouvel arrêt au cœur de la cité pour faire descendre les passagers à mobilité réduite ou les personnes âgées. Cependant, les visiteurs, les actifs faisant la navette tous les jours puis les étudiants sont encouragés à pratiquer le '*Park & Ride*', qui consiste à garer sa voiture en périphérie dans des parkings gratuits et gardés, puis prendre un bus pour se rendre dans le centre-ville (**tableau n°175**).

Tableau n°175 : La mise en place progressive des parkings '*Park & Ride*'.

Dates	Actions
1989	Adoption du '*Parc Plan Strategy*' par la ville et le district.
Sept.1991	Exposition publique dans le centre-ville du '*Parc Plan Strategy*' (brochures, plaquettes, panneaux...).
Oct.1991	Mise en place d'un parking de 600 places '*Sturry Road P&R*'.
Oct.1994	Mise en place d'un parking de 600 places '*Wincheap P&R*' et des lignes de bus reliant les 2 parkings au centre-ville.

Source : Canterbury City Council, Tourism Strategy, 2000..

Désormais, deux parkings '*P&R*' sont disponibles et la fréquence des bus est de tous les 8 min. Leur fréquentation ne cesse de s'accroître. Le nombre de véhicule utilisant le '*Sturry Road P&R*' est passé de 300 en 1991 par jour (en semaine) à 600 aujourd'hui. Parallèlement, celui de '*Wincheap P&R*' est passé de 250 véhicules jour à 600. '*Sturry Road*' attire 80% des personnes venant des axes routiers A28/A291, alors que '*Wincheap*' est fréquenté à 73% par les utilisateurs venant d'Ashford (A28). Le samedi, ces parkings connaissent chacun une fréquentation de 1 000 véhicules. Le service de bus de '*Sturry Road*' transporte plus de 1 000 passagers par jour et 2 000 le samedi[772]. Pendant la période estivale, la ville utilise un 3ème parking '*P&R*' appartenant à l'Université. Les tickets de parking ont augmenté de 12% depuis 1998. Des dispositions ont été entreprises pour créer un 3ème '*P&R*' (au sud ou au nord ouest de Canterbury). De plus, les acteurs locaux sont sur le point d'instaurer un système de tarification particulier pour les bus, au même titre que Venise ou Vienne.

L'autre mesure radicale adoptée par les élus locaux, a été l'introduction d'un billet d'entrée payant pour visiter la Cathédrale, afin de mieux répartir les bénéfices pour l'économie locale. Traditionnellement, l'entrée des cathédrales est gratuite pour les visiteurs, mais pour faire face au coût élevé des travaux de protection et de restauration, les cathédrales anglaises ont été contraintes de procéder à une tarification des visites. Après les tensions entre les instances religieuses de Canterbury et la population résidente vivement opposée à une telle tarification de peur des répercussions négatives sur les indices de fréquentation, la Cathédrale fixa finalement à £2, le prix d'entrée à partir de 1995. Récemment, le prix a augmenté à £2.50.

D'autres actions plus souples sont inscrites dans le Plan de valorisation et de gestion de la ville. Elles concernent essentiellement la mise en place de mesures douces tels un circuit de découverte culturelle à travers la ville, des pistes cyclables... Le département tourisme de '*Canterbury City Council*' vient ainsi de mettre en place un circuit urbain médiéval.

[772] CANTERBURY CITY COUNCIL, Tourism Strategy, sur le site internet www.canterbury.gov.uk, 2000.

L'implication du secteur public dans l'activité touristique est grande afin de promouvoir un développement durable. Là aussi, le secteur privé y est étroitement associé. La notoriété de la cité religieuse de Canterbury est puissante en Angleterre mais aussi à l'étranger. Canterbury joue le rôle de pôle d'excellence touristique pour l'ensemble du Comté. La sur-fréquentation touristique de Canterbury et la suprématie de l'excursionnisme ont eu tendance à diminuer d'importance lors de ces dernières années. En 1997, le nombre de touristes accueillis par le district s'élevait à 5.2 millions (4.6 millions d'excursionnistes et 640 000 touristes), alors que le total n'était que de 3 millions en 1999[773]. Le nombre de bus a fortement diminué, de l'ordre de 35% lors des trois dernières années[774]. Afin de renouveler ses clientèles touristiques, les projets sont nombreux pour la cité religieuse, qui a pour ambition de diversifier ses produits touristiques : hôtel de haute qualité, équipements de conférences et culturels. La ville a même été candidate pour devenir capitale européenne de la culture en 2008[775]. Malgré l'échec de cette candidature (2003), la diversification vers la culture et le tourisme d'affaires mérite d'être poursuivie.

A l'image de Canterbury, St-Omer présente un patrimoine religieux de valeur bien que son rayonnement soit limité. De plus, il semblerait que la prise de conscience y soit réelle pour constituer une image de marque touristique et culturelle.

3.2.Le façonnement d'une image de marque touristique et culturelle à Saint-Omer.

St-Omer bâtit peu à peu son image de marque touristique et culturelle. Son patrimoine architectural est exceptionnel avec les fortifications de Vauban, l'hôtel de ville, la Cathédrale, les hôtels particuliers... La Grande Place typique du nord, entourée de petites maisons, est représentative de l'évolution architecturale. Depuis le milieu des années 90, les élus locaux ont entrepris une politique culturelle dynamique et de mise en valeur de leur patrimoine. En 1996-98, le Musée de l'Hôtel Sandelin a connu une campagne de restructuration de ses enceintes et de ses œuvres, pour un investissement de 25 millions de francs. La bibliothèque est en cours d'extension et de modernisation. Ces efforts ont abouti à la désignation du label « Ville d'Art et d'Histoire » pour Saint-Omer (au même titre que Boulogne). La ville doit alors mener toute une série d'actions et présenter un bilan annuel de ses activités. Le théâtre, datant de 1848, a récemment rouvert, après un chantier mené depuis 1994 (montant de 13 MF, subventionnés à 70%), tandis qu'une association milite pour obtenir le label centre culturel.

Parallèlement à cette mise en valeur culturelle, le centre-ville connaît un certain dynamisme commercial depuis quelques années. L'animation est forte dans les rues piétonnières, avec la présence de près de 200 commerçants traditionnels (leur chiffre d'affaires s'élevant à 40 millions d'Euro)[776]. Dans ce domaine, l'aboutissement du projet de l'aménagement de l'Esplanade a été essentiel (1998). Localisé à l'entrée de la ville, ce site a été racheté par la Mairie, puisqu'il représentait une opportunité foncière de développement pour redynamiser le centre-ville. Le coût de ce vaste projet s'est élevé à 16 MF pour les bureaux et les commerces (3 000 m²), 24.5 MF pour les 7 salles de cinéma et 11 MF pour l'ensemble multifonctions et séminaires (une salle de 350 places)[777]. Ce projet s'est accompagné d'un important équipement urbain (parking de 380 places).

---

[773] CANTERBURY CITY COUNCIL, Tourism Strategy, sur le site internet www.canterbury.gov.uk, 2000.
[774] CANTERBURY DISTRICT DRAFT TOURISM STRATEGY, 2002.
[775] La ville espérait à travers sa candidature et sa sélection obtenir les fonds indispensables pour créer de tels équipements.
[776] AUTREMENT DIT n°301, St-Omer relance son centre ville, 30 oct.1998.
[777] AUTREMENT DIT n°301, St-Omer relance son centre ville, 30 oct.1998.

Aujourd'hui, les retombées économiques pour l'économie locale sont importantes : 80 emplois de bureaux, 20 de commerces et 12 au cinéma[778]. La fréquentation du complexe cinéma vise une fréquentation de 200 000 entrées par an. De plus, l'animation du centre-ville est constamment renforcée par la création récente du nouvel Office de Tourisme de Pôle, suivie prochainement de l'extension du pôle audomarois de l'Université du Littoral.

D'autres actions plus souples ont concerné la création de circuits de découverte (signalétique) et d'interprétation (panneaux, dépliants, audio-guidage...) en milieu urbain. Dans ce domaine, une stratégie globale est essentielle à l'échelle de l'Audomarois pour renforcer les circuits intra-urbains pédestres et cyclos. Les villes concernées en priorité sont St-Omer, Aire-sur-la-Lys et Arques. La convention « Ville d'Art et d'Histoire » de St-Omer (signé le 31 oct.1997) pourrait être élargie à l'ensemble de l'Audomarois. Une convention « Pays d'Art et d'Histoire de l'Audomarois » pourrait inclure des sites culturels comme ceux de la Coupole, Thérouanne et la ville d'Aire-sur-la-Lys, ce qui permettrait de créer un cadre clair à la politique d'animation culturelle du pôle de l'Audomarois[779].

D'autres villes semblent caractérisées par d'indéniables dynamiques territoriales. Elles s'inscrivent dans une touristification prononcée de leur espace urbain et périurbain. Grâce à leur accessibilité remarquable, Ashford et Faversham ont pour ambition de devenir de réelles destinations de proximité. Peuvent-elles réellement prétendre à un tel développement ?

3.3.Ashford et Faversham peuvent-elles constituer de réelles destinations touristiques ?

Ashford est une ville marché importante au 17ème siècle située au cœur d'une grande communauté rurale. Ceci se traduit encore aujourd'hui par un grand marché hebdomadaire. L'étape décisive de sa croissance est l'arrivée du chemin de fer en 1842. La compagnie '*South Eastern Railway*' y installe ses ateliers de production en 1846. De 1841 à 1861, la population augmente de 3 000 à 7 000[780]. Cette activité ferroviaire devient l'industrie dominante locale, avec approximativement 1 000 locomotives construites, entre 1846 et 1981[781]. Cependant, la fermeture progressive des chantiers affecte la ville à partir des années 1950 (fermeture définitive en 1981). Ashford bénéfice alors d'aides régionales, et commence à attirer des investisseurs, en raison de sa position géographique remarquable.

Toutes les projections montrent une forte fréquentation du nombre de touristes à Ashford, soit +55% d'augmentation d'ici 2015. Peuplée de 60 000 habitants, la ville a été caractérisée par un phénomène de double renforcement de :

- L'accessibilité : 1 autoroute (M20) et 5 routes principales ;
- La proximité par rapport à Londres (94 km) et au Continent.

En étant le site d'accueil de la Gare Internationale de passagers, Ashford veut être la principale porte d'entrée du Kent pour les touristes désirant visiter le visiter. Ainsi une vaste stratégie récréative a été mise en place pour accompagner ces nouvelles infrastructures.

[778] AUTREMENT DIT n°301, St-Omer relance son centre ville, 30 oct.1998.
[779] Proposition dans le cadre du CONTRAT de PLAN ETAT REGION 2000/2006, Orientations pour un contrat de pôle de séjours touristiques de l'Audomarois, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale, District de St-Omer, PNR des Caps et Marais d'Opale, CCI de St-Omer et St-Pol, mars 2000.
[780] ASHFORD BOROUGH COUNCIL, 2001, 60 p.
[781] ASHFORD BOROUGH COUNCIL, 2001, 60 p.

Cependant, les efforts se sont essentiellement portés sur l'offre de loisirs pour répondre aux besoins de la population. Le district a identifié deux principaux objectifs :[782]

- La protection des équipements de loisirs actuels : faire face au manque d'équipements de loisirs y compris les activités plein air ;
- La création d'équipements de loisirs, dans une logique de développement durable.

S'agissant des équipements déjà existants, l'offre est quasi-inexistante à Ashford. Alors que la ville garde une image profondément liée au milieu rural avec un arrière-pays dynamique (*'Tenterden'* et *'High Weald'*), aucun équipement touristique d'envergure ne profite de cette notoriété. La création d'un nouvel équipement touristique de grande envergure, *'National Exhibition of Garden Design'*, composé de 11 jardins pourrait voir le jour. Un opérateur privé s'est manifesté et les autorités publiques sont à la recherche d'un site d'implantation, certainement au nord d'Ashford à Charing. Cette nouvelle attraction devrait accueillir près de 250 000 visiteurs par an. D'autres projets d'attractions pourrait concerner le centre même : Pourquoi ne pas y développer un musée lié au transport ferroviaire ?

A l'inverse, l'offre de loisirs a connu une envolée extraordinaire dans les zones périurbaines d'Ashford. En 2000, près d'un tiers des investissements touristiques et de loisirs du Comté du Kent ont concerné Ashford, soit un total de £65 millions[783]. S'agissant du commerce, les espaces au sol lui étant consacrés ont augmenté à 52% à Ashford de 1984 à 1994. L'investissement net dans les activités commerciales (de vente) a augmenté de 45% entre 1990 et 1994 (contre 3% entre 1985 et 1989)[784]. Dans ce domaine, le site de la Gare Internationale est devenu le centre majeur de développement de 9 sites : commerces, bureaux, hôtels, équipements de conférences, résidences et loisirs... L'un des aménagements les plus contre versés fut la création du magasin d'usine. Un hôtel 4 étoiles devrait prochainement ouvrir sur le site *'Victoria Road'*, soulignant ainsi l'intérêt pour le tourisme d'affaires. A proximité de l'autoroute, un complexe de loisirs a ouvert en 2000, composé d'un cinéma (12 salles, le plus grand complexe du Kent), restaurant, centre de remise en forme, pub, hôtel, un parking de 900 places...

Le renforcement de l'offre de loisirs a également concerné les activités sportives. Créé en 1997 à Conningbrook, le Stade *'Julie Rose'* est le premier de ce type dans le Kent Est. Pour un investissement de £3.5 millions (£1.8 million de subventions de la part de la Loterie nationale, mais aussi du *'local sports trust'* et du Comté), le Stade est aujourd'hui géré par le district. Situé à proximité d'un lac, il n'existe toujours pas, aujourd'hui, d'activités sportives liées à l'eau. Il s'agit de proposer un large éventail de produits de loisirs / tourisme, afin que le stade devienne un centre régional de loisirs. Ashford bénéficie également du *'Single Regeneration Budget'* (soit £3.5 millions) pour divers projets sportifs à destination de la population résidente. Plus récemment, le district, en partenariat avec un opérateur privé, a réaménagé le complexe sportif et de loisirs *'Stour Centre'* (création d'une piscine, vestiaires de rechange, restauration...).

Ashford a les moyens de devenir une destination récréative à part entière et profiter de son accessibilité remarquable. Cependant, une réorientation de stratégie est nécessaire pour revitaliser son centre-ville qui reste à l'écart du développement de la périphérie.

---

[782] ASHFORD DISTRICT COUNCIL, Economic Development Strategy for Ashford District 2000-2001, Leisure Strategy, 1999.

[783] ASHFORD BOROUGH COUNCIL, 2002.

[784] BULLIVANT.H, Ashford has developed the potential for economic links with Europe and is now in a position to maximise these links, BA Geography Honours, Canterbury Christ Church College, 1999, 81 p.

Le centre-ville représente un lieu idéal pour d'importants et nouveaux équipements de loisirs (pas seulement activité shopping), notamment pour créer une vie nocturne plus dynamique. Il bénéficie d'une accessibilité par train et par bus unique dans le Kent Est, ce qui le rend moins dépendant de l'automobile. Le renforcement de l'attractivité du centre-ville pourrait passer par le tourisme d'affaires, qui semble constituer une priorité majeure pour les élus locaux. La ville est plutôt bien représentée pour les hôtels haut de gamme, avec près de 1 300 lits d'hôtel, soit 9% de la capacité totale du comté[785]. Mais là encore, les principaux efforts se portent actuellement sur le développement d'un site, localisé à proximité de la Gare internationale.

La ville d'Ashford n'a pas d'égal dans le Kent en terme d'accessibilité, d'autant que cette dernière sera bientôt renforcée par la mise en place de la ligne à grande vitesse. Cependant, force est de constater que cette position de « hub », c'est-à-dire de point d'appui pour aller visiter d'autres lieux touristiques (Canterbury, Londres, le Continent...), est relativement peu développée. Aujourd'hui, le rôle du tourisme y est limité, même si les activités de loisirs sont localement importantes. Les élus locaux se doivent d'accorder une plus grande attention au centre d'Ashford, notamment par le développement du tourisme d'affaires, pour qu'il puisse jouer un rôle touristique grandissant.

Dans le Kent Est, une autre ville semble s'afficher comme une destination touristique et de loisirs. Située dans le district de Swale, Faversham représente l'une des cités historiques les plus préservées du pays, mais aussi l'une des plus méconnues. Elle possède près de 475 monuments historiques classés, datant du 12ème au 20ème siècle, la plus longue rue préservée et la plus vieille brasserie du pays[786]. Le tourisme à Faversham est insuffisamment développé, bien que la ville soit en mesure d'attirer plus de visiteurs.

Face à des fréquentations faibles dans les principales attractions touristiques ('*Fleur de Lis Heritage Centre*' n'attire que 1 500 visiteurs par an), le centre commercial est peu diversifié et souffre d'un manque de magasins spécialisés capables de déclencher le déplacement des visiteurs et des résidents. De plus, un certain nombre de boutiques inoccupées affecte l'image de la ville, soit un total de 18 en 2000[787]. Enfin, il n'y a pas d'hôtel situé dans le centre : Faversham est incapable par conséquent de se promouvoir comme une destination de court séjour (**tableau n°176** et **carte n°83**).

Tableau n°176 : Quelques données générales concernant Swale et Faversham.

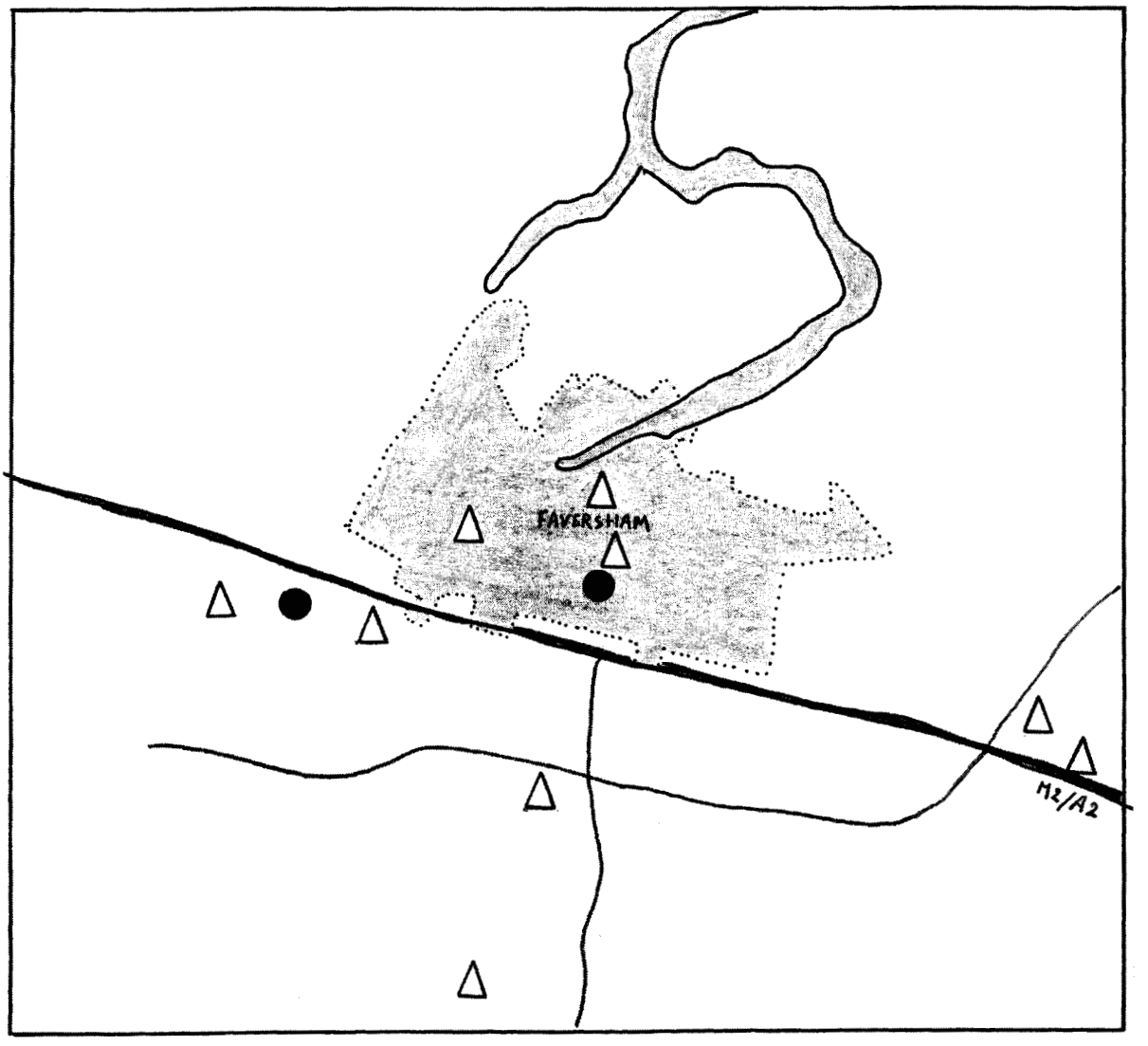
	Swale	Faversham
Population	118 700	30 800 (périphérie comprise)
Taux de chômage	3.4% (nov.2000)	2.1%
N.B. d'attractions touristiques	29	10
N.B. d'hôtels*	10	5 (4 en zones rurales et 1 en centre ville non classé)
N.B. de chambres	239	74 en zone rurale, 8 en centre ville

Source : Kent County Council, Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv.2001, 18 p.

* Exclut les B&B et les maisons d'hôtes.

[785] ASHFORD DISTRICT COUNCIL, Economic Development Strategy for Ashford District 2000-2001, Leisure Strategy, 1999.
[786] KENT COUNTY COUNCIl, Faversham's future : regeneration through tourism and retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv. 2001, 18 p.
[787] KENT COUNTY COUNCIL, Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv.2001, 18 p.

Carte n°83 : Un potentiel touristique peu développé à Faversham



Source : M.Harbreteau d'après fonds de carte de Kent County Council, Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv.2001, 18 p.

Légende : N ↑ 0 500 m

Mer — Ville de Faversham — Autoroute — Autres routes principales

● Hôtels △ Equipements touristiques

Faversham, en tant que destination touristique à part entière, souffre d'une mauvaise image et d'une absence de prise de conscience du potentiel touristique. Les faiblesses sont évidentes, particulièrement en terme d'équipement hôtelier, de vie nocturne dynamique et de magasin spécialisé. Il n'existe pas d'équipement touristique majeur, susceptible de déclencher le déplacement des visiteurs. Aujourd'hui, les petites attractions touristiques, situées à la périphérie de la ville et dans la campagne rurale environnante, ont du mal à survivre, la plupart sont sur le déclin[788]. C'est le cas des jardins de Brogdale, de Mount Ephraim et de Doddington Place qui attirent moins de 10 000 visiteurs annuels[789]. Plusieurs raisons peuvent être apportées :

- La forte concurrence des attractions touristiques de Londres : '*Millenium Dome*', '*London Eye*' et '*Tate Modern*' ;
- Le temps particulièrement maussade lors de ces dernières années ;
- La vétusté des équipements touristiques proposés.

La stratégie du district reconnaît que la priorité doit être donnée au développement de Faversham comme vraie destination touristique. Ces efforts s'adressent aux visiteurs potentiels mais aussi à la population locale, qui verrait son cadre de vie fortement rehaussé. Les efforts se sont focalisés jusqu'alors sur :

- L'identification de sites fonciers de développement pour l'implantation d'hôtels ;
- L'amélioration physique générale du centre, à travers des éclairages, jardins...

Le futur est incertain pour Faversham. L'avenir dépendra des actions et des décisions qui seront prises dans les prochaines années. Plusieurs actions semblent urgentes :[790]

- Le renforcement des attractions touristiques : la plupart ont engagé divers plans pour lutter contre la chute de leurs fréquentations. '*Brogdale*' et '*Shepherd Neame*' représentent les équipements capables d'acquérir une envergure régionale. Il s'agit d'encourager le partenariat entre les équipements et la ville, de faciliter la prise de conscience vis à vis du renouvellement des attractions et d'améliorer la qualité.

- La mise en place d'une nouvelle campagne de promotion est essentielle pour créer une image de marque. L'histoire et le patrimoine unique de Faversham doivent être mis en avant, afin que la ville devienne une réelle destination touristique. Une logique thématique s'impose avec le développement de produits, tels que la gastronomie, l'art, l'architecture, les événements, la marche, le vélo autour de la ville et dans la campagne environnante.

- Développer la capacité d'accueil est indispensable. Il s'agit d'identifier les sites fonciers pour l'implantation d'un hôtel, d'accroître les efforts de promotion à destination des investisseurs soulignant les opportunités foncières, et assurer un meilleur niveau de soutien pour l'implantation d'équipements hôteliers.

---

[788] Seul Farming World attire une clientèle importante avec près de 45 000 visiteurs par an.

[789] KENT COUNTY COUNCIL, Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv.2001, 18 p.

[790] KENT COUNTY COUNCIL, Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing, A study prepared for Swale Borough Council, janv.2001, 18 p.

- Le renforcement du commerce doit être une priorité, par la création de boutiques spécialisées (librairies, antiquaires, galeries d'art, traiteurs...). Parallèlement, une complémentarité avec des lieux de restauration et de rafraîchissement s'impose. Il s'agit de faire participer la population résidente, en l'incitant à venir dans le centre pour créer une atmosphère urbaine typique.

- L'architecture doit être préservée : un plan de subvention pour assister les propriétaires et les commerçants désirant réparer ou rénover les éléments historiques de leurs demeures privées, pourrait être mis en place. Un parking pour voitures a déjà été créé et sert de point de départ à une vaste régénération de l'ensemble du centre. La préservation passe aussi par l'amélioration de l'éclairage et de la signalisation (limitée pour les piétons et les automobilistes). Avec un passé et un patrimoine historique remarquable lié à l'architecture, Faversham doit faire davantage d'efforts pour mettre en avant son passé en utilisant des brochures, panneaux...

- La régénération du port doit être entreprise. Jusqu'en 1830, Faversham était le plus grand port d'exportation de laine et de biens après Newcastle, en raison de sa proximité avec Canterbury. Le maintien de l'activité de la navigation, dans le port '*The Creek*', pose un gros problème pour l'économie locale, en raison de son ensablement depuis des siècles. Aujourd'hui, '*The Creek*' repose à plus de 2.5 miles de la mer au bout d'un petit détroit envasé. L'endroit est très pittoresque à marée haute, mais à marée basse, le lieu devient peu attractif avec des équipements d'amarrage limités. Un projet de régénération a pour ambition de procéder à des travaux de dragage, d'aménager une digue pour bateaux de plaisance (20 anneaux) et des équipements pour les plaisanciers (douches, toilettes, nouvel éclairage).

Faversham ne peut continuer à rester à l'écart de tout développement touristique. Elle possède un patrimoine historique remarquable d'autant que sa situation géographique proche de Canterbury joue en sa faveur. Reste à cette cité de se donner les moyens pour valoriser ce potentiel et constituer une destination touristique à part entière.

3.4.Conclusion.

Les espaces urbains et périurbains du Kent Est et de la Côte d'Opale connaissent d'importantes dynamiques territoriales mais très inégales. Dans ce domaine, Canterbury constitue le pôle d'excellence de ces littoraux de par son patrimoine exceptionnel et de la volonté précoce des élus locaux de répondre aux fortes fréquentations touristiques. Il en résulte un « renouvellement » urbain constant qui répond à un souci majeur de développement durable. Avec un potentiel religieux moins important, St-Omer s'organise peu à peu pour devenir une cité culturelle et historique. D'autres villes comme Ashford et Faversham constituent des pôles où le potentiel est à peine mis en valeur.

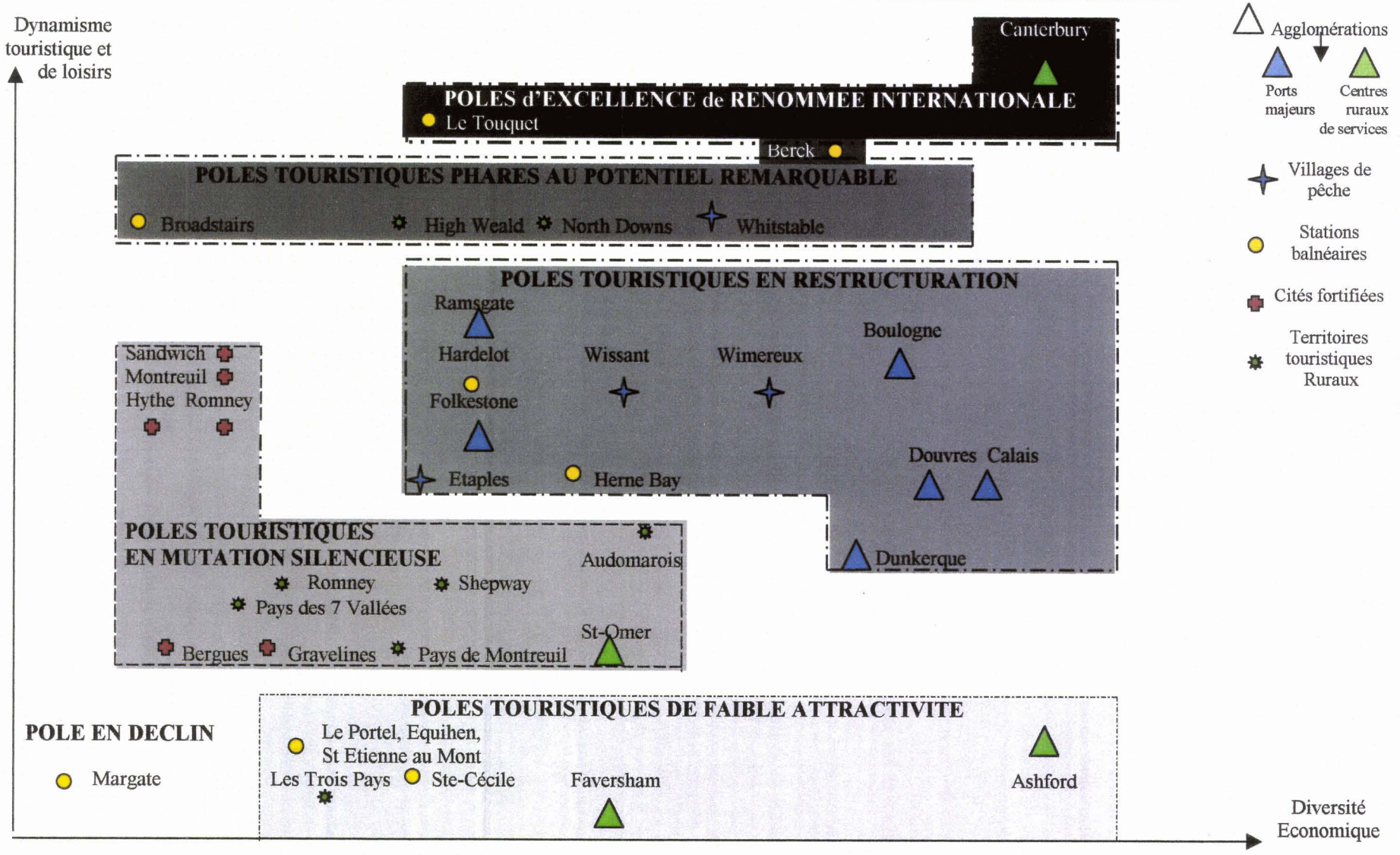
4.Conclusion : des pôles récréatifs inégaux dissimulant une certaine dynamique transmanche.

A défaut de constituer un réel territoire eurorégional partagé de tous, le territoire institutionnel dans lequel le Kent Est et la Côte d'Opale s'insèrent, est le support d'intenses dynamiques territoriales qui dissimulent une dynamique transmanche diffuse et locale. Cette dernière répond à des objectifs communs, et vise à la diversification et à la désaisonnalisation des lieux et des produits récréatifs, c'est-à-dire tendre vers leur valorisation sur des périodes plus larges que sur les traditionnelles vacances scolaires.

La **figure n°71** expose de manière fictive l'attractivité des lieux récréatifs par rapport à leur vitalité économique. Il en résulte le maintien de territoires identitaires bien ancrés mais fortement inégaux. L'attractivité de l'aire eurorégionale transmanche repose avant tout sur ses pôles d'excellence touristique de renommée internationale (Canterbury et Le Touquet). Au second plan, les territoires phares dynamiques viennent renforcer les pôles d'excellence avec leur patrimoine remarquable bien qu'ils bénéficient d'une réputation moindre. Dans le Kent Est, la station de Broadstairs, le village de pêche de Whitstable et les espaces ruraux des '*North Downs*' et du '*High Weald*' entrent dans cette catégorie. En Côte d'Opale, la station de Berck est atypique dans la mesure où son attractivité pourrait presque atteindre celle du Touquet à condition de mieux valoriser les colloques médicaux mondiaux. Quant aux grandes agglomérations portuaires (Folkestone, Boulogne...) et la plupart des stations (Hardelot), elles se sont engagées dans une profonde mutation de leur espace avec pour objectif la diversification de leurs produits touristiques. Certaines cités fortifiées et territoires ruraux restent plus discrets mais affichent les mêmes ambitions : leur forte attractivité touristique (Sandwich, Montreuil) contraste avec la mise en place d'une mutation « silencieuse » et diffuse. L'aire eurorégionale transmanche se compose aussi de pôles touristiques de moindre importance tels Ashford et Faversham prenant à peine conscience de leurs potentialités mais aussi de quelques territoires répondant à une logique de loisirs de proximité (Trois Pays, stations de St-Etienne, Equihen, Le Portel...). Enfin, la station de Margate se maintient dans la crise avec un environnement peu attractif et des projets hasardeux.

L'aire eurorégionale constitue alors une grande région transfrontalière maritime composée de territoires littoraux, ruraux et urbains, ce qui la singularise avec d'autres régions frontalières. Ces territoires se superposent parfois et s'articulent pour former une cohésion touristique forte. Ainsi, comment renforcer ces formes puissantes de territorialisation ? Vers quels axes faut-il tendre pour que l'aire eurorégionale transmanche renoue définitivement avec un dynamisme touristique et de loisirs sur le long terme ?

Figure n°71 : Des pôles touristiques et de loisirs très inégaux au sein de l'aire eurorégionale transmanche



Source : M.Harbreteau, 2003.

B.Des territorialisations identitaires à valoriser grâce aux activités récréatives productrices de réalités patrimoniales et diffuses.

Support de puissantes dynamiques territoriales, l'aire eurorégionale transmanche se doit de les renforcer, puisqu'elles sont synonymes de valeurs identitaires à la base du déplacement des visiteurs. Pour y parvenir, il semblerait qu'il faille s'appuyer sur le renforcement d'un tourisme dit « identitaire » à travers des activités récréatives variées et complémentaires mais nécessairement productrices de réalités patrimoniales et diffuses sur l'ensemble des territoires touristiques et de loisirs. Mais alors, ce « tourisme identitaire » peut-il permettre un développement soutenable récréatif au sein de l'aire eurorégionale transmanche ?

1.Le patrimoine naturel, culturel et les activités sportives : triple fonction de réappropriation spatiale identitaire et diffuse.

Les changements sociaux ont introduit de nouveaux modèles de travail avec plus d'emplois à mi-temps, le travail à la maison... Les changements du niveau de vie mettent en valeur une plus grande occupation au bien être, à l'exercice physique, aux préoccupations environnementales, à la qualité de la vie... Les vacances changent peu à peu ainsi que les motivations et les attentes des clientèles.

La « saisonnalité » d'une région touristique est le premier élément qui déclenche l'investissement. Dans des zones à trois mois de remplissage, l'espace concerné présente des difficultés à mobiliser les capitaux. Or s'il joue la carte du tourisme de proximité, cet espace devient une zone à taux de remplissage long. Il faut qu'il y ait des choses à voir, à visiter, des restaurants, des hébergements nombreux et variés... Selon les dernières études de l'AFIT en matière d'offre touristique et de loisirs (**tableau n°177**), les activités gratuites sur des sites naturels connaissent un réel engouement avec la pratique de la randonnée, du vélo, de la baignade. Les produits payants comme les sites culturels ont tendance à fléchir : monuments, musées. Parallèlement, la visite gratuite du petit patrimoine de village de caractère connaît un grand succès. Enfin, certaines filières sont très attractives (tourisme industriel, golf).

Tableau n°177 : Les tendances de la demande et de l'offre.

Tendances de la demande	Tendances de l'offre
- Produits de court séjour : diversité et proximité des attractions, événements et hébergements.	- Pas de pénurie d'idées ou de projets nouveaux.
- Tendances de consommation : compréhension du mot 'leisure' pour les visiteurs (ex : relaxation ou actif). Plus grande indépendance.	- Diversification et segmentation des produits : complexes hôteliers 'resorts', hôtels thématiques, équipements de loisirs, tourisme d'affaires.
- Innovation : points d'information pour les consommateurs et création d'attractions grâce aux nouvelles technologies (Internet...).	- Nouvelles sensations (sports et loisirs) : initiatives publiques et privées.
- Tendances démographiques : les impacts du vieillissement et de l'accroissement du temps de loisir se ressentent maintenant sur les attractions et l'offre de produits touristiques.	- Rôle des entreprises de divertissement pour offrir des produits spécifiques : réalité virtuelle, musique, restaurants, sports...
- Nouveaux produits : par exemple basés sur le multimédia et l'environnement.	- Produits basés sur les nouvelles technologies : attractions de réalité virtuelle / usage mixte.
- Régions littorales : une popularité traditionnelle mais l'accentuation de la concurrence implique un renouvellement de produits.	- Environnement : Expos à Lisbonne, Hanovre et au Japon et projets locaux.
- Accessibilité : tunnel, bateaux, nouvelles autoroutes (A16) et gestion des déplacements.	- Réinvestissement et rénovation : priorité pour les lieux disposant d'une bonne assise touristique.

Source : Stratégie de prospection des investissements touristiques dans la Région Transmanche pour la Mission Côte d'Opale et le Kent County Council, Cabinet consulting EDAW, 1998.

Au sein de l'aire eurorégionale transmanche, le tourisme y est essentiellement de court séjour de proximité, avec des activités culturelles, sportives et naturelles pratiquées dans un environnement préservé. Sans revenir sur les bénéfices du tourisme et des loisirs lorsque ces derniers s'inscrivent dans une optique de développement durable, il s'agit d'accroître le rôle de ces secteurs comme facteur de réappropriation de l'espace. En effet, renforcer les activités patrimoniales liées à la nature et à la culture mais aussi les activités sportives est à la base d'une meilleure structuration pour l'aire eurorégionale transmanche. Le développement de ces activités semble essentiel pour renforcer l'identité de ces littoraux.

➔ Les activités patrimoniales liées à la nature.

Même si la campagne représente un marché de proximité important avec l'engouement pour le tourisme vert, le littoral reste toujours l'espace le plus attractif. D'autre part, la ville attire un nombre croissant de touristes en raison du fractionnement des vacances et de l'augmentation des courts séjours peu marqués par la saisonnalité.

L'aire eurorégionale transmanche est fortement urbanisée. D'après le rapport du commissariat au plan, la première motivation de déplacement est de s'oxygéner et de sortir des villes[791]. Disposant d'un potentiel naturel remarquable mais contrasté, le Kent Est et la Côte d'Opale se doivent de mieux valoriser leur « gisement » touristique de base. Pour y parvenir, l'exemple d'intégration paysagère observé dans le Kent doit servir de modèle avec les territoires touristiques ruraux des '*North Downs*' et du '*High Weald*'.

Mais il s'agit de mieux structurer l'approche du produit rural qui reste insuffisamment valorisé. Aujourd'hui, les gens recherchent l'authenticité d'un territoire, ses produits locaux... Une logique de filière est essentielle pour aboutir à une meilleure diffusion du phénomène touristique et de loisirs sur l'ensemble des arrière-pays littoraux. La création de petits produits très souples vise à « fidéliser » le visiteur (c'est-à-dire provoquer des « effets de retours »). Il s'agira ici de jouer la carte de la qualité, la multiplicité... des différents produits proposés. Le but est de faire revenir la clientèle au moins 3-4 fois par an ! Ceci concerne évidemment la clientèle régionale excursionniste avec l'importance des loisirs de proximité, mais aussi les touristes étrangers qu'il faut inciter à séjourner au sein de l'aire eurorégionale transmanche.

Parallèlement, la demande croissante de loisirs n'est toujours pas satisfaite, avec un grand risque d'entraîner la banalisation voire la dégradation de sites majeurs et de paysages. La protection intense déjà observée sur ces littoraux doit être maintenue voire renforcée, car elle procure un label qualité à l'espace concerné. Ce dernier passe aussi par le renforcement des espaces verts dans les centres-villes pour revitaliser une image jugée trop vieillie (Le Touquet, Folkestone...).

➔ Les activités patrimoniales liées à la culture.

La culture constitue également un axe essentiel de développement touristique et de loisirs durable pour le Kent Est et la Côte d'Opale.

[791] VIARD.J, Réinventer les vacances : La nouvelle galaxie du tourisme, Rapport du groupe d'experts Prospective de la demande touristique à l'horizon 2010, Commissariat général du Plan, La documentation française, avril 1998, 335 p.

Elle repose avant tout sur la préservation de l'identité de ces espaces littoraux : l'événementiel, la gastronomie sont les activités à fort potentiel, pour des territoires qui veulent s'afficher (fêtes locales, carnavals, événements sportifs, festivals...). L'attraction des touristes à des périodes différentes de la journée, notamment durant la vie nocturne avec des cafés, pubs, restaurants pourrait contribuer à revitaliser des centres-villes trop souvent désertés.

Dans ce domaine, l'approche communication mérite d'être réorientée. Les cités fortifiées ne constituent-elles un élément puissant d'attractivité ? Si Canterbury n'a nul besoin d'effort marketing supplémentaire, les autres cités fortifiées restent méconnues telles Sandwich, Hythe côté anglais... et surtout Montreuil et la vieille ville de Boulogne côté français.

➔ Les activités sportives.

Les efforts actuels fournis de la part des autorités locales pour savoir comment les stations balnéaires peuvent développer certains produits novateurs comme la santé (remise en forme, traitements particuliers...) ou les activités sportives (vélo, marche, tennis...) sont importants.

Force est de constater que les stations françaises sont largement en avance notamment dans la promotion des activités sportives comme Le Touquet, station pionnière à avoir développer le concept des « quatre saisons ». En s'appuyant sur son environnement naturel riche (dunes, forêts, mer), la station propose de multiples produits touristiques et de loisirs (équipements, activités, événements), qui fonctionnent durant toute l'année : centre de thalassothérapie, Aqualud, centre des congrès... Cependant, cette dynamique n'est pas à la portée de toutes les stations touristiques. La désaisonnalisation signifie d'importants sacrifices : lourds investissements, concertation de l'ensemble des acteurs publics et privés... C'est pourquoi, les activités sportives (comme ludiques et culturelles) mériteraient davantage d'attention, puisque ce sont des produits souples, susceptibles d'être pratiqués régulièrement toute l'année. Des produits sportifs grand-public devraient donc être développés. En effet, il n'existe pas aujourd'hui des produits intermédiaires entre le produit sportif basique comme la randonnée... et les produits haut-niveau comme les golfs... Il faut donc pallier ces manques. Dans ce domaine, la diversification des formes récréatives et le renforcement des activités sportives sont essentiels. L'accent doit être mis sur des activités exerçant une attractivité auprès de la clientèle durant tout le long de l'année (thalassothérapie). '*Canterbury City Council*' a adopté une stratégie de loisirs, notamment en direction des chemins urbains et ruraux, afin d'encourager la marche et le vélo dans le district. Il n'y aucune mention des autres sports dans cette stratégie.

Ainsi, les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale ont pour vocation de se tourner vers une stratégie des loisirs et du sport, avec une réduction de la durée des séjours mais une multiplication de ceux-ci. Cette époque des loisirs pourrait donc contribuer à faire émerger des zones qui étaient restées jusqu'ici relativement à l'écart du phénomène touristique avec le développement de la « plurisaisonnalité ». Cependant, le risque est grand de tomber dans une vision « tout tourisme ». Aujourd'hui, toutes les villes ou les stations balnéaires recherchent la marina ou le golf. Il existe actuellement une sorte d'uniformisation de l'offre touristique. A vouloir développer le tourisme à tout prix, les élus locaux s'engagent trop souvent dans la facilité et l'approche uniformisée. Dans ce domaine, le renforcement de la qualité doit impérativement guider toute démarche de mise en valeur touristique et de loisirs.

2.L'adhésion nécessaire aux différents « labels » et autres appellations de qualité.

La notion de la démarche « qualité » est née en France, au début des années 90, sous l'impulsion de l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique. Les besoins de cette démarche ont émergé, du fait que les indices de fréquentation touristique du littoral ont commencé à s'essouffler de manière significative à partir du début des années 90 en France. D'ailleurs, ce phénomène avait déjà largement touché l'Angleterre depuis le milieu des années 70. Parallèlement, les touristes se comportent comme des consommateurs de plus en plus exigeants à la recherche d'une offre touristique de qualité et riche d'authenticité. Différentes études témoignent du changement du comportement de la clientèle vers : [792]

- La recherche du meilleur rapport qualité / prix ;
- Le refus des lieux trop fréquentés ;
- La baisse de la durée des séjours ;
- L'itinérance ;
- L'arbitrage entre les différents postes de dépenses du budget vacances.

Répondre à ces nouvelles exigences est essentiel, d'autant que le contexte concurrentiel se renforce continuellement. L'amélioration qualitative de l'offre touristique doit constituer un effort constant pour que la destination eurorégionale transmanche réponde le plus près possible aux motivations des visiteurs. Cette démarche qualité doit avant tout s'adresser aux structures d'accueil (hébergement / restauration, équipements touristiques...) mais aussi à l'ensemble des prestations touristiques proposées aux visiteurs (activités, accueil...). Initialement réservée au secteur privé, cette démarche doit être transversale et toucher l'ensemble des produits. Le facteur « satisfaction » du visiteur est essentiel dans la mesure, où l'objectif est de l'inciter à revenir dans le Kent Est et en Côte d'Opale tout en le fidélisant. Il est, en effet, bien plus facile de fidéliser une clientèle en recherchant une qualité maximale pendant le séjour, plutôt que d'essayer d'attirer de nouveaux visiteurs.

Destinations émergentes de court séjour, la Côte d'Opale et le Kent Est doivent adhérer plus fortement à la démarche qualité, d'autant que leur accessibilité remarquable constitue une demande potentielle exceptionnelle. Dans ce domaine, les labels représentent un gage de qualité et permettent une reconnaissance régionale voire nationale de l'espace ou du produit concernés pour les visiteurs. Ils viennent récompenser le lieu/équipement touristique pour ses efforts en matière de qualité d'accueil, de prestations... et participent à la mise en valeur du secteur touristique. En Côte d'Opale, plusieurs actions méritent d'être signalées :

- En raison du caractère jeune de la Région, le Comité Régional de Tourisme a initié la création du Label « Station Kid » en 1992, avec le soutien du Ministère du Tourisme. Aujourd'hui, 86 stations françaises sont labellisées « station Kid »[793]. Les objectifs concernent six actions pour le développement d'un accueil de qualité des enfants dans les stations : accueil, activité, animation, environnement, équipement, sécurité. En 2001, Berck, Boulogne, Dunkerque, Gravelines, Hardelot, Le Portel-Plage, Le Touquet, Wimereux et Wissant arboraient le logo et proposaient de nombreuses activités pour les enfants.

[792] AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE, Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale, Appel d'offres de la Commission Européenne pour les actions innovatrices du FEDER pour la période 2000/2006, oct.2000.
[793] COMITE REGIONAL de TOURISME, 2001.

- Le label « Chaîne du Savoir Plaire » a été créé en 1987, par le Comité Régional de Tourisme pour fédérer autour d'une charte de qualité l'ensemble des prestataires touristiques : hébergement, restauration, équipements touristiques, culturels et de loisirs... « Le Savoir plaire est avant tout une valorisation du savoir-plaire touristique régional »[794]. Trois objectifs sont recherchés et sont inscrits dans une Charte : qualité de l'accueil, qualité des services et promotion active du Nord-Pas-de-Calais.

Grâce à une qualité d'accueil, de motivation, de professionnalisme, de prestation, il s'agit de rehausser le niveau du produit touristique régional. En 2000, la Chaîne compte 177 équipements membres[795]. Ses actions sont nombreuses :

- La publication d'une carte des équipements membres ;
- La réalisation d'enquêtes de satisfaction ;
- L'attribution du trophée « Diamaillon » qui récompense les actions les plus dynamiques et innovantes des membres à raison d'un thème par an. En 1997, le « Diamaillon sport-loisirs » a été remis aux Dunes de Flandres pour ses actions de promotion et d'accueil de qualité vers le grand public.

Les équipements membres de la Chaîne sont nombreux en Côte d'Opale : 22 pour les Flandres Côte d'Opale, 18 pour le Calaisis, 12 pour le Boulonnais, 21 pour la Canche-Authie, 14 pour l'Audomarois, 2 pour les 7 vallées, soit un total de 89 membres[796]. Même si ce chiffre représente près de la moitié du total régional, il s'agit de renforcer cette initiative, puisque le visiteur est avide de qualité.

- Le label « tourisme pour tous » est du ressort de l'Association des Paralysés de France. En 1996, une vaste opération de sensibilisation auprès des équipements touristiques, des touristes et des restaurants a été entreprise dans les Dunes de Flandres. Aujourd'hui, l'Ecole française de char à voile Zéphir (Zuydcoote) représente l'une des seules structures sportives disposant de ce label. Sur l'ensemble de la Côte d'Opale, à peine 16 équipements ont obtenu ce label[797]. Il s'agit de pousser les prestataires à s'adapter aux personnes à mobilité réduite, puisque les activités récréatives se doivent de répondre à tous.

Outre-Manche, les autorités locales ont aussi un rôle à jouer dans la promotion de la démarche qualité. Dans le Kent, l'organisme '*Kent Tourism Business Support Programme*' a été établi par le '*Kent County Council*', afin de fournir une action profonde dans le secteur de la qualité, notamment dans la formation et l'aide aux entreprises. Actuellement, l'initiative est dépendante de fonds annuels à court terme, et n'entrent pas dans les programmes ou les orientations à long terme. Il s'agit de redéfinir la démarche qualité dans le Kent Est, avec pourquoi pas la création des mêmes labels que ceux opérant en Côte d'Opale. Il faut davantage encourager l'ensemble des actions visant à renforcer la qualité des prestations, notamment dans les secteurs de l'hébergement et de la restauration. Garante d'un séjour réussi, la démarche qualité fidélise le visiteur et l'incite à revenir. Viser une meilleure qualité des prestations et des équipements minimise les risques de déception. Quel que soit la météo, les visiteurs ont besoin d'être rassurés sur la grande variété des choses à faire et à visiter.

---

[794] COMITE REGIONAL de TOURISME, Le Savoir Plaire, Economie et Tourisme, Magazine du Tourisme Régional n°32, juin 1999.
[795] COMITE REGIONAL DE TOURISME, Le Nord-Pas-de-Calais en cartes, Economie et Tourisme, Magazine du Tourisme Régional n°33, juin 2000.
[796] COMITE REGIONAL de TOURISME, Brochure touristique, La Chaîne du Savoir-Plaire, 2001.
[797] COMITE REGIONAL de TOURISME, Brochure touristique, La Chaîne du Savoir-Plaire, 2001.

Autre forme de qualité, les appellations « station classée » ou « commune touristique » doivent être encouragées. Cependant, c'est un label qui se mérite... Il existe 501 « stations classées » et 600 « communes touristiques » en France : soit un total de 1 100 qui possèdent un label. A l'époque, on en comptait plus de 1 800 mais aujourd'hui, la législation est défaillante. En effet, à partir de 1992, il est devenu extrêmement difficile d'obtenir le label « station classée » ou « commune touristique ». C'est pourquoi, une même fédération défend les deux labels. Une nouvelle loi a été mise en place pour permettre un nouveau classement pour devenir « station classée » ou « commune touristique ». En Côte d'Opale, la plupart des stations bénéficient du statut de « station classée ».

Les « stations classées » requièrent 4 conditions essentielles :
- Un ratio population permanente / capacité d'hébergement bien spécifique ;
- Une qualité du gisement touristique : patrimoine architectural (vieux quartiers rénovés avec rues piétonnières) et naturel, cadre de vie très soigné (fleurissement), forte volonté de valorisation et d'accueil des touriste, qualité des infrastructures ;
- Un événementiel dynamique ;
- Une capacité budgétaire importante.

Les avantages sont multiples :
- La création d'un responsable touristique de station. Les avantages sont nombreux pour les employés municipaux qui bénéficient de salaires plus élevés ;
- La gestion de la part de l'Office de Tourisme, dit « EPIC », des différents produits touristiques, ce qui incite les collectivités territoriales à s'investir davantage ;
- L'implantation d'un casino devient possible (source de gros rendements financiers) ;
- Le prélèvement d'une taxe représente des recettes supplémentaires pour la commune touristique. Ceci représente 2.2% de la vente d'une maison, la taxe de séjour... ;
- La possibilité d'avoir des prêts ou des emprunts à des taux avantageux pour les divers aménagements...

Les « communes touristiques » ont moins d'avantage que les « stations classées ». Aujourd'hui, la Fédération qui unit les deux se bat activement pour l'instauration d'une taxe de 2% (qui existe partout en Europe sauf en France) et pour la révision du classement.

Dans le Kent Est, il n'existe pas de telle appellation. Un effort constant doit être porté sur la qualité, qui a eu tendance à reculer lors de deux dernières décennies dans les stations. Avec la raréfaction des fonds financiers de la part du Gouvernement central, la situation s'est compliquée notamment pour certains secteurs (l'hébergement en particulier). Alors que près de 110 villages ruraux « classés » sont répertoriés dans les '*Kent Downs*', pour leur patrimoine rural, architectural, touristique..., les stations du littoral ne font l'objet d'aucun classement ! Néanmoins, les principales attractions touristiques se sont regroupées sous '*the Association of Tourist Attractions in Kent*' ('*ATAK*'), dans le but d'une promotion plus efficace et d'une meilleure qualité, afin d'attirer davantage de clientèle. Autre exemple de renforcement de la qualité, les producteurs se sont regroupés sous l'appellation commune '*Kentish Fare*' en 1994, afin de renforcer la richesse gastronomique du Comté. Association régionale de producteurs et fabricants de nourriture et de boisson de haute qualité, elle est l'une des plus importantes en Grande-Bretagne, et fournit à ses membres une large gamme commerciale, marketing et des services promotionnels.

Enfin, des conventions « ville d'art et d'histoire » peuvent être négociées entre l'Etat et une ville. La Caisse Nationale des monuments historiques et des sites a créé, en 1885, le label « Villes et Pays d'art et d'histoire » pour développer avec les collectivités locales, une politique de valorisation du patrimoine. Suite à la réforme de la Caisse nationale, la mise en œuvre de cette politique est assurée, depuis 1995, par la direction du Patrimoine.

Les Villes et Pays d'art et d'Histoire se sont engagés dans un programme d'actions dont les objectifs sont :

- Présenter le patrimoine dans toutes ses composantes ;
- Accueillir le public touristique ;
- Sensibiliser les habitants à leur environnement ;
- Développer des actions de formation à l'intention des personnels communaux, des médiateurs touristiques et sociaux, des associations ;
- Initier le public jeune à l'architecture et à l'urbanisme ;
- Assurer la communication et la promotion du patrimoine à l'attention d'un public diversifié ;
- Mettre en œuvre un programme grâce à un personnel qualifié agréé par le Ministère de la Culture.

En Côte d'Opale, seules St-Omer, Boulogne et Montreuil sont concernées. Il s'agit de renforcer ce concept au travers d'autres villes présentant un fort patrimoine historique telles que Gravelines, Bergues... voire Calais.

Outre la recherche indispensable de la qualité, le partenariat public / privé et la mise en réseau de l'offre récréative sont d'autres éléments à renforcer pour les littoraux de la Côte d'Opale et du Kent Est.

3.Le jeu essentiel des acteurs basé sur un partenariat public / privé et une mise en réseau.

En Côte d'Opale et dans le Kent Est, tourisme et loisirs sont très liés. Les équipements de loisirs sont largement utilisés pour la clientèle de proximité. Ces équipements publics lourds doivent-ils être gérés par le privé ou doit-on créer des structures chapeautant tourisme et loisirs pour avoir une commercialisation plus efficace ? Il y a là une réflexion à mener avec les collectivités. A l'avenir, les Offices de Tourisme doivent devenir de plus en plus de véritables entreprises touristiques locales, auxquelles les collectivités délégueront la gestion d'équipements, ce qui permettra de pérenniser des postes et d'améliorer la qualité de service.

Dans la perspective du renforcement du rayonnement de l'ensemble de la Flandre, la Communauté Urbaine de Dunkerque intervient directement sur des équipements, tel que le Musée portuaire en contribuant au financement de l'association gestionnaire et en assumant la maîtrise d'ouvrage de son projet de son développement, y compris dans sa dimension de musée flottant. Elle contribue en outre, dans le cadre d'une convention de partenariat incluant la Ville de Dunkerque, à la mise en réseau des musées qui s'inscrivent dans une stratégie de développement culturel en direction des populations de l'agglomération.

La Communauté Urbaine de Dunkerque a amorcé depuis 1998, la reprise en gestion directe d'équipements, dont elle considère qu'ils ont une dimension d'agglomération et un potentiel de développement important, à la fois à vocation touristique et en direction des populations de l'agglomération.

C'est le cas des trois équipements suivants :

- Le Palais de l'Univers – Planétarium de Cappelle-la-Grande (17 000 visiteurs par an), et dont la Communauté Urbaine s'est engagée à conduire le projet de développement, notamment sur les plans culturels, pédagogiques et touristiques ;
- Le Parc Animalier de Fort-Mardyck (40 000 visiteurs par an), et sur lequel existe un très important projet d'extension et de restructuration ;
- Le Golf Public de Dunkerque, implanté à Coudekerque, en relation directe avec les 350 ha. du Bois des Forts (600 abonnés, 8 000 green-fees annuels, 2 000 enfants de l'agglomération qui recevront cette année une initiation au golf. Prochainement, le parcours comptera 27 trous : ces 9 trous supplémentaires seront destinés en priorité à l'usage des scolaires (fin des travaux programmée pour avril 2003).

Indiscutablement, la nature « publique » de ces trois équipements n'est pas identique, même si d'importantes similitudes peuvent être trouvées entre eux. Un élément fondamental semble les rapprocher : la volonté de faire découvrir ces pratiques aux habitants de l'agglomération et en tout premier lieu aux jeunes enfants et à l'ensemble des scolaires. Cette volonté ne doit pas être exclusive d'un autre souhait : celui du rayonnement régional et eurorégional de la Flandre Côte d'Opale, auquel ces équipements doivent concourir.

Sans revenir sur l'importance de l'intervention publique sur le paysage touristique, l'importance du partenariat public / privé est essentielle. C'est dans cette perspective, qu'une meilleure commercialisation du produit est atteinte dans une optique de qualité et de durée. Nous nous sommes déjà longuement attardés sur ce sujet, notamment pour le Kent où aucun développement récréatif ne se fait sans la participation du privé. Cependant, cette dernière n'est pas suffisante et la mise en réseau des équipements semble tout aussi primordiale.

Une mise en réseau des équipements est nécessaire pour profiter d'économie d'échelles. Elle permet à l'ensemble du territoire d'être concerné par le phénomène récréatif et certains équipements au départ isolés, peuvent alors s'unir avec d'autres sous un thème majeur. Le patrimoine de la 2nde Guerre mondiale fournit un bon exemple. Cependant, cette mise en réseau se heurte à la vive concurrence s'exerçant entre ces équipements, ou entre les villes qui les gèrent. La compétition est rude et les villes doivent constamment renouveler leurs produits touristiques en créant de nouvelles attractions comme en Côte d'Opale :

- Implantation de musée historique comme celui de St-Omer, ou musée portuaire comme celui de Dunkerque... ;
- Création et/ou rénovation des équipements structurants : Nausicaa à Boulogne, Bagatelle pour Berck ...

Pour tendre vers une meilleure mise en réseau, raisonner dans une optique de filières est essentiel. Ces dernières illustrent des motivations clairement identifiées des clientèles. Elles se composent de produits ou de gammes de produits organisés autour d'un thème fort et fédérateur qui permettent à la fois la découverte de tout ou une partie du territoire (exemple de la filière des sports de voile sur le littoral) et la consommation de prestations annexes non directement liées à la motivation première des visiteurs (hébergement, restauration...). Cependant, leur hiérarchisation n'est pas aisée.

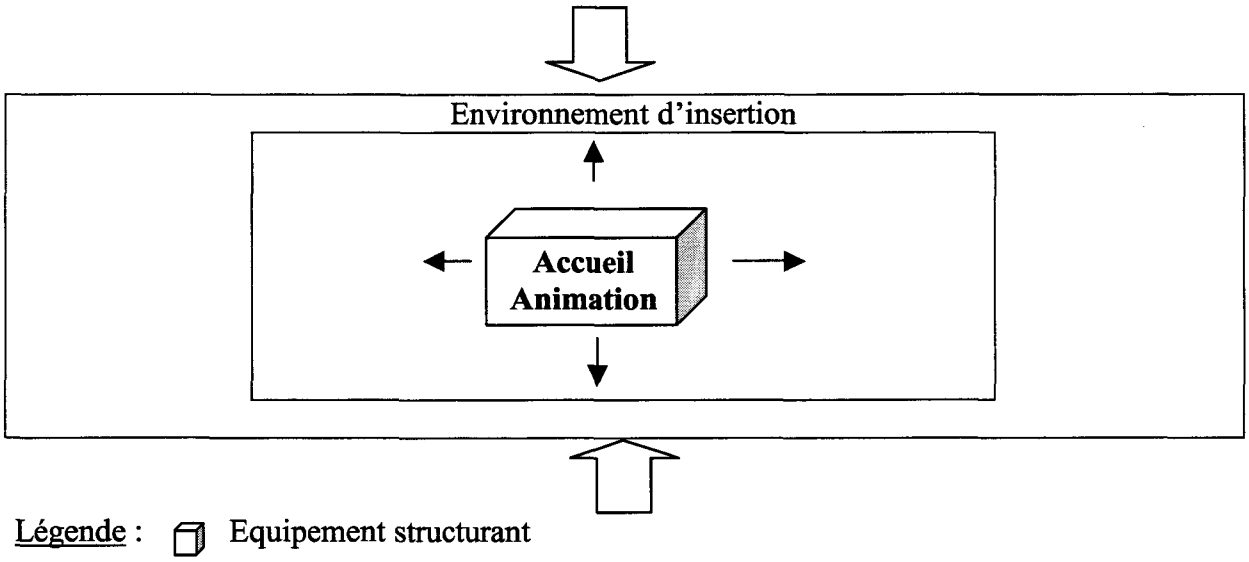
En Côte d'Opale, il s'agit de tendre vers une mise en réseau plus efficace des équipements. La structuration de l'espace littoral et de son arrière-pays par les équipements doit être poursuivie pour rendre l'espace encore plus attractif auprès des clientèles extra-régionales.

Le but est de créer un véritable maillage touristique au travers du littoral en offrant des équipements variés et de haut de gamme. C'est pourquoi, il est nécessaire de multiplier ces équipements pour donner au littoral une offre touristique variée et dynamique. Aujourd'hui, seuls Nausicaa, La Coupole et Bagatelle drainent des flux importants mais seuls 8 équipements atteignent une fréquentation annuelle supérieure à 100 000 visiteurs ! Si les petites réalisations semblent préférables pour davantage structurer le territoire, il reste néanmoins de la place pour un ou deux nouveaux équipements d'importance. La concrétisation du projet du Jardin Virtuel est indispensable au renforcement de l'attractivité de la Côte d'Opale. Pourquoi ne pas, à l'avenir, tendre vers une mise en réseau transfrontalière des jardins du Kent Est et de la Côte d'Opale ?

Dans le Kent Est, il n'existe pas d'attraction majeure susceptible de drainer un nombre important de visiteurs. Dans ce domaine, les réalisations du Musée Turner à Margate et d'un autre projet (restant à définir) à Ramsgate pourraient relancer le tourisme à Thanet. Mais là encore, les fonds publics sont rares et la participation du privé est hésitante sur des projets ambitieux.

Dans leur recherche commune d'investisseurs pour la « Région transmanche », le SMCO et le '*Kent County Council*' ont identifié certains territoires capables d'accueillir des équipements-phares. Ils concernent la ZAC I et II puis Calais, Eurotunnel Folkestone, Dunkerque/Neptune, Le Touquet-Etaples-Berck, Ashford, les Docks de Douvres et Ramsgate. Dans ce domaine, le renforcement de l'offre est essentiel. Une vision chorématique d'un équipement structurant nous est présentée par la **figure n°72**. Elle montre son insertion dans l'environnement et les 4 types d'action à la base du succès (attraction, accueil, animation et retombées économiques). Ces équipements ont l'objectif, outre de susciter l'intérêt des flux de transit, de constituer de « micro-pôles » ayant une aire d'influence sur les territoires d'accueil, ce qui est bénéfique pour l'économie locale. De plus, ils participent à l'aménagement touristique de l'espace, JM.Dewailly parle à cet égard « d'effet pot de miel ».

Figure n°72 : Vision chorématique d'un équipement structurant



Légende : Equipement structurant

4 types d'action : Attraction , **Accueil et Animation**, Retombées locales

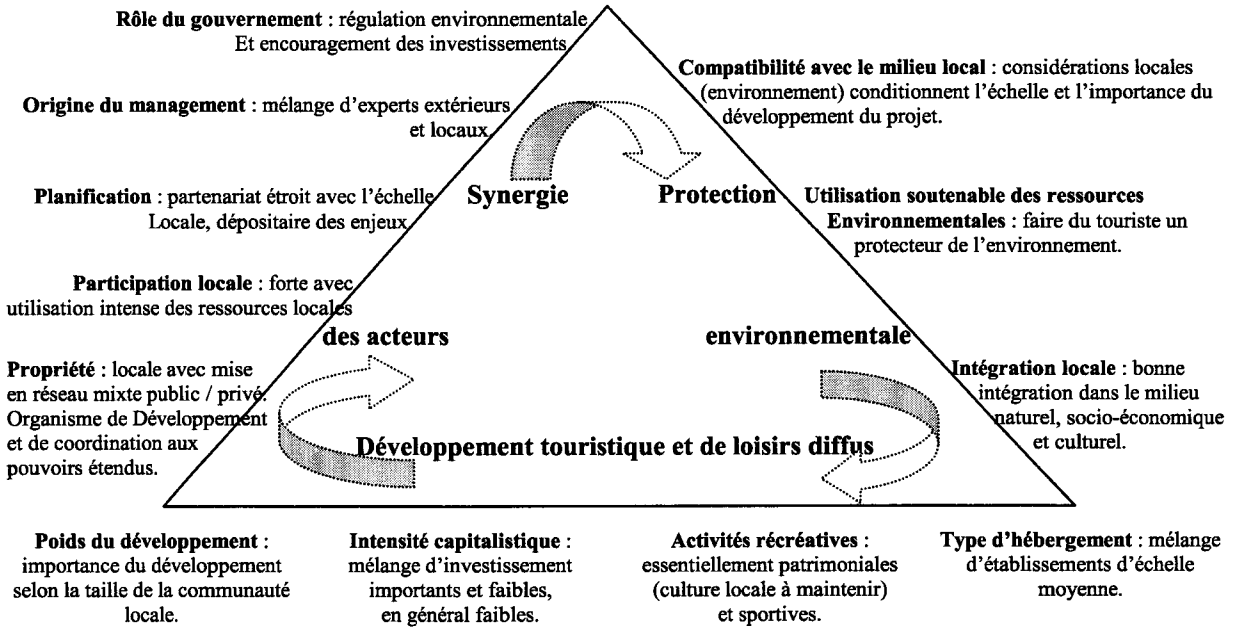
Source : M.Harbreteau, 2003.

4.Conclusion : quel développement soutenable du tourisme et de loisirs ?

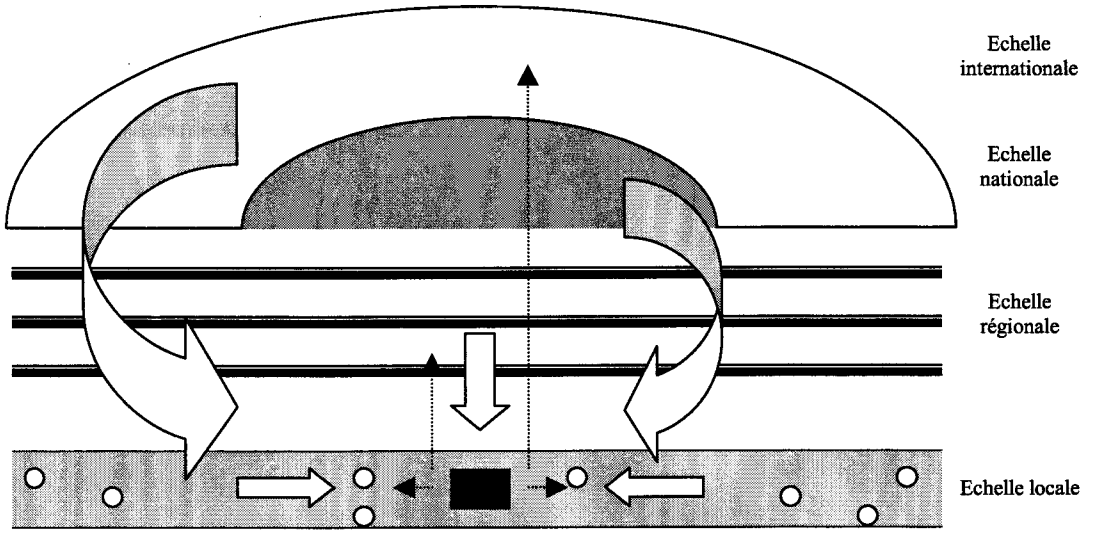
Il s'agit de persévérer les efforts entrepris pour structurer l'offre récréative au sein de l'aire eurorégionale transmanche. Celle-ci doit résolument se tourner vers les activités patrimoniales, à la base des déplacements de la part des visiteurs. Les activités touristiques et de loisirs entrent alors dans une fonction productrice non seulement d'espaces spécifiques attractifs mais aussi de lieux réappropriés trop souvent restés à l'écart de tout développement. Il doit en résulter une plus grande diffusion récréative sur l'ensemble des territoires identitaires. Ces multiples réalités engendrées par ces activités récréatives méritent une plus grande attention puisqu'elles contribuent à placer le Kent Est et la Côte d'Opale comme des destinations récréatives à part entière sur le moyen terme. Ainsi, le renforcement d'un développement soutenable est la condition essentielle de tout projet touristique et de loisirs au sein de l'aire eurorégionale transmanche, dont les indicateurs sont exposés dans la **figure n°73**. Jeu des acteurs, protection environnementale et activités récréatives « mixtes » (c'est-à-dire d'échelle de développement variée même si les petites réalisations sont préférables) constituent les éléments majeurs, dont la synergie est à la base d'une intégration paysagère réussie et durable. Il en résulte une répartition spatiale récréative respectueuse du milieu d'insertion et dont les retombées sont diffuses sur l'ensemble du territoire local.

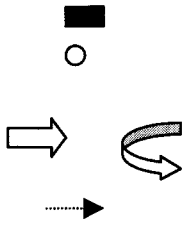
Parallèlement aux fonctions productrices de réalités diverses de la part des activités récréatives, s'ajoute l'importance de la coopération transfrontalière pour l'aire eurorégionale transmanche. Interreg 3 mène-t-il à un partenariat plus efficace et surtout humain ?

Figure n°73 : Modèle de développement soutenable récréatif pour l'aire eurorégionale transmanche



Intégration locale paysagère durable et viable





Projet d'aménagement / destination récréative.
Intégration locale réussie dans le milieu naturel, socio-économique, culturel... à travers la valorisation des produits locaux. Retombées économiques diffuses pour l'ensemble du territoire d'insertion.
Type de touriste : mélange de clientèles à définir en fonction du potentiel local valorisé, de l'environnement local dans toute sa fragilité.
Marketing varié : identifier le meilleur segment du marché, clientèle en harmonie avec la population locale, soucieuse de protéger le milieu.

Source : M.Harbreteau, 2003.

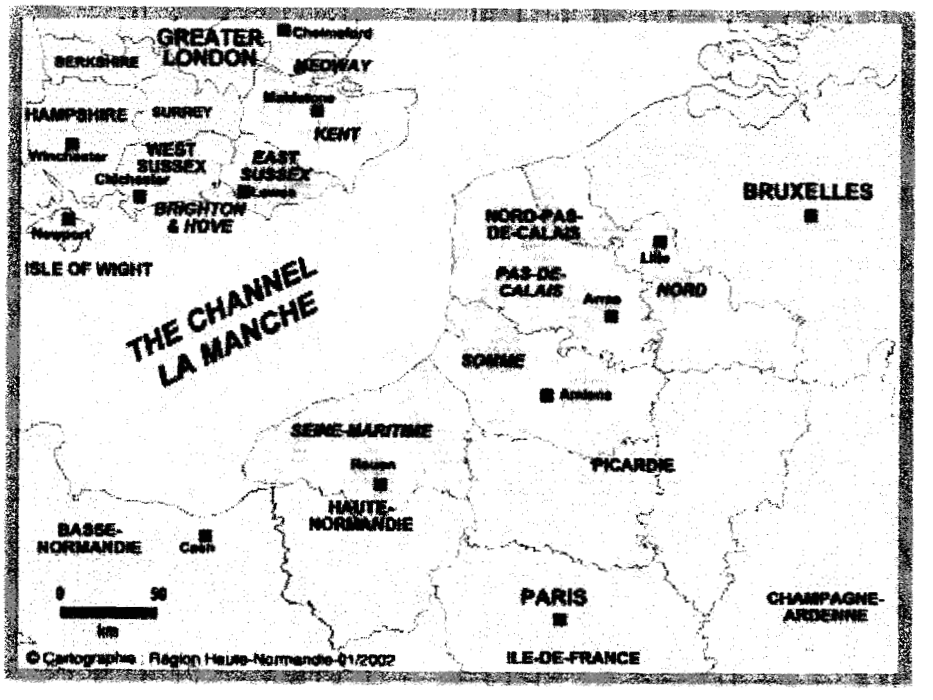
C.Vers une synergie interactive durable à travers une coopération transfrontalière poussée ?

L'enquête a démontré la profonde méconnaissance des actions engagées par les institutionnels. Avec Interreg 3, il semblerait qu'un changement de stratégie s'opère progressivement. Dans ce domaine, une coopération à l'échelle locale et participative semble guider les nouveaux programmes transfrontaliers. Si la population résidente et les visiteurs font désormais partie prenante de cette coopération, se dirige-t-on alors vers l'émergence d'un véritable territoire transfrontalier intégré à l'image d'autres types de coopération en Europe ?

1.Vers une coopération transfrontalière efficace, participative et diffuse avec Interreg 3 ?

Face à la faible prise de conscience du partenariat transfrontalier, Interreg 3 a pour objectif de renforcer une « coopération participative » à l'échelle locale. En effet, la priorité est donnée à la diffusion des secteurs du tourisme et des loisirs tout en rejetant la politique des pôles d'excellence. Pour y parvenir, les acteurs transfrontaliers décident d'établir un regroupement géographique pour la frontière franco-britannique (2000), marquant ainsi une évolution différente par rapport à la période précédente, où coexistaient deux programmes franco-britanniques : Rives-Manche (Seine-Maritime, Somme, East Sussex et Brighton&Hove) et Transmanche (Nord-Pas-de-Calais, Kent et Medway). La Région Nord-Pas-de-Calais perd ainsi ses compétences transfrontalières au profit de la Région Normandie. En opérant à une échelle différente, l'objectif est de corriger la mauvaise lisibilité transfrontalière institutionnelle et de s'appuyer sur cette grande région maritime transmanche (**carte n°84**).

Carte n°84 : Les zones éligibles pour le programme transmanche Interreg 3



Source : d'après le site internet www.interreg3.com

N

Le '*Government Office for the South East*' et la Préfecture de Haute-Normandie sont désormais responsables de la coordination du programme dans leur pays respectif. Pour une meilleure efficacité, ils remplacent les nombreux acteurs précédemment concernés dans les divers programmes européens (**tableau n°178**). Ils ont mis en place le « COPPO » ou Comité de Préparation du Programme Opérationnel pour préparer :

- Une stratégie conjointe et un programme opérationnel ;
- Un dispositif de mise en œuvre, de gestion et d'animation.

Tableau n°178 : Les acteurs membres du COPPO.

Côté français	Côté britannique
SGAR Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Picardie.	Government Office for the South East
Préfecture de la Somme	Department of Transport Local Government and the Regions (DTLR).
Régions de Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Picardie.	South East of England Development Agency (SEEDA)
Départements de Somme, Nord, Pas-de-Calais.	East Sussex County Council, Kent County Council, Medway Council, Brighton and Hove City Council.
Equipe Technique Internationale du Nord-Pas-de-Calais.	Environment Agency.
	Association for Voluntary Action Groups in Europe (SAVAGE).
	Hastings Borough Council
	Sussex Enterprise.
	University of Kent, University of Brighton.

Source : Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, Approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, Région Haute Normandie et Government Office for the South East.

Les programmes Interreg 1 et 2 ont permis le rapprochement des acteurs institutionnels dans des programmes souples de coopération. Afin de renforcer le côté « vécu » de la coopération transfrontalière transmanche, Interreg 3 place le citoyen au cœur de ses prérogatives pour renforcer l'identité transfrontalière et permettre le développement local. Il s'agit d'accentuer l'impact d'Interreg sur la population, qui doit se sentir partie prenante d'un espace transfrontalier européen. Trois grandes préoccupations sont au cœur de Interreg 3, pour un développement intégré et durable :[798]

- Le développement économique ;
- La préservation de l'environnement ;
- La cohésion sociale.

S'agissant du tourisme, les projets doivent être tournés vers les besoins des résidents. Afin de valoriser le contexte transfrontalier, mais aussi les espaces urbains, côtiers et ruraux, les objectifs sont :

- « Assurer un accroissement de la vitalité des petites villes par le tourisme, faire en sorte qu'il soit un facteur clé de la revitalisation des stations balnéaires ;
- Etendre la saison touristique ;
- Améliorer la notoriété et l'image de marque des destinations touristiques ;

[798] Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA, Approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, Région Haute Normandie et Government Office for the South East.

- Développer de nouveaux réseaux marketing thématiques et structuration d'une offre adaptée ;
- Renforcer les réseaux marketing existants ;
- Améliorer l'information et les données sur les performances du marché et ses opportunités ;
- Encourager le développement d'un secteur touristique durable ».

Le développement local est donc au cœur de cette nouvelle stratégie qui s'appuie sur l'identité et l'authenticité. Ces valeurs sont étroitement défendues depuis l'après-guerre par les anglo-saxons et les pays scandinaves. Ainsi, favoriser de petites entreprises touristiques et de loisirs puis stimuler le partenariat public / privé doivent rendre la coopération transfrontalière plus efficace et l'inscrire sur le long terme. Parmi les produits touristiques transfrontaliers à développer, ceux liés au patrimoine naturel et aux activités culturelles doivent permettre d'associer plus fortement le citoyen à l'échelle transfrontalière. Les thématiques du tourisme vert, du tourisme historique, industriel, d'affaires, de la plaisance et du tourisme maritime doivent être renforcées. De plus, les entités littorales doivent faire face à des problèmes environnementaux sérieux. C'est le cas du recul du trait de côte, qui pourrait faire l'objet d'une plus grande attention transfrontalière. La protection de l'environnement (pollutions diverses, sur-fréquentation touristique) mérite également une grande attention. Enfin, un effort constant doit être porté à la poursuite et au renforcement du bilinguisme au niveau des structures touristiques (signalétique et services).

Si Interreg 3 semble constituer une étape supplémentaire dans la plus grande cohérence de l'aire eurorégionale transmanche, les efforts doivent être poursuivis d'autant que cet espace transfrontalier ne présente qu'une très faible intégration régionale comparée à d'autres exemples européens de coopération transfrontalière.

2.Etude comparative avec d'autres exemples européens de coopération transfrontalière.

Afin de mieux appréhender le degré de coopération entre le Kent Est et la Côte d'Opale, les autres exemples de partenariats transfrontaliers entre régions européennes se révèlent essentiels. Parmi ces derniers, *l'Øresund,* la « Régio Basiliensis » et même le partenariat transfrontalier entre la Picardie et le Sussex pourraient servir d'exemple.

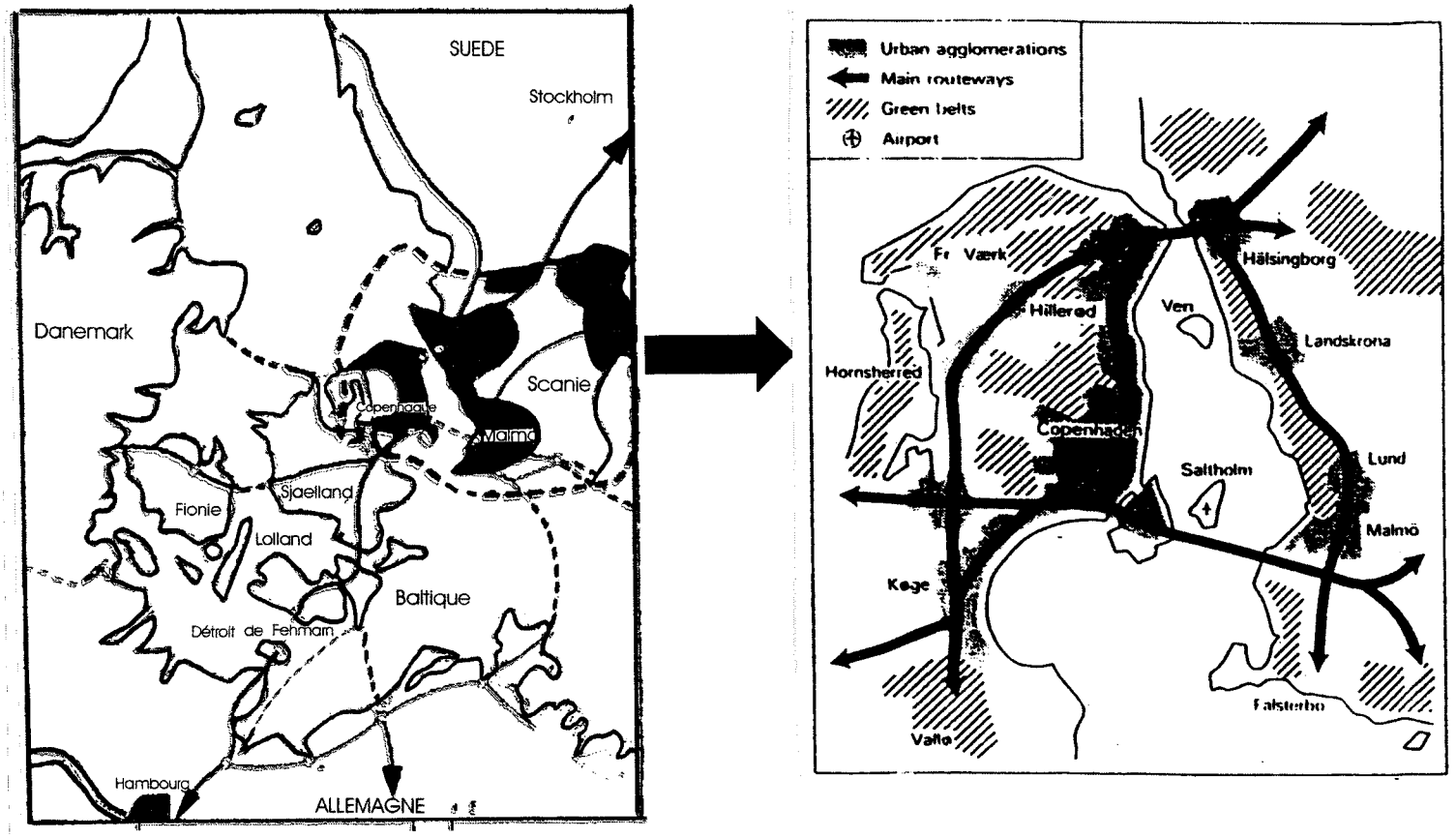
2.1.L'Øresund, autre détroit européen rattaché par un lien fixe et marqué par une coopération transfrontalière.

Avec le détroit de la Manche et de la Mer du Nord, les Iles danoises constituaient une barrière de communication importante en Europe du Nord-Ouest. Le projet d'un lien fixe sur le « Sund », entre le Danemark et la Suède, figurait comme l'un des 14 projets d'infrastructures prioritaires identifiés par l'Union Européenne, lors de la Conférence d'Essen en 1995.

Distant de 18 km, le « Sund » est le point de passage obligé entre deux mers (**carte n°85**). Devenu un obstacle majeur dans un contexte d'accélération des flux et de concurrence internationale accrue (comme pour le détroit de « Fehmarn » séparant le sud des Iles Seelandaises danoises et le nord de l'Allemagne), les deux entités littorales ont été rattachées par un lien fixe en 2000[799].

[799] ANDERSEN.AK et Karlström.A, The Regional Development Impacts of the Øresund Bridge, Proceedings from an international research seminar, Royal Institute of Technology, Department of Infrastructure and Planning, Division of Regional Planning, 281 p, 2001.

Carte n°85 : La région de l'Ø resund



0 30 km

N

0 10 km

N

— — — La région du Sund

——— Axe de niveau européen

..... Liaison par ferry

■ Zone fortement urbanisée

Source : M.Harbreteau d'après AK.Andersen et A.Karlström, 2001, The Regional Development Impacts of the Oresund Bridge, Proceedings from an international research seminar, Royal Institute of Technology, Department of Infrastructure and Planning, Division of Regional Planning, 281p, 1999.

Ce dernier a-t-il permis le rapprochement institutionnel des deux régions ? Une région transfrontalière a-t-elle réellement émergé ? A l'image de l'aire eurorégionale transmanche, le tourisme a-t-il favorisé ce rapprochement ?

Des siècles de présence danoise ont laissé des traces dans le « Sund » (particularités linguistiques), puisque la région entière a longtemps été sous contrôle danois. Ce n'est qu'en 1658, que le détroit devient une frontière. Depuis la décennie 60, existe un partenariat transfrontalier eurorégional, aujourd'hui financé par Interreg : « l'Øresund ». La région du « Sund » est composée par la Scanie (Skane län), région suédoise la plus méridionale, et par la région métropolitaine de Copenhague (Sjaelland, Lolland-Falster et Bornholm). Dès la décennie 60, les autorités de planification danoise et suédoise développent une vision à grande échelle des agglomérations de Copenhague et de Malmö-Lund au sein d'une grande agglomération, appelée « Ørestad ». Les acteurs locaux prévoient la construction d'un lien fixe routier et ferroviaire entre Helsingor et Helsinborg, d'autant que le trafic est important à travers le détroit (**tableau n°179**). Cependant, la coopération reste timide. Le rapprochement est renforcé par l'adhésion de la Suède à l'Union Européenne en 1995, le Danemark étant membre depuis 1973. La construction du lien fixe sur le Sund, est décisive, puisqu'elle souligne la nécessité d'accroître la coopération des deux agglomérations pour tirer avantage des synergies et des complémentarités, mais aussi des concurrences.

Tableau n°179 : Trafic sur les routes maritimes du Sund en 1998.

Route maritime	Nombre de passagers	Nombre de voitures particulières
Dragør / Limhamn	1 835 000	303 000
Copenhague / Malmö	2 757 000	(ne prend pas de voiture)
Copenhague / Landskrona	164 000	(ne prend pas de voiture)
Helsingør / Helsinborg	13 655 0000	2 154 000
Total	**18 411 000**	**2 457 000**

Source: Statistical Office of Copenhaguen and the City Office of Malmö dans T.Fonsont, La fin de l'insularité au Danemark, Mémoire de DEA, UFR de Géographie de Lille 1, 2000.

Parallèlement au trafic maritime intense, les navettes pendulaires se renforcent entre les deux rives (**tableau n°180**). Il existe une réalité transfrontalière, avec des échanges nombreux de personnes : étudiants, touristes (aéroports), travailleurs frontaliers qui pratiquent tous des migrations pendulaires. Les flux sont disparates, et la majorité des migrants provient de Suède. Ceci peut s'expliquer par les différences de salaires plus élevées au Danemark, et du prix des logements, ceux-ci étant moins chers du côté Suédois. Selon Bacher, le lien fixe ferait augmenter le total de 6 950 navettes quotidiennes à près de 8 500.

Tableau n°180 : Les mouvements pendulaires sur le Sund.

	Nombre de migrants par jour en 1997	Mouvements pendulaires
Résidents au Danemark	480	2 370
Résidents en Suède	1 470	4 580
Total	**1 950**	**6 950**

Source : Bacher.DL, Kjoller.R and Mohr.K, Pendling over Øresund (commuting crossing Oresund), AKF Forlaget, 1995.

Afin d'améliorer l'accessibilité et les échanges entre le Danemark et la Suède, un projet d'un lien fixe voit le jour à travers le détroit de l'Øresund. Il s'agit de rattacher les Iles Scandinaves au Continent. Cependant, les objectifs de développement diffèrent légèrement entre les deux entités littorales.

Côté danois, il s'agit de développer Copenhague, qui représente un grand pôle national de croissance. Pour cette capitale politique, économique et culturelle de 1.7 million d'habitants, la volonté est forte de s'afficher davantage sur la scène européenne et le lien fixe est perçu comme un atout majeur de son développement. L'intérêt des suédois passe dans un meilleur accès au marché européen, grâce à un désenclavement du sud du Pays. La principale différence avec le tunnel sous la Manche est l'inscription des mesures d'accompagnement dans le projet lui-même.

La construction du lien fixe est accompagnée d'un renforcement général de l'accessibilité routière et ferroviaire :

- Un accès routier (10 km d'autoroute) et ferroviaire (12 km, 2 gares) entre Copenhague et la côte ;
- Un lien fixe à travers le détroit de l'Øresund entre les côtes danoise et suédoise. Un lien routier est combiné avec une ligne de chemin de fer sur 16 km. Un tunnel long de 3.8 km (près de la côte danoise), deux îles artificielles et un pont s'étendant sur 7.5 km complètent les travaux ;
- Un lien ferroviaire et routier entre le pont situé sur la côte suédoise et Malmö.

Parallèlement, les élus locaux décident de renforcer l'identité locale du « Sund », avec la création en 1993 du « Comité du Sund », formé par les gouvernements danois et suédois en partenariat avec les autorités régionales et locales. L'objectif est d'améliorer le processus d'intégration et dépasser les obstacles institutionnels. Il s'agit de :

- Renforcer les opportunités d'emploi de chaque côté du Sund et la coordination des enseignements ;
- Coopérer avec les gouvernements de chaque pays et les autorités en charge des transports publics ;
- Promouvoir les activités culturelles et sportives afin de réduire les incompréhensions linguistiques et culturelles ;
- Participer à la promotion du « Sund » au niveau international en partenariat avec d'autres institutions, et entreprises de la région.

Le lien fixe entre en service en juillet 2000. Contre une durée de 55 minutes pour effectuer la traversée en ferry, le lien fixe permet de gagner une heure de transport entre les deux rives. Malmö se retrouve seulement à 27 minutes de Copenhague par train. Les prévisions estiment le trafic pour ces prochaines années à 3 millions de voitures individuelles, 560 000 camions et 60 000 bus[800].

Le lien fixe met en contact deux agglomérations, qui jusque là coopéraient faiblement. Le lien fixe doit renforcer les échanges entre les deux régions peuplées et riches, disposant de nombreux établissements d'enseignement supérieur et universités. L'économie est renforcée par des secteurs bien développés (biotechnologies, secteurs pharmaceutiques et de santé, industries agro-alimentaires) et une accessibilité remarquable (internationale avec 2 aéroports internationaux). La Région « Øresund » est économiquement plus riche que les ensembles nationaux (**tableau n°181**). Elle est densément peuplée, avec 3.5 millions d'habitants (2.4 côté danois et 1.1 en Scanie).

[800] ANDERSEN.AK et Karlström.A, 2001, The Regional Development Impacts of the Oresund Bridge, Proceedings from an international research seminar, Royal Institute of Technology, Department of Infrastructure and Planning, Division of Regional Planning, 281p, 1999.

Tableau n°181 : Les principales caractéristiques de la Région « Øresund ».

	Région Øresund côté danois	Région Øresund côté suédois	Région Øresund	Danemark	Suède
Population (1998)	2 383 253	1 120 426	3 503 679	5 313 577	8 854 322
Nombre d'actifs (1996)	1 115 055	427 116	1 542 171	2 487 694	3 569 943
Taux de chômage (1996)	0.76	0.66	0.73	0.77	0.69
Produit brut par habitant (1996)	38 496	26 057	34 500	34 954	28 475

Source : Danmarks Statistik and Statistiska centralbyran (1999) dans Andersen et Karlström, The Regional Development Impacts of the Oresund Bridge, Proceedings from an international research seminar, Royal Institute of Technology, Department of Infrastructure and Planning, Division of Regional Planning, 281p, 2001.

Pour Copenhague, la volonté de s'agrandir est forte, voire de « fusionner » avec Malmö. Il s'agit d'être une métropole européenne, et une agglomération dano-suédoise au centre de toute la Scandinavie méridionale (**tableau n°182**).

Tableau n°182 : Rang de Copenhague dans la hiérarchie européenne.

Rang	Copenhague	Copenhague / Malmö-Lund
Population	32	20
Aéroport	6	6
Publication d'articles scientifiques entre 1988 et 1991	12	5
Production globale de l'agglomération[1]	16	8
Créativité[2]	12	5

Source : T.Fonsont, La fin de l'insularité au Danemark, Mémoire de DEA, UFR de Géographie de Lille 1, 2000.

[1] Se base sur la population, les produits intérieurs bruts nationaux et régionaux puis la délimitation de l'aire urbaine.
[2] Production et maniement d'innovation techniques, culturelles, sociales et organisationnelles.

Les données concernant le tourisme sont limitées. Il y a cependant un nombre non négligeable de touristes suédois se rendant au Danemark. L'excursionnisme constitue une part essentielle des dépenses (**tableau n°183**).

Tableau n°183 : Les dépenses des visiteurs suédois selon leur hébergement, dans la Région de l'Øresund et au Danemark.

	Hôtel pour affaires	Hôtel, camping, privé...	Excursionnistes	Total
Partie danoise de la Région Øresund	235	582	4 163	4 981
Danemark	833	820	5 402	7 055

Source : Danmarks Turistrad (1998) / The Toebbe model.

Une véritable identité transfrontalière émerge avec la région de l'Øresund. La construction d'un lien fixe a catalysé le rapprochement qui existait déjà depuis longtemps. L'intensification des échanges, le rattachement de deux rives par un lien fixe, et son rôle dans une coopération institutionnalisée plus poussée constituent quelques points similaires avec les rives de l'aire eurorégionale transmanche. En effet, les barrières culturelles ou linguistiques existent mais celle-ci sont réduites dans la région du « Sund », les Danois et les Scaniens ayant des langues très proches.

Les entités littorales transmanche présentent des caractères spécifiques liés à leur langue, culturel, religion, économie, politique... De plus, le tourisme est quasi absent dans la démarche transfrontalière du « Sund », alors qu'il est omniprésent au sein de l'aire eurorégionale transmanche. En effet, l'Øresund considère le lien fixe comme un moyen pour Copenhague de s'agrandir et pour la Suède de remédier à sa situation de périphérie.

Un autre exemple de coopération transfrontalière semble constituer un modèle de référence en Europe, la « Régio Basiliensis ».

2.2.La « Régio Basiliensis », modèle européen de coopération transfrontalière très poussée.

La frontière franco-germano-suisse se situe principalement sur le Rhin, axe de circulation majeur de l'Europe nord-occidentale, au cœur de la mégalopole européenne. Elle est localisée dans l'une des régions les plus anciennement industrialisées et urbanisées d'Europe. La frontière a d'ailleurs fait longtemps l'objet de conflits armés entre l'Allemagne et la France, qui y voyaient un enjeu tant identitaire qu'économique. Mais depuis la fin de la 2nde Guerre mondiale, cette frontière ne se définit plus dans un contexte conflictuel. La construction de la communauté européenne a renforcé les échanges. Il existe une coopération des Etats et des régions dans le secteur frontalier franco-germano-suisse, alors même qu'un des pays limitrophes concernés, la Suisse, n'est pas membre de la Communauté. Cette dernière a néanmoins signé des accords pour la libre circulation des marchandises industrielles avec l'Union Européenne, mais elle ne fait pas partie du marché commun et n'est pas signataire des accords de Schengen relatifs à la circulation des personnes. Il existe une multiplicité de structures coopératives dans cette région frontalière.

La frontière délimite trois régions aux structures et aux potentiels différents. De grandes différences économiques persistent :

- Les salaires sont plus élevés en Suisse : le coût horaire du travail plus fort s'ajoute à une monnaie qui est l'une des plus stables et plus fortes d'Europe (le change est donc intéressant pour les habitants des pays voisins) ;
- Les charges fiscales plus faibles en France : la fiscalité sur les entreprises est plus forte en Suisse qu'en France. Le différentiel est intéressant pour les entreprises suisses voulant créer des succursales en France ;
- La spécialisation économique des régions : l'Alsace est fortement marquée par une tradition industrielle remontant au début du siècle (tradition de main d'œuvre qualifiée). Bâle est une ville commerciale et bancaire, où le secteur tertiaire prédomine.

Ces différences conduisent à de nombreux échanges entre ces régions transfrontalières, où il existe de nombreuses migrations pendulaires des alsaciens et des allemands vers la Suisse[801]. Ceci s'explique par les travailleurs continuant de résider dans leur pays, mais travaillant dans le pays voisin. De plus, les capitaux suisses sont investis en France, pour créer des succursales. Enfin, il existe une imbrication des aires commerciales dans la région : pratiques commerciales, aires de chalandises, recours aux différents services et infrastructures. Cependant, les échanges sont inégaux. Le flux migratoire en sens inverse est très faible. Les flux de capitaux sont à sens unique. Il s'agit seulement de sous-traitance et de fabrication, les lieux d'innovation technologique et les sièges sociaux restent en Suisse.

[801] PARIS.D et RENARD.JP, Nord Est frontières ouvertes, La documentation française Bimestriel n°7007, oct.1991.

La diversité et l'intensité des échanges, qui ont lieu dans ces régions frontalières permettent de parler d'interface[802]. Les régions qui se situent de part et d'autre de cette frontière exploitent leurs différences et créent une dynamique qui, loin de les séparer, les unit au contraire avec des liens très étroits. Bien qu'elles appartiennent à des Etats différents, elles forment une région unique dont l'existence se traduit par la mise en place d'une nébuleuse urbaine, où les villes proches les unes des autres sont reliées par un réseau dense de transports indifférent aux frontières. Cependant l'organisation de cette région est quelque peu déséquilibrée.

Cette région-interface est dominée par la ville de Bâle, métropole la plus grande de la région en raison de ses fonctions internationales. Elle concentre des activités tertiaires supérieures : activités décisionnelles (sièges sociaux d'entreprises), place bancaire et financière, activités de recherche. De plus, la ville constitue un nœud de transport régional et international, au cœur de la mégalopole :

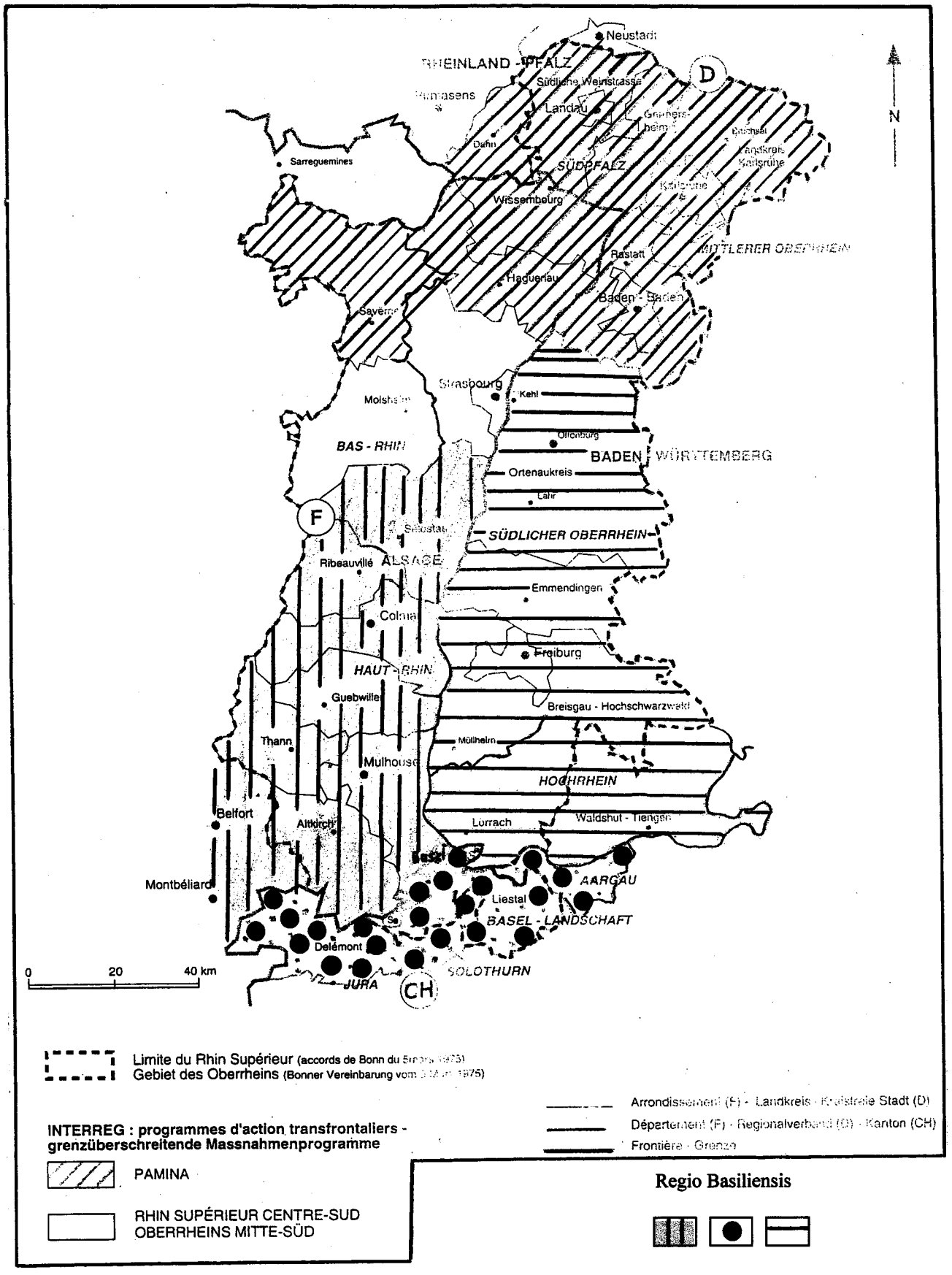
- Transport fluvial : le Rhin est la première voie d'eau de l'Europe ;
- Carrefour autoroutier européen ;
- Aéroport international transfrontalier de Bâle-Mulhouse.

L'Alsace et le sud-ouest du Bade-Wurtemberg sont des espaces dominés par la ville de Bâle. Leur dépendance économique est forte vis à vis du dynamisme bâlois (investisseurs). Cependant, les populations semblent malgré tout tirer partie des différences. La coopération transfrontalière, à travers la « Régio Basliensis », est une initiative bâloise (**carte n°86**). Les origines de cette coopération réside dans la gestion de la pollution du Rhin et de l'aéroport binational, qui fut construit sur une commune française. Aujourd'hui, les enjeux d'une telle coopération sont importants pour les milieux d'affaires et les élus bâlois, dans une optique économique pour favoriser le développement de la zone frontalière. Alors que les échanges entre la France et l'Allemagne allaient être favorisés par la mise en place du marché commun, les élites bâloises ont eu peur que leur ville se soit exclue de cette dynamique. Elles ont lancé l'idée d'eurorégion pour éviter les effets négatifs que la non-adhésion de la Suisse à la CEE faisait peser sur le développement de leur ville en la coupant de son « hinterland ». Elles ont donc contribué activement à un processus d'intégration administratif, ayant pour but de donner à la région une visibilité politique et juridique au niveau de l'Europe communautaire. C'est pourquoi, il existe de multiples structures de concertation et de coopération :

- La conférence des aménageurs du Rhin supérieur est la structure qui a le territoire le plus étendu, depuis le secteur franco-germano-suisse proprement dit jusqu'à Mayence et Francfort au nord. Cette organisation rassemble diverses régions riveraines appartenant aux trois Etats concernés par le Rhin supérieur. Axe de circulation majeur au cœur de la mégalopole européenne, le Rhin apparaît comme un lien entre les régions riveraines. La gestion de la circulation fluviale ainsi que la lutte contre la pollution fait l'objet d'une grande concertation en partenariat avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- La commission intergouvernementale franco-germano-suisse a été créée en 1975 et regroupe toute l'Alsace (Haut-Rhin et Bas-Rhin), l'ouest du Land de Bade-Wurtemberg ainsi que le sud-est de la Rhénanie et la région de Bâle. Les responsables de cette structure sont les membres des gouvernements centraux. Il s'agit d'une coopération au niveau des Etats et non d'acteurs locaux.

[802] PARIS.D et RENARD.JP, Nord Est frontières ouvertes, La documentation française Bimestriel n°7007, oct.1991.

Carte n°86 : L'espace transfrontalier du Rhin supérieur avec la Regio Basiliensis



Source : M.Harbreteau d'après Préfecture de la Région d'Alsace, 2001.

Diverses structures locales ont été instaurées pour le développement économique :

- La « Régio Basiliensis » regroupe la ville suisse de Bâle et son arrière-pays, le sud de l'Alsace avec le département du Haut-Rhin et le territoire de Belfort, ainsi que sud-ouest du Bade-Wurtemberg autour de Fribourg. Cette structure créée dans les années 60 sur l'initiative des suisses est une association de droit suisse dont le siège est à Bâle. Elle rassemble des élus locaux, des responsables des différentes Chambres de commerce ;
- La « Regio du Haut-Rhin », créée par les Alsaciens. En tant que contre-projet de la « Régio-Basiliensis », elle rassemble les Alsaciens du Haut-Rhin et des Allemands, sans les Suisses de Bâle ;
- L'Adira, le comité d'expansion économique du Bas-Rhin rassemble des Alsaciens du Bas-Rhin autour de Strasbourg et les Allemands de Bade-Wurtemberg autour de Karlsruhe.

Le soutien de la Communauté Européenne à la coopération transfrontalière dans la région s'est traduit par des réalisations financées par le programme Interreg dans le secteur du Rhin supérieur :

- Financement d'études pour permettre une meilleure connaissance de la région transfrontalière. C'est le cas d'un inventaire sur la qualité des eaux souterraines dans la vallée du Rhin supérieur ;
- Financement de réseaux de communication. Il s'agit de créer un réseau dense de communication qui soit indifférent aux frontières. Divers projets ont concerné des pistes cyclables transfrontalières, un réseau de télécommunication à haut débit entre les universités de Strasbourg et de Karlsruhe ;
- Financement de projets de développement économique : élaboration de produits touristiques (circuit touristique qui parcourt les trois pays), aides à la recherche à l'activité économique ;
- Financement de projets pédagogiques et culturels : échanges d'enseignants, échanges scolaires, carte d'abonnement aux musées des trois pays, édition d'un manuel scolaire commun, bilingue, destiné aux enfants.

Malgré des obstacles administratifs (réticences des Etats, différences administratives entre Etats) et la compétition des territoires régionaux (suprématie de Bâle), la région connaît un fort degré d'intégration territoriale. Il existe un rassemblement d'éléments dans une unité nouvelle. Une intense coopération transfrontalière conduit à rassembler et à tisser des relations fortes entre des régions différentes appartenant à des Etats différents jusqu'à former une unité territoriale nouvelle. Dans le cadre de la construction européenne, de telles régions transfrontalières obtiennent une reconnaissance administrative et le statut d'Eurorégion. Il s'agit donc d'un phénomène d'intégration régionale. La « Régio Basiliensis » est actuellement l'une des trois eurorégions reconnues par l'Union Européenne, qui concerne la France. Cet espace est suffisamment dynamique pour mettre en place des projets innovants : le projet de manuel scolaire est unique dans toute l'Union Européenne. C'est une expérience innovante que d'autres eurorégions souhaitent copier : un modèle pour le Schleswig-Holstein / Danemark, mais aussi Luxembourg / Sarre.

Loin d'entretenir les mêmes types de relations, l'aire eurorégionale transmanche présente une coopération transfrontalière moins poussée. Seuls 241 résidants du Nord-Pas-de-Calais affirment travailler outre-Manche[803]. Parmi eux, 103 du département du Nord et 138 du Pas-de-Calais. Mais il est impossible de savoir s'ils travaillent tous dans le Kent Est. L'obstacle naturel reste vivement ancré et sépare fortement les deux pays. La grande contraction de l'espace temps ne réussit pas à atténuer les différences culturelles et linguistiques. En aucun cas, il n'est possible de parler de région-interface du Kent Est et de la Côte d'Opale. La comparaison avec d'autres espaces transfrontaliers souligne le très faible degré d'intégration régionale[804].

Enfin, il existe un autre type de partenariat transfrontalier similaire à celui caractérisant l'aire eurorégionale transmanche, les liens qui unissent la Picardie et le Sussex.

2.3.Un exemple de coopération émergeant : les liens entre la Picardie et l'East Sussex.

Alors que le programme transmanche a bénéficié de fonds Interreg 1, les Comtés anglais d'East Sussex et de Brighton-Hove puis les départements français de la Seine-Maritime et de la Somme bénéficient depuis 1996 d'un programme européen de coopération transfrontalière Interreg 2 Rives-Manche (**carte n°84**). La stratégie vise :[805]

- Une intégration accrue de la région, grâce au développement social et économique et l'amélioration de la qualité de la vie, de l'environnement et des communications ;
- Un développement des échanges dans les domaines de la technologie avancée, de l'éducation et de la formation, du tourisme et de la culture, de la richesse et de la création d'emplois ;
- Une vision partagée de la région Rives-Manche.

De nombreux projets touristiques ont été mis en place avec ce programme Interreg 2. A l'image du programme transmanche entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais, les actions touristiques et de loisirs ont concerné l'essentiel des projets transfrontaliers[806] : 26% pour le tourisme, 20% pour la culture, 15% pour le développement économique, 14% la promotion de la connaissance mutuelle et l'environnement et 6% la culture[807].

Dans le domaine du tourisme, les actions entreprises ont été particulièrement originales mais restent néanmoins de faible envergure (**tableau n°184**).

---

[803] INSEE Nord-Pas-de-Calais Profils n°1 – mars 2001, De plus en plus de frontaliers le long de la frontière nord-est.

[804] Concernant la frontière terrestre du Nord-Pas-de-Calais avec la Belgique, en 2000, les flux s'élevaient à 18 242 salariés et non salariés résidents en France mais employés en Belgique (contre 13 931 en 1998) contre un flux stable de 6 039 (1998) de résidents belges à se rendre en France pour le travail. Selon le recensement de 1999, l'INSEE a recensé 13 807 résidents du Nord et 585 résidents du Pas-de-Calais qui ont déclaré travailler en Belgique. Lors de l'époque houillère, acier et textile, les belges étaient plus nombreux à traverser la frontière pour se rendre dans les bassins houillers du Nord-Pas-de-Calais. Si l'évolution est fortement positive et nettement supérieure à la frontière entre la France et l'Angleterre, le niveau d'intégration régionale est plutôt faible comparé à la frontière franco-allemande où 70 000 personnes transfrontalières sont recensées en Alsace.

[805] ECOTEC, Evaluation ex ante d'Interreg III-A France-Angleterre, Rapport intermédiaire réalisé pour la Préfecture de Haute-Normandie, 2003, p 4, 73 p.

[806] Propos de Alex Bolland, Chargé de Mission Interreg pour le Comté d'East Sussex.

[807] ECOTEC, Evaluation ex ante d'Interreg III-A France-Angleterre, Rapport intermédiaire réalisé pour la Préfecture de Haute-Normandie, 2003, p 16, 73 p.

Tableau n°184 : Les projets touristiques Interreg 2 approuvés entre la Somme et l'East Sussex.

Projets	Date	Description
Rives-Manche à toute vapeur	1997	Actions de promotion, échanges de connaissances sur le patrimoine historique des deux régions
Circuit Guillaume Le Conquérant	1998	Valorisation du patrimoine historique par la création de circuits urbains de découverte.
Ashburnham et Bagatelle Transalliance	1998	Restauration de jardins.
Plan Vélo	1999	Encourager le développement de l'activité randonnée par création de circuits, promotion...
Souvenez-vous	1999	Action de valorisation du Musée des abris Somme et du Fort de Newhaven (promotion, pédagogie...).
Eclipse	1999	Développer la connaissance scientifique sur l'éclipse du 11 août 1999.
Déplacements verts et durables	1999	Projet pour résoudre les problèmes de congestion du trafic routier dans les villes de Lewes, Abbeville et Yvetot.
Bienvenue à la ferme	1998	Promotion, formation... pour aider le secteur rural et promouvoir le tourisme à la ferme.
Redéveloppement des deux baies	1999	Renforcer les traditions maritimes et Préserver les baies de Rye et de la Somme dans une gestion commune.
Les merveilles des jardins d'abbaye	1999	Amélioration des jardins de Valloires et de Michelham Priory : promotion, événementiel, restauration...
La Terre Promise	1999	Développer la promotion des jardins : site internet, brochures...
Oiseaux sans frontières	1999	Renforcement du Festival de l'oiseau et de la nature.
Promotion Rives-Manche	1999	Politique commune de promotion.
St Valéry	1999	Accueil du public et préserver le patrimoine historique.

Source : M.Harbreteau, 2003 d'après d'une liste recueillie auprès d'Alex Bolland, Chargé de Mission Interreg pour le Comté d'East Sussex.

Parmi les actions engagées, le développement de la randonnée vélo constitue le principal succès de cette coopération. Les trois partenaires (East Sussex County Council, Conseil Général de Seine-Maritime et Syndicat Mixte pour l'Aménagement de la Côte Picarde) ont eu l'idée d'inciter les cyclistes à traverser la Manche dans des régions réputées pour leur patrimoine naturel et historique. Le Plan vélo du littoral Rives-Manche « a pour objectif de promouvoir vélo et tourisme grâce à la construction et à la promotion d'un circuit cyclable transfrontalier reliant la France à l'Angleterre dans le but d'encourager le développement économique et durable dans l'espace Rives-Manche ». Financé en partie par Interreg 2, ce projet encourage le développement de la randonnée cycliste en positionnant l'espace Rives-Manche comme une véritable destination vélo. L'idée majeure est de constituer une boucle à travers les trois territoires de l'espace Rives-manche grâce aux liens ferry Le Havre-Portsmouth, Dieppe-Newhaven et Calais-Douvres[808] (**carte n°87**). S'agissant de la Somme et de l'East Sussex, les aménagements de la boucle transfrontalière ont été nombreux (**tableau n°185**). En effet, certaines routes ont été ouvertes. L'effort a également porté sur la signalétique et la promotion. A terme, un véritable produit vélo accompagné de services (transport, parking, hébergement, visite...) devrait voir le jour.

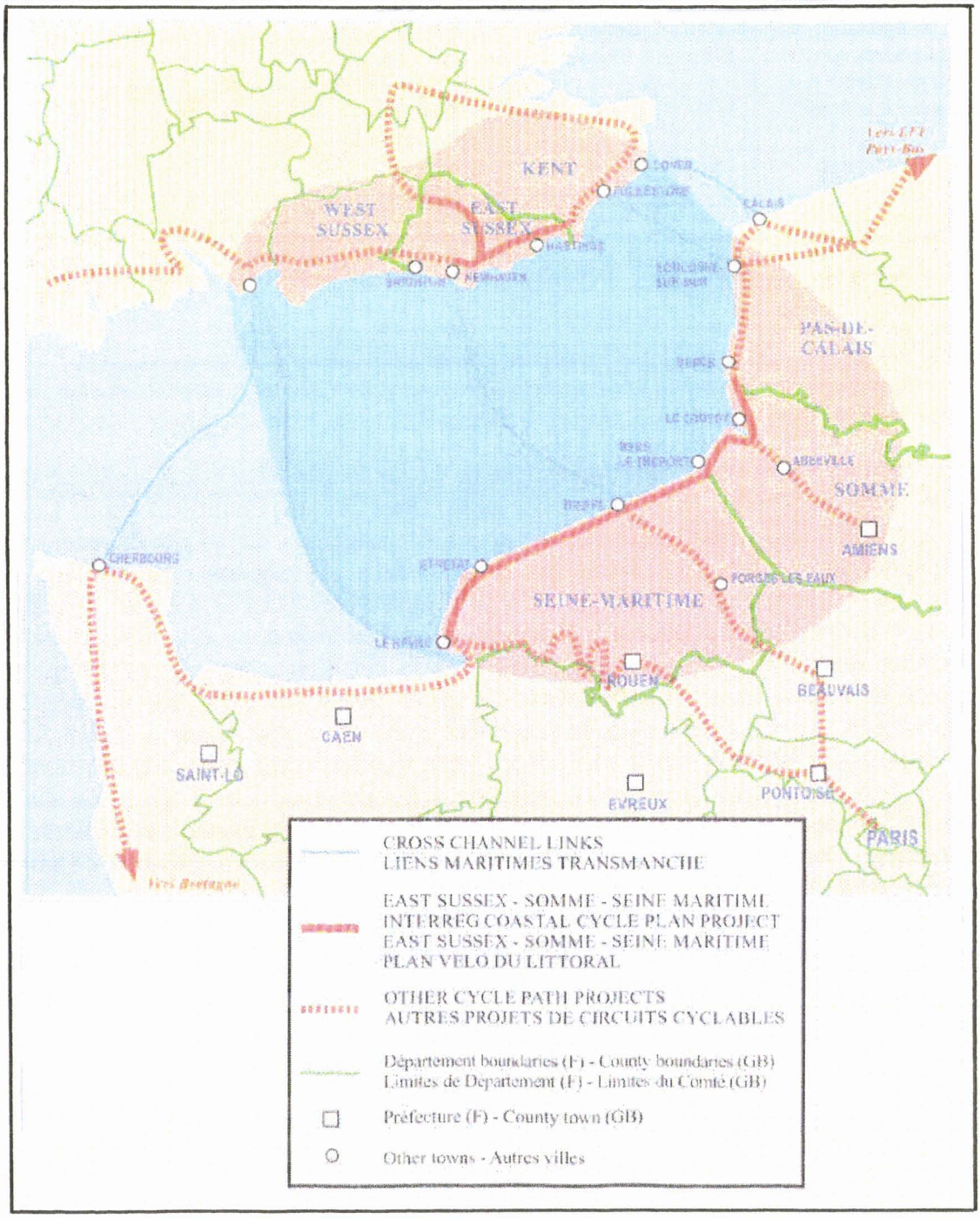
[808] S'intégrant aux deux réseaux nationaux, le projet s'inscrit aussi dans une démarche européenne notamment avec la route de la Mer du Nord, itinéraire cyclable reliant le nord des Pays-Bas à Boulogne.

Tableau n°185 : Les aménagement de la boucle transfrontalière financés par Interreg 2 dans la Somme et l'East Sussex.

SOMME	EAST SUSSEX
- Création d'un axe Nord-Sud desservant l'ensemble des stations de la Côte Picarde - Réalisation d'une connexion du réseau au nord et sud - Création d'un réseau transversal d'itinéraires - Constitution d'un parc de vélos locatifs	- Renforcement du réseau existant (154 km) tant de manière quantitative que qualitative - Conduite d'études visant à renforcer le produit vélo

Source : M.Harbreteau, 2003 d'après Syndicat Mixte pour l'Aménagement de la Côte Picarde.

Carte n°87 : Le programme Interreg « Plan Vélo » au sein de l'espace transmanche



Source : M.Harbreteau, 2003 d'après Syndicat Mixte pour l'Aménagement de la Côte Picarde.

N 0 30 km.

Autre type d'action touristique engagée qui mérite d'être signalée, la coopération qui s'est installée entre les baies de la Somme et de Rye. Distante de 90 km, elles présentent de nombreuses similitudes (paysages de falaises, galets, dunes... espèces ornithologiques communes, activités identiques de la pêche, du tourisme et de l'élevage...). Ainsi, de chaque coté de la Manche, sont mis en place des moyens d'améliorer la qualité des milieux pour la faune et la flore et des aménagements destinés à éviter que la fréquentation par le public ne s'accompagne de dégradations. Le côté français a acquis une solide connaissance sur la gestion de la flore et de la faune dans les cordons de galets, tandis que le côté anglais a beaucoup travaillé sur les moyens de présenter au public cette faune et cette flore sans créer de bouleversements pour le milieu naturel.

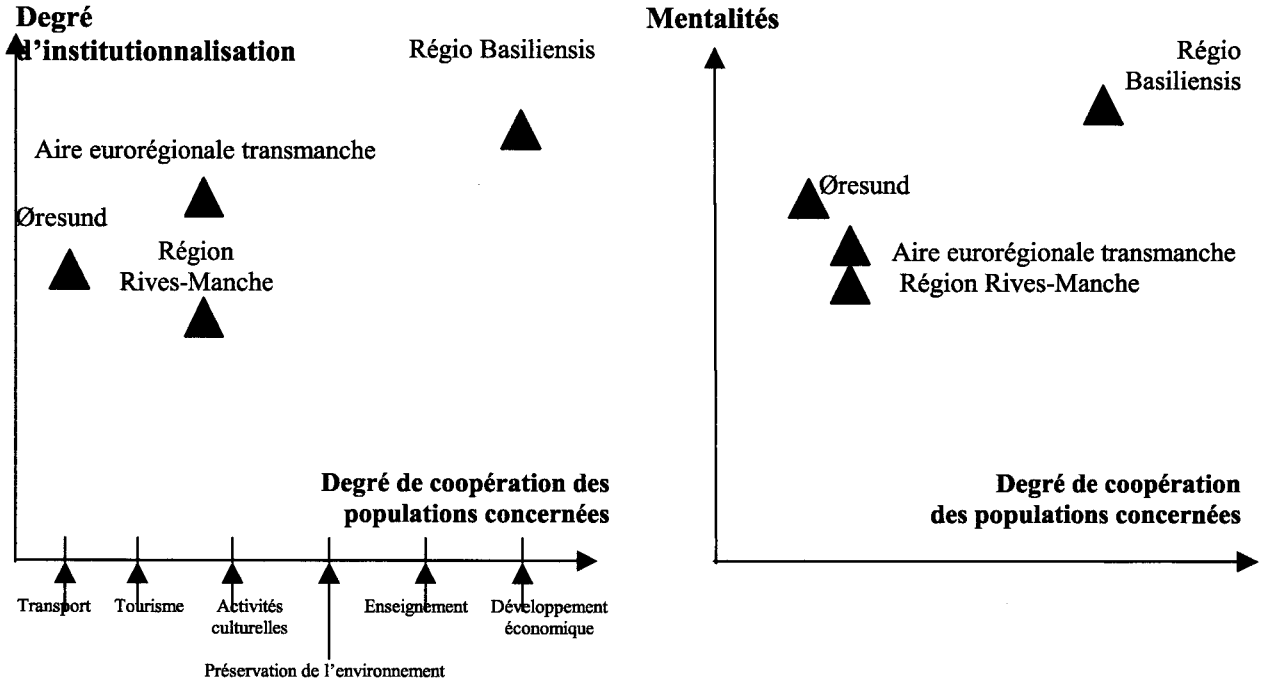
En dépit du certain retard pris par l'espace Rives-Manche, ces littoraux ont tissé des liens puissants entre eux en s'engageant dans une véritable optique transfrontalière. L'exemple de projets touristiques aboutis ainsi que la collaboration réelle entre les universités confirment un degré de coopération qui a atteint celui de la Région transmanche. Cependant, là aussi les efforts méritent d'être entrepris puisqu'à l'image des littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale, nombreux sont les projets qui se développent de manière parallèle sans véritable interaction entre les deux régions. En effet, « 20% des projets d'Interreg 2 étaient vraiment transfrontaliers alors que les 80% restant comprenaient des structures parallèles de chaque côté de la Manche »[809].

3.Conclusion.

La comparaison avec d'autres espaces transfrontaliers européens a souligné le faible niveau de coopération au sein de l'aire eurorégionale transmanche (**figure n°74**). De plus, l'avenir de la coopération transfrontalière entre le Kent Est et la Côte d'Opale devra résister à la suppression probable des fonds européens comme Interreg avec l'élargissement de l'Europe à de nouveaux pays plus pauvres. Le partenariat transmanche résisterait-il à l'arrêt des fonds européens ? Le défi est lancé pour l'aire eurorégionale transmanche, d'autant qu'Interreg 3 tend vers une meilleure « appropriation conscientisée » de ces littoraux par les visiteurs et leurs hôtes. L'aire eurorégionale transmanche prend alors progressivement conscience de l'importance de son échelle transfrontalière. Si la coopération demeure encore aujourd'hui trop institutionnelle, Interreg 3 a pour objectif d'approfondir ce climat de collaboration mutuelle sur le moyen terme. La coopération ne doit pas se limiter à l'approbation des projets financés par Interreg. Il faut la « démocratiser » en incitant de nombreux partenaires locaux privés ou publics à travailler et à communiquer ensemble, d'autant que le potentiel est énorme. Renforcer les projets touristiques et culturels est essentiel pour atteindre la population locale et donc « stimuler » la mobilité transfrontalière. Cette collaboration « participative » est la clef pour devenir une réelle destination touristique et de loisirs intégrée au cœur de l'Europe du Nord Ouest, d'autant que les deux entités se sont résolument engagées vers la valorisation d'un tourisme identitaire.

[809] ECOTEC, Evaluation ex ante d'Interreg III-A France-Angleterre, Rapport intermédiaire réalisé pour la Préfecture de Haute-Normandie, 2003, p 25, 73 p.

Figure n°74 : L'aire eurorégionale transmanche : un modèle transfrontalier peu développé



Source : M.Harbreteau, 2003.

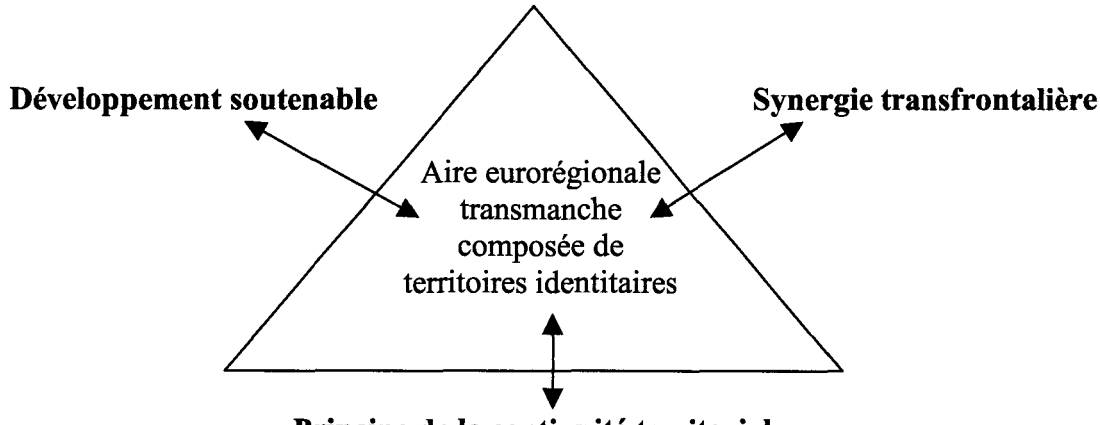
D.Conclusion.

L'aire eurorégionale transmanche représente, aujourd'hui, une grande région maritime composée de territoires littoraux, ruraux et urbains, dotés de puissantes dynamiques identitaires qui dissimulent une synergie locale transmanche. En effet, face à des enjeux communs, les territoires touristiques et de loisirs s'engagent tous dans une profonde touristification sur la base d'une diversification et d'une désaisonnalisation de leurs activités récréatives. A défaut de constituer un territoire transfrontalier commun, sa spécificité repose donc sur son assemblage de territoires qui font sa notoriété. En dépit de l'accessibilité renforcée, il n'y a pas de processus d'intégration spatiale entre les deux littoraux avec des flux massifs quotidiens de résidants capables à eux-seuls d'instaurer une meilleure connaissance du voisin.

A partir de ces territoires identitaires, trois axes de développement doivent être remplis pour tendre vers une nouvelle synergie entre les deux littoraux, garante à elle-seule d'un développement économique durable (**figure n°75**) et capable de répondre aux multiples défis socio-économiques et humains. Si un développement soutenable doit impérativement guider toute logique touristique et de loisirs à partir du milieu local, une dimension transfrontalière humaine doit définitivement renforcer la participation locale qui doit valoriser ses multiples identités. Cependant, une troisième condition semble déterminer les deux premières, à savoir le principe de la continuité territoriale. Tant que les tarifs des opérateurs maritimes se situeront à un niveau élevé, la frontière transmanche exercera un rôle de barrière majeur notamment pour les continentaux désirant se rendre en Grande-Bretagne. Ce frein évident à la mobilité et donc à la connaissance du voisin constitue un handicap majeur à une intégration régionale entre les deux entités.

Problème d'ordre européen, les acteurs littoraux et régionaux doivent se mobiliser pour remédier à l'inégalité des flux transmanche, d'autant qu'un second tunnel devrait être construit à l'horizon 2020. Celui-ci ne doit-il servir d'une clientèle composée à 80% de britanniques ? Ce n'est que par un rapprochement actif et harmonieux des deux littoraux conjugué à un développement soutenable, qu'un véritable processus d'intégration régionale se mettra en place, synonyme de destination touristique intégrée, durable et unique au cœur de l'Europe du Nord-Ouest.

Figure n°75 : Les trois axes de développement essentiels pour un développement récréatif équilibré et durable au sein de l'aire eurorégionale transmanche



Echanges renforcés entre les deux littoraux
Rapprochement entre les hommes, les acteurs, les visiteurs...

Emergence de nouveaux flux récréatifs

Retombées économiques locales et diffuses sur l'ensemble du territoire

Régénération économique globale des territoires littoraux

Source : M.Harbreteau, 2003.

Conclusion générale

Berceau du tourisme balnéaire en Europe, les littoraux du Kent Est et de la Côte d'Opale présentent une longue tradition touristique et de loisirs. Depuis l'apparition des bains de mer au 18ème siècle à nos jours, le fonctionnement général des activités récréatives y est complexe. L'évolution a souligné le rôle majeur de façonnement et de structuration qu'elles ont exercé sur ces littoraux. A travers différents « cycles » successifs, étroitement liés aux époques, à l'accessibilité, aux produits, aux clientèles et au rôle des acteurs, les entités littorales du Kent Est et de la Côte d'Opale ont été caractérisées par de nombreuses similitudes et différences s'emboîtant à différentes échelles – spatiales et temporelles - pour aboutir à la constitution d'un espace touristique et de loisirs cohérent.

Parallèlement, la coopération transfrontalière entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais est fortement catalysée par la construction du tunnel sous la Manche et mène à la création de la Région transmanche (1986). Elle vise essentiellement à répondre à des défis communs tels celui de maximiser les opportunités issues de la construction du lien fixe, retrouver le prestige touristique perdu, stopper une partie du transit qui ne cesse d'augmenter, atténuer les difficultés socio-économiques... Les littoraux vont largement bénéficier l'essentiel des efforts et des programmes européens transfrontaliers (Interreg). L'aire eurorégionale transmanche, composée alors du Kent Est et de la Côte d'Opale, représente, aujourd'hui, une grande région maritime composée de territoires identitaires : territoires littoraux, ruraux et urbains, avec des particularismes marqués tels que le patrimoine naturel contrasté ou le patrimoine historique inégal de part et d'autre du détroit.

Néanmoins, **l'aire eurorégionale transmanche ne reste aujourd'hui qu'une « construction » institutionnelle technocratique européenne, où les divers programmes de coopération relèvent encore essentiellement de la motivation financière.** L'étude du jeu des acteurs avec leurs politiques de marketing montre un certain décalage avec la réalité « vécue » sur le terrain par les visiteurs et leurs hôtes. **Plutôt qu'un territoire commun disposant d'une identité « transmanche », l'aire eurorégionale se compose alors de deux entités littorales constituées d'une mosaïque de territoires identitaires.** Pourtant, ces derniers dissimulent localement une synergie transmanche synonyme d'enjeux communs et donc de « touristification » intense de part et d'autre du détroit.

Se dirige-t-on alors vers la constitution d'un réel territoire eurorégional touristique et de loisirs ? Pour y parvenir, trois axes de développement semblent déterminants (figure n°77):

- Si les activités touristiques et de loisirs ont fortement servi de catalyseur à la création de l'aire eurorégionale transmanche, elles contribuent aujourd'hui à renforcer ces deux entités littorales. L'enjeu actuel pour le Kent Est et la Côte d'Opale est de renouer avec un « cycle de prospérité » afin de retrouver le prestige national et international perdu, tout en satisfaisant les besoins touristiques et de loisirs d'une population régionale particulièrement dense. S'inscrivant depuis quelques années dans une « reconquête » touristique et de loisirs, les acteurs favorisent un **tourisme « identitaire »**. Sans représenter la solution miracle à tous les maux, le tourisme entre désormais dans une logique de « réappropriation patrimoniale » de l'espace à partir des activités liées à la nature, à la culture et aux activités sportives qui sont susceptibles de renforcer les identités locales.

Dans ce domaine, les projets de revitalisation foisonnent au sein des deux entités et tendent vers :

- Un renforcement de la mise en valeur du patrimoine naturel (les '*North Downs*', le '*High Weald*', les 7 Vallées, l'Audomarois...), historique (Canterbury, Sandwich, St-Omer, Montreuil...), culturel (Hardelot, Margate), socio-économique (Whitstable, Etaples...) mais aussi des activités les plus diverses notamment sportives (Le Touquet, Berck, Dunkerque...) ;
- Une plus grande accessibilité et attractivité de l'ensemble des prestations touristiques à un nombre accru de clientèles (résidents et touristes) ;
- Une amélioration de l'offre touristique (qualité, partenariat public / privé, approche marketing, mise en réseau...), sa diversification et sa diffusion.

Parallèlement, une accentuation de la logique du développement soutenable est largement engagée. Ce n'est que par un équilibre harmonieux entre tourisme, aménagement du territoire et protection de l'environnement, que le tourisme s'installera durablement. Dans ce domaine, les efforts sont nombreux au sein des deux entités littorales. Si le Kent Est fait figure de modèle d'intégration paysagère avec les '*North Downs*' ou le '*High Weald*', le littoral de la Côte d'Opale constitue un réel « laboratoire » des politiques de préservation des sites naturels confrontés à une sur-fréquentation. D'autres initiatives soulignent l'intérêt de ce type de développement comme la création du PNR des Caps et Marais d'Opale...

- Renforcer la synergie de ces littoraux à travers une **meilleure et active coopération transfrontalière** est essentiel. Un territoire touristique transfrontalier se constitue progressivement au cœur de l'Europe du Nord-Ouest. En effet, la coopération institutionnelle à l'échelle régionale avec quelques imbrications locales, amorcée maintenant depuis presque deux décennies, est désormais réelle et « installée ». De nombreux projets transfrontaliers le prouvent et ont connu un certain succès, notamment le réseau des places fortes, le développement de la plaisance, les gîtes ruraux... Reste à faire participer la population résidente et les visiteurs pour une réelle prise de conscience transfrontalière « appropriée ». Cette étape, inscrite dans le programme Interreg 3, est indispensable pour que cet espace touristique devienne un vrai territoire partagé de tous. Néanmoins, nous ne pouvons qu'émettre quelques doutes sur les capacités réelles d'Interreg 3 à tendre vers une cette intégration humaine locale.

- Enfin, le partenariat eurorégional transmanche montre un très faible niveau d'intégration régionale comparé à d'autres types de coopération européenne plus poussés (Basiliensis). Etroitement lié à la mobilité des populations résidentes, la coopération transfrontalière est étroitement liée à la nature même de la frontière. Dans ce domaine, force est de constater que la frontière maritime de la Manche et de la mer du Nord constituent toujours une coupure pour les Continentaux désirant se rendre outre-Manche. Des tarifs de traversée trop élevés pour les continentaux expliquent en partie la forte inégalité des flux maritimes transmanche. Il s'agit de rétablir une certaine continuité territoriale de part et d'autre du détroit, garant d'un rééquilibre dans les échanges, capables à eux-seuls de renforcer la réalité transfrontalière au sein de l'aire eurorégionale transmanche.

Tendre vers ces trois axes de développement doit viser les multiples dangers qui guettent l'aire eurorégionale transmanche à savoir :

- Le renforcement du corridor de transit ou du goulot d'étranglement avec les effets tunnels négatifs. Le transit ne cesse de se renforcer depuis les ouvertures du lien fixe et de ses infrastructures d'accompagnement. Les littoraux ne captent que 3 à 4% des flux de visiteurs en transit, les clientèles les plus nombreuses étant les excursionnistes. Les stratégies touristiques régionales s'accordent, néanmoins, plus à fidéliser la clientèle, plutôt qu'à essayer de stopper une partie de ce transit. La poursuite des efforts est d'autant plus importante que les secteurs touristiques et de loisirs présentent un caractère hautement imprévisible et aléatoire ;
- Le maintien de nombreuses inégalités du développement notamment économique et social. Sans revenir sur l'intérêt des activités récréatives lorsqu'elles s'inscrivent dans un développement soutenable, le tourisme et les loisirs ont un rôle majeur à jouer dans la régénération globale de ces littoraux.

Si la prise de conscience est réelle pour atténuer ces difficultés majeures tout en répondant à des défis communs, la situation diverge fortement entre la Côte d'Opale et le Kent Est.

S'agissant de la Côte d'Opale, de nombreux processus de revitalisation et de régénération, liés au tourisme, ont structuré et structurent toujours l'ensemble de ce territoire (Dunkerque, Boulogne...) : il s'agit de les accélérer. Véritable outil d'aménagement du territoire, le tourisme constitue un axe essentiel dans la structuration locale des espaces littoraux, ruraux et urbains. Cette « mise en tourisme » doit être renforcée, puisque même si les activités récréatives sont fortement présentes sur ce littoral, elles le sont peu en réalité par rapport aux autres côtes du littoral français qui demeurent plus attractives. Renforcer les activités récréatives sur ce littoral et dans son arrière-pays améliorera la structuration du territoire par le tourisme, accentuera les impacts du secteur sur l'économie locale et placera la Côte d'Opale au même rang que les autres littoraux touristiques proches qu'ils soient français ou étrangers. La diversification des activités récréatives est essentielle pour leur conférer un caractère durable de qualité et à l'année. En effet, ce secteur se mue lentement, depuis quelques années, pour aboutir à des formes diverses de loisirs et de sports. Cependant, le développement des zones littorales, rurales et urbaines ne doit pas passer par le « tout tourisme ». Certains territoires sont plus propices à endosser le développement touristique que d'autres. Il s'agit ainsi d'aboutir à une meilleure hiérarchisation des territoires touristiques et de loisirs.

A ces intenses dynamiques territoriales récréatives s'ajoutent celles institutionnelles qui constituent, avec le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, un grand espoir de gestion d'un territoire par les acteurs locaux, avec son rôle de « fédérateur » de l'ensemble des partenaires. Cependant, un rôle davantage opérationnel devrait lui être attribué, afin d'assurer une plus grande efficacité et diffusion sur le terrain et aboutir au renforcement identitaire de la Côte d'Opale. La création de l'Agence de Développement Touristique et Culturel de la Côte d'Opale va dans ce sens. En s'appuyant sur les nombreux et divers particularismes locaux, le territoire du SMCO affiche sa différence et donc son originalité au niveau national et international. Dans ce domaine, l'émergence d'un littoral cohérent et dynamique ne peut-être que profitable à l'ensemble de la Région Nord-Pas-de-Calais y compris à la Métropole lilloise.

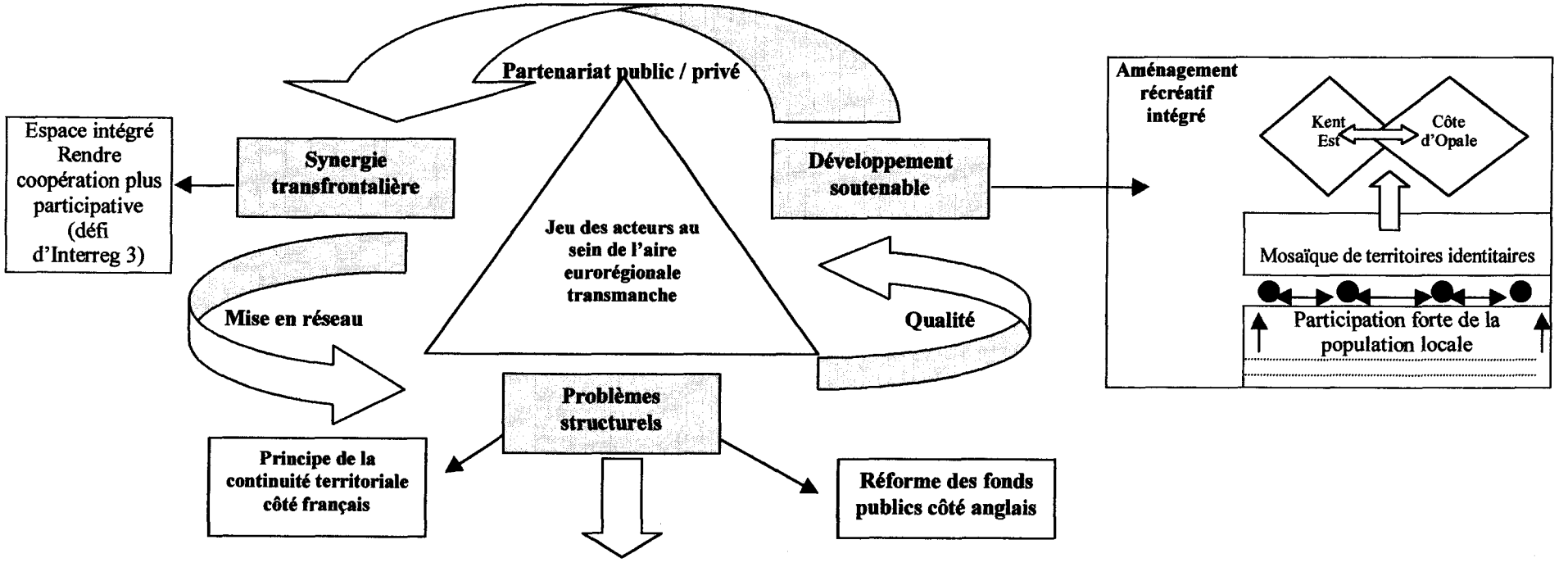
Le Kent Est, loin d'être figé, affiche de nombreuses initiatives la plupart du temps en étroite corrélation avec la revitalisation économique régionale. Si le foisonnement touristique et de loisirs paraît moins accentué qu'en Côte d'Opale, il est d'une toute autre nature. De manière plus diffuse, les recompositions spatiales marquent et structurent ce territoire, notamment les villages de pêche ou certaines stations balnéaires sur le littoral, mais aussi les espaces ruraux. Grâce à des interventions souples mais efficaces, ce territoire est en perpétuel recomposition à l'image de Canterbury qui loin de rester figée s'adapte aux nouvelles exigences touristiques et de loisirs et veut jouer la carte du tourisme d'affaires et culturel. A travers une approche « produits de qualité » particulièrement performante et judicieuse, les activités récréatives collent constamment aux demandes récréatives des clientèles et aboutissent à une spatialisation touristique et de loisirs faisant figure de modèle d'aménagement paysager à l'image des '*North Downs*' ou du '*High Weald*'. Reste à ce littoral, comme à celui de la Côte d'Opale, de poursuivre ses efforts vers la diversification des activités, notamment sportives qui demeurent à ce jour peu développée.

Cependant, à l'image de la Côte d'Opale, le Kent Est est confronté à des difficultés majeures. A la concurrence domestique et étrangère s'ajoutent d'autres freins « extérieurs » tels que la forte valeur de la Livre, la crise de la vache folle, les risques d'attentats... autant de facteurs négatifs qui ont eu un impact récent sur les indices de fréquentation dans le Kent. Le Kent Est répond à ces menaces par le traditionnel partenariat public / privé guidé par une politique souple mais efficace. Dans ce domaine, le regroupement des activités de promotion et de marketing du '*KCC*' au sein du partenariat public - privé '*Kent Alliance*' est caractéristique. Cependant, ce pragmatisme montre ses limites dans la revitalisation des stations balnéaires qui perdurent dans la crise. En effet, les localités balnéaires ont toutes engagé des projets de régénération mais sont incapables de les financer (Folkestone). Le secteur privé hésite fortement à s'engager financièrement sur certains projets, puisque les stations n'attirent les clientèles que sur une période restreinte de l'année. Le manque de fonds publics est un problème structurel en Angleterre pour l'échelle locale. Sans une réforme profonde du système des dépenses publiques, il sera difficile d'inscrire les lieux récréatifs du Kent Est dans une nouvelle dynamique synonyme de « reconquête » touristique. Pourquoi alors ne pas développer d'autres méthodes alternatives comme l'instauration d'une taxe locale de séjour, permettant des sources de revenus non négligeables pour l'économie locale ?

De plus, loin d'imiter son voisin, toutes les tentatives pour « fédérer » l'ensemble des particularismes locaux du Kent Est se sont soldées par un échec, les districts ne pouvant surmonter la concurrence qui s'exerce entre eux. Si une identité littorale du Kent Est existe bel et bien (mais largement intégrée à l'ensemble du Kent), le regroupement des districts du Kent Est doit passer par une meilleure concertation et des partenariats informels. Dans ce domaine, les activités ont un rôle à jouer et pourraient permettre un début d'entente entre les forts particularismes locaux.

De part et d'autre du détroit, des problèmes d'ordre structurel constituent des freins majeurs quant à l'émergence d'une réelle destination eurorégionale transmanche. Si les acteurs se tournent activement vers une approche « identitaire » basée sur un développement soutenable, mais aussi dans une coopération transfrontalière « humaine », la réforme des fonds publics pour les collectivités locales côté anglais et le principe de la continuité territoriale sont indispensables pour renforcer la synergie entre les deux rives, synonyme d'émergence d'une destination touristique et de loisirs prisée intégrée en Europe du Nord-Ouest.

Figure n°77 : Une destination touristique et de loisirs intégrée passant par un jeu complexe d'acteurs synonyme de dynamiques territoriales identitaires



Echanges massifs et harmonieux de part et d'autre du détroit
Durée du séjour qui augmente

Emergence d'une destination touristique et de loisirs intégrée

Prospérité économique globale et atténuation des problèmes
Réponse efficace aux enjeux et défis

Source : M.Harbreteau, 2003.

Liste des annexes.

Annexe n°1 : Le riche patrimoine historique du Kent.

Bâtiments classés	24 591
Bâtiments classés de niveau 1	453
Espaces protégés	472
Monuments répertoriés	424
Eglises classées	550
Eglises classées de niveau 1	221
Hôtels historiques	408
Bâtiments classés de 100 miles de côté	1700

Source : KCC Heritage Conservation Group, dans Kent Tourism Facts, Take a good look at Kent, 1996.

Annexe n°2 : Les différentes compétences exercées par les '*Comtés*' au Royaume-Uni.

Administration : Etat Civil, Police Générale.
Economie : Participation financière dans des entreprises publiques et privées, Aide au développement, Préservation de l'emploi, Aide au tourisme.
Education et culture : Equipement scolaire (construction et entretien écoles élémentaires et secondaires), Personnel administratif, Enseignement technique des écoles, Bibliothèques, Musées, Préservation du patrimoine culturel et artistique, Spectacles (théâtre, cinéma, cirques...), Activités sportives, Aides aux cultes.
Social : Aide sociale.
Transports et infrastructures : Gestion de services de transports publics terrestres, Infrastructures des transports terrestres, Entretien : routes locales, Infrastructures des transports fluviaux, maritimes et aériens.
Aménagement et planification : Participation à la planification nationale et régionale.
Qualité de la vie : Protection de la nature (sauvegarde des sites, éliminations des déchets, pollution marine et lutte contre le bruit), Parcs naturels, espaces verts, zones de loisirs, Protection du consommateur.

Source : Document remis par le Kent County Council intitulé « Statut et Compétences des autorités locales au Royaume Uni », 2000.

Annexe n°3 : Les différentes compétences exercées par les '*Districts*'.

Domaines de compétences
Registres électoraux
Gestion de services commerciaux et industriels :
Abattoirs, foires, marchés + eau, gaz, électricité.
Assainissement, ordures
Aide au logement
Planification locale, réglementation en urbanisme,
Permis de construire, maîtrise des sols
Pollution de l'air

Source : Document remis par le Kent County Council intitulé « Statut et Compétences des autorités locales au Royaume Uni », 2000.

Annexe n°4 : Questionnaire à destination des visiteurs de la Côte d'Opale
Côte d'Opale Overseas Visitor Survey.

Sexe / *Sex* - Age / *Age*
Catégorie socio-professionnelle / *Job description*

Numéro questionnaire / *Survey number*
Date / *Date*
Temps / Weather Beau / *Fine* - Mauvais / *Bad*

A. Le profil du visiteur / *Visitor Profile* :

1. Etes-vous résident ? *Are you a resident ?*

Oui ☐ Non ☐

2. De quelle nationalité êtes-vous ? *Nationality*

☐ Française / *French*
☐ Britannique / *UK*
☐ Belge / *Belgian*
☐ Néerlandaise / *Dutch*
☐ Allemande / *German*

☐ Autre (veuillez préciser la nationalité s'il vous plaît) :_____
Other (please specify)

3. Aujourd'hui, êtes-vous en vacances ? / *Are you on holiday ?*

☐ Oui, un long séjour d'au moins 4 nuits / *Yes, holiday of 4 or more nights away from home*
☐ Oui, un court séjour de 1 à 3 nuits / *Yes, short break of 1-3 nights away from home*
☐ Oui, une excursion de une seule journée / *Yes, day trip*

4. Avez-vous déjà visité la Côte d'Opale antérieurement ? *Have you been to Côte d'Opale before ?*

☐ Non ;

☐ Oui → ☐ une fois / *once*
☐ deux fois / *twice*
☐ trois fois / 3 times
☐ régulièrement : combien de fois par an ? _____
regularly : please state how many times in a year ?

B. Motivation(s) des visiteurs / *Visitor motivation :*

5. Pourquoi fréquentez-vous la Côte d'Opale ? *What made you decide to visit Côte d'Opale ?*
Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) avec ordre de priorité de 1 à 4 :
Please tick a maximum of 4 options and rate them in order of preference from 1 to 4 (1 being the most important reason for visiting)

- ☐ La visite à des amis ou des proches / *Visiting friends and relatives*
- ☐ Le tourisme balnéaire / *Seaside – beaches and resorts*
- ☐ L'environnement – nature / *Countryside – gardens*
- ☐ Le shopping / *Shopping*
- ☐ Le patrimoine historique et architectural / *Visiting heritage sites*
- ☐ Le dépaysement (volonté de changer et de voir quelque chose de différent) / *Wanted to try somewhere new*
- ☐ Les activités sportives (golf, voile, cerf-volant…) / *Sports activities (golf, sailing, kite...)*
- ☐ Les festivals et événements / *Festivals and events*
- ☐ Le tourisme d'affaire (raisons professionnelles) / *Business*

- ☐ Autres loisirs / détente : A préciser *Other (please specify)* :_____

6. Quelle(s) activité(s) allez-vous exercer pendant votre séjour ?
Which of the following activities will you take part in?
Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) avec ordre de priorité de 1 à 4 :
Please tick a maximum of 4 options and rate them in order of preference from 1 to 4 (1 being the most important activity)

- ☐☐☐ Marche – randonnée / *Walking/Rambling*
- ☐☐ Vélo - VTT / *Cycling*
- ☐ Activités sportives (ex : golf…) / *Sports activities (e.g. golf)*
- ☐ Sports aquatiques et nautiques / *Watersports*
- ☐ Visite des sites liés au patrimoine → / *Visiting heritage sites*
  - ☐ patrimoine historique / *Historic buildings*
  - ☐ patrimoine industriel / *Industrial heritage*
  - ☐ patrimoine naturel / *Scenery-countryside-gardens*
  - ☐ patrimoine de mémoire / *First and Second World War tourism*
  - ☐ patrimoine architectural / *Architectural heritage*
- ☐ Parcs à thème / *Theme Parks*
- ☐ Théâtres, concerts / *Theatre/concerts*
- ☐ Evénements sportifs et fêtes locales / *Sporting events and local festivals*
- ☐ Shopping / *Shopping*
- ☐ Gastronomie / *Food and drink*

- ☐ Autre (Veuillez spécifier s'il vous plaît) / *Other (please specify)* : _____

C. Image - perception du voisin et de la notion du « transmanche » /
Côte d'Opale - image/perceptions and understanding of the Transmanche concept

7. La Côte d'Opale pour vous, c'est quoi ? *What does the Côte d'Opale represent for you ?*

_____

Si non réponse, y aurait-il selon vous d'autres clichés qui représentent la Côte d'Opale ? *If unable to specify, which of the following 'clichés' or characteristics would you associate with the Côte d'Opale ?*
Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) avec ordre de priorité de 1 à 4 : Please tick a maximum of 4 options and rate them in order of preference from 1 to 4 (1 being the most important characteristic)

- ☐ Les traversées transmanches / *Channel crossings*
- ☐ La nourriture - alcool et cigarette bon marché / *Good food – cheap alcohol and cigarettes*
- ☐ Le shopping / *Shopping*
- ☐ La Cité de l'Europe / *Cité Europe*
- ☐ Une région industrielle / *Industrial region*
- ☐ Calais / *Calais*
- ☐ Les plages et stations balnéaires / *Seaside-beaches and resorts*
- ☐ Les paysages verts (campagne, jardins…) / *Countryside - rural areas - gardens*
- ☐ Les Grands sites naturels (Gris-Nez, Blanc Nez…) / *Natural Sites of special interest*
- ☐ Les vestiges de la guerre (cimetières…) / *World War sites (cemeteries...)*
- ☐ Le patrimoine architectural / *Heritage sites*
- ☐ Les événements sportifs, culturels et festivals / *Sporting and cultural events and festivals*
- ☐ Le golf / *Golf*
- ☐ Le Touquet / *Le Touquet*
- ☐ La gastronomie / *Local food and drink*
- ☐ Remise en forme, santé / *Health and fitness*

- ☐ Autre (veuillez préciser s'il vous plaît) :_____
  Other (please specify) :

8. Comment percevez-vous cette région ? Quelle est son originalité ?
How do you view this region ? What is/are its original feature(s) ?

_____

_____

9. Existe-t-il pour vous des liens importants entre ce territoire et le Kent ? puis avec l'Angleterre ? *Do you feel there are some strong links between this region and Kent ? And with England ?*

_____

10. Une nouvelle région n'est-elle pas en train de se dessiner de part et d'autre de la Manche ?
Do you feel that a new 'Cross-Channel Region' is developing ?

Oui ☐ Non ☐
Pourquoi ? Why ? _____

11. Saviez-vous que la région Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent se sont engagés dans un partenariat transfrontalier pour former « la Région Transmanche » ?
Did you know that the Nord-Pas-de-Calais region and the county of Kent have been involved over a number of years in a cross-border partnership to develop a 'Cross-Channel Region' ?

Oui ☐ Non ☐

Si oui, à travers quel type de média ? *If yes, where did you find out (through which media) ?*

☐ Télévision / *TV*
☐ Presse écrite / *Press*
☐ Radio / *Radio*
☐ Lors d'événements spéciaux (Tourissima, festivals, inauguration d'un équipement...) / *Special events (Tourissima, festivals, launch of a tourism attraction...)*

☐ Autre (veuillez préciser s'il vous plaît) :_____
Other (please specify) :

12. Avez-vous déjà entendu parler d'un exemple quelconque de partenariat transfrontalier entre les deux régions ? Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) : ***Have you already heard about a cross-border partnership between the two regions ? Please tick one or more options :***

☐ Oui, à travers le jumelage de ville / *Yes, through 'twinnings'*
☐ Oui, à travers divers produits touristiques proposés / *Yes, through various tourism documentation*
☐ Oui, à travers l'Eurorégion / *Yes, through the Euroregion*
☐ Autre (veuillez préciser s'il vous plaît) *Other (please specify) :*_____

☐ Non, je n'ai jamais entendu parler d'un quelconque programme transfrontalier entre les deux régions / *No, I have never heard about any cross-border tourism partnerships*

13. Quelle image garderez-vous de la Côte d'Opale ?
Which image(s) will you keep of the Côte d'Opale ?

_____

14. La Côte d'Opale est-elle la principale destination de votre séjour ?
Is the Côte d'Opale the main tourist destination of your holidays ?

Oui ☐ Non ☐
Si non, quelle fut-elle ? *If not, which is?*_____

15. Pensez-vous revenir en Côte d'Opale ? *Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) :*
Will you come back to Côte d'Opale ? Please tick all responses that apply::

☐ Oui, pour des vacances de plus de 4 nuits / *Yes, holiday of 4 or more nights away from home*
☐ Oui, pour des courts séjours de 1 à 3 nuits / *Yes, short break of 1-3 nights away from home*
☐ Oui, en excursion (une seule journée) / *Yes, day trip*

☐ Non, je ne compte pas revenir en Côte d'Opale / *No, I will not come back to the Côte d'Opale*
Si non, pourquoi ? *If not, why ?*_____

D. La réalité « vécue » du transmanche / *Reality of the Transmanche 'experience':*

16. Le prix croissant de la traversée (ferry et tunnel) plus la disparition du « duty free » en Juillet 2000 sont-ils, pour vous, des freins majeurs pour franchir le détroit ? Does the end of duty free and the increasing costs of cross-channel travel represent barriers to crossing the Channel?

Oui ☐ Non ☐

17. Pensez-vous que le tunnel sous la Manche a permis aux deux régions de se rapprocher ?
Do you think that the opening of the Channel tunnel has brough the two regions closer together (in terms of culture and mentality) ?

Oui ☐ Non ☐

18. Dans votre entourage, connaissez-vous des personnes qui se rendent régulièrement de l'autre côté du détroit ? *In your close circle, do you know people who regularly go across the Channel ?*

Oui ☐ Non ☐
Si oui, à quelle fréquence et pour quelle(s) raison(s) ?
If yes, please indicate how many times in a year/month and why?

_____

_____

19. Connaissez-vous des entreprises nationales installées de l'autre côté de la Manche ?
Do you know any national companies that are operating on the other side of the Channel ?

Oui ☐ Non ☐
Si oui, lesquelles ? *If yes, which ones ?* _____

Annexe n°4 : Questionnaire à destination des résidents de la Côte d'Opale
Côte d'Opale Resident Survey.

Sexe / *Sex* - Age / *Age*
Catégorie socio-professionnelle / *Job description*

Numéro questionnaire / *Survey number*
Date / *Date*
Temps / *Weather* Beau / *Fine* - Mauvais / *Bad*

A. **Le profil du résident / *Resident Profile :***

1. Etes-vous résident ? *Are you a resident ?*

Oui ☐ Non ☐

2. De quelle nationalité êtes-vous ? *Nationality ?*

☐ Française / *French*
☐ Britannique / *UK*
☐ Belge / *Belgian*
☐ Néerlandaise / *Dutch*
☐ Allemande / *German*

☐ Autre (veuillez préciser la nationalité s'il vous plaît) *Other (please specify)* :_____

3. L'intensification des liaisons à travers la Manche, a-t-elle modifié vos habitudes ?
Has the increase in cross-channel links changed your own habits ?

Oui ☐ Non ☐

4. Vous rendez-vous plus souvent de l'autre côté du détroit ?
Are you crossing the Channel often ?

☐ Oui → ☐ Une fois par an / *Once a year*
☐ Une fois tous les 6 mois / *Once every 6 months*
☐ Tous les mois / *Every month*
☐ Toutes les semaines : Pourquoi ? / *Every week : Please state why*
_____

☐ Non → Pourquoi ? *(répondez pourquoi puis allez directement à la question 8)*
No → Why ? (please state why and then go to Question 8)

_____

B. Motivation(s) du résident / *Resident motivation :*

5. Pourquoi fréquentez-vous le Kent Est ? *What made you decide to visit East Kent ?*
Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) avec ordre de priorité de 1 à 4 :
Please tick a maximum of 4 options and rate them in order of preference from 1 to 4 (1 being the most important reason for visiting)

- ☐ La visite à des amis ou des proches / *Visiting friends and relatives*
- ☐ Le tourisme balnéaire / *Seaside – beaches and resorts*
- ☐ L'environnement – nature / *Scenery – Countryside - Gardens*
- ☐ Le shopping / *Shopping*
- ☐ Le patrimoine historique et architectural / *Visiting heritage sites*
- ☐ Le dépaysement (volonté de changer et de voir quelque chose de différent) / *Wanted to try somewhere new*
- ☐ Les activités sportives (golf, randonnée…) / *Sports activities (golf, rambling...)*
- ☐ Les festivals et événements / *Festivals / events*
- ☐ L'apprentissage de la langue / *Learning English as a foreign language*
- ☐ Le tourisme d'affaire (raisons professionnelles) / *Business*

- ☐ Autres loisirs / détente : A préciser :_____
  Other (please specify) :

6. Quelle(s) activité(s) allez-vous exercer pendant votre séjour ?
Which of the following activities will you participate in ?
Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) avec ordre de priorité de 1 à 4 :
Please tick a maximum of 4 options and rate them in order of preference from 1 to 4 (1 being the most important activity)

- ☐☐ Marche – randonnée / *Walking - Rambling*
- ☐ Vélo - VTT / *Cycling*
- ☐ Activités sportives (ex : golf…) / *Sports activities (e.g. golf...)*
- ☐ Sports aquatiques et nautiques / *Watersports*
- ☐ Visite des sites liés au patrimoine → *Visiting heritage sites*
  - ☐ patrimoine historique *Historic buildings*
  - ☐ patrimoine industriel *Industrial heritage*
  - ☐ patrimoine naturel *Scenery-countryside-gardens*
  - ☐ patrimoine de mémoire *First and Second World War tourism*
  - ☐ patrimoine architectural *Architectural heritage*
- ☐ Parcs à thème / *Theme Parks*
- ☐ Théâtres, concerts / *Theatre - concerts*
- ☐ Evénements sportifs et fêtes locales / *Sporting events – festivals or events*
- ☐ Shopping / *Good shopping*
- ☐ Gastronomie / Food and drink

- ☐ *Autre (Veuillez spécifier s'il vous plaît) Other (please specify)*_____

C. Image - perception du voisin et de la notion du « transmanche » /
Images of East Kent and perception/understanding of 'transmanche' concept :

7. Vous êtes allés dans le Kent Est : quelle perception avez-vous de ce dernier ?
If you have been to East Kent, what are your perceptions of this area ?

_____

Si non réponse, y aurait-il selon vous d'autres clichés qui représentent le Kent Est ?
If you are unable to give a response to the former, which of the following 'clichés' or characteristics would you associate with East Kent ?
Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) avec ordre de priorité de 1 à 4 :
Please tick a maximum of 4 options and rate them in order of preference from 1 to 4 (1 being the most important characteristic)

- ☐ La campagne / *Countryside*
- ☐ Le houblon / *Hop farms*
- ☐ Le patrimoine historique / *Heritage sites*
- ☐ Les traversées transmanches / *Channel crossings*
- ☐ Canterbury / *Canterbury*
- ☐ Les jardins, vignobles et vergers (= « Jardin de l'Angleterre ») / *Gardens, vineyards and orchards (« Garden of England »)*
- ☐ Les stations balnéaires / *Seaside – beaches and resorts*
- ☐ Douvres / *Dover*
- ☐ Les événements culturels et festivals / *Cultural events and festivals*
- ☐ Le shopping / *Shopping*
- ☐ Londres, facile d'accès / *London – easy access*
- ☐ Ecoles, universités linguistiques / *English language schools and universities*
- ☐ Les activités sportives (marche, randonnée, golf...) / *Sports activities (rambling, walking, golf...)*

- ☐ Autre (veuillez préciser s'il vous plaît) *Other (please specify) :*_____

8. Vous n'êtes jamais allé dans le Kent Est : quelle idée vous en faites vous ?
If you have never been to East Kent ? What (if any) are your perceptions of the area ?

_____

9. Selon vous, y a-t-il de grandes différences entre la Côte d'Opale et le Kent Est ?
Do you think that there are some important differences between the Côte d'Opale region and East Kent regions?

Oui ☐ Non ☐
Si oui, lesquelles ? *If yes, what are they ?*_____

1O. Pensez-vous qu'il y ait aujourd'hui un réel rapprochement entre le Kent Est et la Côte d'Opale ? *Do you think that there is a strong partnership between the East Kent and Côte d'Opale regions?*

_____
Pourquoi ? *Why do you think this is ?*_____

11. Avez-vous le sentiment d'appartenir à un espace commun transmanche ?
Do you feel that you are living in a common 'transmanche territory'?

Oui ☐ Non ☐
Pour quelle(s) raison(s) ? *For what reason(s) ?*_____

12. Saviez-vous que la région Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent se sont engagés dans un partenariat transfrontalier pour former « la Région Transmanche » ?
Did you know that the Nord-Pas-de-Calais region and the county of Kent have been involved over a number of years in a cross-border partnership to develop a 'Cross-Channel Region' ?

Oui ☐ Non ☐
Si oui, à travers quel type de média ? If yes, how did you find this out? (through which media)

☐ Télévision / TV
☐ Presse écrite / *Press*
☐ Radio / *Radio*
☐ Lors d'événements spéciaux (Tourissima, festivals, inauguration d'un équipement…) / Special events (Tourissima, festivals, launch of tourism attractions…)

13. Avez-vous déjà entendu parler d'un exemple quelconque de partenariat transfrontalier entre les deux régions ? *Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) :*
Have you already heard about a cross-border partnership between the two regions ? Please tick one or more options

☐ Oui, à travers le jumelage de ville / *Yes, through 'twinnings'*
☐ Oui, à travers divers produits touristiques proposés / *Yes, through a various tourism documentation*
☐ Oui, à travers l'Eurorégion / *Yes, through the Euroregion*

☐ Autre (veuillez préciser s'il vous plaît) :_____
Other (please specify) :

☐ Non, je n'ai jamais entendu parler d'un quelconque programme transfrontalier entre les deux régions / *No, I have never heard about a cross-border tourism partnership*

D. La réalité « vécue » du transmanche / *Actual transmanche « experience » :*

14. Le prix croissant de la traversée (ferry et tunnel) plus la disparition du « duty free » en Juillet 2000 sont-ils, pour vous, des freins majeurs pour franchir le détroit ? *Does the end of duty free and the increasing costs of cross-channel travel represent barriers to crossing the Channel?*

Oui ☐ Non ☐

15. Pensez-vous que le tunnel sous la Manche a permis aux deux régions de se rapprocher ?
Do you think that the opening of the Channel tunnel has brough the two regions closer together (in terms of culture and mentality)

Oui ☐ Non ☐

16. Dans votre entourage, connaissez-vous des personnes qui se rendent régulièrement de l'autre côté du détroit ? *In your close circle, do you know people who regularly cross the Channel ?*

Oui ☐ Non ☐
Si oui, à quelle fréquence et pour quelle(s) raison(s) ?
If yes, please indicate how many times a year/month and for what reasons

_____

_____

17. Connaissez-vous des entreprises nationales installées de l'autre côté de la Manche ?
Do you know any national companies that are operating on the other side of the Channel ?

Oui ☐ Non ☐
Si oui, lesquelles ? *If yes, which ones ?* _____

18. Pensez-vous que les échanges transfrontaliers Kent / Nord-Pas-de-Calais sont de même nature que ceux liant le Nord-Pas-de-Calais / Wallonie ou West-Midlands / Pays de Galles par exemple ? *Do you think the cross-border links between Kent and Nord-Pas-de-calais are as strong as the NPDC / Wallonie or West Midlands / Wales links ?*

☐ Oui, je pense que les échanges entre les deux régions sont tout aussi nombreux ;
Yes, I think they are
☐ Non, je pense que les échanges y sont beaucoup plus intenses ;
No, I think they are stronger
☐ Non, je pense que les échanges y sont beaucoup moins forts.
No, I think they are less strong

19. Quels sont d'après vous, les principaux freins à une collaboration transfrontalière Kent / Nord-Pas-de-Calais ? Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) : *For you, which are the more important « obstacles » for a cross-border partnership between Kent and Nord-Pas-de-Calais ?*

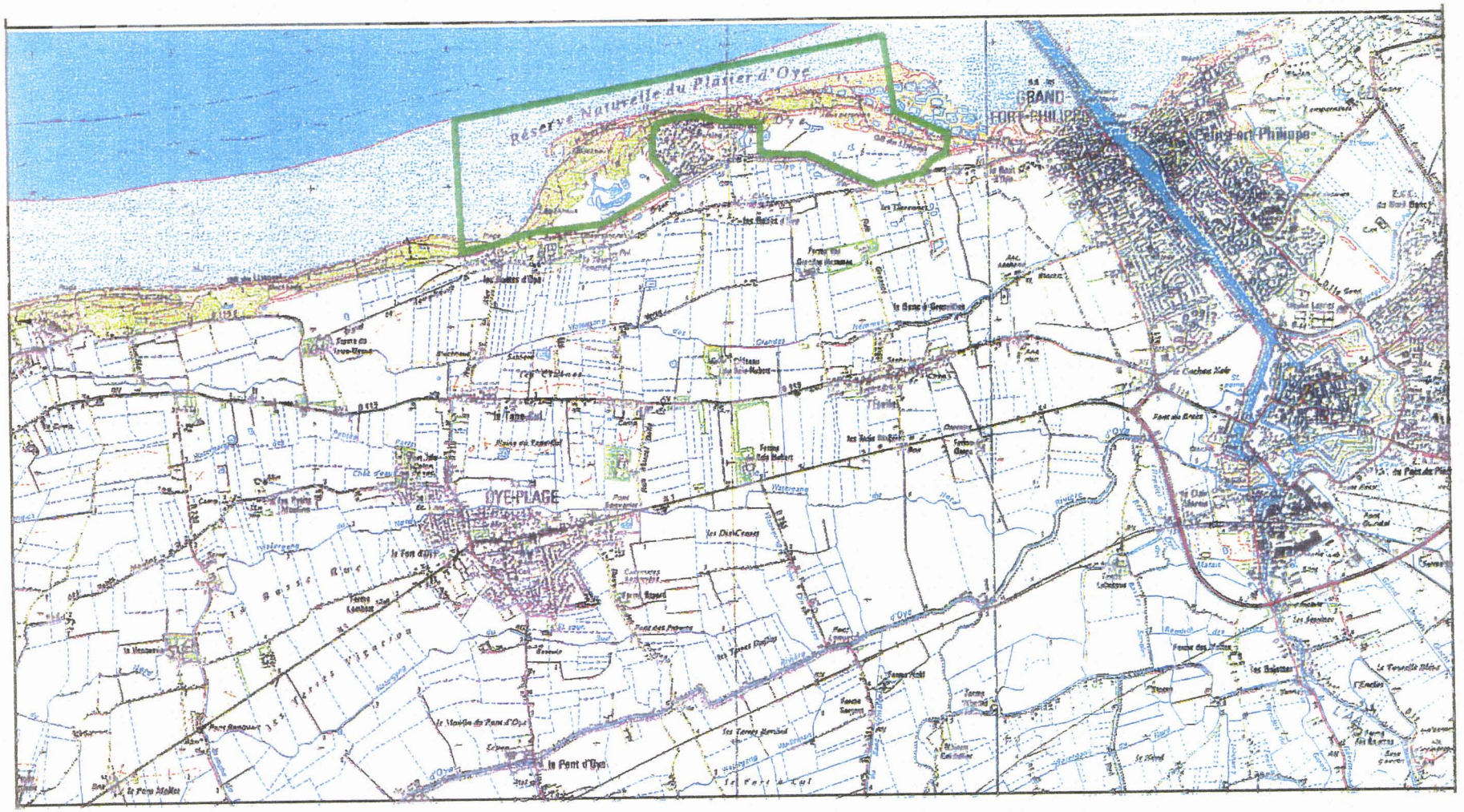
☐ La distance (difficile d'accès) / *Long distance (bad access)*
☐ Le coût élevé des traversées transmanches / *Expensive crossing tickets*
☐ La langue / *Difference of language*
☐ La culture, mode de vie / *Culture – way of live*
☐ La conduite / *Driving on the left-right*
☐ Des espaces littoraux qui sont davantage tournés vers leur arrière-pays respectif ;
Coastal regions more turned to their own hinterlands
☐ Autre (veuillez préciser s'il vous plaît) : *Other (please specify)*_____

20. Quels sont d'après vous, les principaux atouts à une collaboration transfrontalière Kent / Nord-Pas-de-Calais ? Une ou plusieurs réponse(s) possible(s) : *What do you feel are the main advantages of a cross-border partnership between Kent and Nord-Pas-de-Calais ?*

☐ La grande proximité géographique / *Very close in distance*
☐ Deux cultures et mode de vie différents (= exotique) /
Two very different types of culture and lifestyles
☐ La complémentarité touristique des deux régions /
Tourism is a common feature of both regions
☐ Une meilleure connaissance de l'autre pour mieux progresser ;
A better understanding of the ther region which will aid progress
☐ Des différences linguistiques qui peuvent se transformer en atout /
Language diiferences can be considered as advantageous

Autre (veuillez préciser s'il vous plaît) : Other (please specify) : _____

Annexe n°5 : La localisation de la réserve naturelle du Platier d'Oye.



Source : Espace Naturel Régional, Résumé du Plan de gestion 1996-2000, Ministère de l'environnement Nord-Pas-de-Calais.

Echelle : 1/25 000ème. ↑ N

Liste des tableaux

Tableau n°1 : Quelques éléments de comparaison Kent Est / Côte d'Opale. p 19
Tableau n°2 : Diagramme des différentes échelles spatiales et temporelles qui s'entrecroisent entre-elles. p 26
Tableau n°3 : La largeur de l'estran des plages de la Côte d'Opale. p 36
Tableau n°4 : Les forêts domaniales de la Côte d'Opale et les massifs forestiers du Kent Est. p 56
Tableau n°5 : Les réserves naturelles du Kent. p 60
Tableau n°6 : Les sites classés '*SSSI*' dans le district de Douvres. p 60
Tableau n°7 : Les propriétés du '*National Trust*' dans le Kent Est. p 63
Tableau n°8 : Les objectifs d'acquisition et les objectifs atteints du Conservatoire du littoral dans le Nord-Pas-de-Calais au début 2000. p 64
Tableau n°9 : Les acquéreurs et gestionnaires des sites naturels de la Côte d'Opale. p 65
Tableau n°10 : La liste des sites naturels gérés par Eden 62 et les actions de préservation engagées. p 68
Tableau n°11 : Un patrimoine historique remarquable dans le Kent Est. p 77
Tableau n°12 : Un patrimoine historique moins riche en Côte d'Opale. p 79
Tableau n°13 : Les grands motifs de visite distingués par l'OMT. p 82
Tableau n°14 : Touristes et excursionnistes selon l'OMT. p 83
Tableau n°15 : La généralisation du train dans le Kent Est et la Côte d'Opale. p 98
Tableau n°16 : Classement démographique des stations balnéaires anglaises (1911). p 104
Tableau n°17 : L'essor des stations balnéaires du Kent Est lors de l'époque post-ferroviaire. p 105
Tableau n°18 : Les ventes de billets SNCF « congés payés » en France. p 120
Tableau n°19 : Le logement à Wissant. p 132
Tableau n°20 : Les principales mesures de la '*Countryside Commission Act*' (1968) vis à vis des activités récréatives et de l'accès à la campagne. p 134
Tableau n°21 : Les communes les plus peuplées en 1999 sur la Côte d'Opale. p 139
Tableau n°22 : La population du Kent Est en 1998. p 141
Tableau n°23 : Comparaison du prix du foncier entre le Kent Est et la Côte d'Opale. p 144
Tableau n°24 : Evolution du taux de chômage de la Côte d'Opale depuis 1975 (en %). p 145
Tableau n°25 : Le chômage dans le Kent Est de 1990 à 1996. p 146
Tableau n°26 : Emploi total par secteur d'activité au 31 déc.1997. p 149
Tableau n°27 : Le taux de chômage dans le Kent Est (oct.2002). p 152
Tableau n°28 : Classement du Kent par articles prélevés (1991-1995) au niveau national. p 154
Tableau n°29 : Les plages du Kent Est récompensées par le prix '*Seaside Awards*' (2000). p 155
Tableau n°30 : Les émissions des « gros » industriels en Côte d'Opale. p 157
Tableau n°31 : Protection et urbanisation du rivage de la Côte d'Opale. p 158
Tableau n°32 : Les principaux moulins du Kent Est ouverts au public. p 165
Tableau n°33 : Les principaux moulins de la Côte d'Opale ouverts au public. p 165
Tableau n°34 : Les principaux équipements « tourisme industriel » en Côte d'Opale. p 166
Tableau n°35 : Les acteurs touristiques du Kent et leurs compétences. p 171
Tableau n°36 : Les acteurs touristiques français et leurs compétences. p 176
Tableau n°37 : L'Avenant transmanche tourisme 1987-1988. p 184
Tableau n°38 : Comparaison de la mise en œuvre de la stratégie d'accompagnement transmanche entre le Nord-Pas-de-Calais et le Kent. p 189
Tableau n°39 : Classement des ports britanniques par l'importance du trafic maritime. p 199

Tableau n°40 : L'accroissement du trafic transmanche en millions de passagers (Calais-Douvres et Folkestone-Coquelles). p 200
Tableau n°41 : L'accroissement du trafic transmanche en nombre de véhicules (Calais-Douvres et Folkestone-Coquelles). p 200
Tableau n°42 : Les différences de tarification entre la France et l'Angleterre pour le franchissement du détroit. p 202
Tableau n°43 : Le réseau eurorégional de places fortes. p 205
Tableau n°44 : Des paysages touristiques marqués par différents « cycles », étroitement liés aux époques, à l'accessibilité, aux produits, aux clientèles et au rôle des acteurs. p 211
Tableau n°45 : Les principaux projets touristiques Interreg 2 pour l'aire eurorégionale transmanche. p 219
Tableau n°46 : Les jumelages entre les villes de l'aire eurorégionale transmanche. p 222
Tableau n°47 : Les modalités du projet « Life » en Côte d'Opale. p 234
Tableau n°48 : Une certaine inadéquation entre les différents partenariats locaux. p 241
Tableau n°49 : Les raisons citées pour le sentiment de non appartenance à un territoire commun. p 261
Tableau n°50 : La nationalité des visiteurs dans les différents lieux d'exercice de l'enquête. p 266
Tableau n°51 : Les principales destinations des visiteurs faisant une halte sur la Côte d'Opale. p 267
Tableau n°52 : Les motivations de déplacement des résidents du Kent Est en Côte d'Opale. p 269
Tableau n°53 : Les motivations de déplacement des résidents de la Côte d'Opale dans le Kent Est. p 270
Tableau n°54 : Les activités des résidents du Kent Est et de la Côte d'Opale chez le voisin. p 273
Tableau n°55 : Les activités pratiquées par les visiteurs sondés selon les divers lieux d'exercice de l'enquête. p 274
Tableau n°56 : Les perceptions de la Côte d'Opale parmi les résidents du Kent Est affirmant se rendre régulièrement sur la côte française. p 279
Tableau n°57 : Les principales différences de perceptions de la Côte d'Opale selon les nationalités. p 281
Tableau n°58 : L'image de la Côte d'Opale auprès de ses visiteurs. p 282
Tableau n°59 : Analyse iconographique de la destination Côte d'Opale. p 287-288
Tableau n°60 : Analyse iconographique de la destination Kent Est. p 289
Tableau n°61 : Les principaux thèmes « déclencheurs » du déplacement observé dans la littérature touristique de la Côte d'Opale et du Kent Est. p 290
Tableau n°62 : L'importance de l'activité touristique du Kent Est à l'échelle régionale (1991). p 296
Tableau n°63 : Fréquentation des équipements touristiques de la Côte d'Opale en 1999. p 297
Tableau n°64 : Fréquentation des principaux équipements touristiques du Kent Est. p 297
Tableau n°65 : Evaluation de l'emploi salarié touristique en Nord-Pas-de-Calais. p 298
Tableau n°66 : Les emplois touristiques du Kent Est et de la Côte d'Opale. p 298
Tableau n°67 : Fréquentation et impact économique du tourisme dans le Kent Est. p 299
Tableau n°68 : La concentration et la rationalisation du trafic transmanche à passagers. p 304
Tableau n°69 : Mouvements internationaux de passagers par mer en Grande-Bretagne. p 304
Tableau n°70 : Parts de marché des ports français dans le trafic transmanche de passagers. p 304
Tableau n°71 : Le marché transmanche de passagers. p 305
Tableau n°72 : Des littoraux très dépendants des clientèles excursionnistes. p 309

Tableau n°73 : Evolution des excursionnistes dans les ports de Boulogne et de Calais. p 309
Tableau n°74 : Quantification du marché (*nombre d'excursionnistes* / nombre d'excursions). p 310
Tableau n°75 : Capacité d'hébergement en résidences secondaires sur la Côte d'Opale. p 311
Tableau n°76 : Les résidences secondaires de tourisme en Côte d'Opale. p 317
Tableau n°77 : Les projets d'hébergement à Hardelot. p 317
Tableau n°78 : Le taux annuel d'occupation hôtelier depuis 1992 dans le Kent. p 318
Tableau n°79 : La capacité d'accueil (hôtellerie et para-hôtellerie) du district de Shepway (1997). P 319
Tableau n°80 : Les principaux projets hôteliers dans le Kent Est au 02/2000. p 319
Tableau n°81 : La capacité d'hébergement des campings en Côte d'Opale. p 320
Tableau n°82 : Les terrains de campings – caravanings dans le Kent Est en 1998. p 322
Tableau n°83 : Répartition des gîtes ruraux en Côte d'Opale par arrondissement (1998). p 324
Tableau n°84 : La capacité d'hébergement des chambres d'hôtes en Côte d'Opale. p 324
Tableau n°85 : Les gîtes ruraux, fermes et maisons d'hôtes dans le Kent Est en 1998. p 325
Tableau n°86 : Les locations et les cottages dans le Kent Est en 1998. p 326
Tableau n°87 : L'hébergement pour groupes et scolaires dans le Kent Est en 1998. p 326
Tableau n°88 : Les villages de vacances en Côte d'Opale. p 327
Tableau n°89 : La capacité d'hébergement totale de la Côte d'Opale. p 328
Tableau n°90 : L'activité golf en Grande-Bretagne. p 331
Tableau n°91 : Les terrains de golfs dans le Kent Est. p 332
Tableau n°92 : L'offre golfique en Côte d'Opale. p 335
Tableau n°93 : Fréquentation annuelle et chiffre d'affaires des golfs de la Côte d'Opale (1999). p 335
Tableau n°94 : Les clientèles de l'Hôtel du Parc d'Hardelot. p 336
Tableau n°95 : Caractéristiques des ports de plaisance du Kent Est et de la Côte d'Opale. p 338
Tableau n°96 : Les clientèles de passage des ports de plaisance de la Côte d'Opale (1996). p 340
Tableau n°97 : Les fréquentations des casinos en 1999. p 343
Tableau n°98 : Les centres équestres de la Côte d'Opale. p 344
Tableau n°99 : Les principaux équipements char à voile et speed-sail en Côte d'Opale. p 347
Tableau n°100 : La présence de quelques clubs de cerf-volant en Côte d'Opale. p 348
Tableau n°101 : L'offre concernant le nautisme léger en Côte d'Opale. p 348
Tableau n°102 : Les principaux événements nautiques en Côte d'Opale. p 349
Tableau n°103 : Les financements de Nausicaa. p 354
Tableau n°104 : Les phares de la Côte d'Opale et du Kent Est. p 356
Tableau n°105 : L'offre touristique liée au patrimoine maritime au sein de la Côte d'Opale et du Kent Est. p 357
Tableau n°106 : La fréquentation des principaux monuments historiques du Kent Est. p 360
Tableau n°107 : La fréquentation des principaux musées historiques du Kent Est. p 360
Tableau n°108 : Les principaux projets culturels dans le Kent Est (au 02/2000). p 361
Tableau n°109 : Les principaux événements culturels se produisant dans le Kent Est. p 362
Tableau n°110 : Fréquentations des principaux monuments historiques en Côte d'Opale. p 363
Tableau n°111 : Les fréquentations des principaux musées de la Côte d'Opale. p 363
Tableau n°112 : Les principales manifestations liées aux traditions en Côte d'Opale. p 364
Tableau n°113 : Historique de la préservation du Site des 2 Caps. p 368
Tableau n°114 : Plan de financement des actions de « Cap 93 » (hors fonctionnement d'Eden 62). p 374

Tableau n°115 : Origine géographique en % des personnes interrogées. p 375
Tableau n°116 : Une synergie contrastée de part et d'autre du détroit pour les activités littorales. p 377
Tableau n°117 : Les activités pratiquées pendant les vacances par les Britanniques. p 378
Tableau n°118 : Evolution dans la participation de certaines activités sportives lors de la dernière décennie. p 378
Tableau n°119 : Les principaux circuits de randonnée dans le Kent Est. p 378
Tableau n°120 : Les activités pratiquées dans la campagne du Kent Est. p 380
Tableau n°121 : Les principales motivations des marcheurs réguliers dans le Kent Est. p 380
Tableau n°122 : Les « Centres Nature » au sein de la Côte d'Opale. p 382
Tableau n°123 : Les jardins présentant un intérêt touristique dans le Kent Est. p 386
Tableau n°124 : Les principaux vignobles dans le Kent Est. p 386
Tableau n°125 : Les fermes ouvertes au public, les musées d'intérêt agricole et les écomusées dans le Kent Est. p 388
Tableau n°126 : Les principaux édifices religieux du Kent Est. p 390
Tableau n°127 : Les principaux édifices religieux de la Côte d'Opale. p 392
Tableau n°128 : Les équipements nautiques liés au tourisme fluvial en Côte d'Opale. p 395
Tableau n°129 : Une structuration inégale du territoire par les activités rurales. p 398
Tableau n°130 : Les principaux projets d'équipements récréatifs dans le Kent Est (au 02/2000). p 404
Tableau n°131 : Les salles pouvant accueillir les congrès et les séminaires en Côte d'Opale. p 406
Tableau n°132 : Les retombées économiques du tourisme d'affaires pour la Région Nord-Pas-de-Calais. p 407
Tableau n°133 : Les caractéristiques du « Club du tourisme d'affaires de la Côte d'Opale ». p 407
Tableau n°134 : Un tourisme d'affaires estival dans quelques établissements spécialisés à Canterbury. p 409
Tableau n°135 : Comparaison des retombées économiques locales entre les excursionnistes et les touristes d'affaires à Canterbury. p 409
Tableau n°136 : La localisation des écoles linguistiques en Angleterre. p 410
Tableau n°137 : Les types de dépenses personnelles par étudiant dans le Kent. p 411
Tableau n°138 : Le Contrat de Plan Nord-Pas-de-Calais 1984 -1988 (mention tourisme). p 413
Tableau n°139 : La politique européenne entre 1986 et 1992 pour le Nord-Pas-de-Calais. p 414
Tableau n°140 : Caractéristiques des « Missions Touristiques » de la Côte d'Opale. p 415
Tableau n°141 : Les schémas territoriaux et les filières en Côte d'Opale (au 1er Mars 2001). p 416
Tableau n°142 : Les contrats de stations et « pays » en Côte d'Opale (2001). p 417
Tableau n°143 : Une mosaïque d'intercommunalités aux compétences touristiques et de loisirs fortes en Côte d'Opale (Communauté urbaine et Communautés d'agglomération). p 419
Tableau n°144 : Une mosaïque d'intercommunalités aux compétences touristiques et de loisirs fortes en Côte d'Opale (les Communautés de communes). p 420
Tableau n°145 : Une véritable structuration de l'espace littoral de la Côte d'Opale par les activités récréatives. p 421
Tableau n°146 : Une typologie variée et complexe des principaux lieux récréatifs du Kent Est et de la Côte d'Opale. p 428
Tableau n°147 : Le montage financier du « Projet Napoléon ». p 438

Tableau n°148 : Les coûts du « Projet Napoléon ». p 440
Tableau n°149 : Le nombre de visites des navires de croisière à Douvres par an. p 442
Tableau n°150 : Les projets d'hébergement récents et en cours à Wimereux. p 449
Tableau n°151 : Récapitulatif des actions 2000/2003 en cours à Wimereux. p 450
Tableau n°152 : Evolution de la capacité d'hébergement de Wissant. p 453
Tableau n°153 : Les actions engagées dans le contrat de station touristique d'Etaples 2000-2003. p 456
Tableau n°154 : La répartition de l'offre d'hébergement au Touquet. p 464
Tableau n°155 : La capacité hôtelière de Berck en 1999. p 468
Tableau n°156 : Le zonage du territoire communal de Berck sur Mer. p 470
Tableau n°157 : Contrat de développement touristique 2000/2003 de Neufchâtel-Hardelot. p 473
Tableau n°158 : Fréquentation des hébergements d'Equihen-Plage, St-Etienne-au-Mont et du Portel. p 481
Tableau n°159 : Le projet « plages et arrière plages ». p 482
Tableau n°160 : Les principales actions du Contrat de station de Camiers / Ste Cécile 2001-2003. p 484
Tableau n°161 : Une importante spécialisation des lieux récréatifs littoraux caractérisés par d'intenses dynamiques territoriales. p 487
Tableau n°162 : L'origine géographique des visiteurs de la campagne du Kent Est. p 488
Tableau n°163 : Fréquentation des massifs forestiers et des réserves naturelles dans le district de Canterbury. p 489
Tableau n°164 : Fréquentation des principaux équipements touristiques dans l'arrière-pays de Tenterden en 1999. p 489
Tableau n°165 : La capacité d'accueil (hôtellerie et para hôtellerie) de Romney Marsh et des zones rurales dans le district de Shepway (1997). p 491
Tableau n°166 : Les actions à mener pour l'arrière-pays rural de Shepway. p 492
Tableau n°167 : Une multiplicité d'acteurs au service du « Pays des 7 Vallées ». p 495
Tableau n°168 : Capacité d'hébergement par intercommunalité dans l'Audomarois. p 498
Tableau n°169 : Evolution du taux d'occupation de l'Audomarois depuis 1993. p 499
Tableau n°170 : Le Plan d'action 2000-2003 pour le territoire des « Trois Pays ». p 500
Tableau n°171 : Une protection précoce pour préserver l'environnement de Canterbury. p 504
Tableau n°172 : Le ratio résidents / touristes de quelques cités historiques européennes. p 505
Tableau n°173 : La distribution des piétons à Canterbury dans le cœur historique (1993). p 505
Tableau n°174 : Evaluation et prévision du trafic routier à Canterbury (1991). p 506
Tableau n°175 : La mise en place progressive des parkings 'Park & Ride'. p 507
Tableau n°176 : Quelques données générales concernant Swale et Faversham. p 511
Tableau n°177 : Les tendances de la demande et de l'offre. p 517
Tableau n°178 : Les acteurs membres du COPPO. p 529
Tableau n°179 : Trafic sur les routes maritimes du Sund en 1998. p 532
Tableau n°180 : Les mouvements pendulaires sur le Sund. p 532
Tableau n°181 : Les principales caractéristiques de la Région « Øresund ». p 534
Tableau n°182 : Rang de Copenhague dans la hiérarchie européenne. p 534
Tableau n°183 : Les dépenses des visiteurs suédois selon leur hébergement, dans la Région de l'Øresund et au Danemark. p 534
Tableau n°184 : Les projets touristiques Interreg 2 approuvés entre la Somme et l'East Sussex. p 540

Tableau n°185 : Les aménagement de la boucle transfrontalière financés par Interreg 2 dans la Somme et l'East Sussex. p 541

Liste des cartes

Carte n°1 : L'aire eurorégionale transmanche. p 20
Carte n°2 : Une aire eurorégionale intégrée à la Région transmanche Kent/Nord-Pas-de-Calais. p 21
Carte n°3 : L'Eurorégion « à cinq ». p 22
Carte n°4 : Présentation géomorphologique du liseré côtier de la Côte d'Opale. p 34
Carte n°5 : Présentation géomorphologique du liseré côtier du Kent Est. p 39
Carte n°6 : Le paysage des marais de Romney. p 45
Carte n°7 : Evolution du trait de côte de 1947 à 1995 sur le littoral de la Côte d'Opale. p 47
Carte n°8 : Les zones inondables dans le Kent. p 48
Carte n°9 : Le risque d'inondation en Côte d'Opale. p 49
Carte n°10 : Présentation géomorphologique du littoral du Kent. p 50
Carte n°11 : Le paysage naturel de l'arrière-pays de la Côte d'Opale avec le Parc Naturel Régional. p 54
Carte n°12 : La topographie des '*North Kent Downs*'. p 55
Carte n°13 : Le Kent Est, un espace littoral très préservé. p 59
Carte n°14 : La Côte d'Opale, un territoire littoral relativement bien préservé. p 67
Carte n°15 : Les propriétés côtières du Conservatoire du littoral et des départements sur la Côte d'Opale. p 69
Carte n°16 : Un patrimoine historique remarquable dans le Kent Est. p 76
Carte n°17 : Un patrimoine historique moins riche en Côte d'Opale. p 79
Carte n°18 : Hauteur des précipitations annuelles (en mm) moyennes 1961-1990 pour la Région Nord-Pas-de-Calais. p 89
Carte n°19 : Le développement des stations balnéaires du Kent Est et de Côte d'Opale en relation avec les transports. p 99
Carte n°20 : Le pourcentage de résidences secondaires dans le Kent Est. p 125
Carte n°21 : Capacité d'accueil des terrains de camping en Côte d'Opale (1978). p 131
Carte n°22 : Répartition des résidences secondaires en Côte d'Opale (1975). p 132
Carte n°23 : Evolution de l'urbanisation entre 1963 et 1989. p 133
Carte n°24 : La croissance urbaine de Staplehurst (district d'Ashford). p 136
Carte n°25 : Une répartition hétérogène de la population de la Côte d'Opale. p 138
Carte n°26 : Accessibilité aux équipements culturels, sportifs et de loisirs en Côte d'Opale. p 140
Carte n°27 : La densité de la population du Kent Est. p 142
Carte n°28 : Un paysage du Kent Est marqué par l'extraction houillère. p 147
Carte n°29 : Nombre de chômeurs et taux de chômage en Côte d'Opale. p 150
Carte n°30 : La qualité des eaux de baignade et des eaux conchylicoles sur la Côte d'Opale. p 154
Carte n°31 : La qualité des eaux superficielles sur la Côte d'Opale. p 156
Carte n°32 : La qualité des eaux dans le Kent Est. p 156
Carte n°33 : Les brasseries dans le Kent Est. p 167
Carte n°34 : Le Plan routier transmanche. p 183
Carte n°35 : Une structuration géographique privilégiée pour la Côte d'Opale et le Kent Est. p 193
Carte n°36 : Les communications ferroviaires dans le Kent Est. p 195
Carte n°37 : Recensement de la circulation routière en 1992 sur la Côte d'Opale. p 197

Carte n°38 : Recensement de la circulation routière en 1999 sur la Côte d'Opale. p 198
Carte n°39 : Les facteurs de rapprochement et d'opposition entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. p 201
Carte n°40 : L'attractivité touristique de l'aire eurorégionale transmanche. p 215
Carte n°41 : Les membres du SMCO au 31.01.2001. p 233
Carte n°42 : Les emplois touristiques du Kent Est et de la Côte d'Opale. p 299
Carte n°43 : Part des régions françaises dans l'ensemble des séjours (1995). p 301
Carte n°44 : Taux de résidences secondaires en 1990 sur la Côte d'Opale. p 312
Carte n°45 : Répartition des transactions étrangères en 1987, 1988 et 1989. p 312
Carte n°46 : Le pourcentage des résidences secondaires dans le Kent Est (par circonscription). p 313
Carte n°47 : La capacité hôtelière de la Côte d'Opale et du Kent Est. p 315
Carte n°48 :L'offre de camping – caravaning de la Côte d'Opale et du Kent Est. p 321
Carte n°49 : La capacité d'hébergement des gîtes ruraux de la Côte d'Opale et du Kent Est. p 323
Carte n°50 : L'offre de chambres chez l'habitant en Côte d'Opale et Kent Est. p 323
Carte n°51 : L'offre concernant l'hébergement de groupes (auberges de jeunesse, logements universitaires exclus). p 327
Carte n°52 : Capacité d'hébergement totale de la Côte d'Opale et du Kent Est. p 329
Carte n°53 : L'activité golf dans le Kent Est et en Côte d'Opale. p 334
Carte n°54 : L'offre de la navigation de plaisance au sein des littoraux de la Mer du Nord et de la Manche. p 339
Carte n°55 : L'offre touristique liée au patrimoine maritime de la Côte d'Opale. p 358
Carte n°56 : L'offre touristique liée au patrimoine maritime du Kent Est. p 359
Carte n°57 : Les principaux sites naturels fréquentés du Kent Est et de la Côte d'Opale. p 367
Carte n°58 : Le patrimoine exceptionnel du Site des 2 Caps. p 369
Carte n°59 : Le Site des 2 Caps soumis à de nombreux enjeux. p 372
Carte n°60 : Les divers circuits de randonnée pédestre dans le Kent Est. p 379
Carte n°61 : Les différentes formes de valorisation paysagère dans le Kent Est. p 387
Carte n°62 : Localisation des principaux édifices religieux du Kent Est. p 391
Carte n°63 : Localisation des principaux édifices religieux de la Côte d'Opale. p 393
Carte n°64 : Le réseau navigable en Côte d'Opale. p 395
Carte n°65 : Les zones éligibles à l'Objectif II 2000-2006 pour la Côte d'Opale. p 418
Carte n°66 : La reconquête du front portuaire de Dunkerque. p 430
Carte n°67 : Folkestone, un port en déclin mais au potentiel récréatif important. p 434
Carte n°68 : Carte schématique du projet Renaissance à Ramsgate. p 437
Carte n°69 : La vaste requalification urbaine de Boulogne : le « Projet Napoléon ». p 439
Carte n°70 : L'organisation touristique de Whitstable. p 445
Carte n°71 : Les équipements touristiques de Wimereux. p 448
Carte n°72 : La richesse patrimoniale de Wissant. p 452
Carte n°73 : Les principaux sites d'intérêt à Sandwich. p 458
Carte n°74 : La cité fortifiée de Montreuil et ses principaux sites d'intérêt. p 460
Carte n°75 : La station du Touquet et ses principaux équipements touristiques. p 463
Carte n°76 : Le zonage du territoire communal de Berck sur Mer. p 471
Carte n°77 : Les projets d'aménagement de la station d'Hardelot. p 474
Carte n°78 : Herne Bay et ses principaux éléments d'attractivité. p 476
Carte n°79 : Le projet Turner à Margate, station qui perdure dans le déclin. p 480
Carte n°80 : L'explosion de l'urbanisation à Camiers / Ste Cécile depuis la fin des années 70. p 485
Carte n°81 : Le « Pays des 7 Vallées ». p 493

Carte n°82 : Les principaux sites touristiques de Canterbury dans un environnement médiéval restreint. p 503
Carte n°83 : Un potentiel touristique peu développé à Faversham. p 512
Carte n°84 : Les zones éligibles pour le programme transmanche Interreg 3. p 528
Carte n°85 : La région de l'Øresund p 531
Carte n°86 : L'espace transfrontalier du Rhin Supérieur avec la Regio Basiliensis. p 537
Carte n°87 : Le programme Interreg « Plan Vélo » au sein de l'espace transmanche. p 541

Liste des figures

Figure n°1 : La largeur de l'estran des plages de la Côte d'Opale. p 36
Figure n°2 : Les principaux acteurs de préservation du milieu naturel dans le Kent. p 62
Figure n°3 : Le modèle de développement de Butler sur l'évolution d'un lieu touristique. p 85
Figure n°4 : Précipitations et températures pour Le Touquet et Dunkerque. p 89
Figure n°5 : Rose des vents de Dunkerque, Calais, Boulogne et Le Touquet. p 90
Figure n°6 : Modèle de développement de station créée ex-nihilo de Berck. p 110
Figure n°7 : Modèle de développement de station créée ex-nihilo du Touquet. p 112
Figure n°8 : Evolution des terrains de camping 1950-1982. p 131
Figure n°9 : Répartition de l'emploi dans les zones d'emploi de la Côte d'Opale au 31 déc.1997. p 148
Figure n°10 : Evolution du chômage en Côte d'Opale. p 150
Figure n°11 : Taux de chômage dans le Kent Est 1987-1996. p 152
Figure n°12 : Les relations entre loisir(s) et tourisme. p 162
Figure n°13 : Evolution du trafic de passagers à Calais, Boulogne, Dunkerque 1960-1983. p 181
Figure n°14 : Evolution du trafic (tous modes confondus) du port de Douvres 1967-1995. p 181
Figure n°15 : Les domaines d'intervention des coopérations interrégionales transmanche. p 205
Figure n°16 : Les différents cycles touristiques et de loisirs du Kent Est. p 212
Figure n°17 : Les différents cycles touristiques et de loisirs de la Côte d'Opale. p 213
Figure n°18 : Une durée de séjour qui se raccourcit avec les changements de pratique. p 214
Figure n°19 : Un nombre d'acteurs publics transmanche inégal de part et d'autre du détroit. p 221
Figure n°20 : L'intérêt de valoriser l'échelle transmanche pour le Kent Est et la Côte d'Opale. p 226
Figure n°21 : L'institutionnalisation de la Côte d'Opale par les acteurs locaux. p 231
Figure n°22 : Les tentatives de recompositions territoriales dans le Kent Est. p 243
Figure n°23 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les résidents de la Côte d'Opale ? p 250
Figure n°24 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les visiteurs de la Côte d'Opale ? p 250
Figure n°25 : Un sentiment de rapprochement inégalement éprouvé selon les lieux touristiques. p 251
Figure n°26 : Un sentiment de rapprochement inégalement éprouvé selon la nationalité des visiteurs. p 251
Figure n°27 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les résidents du Kent Est ? p 252
Figure n°28 : Y a-t-il un sentiment de rapprochement parmi les visiteurs du Kent Est ? p 252

Figure n°29 : Raisons du sentiment (ou non) du rapprochement des résidents de la Côte d'Opale. p 253
Figure n°30 : Connaissez-vous l'existence d'un partenariat transmanche entre la Région Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent ? p 254
Figure n°31 : Avez-vous déjà entendu parler d'un partenariat quelconque entre les deux littoraux ? p 254
Figure n°32 : Connaissez-vous l'existence d'un partenariat transmanche entre la Région Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent ? p 256
Figure n°33 : Une profonde méconnaissance de l'espace transmanche parmi les visiteurs. p 257
Figure n°34 : Une méconnaissance de l'espace transmanche inégale selon les nationalités des visiteurs de la Côte d'Opale. p 258
Figure n°35 : Une méconnaissance de l'espace transmanche inégale selon les nationalités des visiteurs du Kent Est. p 258
Figure n°36 : Les principaux atouts à une coopération pour les résidents de la Côte d'Opale. p 259
Figure n°37 : Les principaux atouts à une coopération pour les résidents du Kent Est. p 259
Figure n°38 : Les principaux obstacles à une coopération pour les résidents de la Côte d'Opale. p 260
Figure n°39 : Les principaux obstacles à une coopération pour les résidents du Kent Est. p 260
Figure n°40 : Connaissez-vous une entreprise nationale implantée de l'autre côté du détroit ? p 261
Figure n°41 : Existe-t-il pour vous des différences entre les deux littoraux ? p 262
Figure n°42 : Pensez-vous que les liens transfrontaliers entre le Kent Est et la Côte d'Opale soient aussi forts que ceux caractérisant le Nord-Pas-de-Calais / Wallonie ou les Midlands / Pays de Galles ? p 263
Figure n°43 : Traversez-vous souvent la Manche ? Si oui, à quelle fréquence ? p 264
Figure n°44 : Traversez-vous souvent la Manche ? Si oui, à quelle fréquence ? p 265
Figure n°45 : La composition par nationalité des visiteurs interrogés à Canterbury. p 266
Figure n°46 : Aujourd'hui, êtes-vous en vacances ? p 267
Figure n°47 : Aujourd'hui, êtes-vous en vacances ? p 268
Figure n°48 : Pensez-vous revenir en Côte d'Opale ? p 268
Figure n°49 : Pensez-vous revenir dans le Kent Est ? p 269
Figure n°50 : Pourquoi fréquentez-vous la Côte d'Opale ? p 271
Figure n°51 : Les motivations de déplacement vers la Côte d'Opale chez les Néerlandais. p 271
Figure n°52 : Les motivations de déplacement vers la Côte d'Opale chez les Britanniques. p 272
Figure n°53 : Pourquoi fréquentez-vous le Kent Est ? p 272
Figure n°54 : Les activités pratiquées par les visiteurs fréquentant l'aire eurorégionale transmanche. p 274
Figure n°55 : Synthèse des grandes tendances récréatives au sein de l'aire eurorégionale transmanche. p 276
Figure n°56 : Les perceptions de la Côte d'Opale parmi les résidents du Kent Est s'étant déjà rendus sur la côte française. p 279
Figure n°57 : Les clichés de la Côte d'Opale pour les résidents du Kent Est. p 280
Figure n°58 : Les perceptions des visiteurs de la Côte d'Opale. p 281
Figure n°59 : Quelle est l'originalité de cette région ? p 282

Figure n°60 : Les perceptions du Kent Est parmi les résidents de la Côte d'Opale s'étant déjà rendus sur la côte anglaise. p 284
Figure n°61 : Qu'est-ce que le Kent Est représente pour vous ? p 285
Figure n°62 : Quelle est l'originalité de cette région ? p 285
Figure n°63 : Synthèse des grandes tendances observées à travers l'iconographie au sein de l'aire eurorégionale transmanche. p 291
Figure n°64 : Les échelles identitaires d'emboîtement de part et d'autre du détroit. p 294
Figure n°65 : Un fort mouvement de concentration sur le détroit transmanche. p 305
Figure n°66 : Nombre de chômeurs à Douvres de juin 1997 à février 2000. p 307
Figure n°67 : Evolution de la capacité hôtelière dans le Calaisis en 1987, 1992, 1999 et 2002. p 316
Figure n°68 : Les taux d'occupation de l'hôtellerie et para-hôtellerie à Thanet. p 318
Figure n°69 : La part de chaque arrondissement dans la capacité d'hébergement en chambres d'hôtes sur le littoral de la Côte d'Opale. p 324
Figure n°70 : Tourisme et loisirs au sein de l'aire eurorégionale transmanche : une amorce pour un développement économique durable. p 426
Figure n°71 : Des pôles touristiques et de loisirs très inégaux au sein de l'aire eurorégionale transmanche. p 516
Figure n°72 : Vision chorématique d'un équipement structurant. p 525
Figure n°73 : Modèle de développement soutenable récréatif pour l'aire eurorégionale transmanche. p 527
Figure n°74 : L'aire eurorégionale transmanche : un modèle transfrontalier peu développé. p 543
Figure n°76 : Les trois axes de développement essentiels pour un développement récréatif équilibré et durable au sein de l'aire eurorégionale transmanche. p 544
Figure n°77 : Une destination touristique et de loisirs intégrée passant par un jeu complexe d'acteurs synonyme de dynamiques territoriales identitaires. P 549

Liste des photographies

Photo n°1 : La présence de système de défense à Berck sur Mer. p 51
Photo n°2 : La mise en place par Eden 62 d'un observatoire dans la réserve naturelle des Garennes de Lornel. p 66
Photo n°3 : Un exemple de '*Tour Martello*' présente sur la côte du Kent Est. p 75
Photo n°4 : Le Canal Militaire à Hythe. p 75
Photo n°5 : La précoce d'un hôtel délabré sur le front de mer. p 128
Photo n°6 : Un vieil établissement de bain de mer à Margate. p 129
Photo n°7 : Un ancien kiosque à musique sur le front de mer de Ramsgate. p 129
Photo n°8 : Une communication plus poussée dans le Kent Est vis à vis de l'intervention européenne. p 255
Photo n°9 : Le village typique de Chilham. p 385
Photo n°10 : Un front de mer peu attractif à Folkestone. p 434
Photo n°11 : Les maisons de pêcheurs à Wissant. p 451
Photo n°12 : Une villa balnéaire à Wissant. p 451
Photo n°13 : La vieille ville de Broadstairs. p 466
Photo n°14 : La plage de Broadstairs. p 466
Photo n°15 : Le parc d'attraction « Dreamland » situé sur le front de mer de Margate. p 478

BIBLIOGRAPHIE

1.Cartes :

- Comité Régional de Tourisme, Le Nord-Pas-de-Calais en cartes, Economie et Tourisme, Magazine du Tourisme Régional n°33, juin 2000.
- East Kent Cycling map, Ordnance Survey, 1/125 000.
- IGN Calais Site des Caps et Forêt de Guînes n°2103, 1/25 000
- IGN Boulogne n°2104, 1/25 000
- IGN Montreuil Berck n°2105, 1/25 000.
- Kent Cycling Map & Guidebook in one, 1/126 720.
- Laboratoire de géographie de l'UFR de géographie de Lille 1 et de Canterbury Christ Church University College : cartes à échelles variées.
- Michelin Nord Flandres – Artois - Picardie n°236 1/200 000.
- Official Tourist Map East Sussex 1/150 000.
- Ravet-Anceau, Littoral Boulogne-Calais-Dunkerque-Montreuil-St-Omer, 8ème édition, 171 p.
- The National Trust Map, updated edition, 1/500 000.

2.Statistiques :

- AGENCE DE L'EAU ARTOIS PICARDIE, *L'eau en Artois-Picardie*, 1999.
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CALAIS (1997), *Via Calais (statistiques portuaires) 35 p.*
- CCI de Calais (2001), *statistiques concernant le trafic transmanche maritime.*
- Différentes Chambres de Commerce et d'Industrie (2001), statistiques concernant l'hébergement.
- CETE Nord-Picardie (2002). *statistiques routières et autoroutières sur le littoral de la Côte d'Opale.*
- COMITE REGIONAL DU TOURISME (1997), *Le tourisme dans le Nord-Pas-de-Calais : chiffres-clés.*
- COMITE REGIONAL de TOURISME (1997), *Fréquentation annuelle des équipements touristiques du Nord-Pas-de-Calais*, 22 p.
- COMITE REGIONAL de TOURISME (1999), *Les indices du tourisme.*
- COMITE REGIONAL de TOURISME et KENT COUNTY COUNCIL (2000), L'activité touristique de la Région Transmanche.
- Eurotunnel (2002) *statistiques concernant le trafic transmanche maritime.*
- INSEE (1995), Recueil statistique de l'Eurorégion, INSEE et ORHRA Nord-Pas-de-Calais, 103 p.
- INSEE / Région Nord-Pas-de-Calais / Chambres Régionales Consulaires – 1995.
- KENT COUNTY COUNCIL (1997), *Take a good look at Kent : Kent Tourism Facts.*
- KENT COUNTY COUNCIL (2000), *Kent Tourism Facts - 1999*, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region.
- KENT COUNTY COUNCIL (2000), *Tourism New n°22.*
- METEO FRANCE, *le climat du Nord-Pas-de-Calais*, 2002.
- THANET DISTRICT COUNCIL (1999), *Margate – Broadstairs – Ramsgate : Tourism Facts.*

3.Ouvrages généraux :

- ANDERSEN.AK et Karlström.A (2001), *The Regional Development Impacts of the Øresund Bridge*, Proceedings from an international research seminar, Royal Institute of Technology, Department of Infrastructure and Planning, Division of Regional Planning, 281 p.
- ANDRE.R (1998), *Mémoire en Image – La Côte d'Opale*, Editions Alan Sutton, 127 p.
- ARNAUD.D (1993), *La Côte d'Opale : Des dunes flamandes à la baie de Somme*, Punch Editons, 114 p.
- ARNAUD.D (1994), *Le guide du Boulonnais et de la côte d'Opale*, La Manufacture, 273 p.
- ATLAS 2000 (1993), Nathan, 160 p.
- BAILLY.A et FERRAS R (1997), *Eléments d'épistémologie de la géographie*, Armand Colin, 191 p.
- BARON-YELLES.N (1999), *Le tourisme en France – Territoires et stratégies*, Prépas Géographie, A.Colin, 219 p.
- BATTIAU-QUENEY.Y (1993), *Le relief de la France - Coupes et croquis*, Masson géographie, 252 p.
- BAVOUX.JJ (1997), *Les littoraux français*, A.Colin, 268 p.
- BOYER.M (1999), *Histoire du tourisme de masse*, Que sais-je ?, Puf, 127 p.
- BRAGARD.P, TERMOTE.J et WILLIAMS.J (1999), *Walking the Walls : Historic town defences in Kent, Côte d'Opale and West Flanders*, Kent County Council, Syndicat Mixte de la Côte d'Opale et Province of West Flanders, 148 p.
- BRAGGS.S et HARRIS.D (2000), *Sun, Fun and Crowds, Seaside Holidays between the Wars*, Tempus,128 p.
- BRUNET.R (1990), *Le Territoire dans les turbulences*, coll. Géographiques, RECLUS.
- BRUNET.R et Ferras.R, Théry.H (2000), *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, Nouvelle Edition, Reclus – La Documentation Française, 518 p.
- BUTLER.R (1980), *The concept of a tourist area resort cycle of evolution : implications for management of resort area*, Canadian Geographer.
- CAZES.G (1995), *Le tourisme en France*, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 121 p.
- CHAPELARD.P et GILBERT.C (1996), *Greening the Garden*, Environmental in Kent, Kent County Council, 118 p.
- CLARY.D (1993), *Le tourisme dans l'espace français*, Masson géographie, 358 p.
- CHALINE.C (1991), *Le Royaume-Uni : Economie et régions, Masson géographie, 238 p.*
- CURY.N (1994), *Countryside Recreation, Access and Land Use Planning*, E&FN SPON, p 255.
- DAVIDSON.R (1992), *Tourism in Europe,* Techniplus – Pitman, 188 p.
- DAVIDSON.R (1997), *Tourism Destinations*, Hodder & Stoughton, p 282.
- DECROIX.C (1996), *Nord-Pas-de-Calais*, région-poche, Hatier, 111 p.
- DEMETRIADI.J (1997), *The Golden years: English seaside resorts 1950-1974, Cultural and economic perspectives*, edited by G.Shaw et A.Williams, 162 p.
- DENIEUL.F avec la collaboration d'Olivier Dassonneville (1998), *Nord de Paris, Sud de Bruxelles : Eléments pour une diplomatie régionale de proximité*, l'Aube Nord, 170 p.
- DEWAILLY.JM (1985), *Tourisme et Loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais*, diffusion Société de Géographie, tome 1 et 2, 1161 p.
- DEWAILLY.JM et FLAMENT.E (2000), *Le tourisme*, SEDES, Campus, 191p.
- DEWAILLY.JM et SOBRY.C (1997), *Récréation, Re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais*, Tourisme et Sociétés : L'Harmattan, 303 p.
- DICTIONNAIRE DES CONCEPTS ET METHODES DE L'OBSERVATION TOURISTIQUE (2000), Observatoire National du Tourisme, 132 p.

- DICTIONNAIRE DU NORD-PAS-DE-CALAIS (2001), Pays et Terres de France, Collection Jacques Marseille, Larousse, 895 p.
- EVE.D (1999), *A guide to the industrial archaelogy of Kent*, AIA, 60 p.
- GAY.JC (1995), *Les Discontinuités spatiales*, Geo Poche, Economica, 112 p.
- GINTZBURGER.JF (1994), *Cent milliards sous la Manche : l'épopée du tunnel*, La Voix du Nord, 160 p.
- HALL.CM et PAGE.SG (2000), *The Geography of Tourism and Recreation : environment, place and space*, Routledge, 309 p.
- HARRAPS SHORTER (1996), Dictionnaire Anglais-Français / Français-Anglais, Bordas, 982 p.
- HOLLOWAY.JC (1998), *The business of tourism*, Longman, fifth edition, 350 p.
- JONES.DKC (1981), *Southeast and Southern England*, Methuen, p 295.
- KLEIN.R, *La Côte d'Opale : Architecture des années 20 et 30*, Institut Français d'Architecture, 173 p.
- LANQUAR.R et RAYNOUARD.Y (1995), *Le tourisme social et associatif*, Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, 127 p.
- LAWS.E (1995), *Tourist Destination Management : Issues, Analysis and Policies,* Routledge, p 208.
- MARCONIS.R (1996), *Introduction à la géographie*, Armand Colin, 221 p.
- MARGATE CHARTER TRUSTEES, *Margate 1736-1986 – A Resort History*, 69 p.
- MENUGE-WACRENIER.R (1999), *La Côte d'Opale à la Belle Epoque*, Le Livre d'histoire, Tome 1 De Calais au Portel, 174 p.
- MENUGE-WACRENIER.R (1999), *La Côte d'Opale à la Belle Epoque*, Le Livre d'histoire, Tome 2 D'Equihen à Berck, 169 p.
- OXFORD DICTIONARY (1999), Tenth Edition - Oxford Concise, Oxford University Press, 1666 p.
- PAGE.S (1995), *Urban tourism*, Routledge, p 269.
- PEARCE.D (1995), *Tourism Today – A geographical Analysis*, 2nde Edition, Longman, 1995, 201 p.
- PERCQ.P (1997), *Une région pour gagner : La nouvelle aventure du Nord-Pas-de-Calais*, L'aube, 205 p.
- PY.P (1996), *Droit du tourisme*, 4e édition, Dalloz, 419 p.
- RENARD.JP (1997), *Le géographe et les frontières*, USTL, L'Harmattan, 299 p.
- RICQ.C (1992), *Les régions frontalières et l'intégration européenne*, Livre Blanc de l'Assemblée des régions d'Europe, Centre d'observation européen des régions, 109 p.
- SHARPLEY.R (1993), *Tourism & leisure in the countryside*, ELM Publications, p 316.
- STEERS.JA (1964), *The coastline of England and Wales*, Cambridge University Press.
- TISSOT.L (2000), *Naissance d'une industrie touristique, les Anglais et la Suisse au XIXe siècle*, Editions Payot Lausanne Histoire, 302 p.
- TOMCZAK.A (2000), *Les Années si Folles de Paris-Plage*, La Voix du Nord, 191p.
- TOWNER.J (1996), *An historical geography of recreation and tourism in the Western World – 1540-1940*, Wiley, p 211.
- VAN DER VELDE.M et VAN HOUTUM.H (2000), *Borders, Regions and People,* European research in regional science, Series editor JHL Dewhurst, 245 p
- VIARD.J (1998), *Réinventer les vacances : La nouvelle galaxie du tourisme*, Rapport du groupe d'experts Prospective de la demande touristique à l'horizon 2010, Commissariat général du Plan, La documentation française, 335 p.
- VIOLIER.P (1999), *Mobilités de loisirs et de tourisme entre la ville et la campagne : fonctionnement de l'espace et système d'acteurs,* Angers.

- VIOLIER.P (1999), *L'espace local et les acteurs du tourisme*, Espace et Territoires, PUR, 177 p.
- VLES.P (1996), *les stations touristiques*, Economica, 111 p.
- WALTON.JK (1983), *The english seaside resort : a social history 1750-1914*, Leicester University Press, 226 p.

4.Articles et études ou revues scientifiques diverses :

- AGENCE FRANCAISE d'INGENIERIE (1995), *La clientèle du tourisme équestre.*
- AFIT (2000), *Fréquentation touristique des plages - Etude de clientèles*, Les cahiers de l'AFIT, Dossiers et documents, 48 p
- AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE – EUROTUNNEL (2000), *La certitude de réussir vos projets*, 20 p.
- AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE (2000), *Office de Tourisme de Calais, Définition de l'Office de Tourisme de pôle du Calaisis*, Cahier des charges.
- AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE (2000), Projet touristique des Sept Vallées 2000 / 2006.
- AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE (2001), *Le séjour d'affaires sur la Côte d'Opale*, Phase 1 – Cahier des charges de consultation.
- AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE (2001), *Projet d'un équipement de mer et de nautisme à Wissant* – Cahier des charges, District de Marquise, Commune de Wissant.
- AGENCE de DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE et CULTUREL de la COTE d'OPALE (2001), *Projet d'aménagement touristique Plage et Arrière Plage* St-Etienne-au-Mont, Equihen-Plage, Le Portel, PNR des Caps et Marais d'Opale, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Syndicat Intercommunal à vocation unique d'aménagement des plages et arrière plages St-Etienne-au-Mont et Equihen-Plage, Commune du Portel.
- AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT (1995), *Développement local « Spécial Europe »,* dans Note d'information économique Cahier spécial n° 2, 54 p.
- AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT (1995), *Economie Nord-Pas-de-Calais : « Spécial TOURISME »,* dans Note d'information économique, Cahier Spécial n°3, 42 p.
- AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT (1997), *Nouvelles infrastructures : catalyseurs de projets*, dans Note d'information économique, Mensuel n°198, pp.24-27.
- AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT (1997), *Note d'information économique, T.G.V et Tunnel*, Mensuel n°197, pp.33-40.
- AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT (2000), *le tourisme Nord-Pas-de-Calais : une réalité économique*, note d'information économique n°223.
- AULIFFE.S (1999), *Conference tourism in a historic city - the case of Canterbury : room for expansion ?*, MSc in Tourism and Environmental Management, Canterbury Christ Church University College, 99 p.
- AUTREMENT DIT (1995), *emploi : le tourisme*, Cahier économique d'Autrement Dit – Supplément du n°149, pp.18-28.
- AUTREMENT DIT (1997), *Spécial Littoral : la Côte d'Opale en ordre de marche*, hors série, 39 p.
- AUTREMENT DIT (2000), *Dunkerque, la ville a changé son image*, n°369.
- BARRE.A (1995), *Vingt-cinq ans d'infrastructures de transport dans la Région Nord-Pas-de-Calais*, dans Hommes et Terres du Nord 1995 / 3, U.F.R de Géographie de Lille 1, pp.128-134.

- BATTIAU-QUENEY.Y (2000), *La géomorphologie littorale du Nord-Pas-de-Calais : l'état des recherches*, les objectifs du GREMIL, 2000, pp.5-19.
- BARON-YELLES.N, MEUR-FEREC.C (1999), *Tourisme et loisirs de nature sur les sites préservés du littoral Nord-Pas-de-Calais*, Hommes et Terres du Nord 1999/1, pp.37-46.
- BEHAGUE.H (1992), *Développement touristique, Bilan 1986 – 1992*, Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, 16 p.
- BOET.JP (1998), *L'organisation de l'offre au niveau d'un acteur professionnel*, Actes du séminaire Tourisme Durable du 7-8 janv. 1998 dans Cahier Technique n°11 – Espace Naturel Régional.
- BOULOGNE SUR MER DEVELOPPEMENT (1998), *Port de plaisance : projet d'extension*, CCI de Boulogne et de Montreuil, Port de Boulogne.
- BREUILLARD.M (1995), *L'aménagement du territoire en Grande-Bretagne : un discours politique plus qu'une politique publique*, Revue internationale de Science Administrative n°3, pp. 523-540.
- BREUILLARD.M (1996), *Du littoral à l'Eurorégion : un exemple de recomposition spatiale dans le Nord-Pas-de-Calais*, Université de Lille II, pp.235-247.
- BRITISH TOURIST AUTHORITY (1989), *The channel tunnel : Will Britain's tourism industry and infra-structure be ready for 1993 ?*, 27 p.
- BULLIVANT.H (1999), *Ashford has developed the potential for economic links with Europe and is now in a position to maximise these links*, BA Geography Honours, Canterbury Christ Church College, 81 p
- CANTERBURY CITY COUNCIL (1999), *Whitstable Visitor Survey 1997.*
- CANTERBURY CITY COUNCIL (1999), *Herne Bay in photographs*, A Herne Bay Museum Publication.
- CHANNEL TUNNEL RAIL LINK (1998), *Project Brief*, Union Railways, p 19.
- CHURCH.A et REID.P (1999), *Cross-border Co-operation, Institutionalisation and Political Space Across the English Channel*, Regional Studies, Vol.33.7, pp.643-655.
- COMITE REGIONAL DU TOURISME (1993), *transit business*, dans Economie et Tourisme n°25, 11 p.
- COMITE REGIONAL DU TOURISME (1994), *Regards sur la Côte d'Opale*, dans Economie et Tourisme n°26, 11 p.
- COMITE REGIONAL DU TOURISME (1994), *Note d'orientation stratégique sur le développement touristique pour le Nord-Pas-de-Calais à l'horizon 2005*, 15 p.
- COMITE REGIONAL de TOURISME (1999), *10 ans d'hôtellerie.*
- COMITE REGIONAL de TOURISME (2001), Brochure touristique, *La Chaîne du Savoir-Plaire.*
- COMMUNE DE CAMIERS / Ste-CECILE (2001), *Etude pour un Schéma Directeur Paysager : Diagnostic.*
- CONSEIL REGIONAL (1997), *L'animation sportive dans les 7 vallées,* dans la région et ..., Région Nord-Pas-de-Calais.
- CONSEIL REGIONAL (1998), *Le territoire des deux caps*, dans la région et ..., Région Nord-Pas-de-Calais.
- CONSEIL REGIONAL (1997), *L'Europe et le Nord-Pas-de-Calais*, dans Tout Savoir sur, Région Nord-Pas-de-Calais, 23 p.
- CONSEIL REGIONAL (1997), *L'Eurorégion*, dans Etudes pour une Région, Région Nord-Pas-de-Calais, 83 p.
- CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS – KENT COUNTY COUNCIL (1998), *Notre rivage commun : Côtes et mers du Nord-Pas-de-Calais et du Kent*, 1998, 96 p.
- COST 317, Commission Européenne, Direction Générale des Transports, (1996), *Les effets socio-économiques du tunnel sous la Manche*, rapport final COST 317, 216 p.

- CUVELIER.P (2001), Le tourisme industriel, tentative de clarification conceptuelle, pp. 15-29 dans GIREST, *Le tourisme industriel : le tourisme du savoir-faire* ?, coordonné par DAMIEN.MM et SOBRY.C, L'Harmattan, 257 p.
- DALE.C (1998), *A study to determine the optimum areas for viticulture in a region of East Kent*, University of Kent, 64 p.
- DAMIEN.MM (2001), *Le tourisme fluvial*, Que sais-je ?, puf, 2001, 127 p.
- DAMIEN.MM (2001), Tourisme industriel et développement local ?, pp. 53-74, dans GIREST, *Le tourisme industriel : le tourisme du savoir-faire ?*, coordonné par DAMIEN.MM et SOBRY.C, L'Harmattan, 257 p.
- DARIAN-SMITH.E (1999), *Bridging Divides, The Channel Tunnel and English Legal Identity in the New Europe*, University of California Press, pp. 160-165.
- DEBOUDT.P (1997), *Etude de géomorphologie historique des littoraux dunaires du Pas-de-Calais et du nord-est de la Manche*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Lille 1, 457 p.
- DEWAILLY.JM (1991), *Qu'est-ce que la Côte d'Opale ? Ou le difficile ajustement d'un espace touristique, d'une image et d'une appellation*, Hommes et Terres du Nord, pp.131-137.
- EAST KENT INITIATIVE PAPER (1995), *Progress through partnership*, pp.12-21.
- ECONOMIE ET TOURISME (1999), *Les filières touristiques*, Magazine du tourisme régional n°31.
- ECOTEC (2003), *Evaluation ex ante d'Interreg III-A France-Angleterre*, Rapport intermédiaire réalisé pour la Préfecture de Haute-Normandie, 73 p.
- ENGLISH TOURIST BOARD (1990), Golf development for the nineties, by Laura McLellan.
- ENGLISH TOURISM COUNCIL (2000), Bluewater: retail tourism in the South East, 12 p.
- ESPACE NATUREL REGIONAL (1996), *Bilan d'activités 1986-1995 du Parc Naturel Régional.*
- ESPACE NATUREL REGIONAL (2000), *Diagnostic de territoire de la Côte d'Opale, Programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières*, 84 p.
- FONSONT.T (2000), *La fin de l'insularité au Danemark,* Mémoire de DEA, UFR de Géographie de Lille 1.
- GAZETTE OFFICIELLE DU TOURISME n° 1414 (1998), *Professionnaliser la gestion des plages.*
- GAZETTE OOFICIELLE du TOURISME n° 1675 (8 janvier 2003), *Tourisme et intercommunalité : adopter de nouvelles stratégies*, pp. 4-6.
- GHEZALI.M (1997), *Gestion Intégrée des Zones Côtières : l'Approche Statutaire de la zone Nord-Pas-de-Calais*, Université du Littoral, 250 p.
- GOLF SENIOR (1999), *le magazine des golfeurs de plus de 50 ans, Golf et tourisme : la Côte d'Opale*, Trimestriel, n°10.
- GREMONT.M et COLOMBEL.S (1998), *Evolution des modes d'hébergement en milieu rural dans le Pas-de-Calais*, GITE DE FRANCE.
- HARBRETEAU.M (1998), *Analyse de l'évolution du tourisme dans l'aire eurorégionale Kent / Nord-Pas-de-Calais en interrelation avec les transports*, Mémoire de Géographie de DEA, U.F.R de Géographie de Lille 1, p 192.
- HEDDEBAUT.O (1994), *Histoire d'une idée fixe : le tunnel sous la Manche*, RTS n°43, pp.35-50.
- HEDDEBAUT.O (1998), *La stratégie d'accompagnement transmanche dans le Kent et le Nord-Pas-de-Calais : entre contextes institutionnels spécifiques et temporalité décalée,* in J.C.Nemery et G.LOINGER, Recomposition et développement des territoires, L'Harmattan, pp.293-315.

- HEDDEBAUT.O (2000), *The Binational City and Region Dover-Calais*, International Seminar on *Binational Cities and their regions*, 27th and 28th September 2000, Nijmegen, The Netherlands.
- HOMMES ET TERRES DU NORD (1988 / 1-2), *Tunnel sous la Manche et développement régional en Europe du Nord-Ouest*, U.F.R de géographie de Lille 1, 117 p.
- HORWATH AXE CONSULTANT (1996), *Développement touristique de la station du Touquet-Paris-Plage*, rapport final, Marie du Touquet, p 120.
- INSEE (1995), *Atlas Nord-Pas-de-Calais*, région Nord-Pas-de-Calais, 197 p.
- INSEE Nord-Pas-de-Calais Profils n°1 – mars 2001, *De plus en plus de frontaliers le long de la frontière nord-est.*
- JOAN.JM et VAN GHELUWE.JL (1999), *Le littoral à l'heure du transmanche,* Nord-Pas-de-Calais Profils n°9.
- JOIGNAUX.G (1994), *Quelles méthodes pour aborder les mutations de la région littorale Nord-Pas-de-Calais à l'heure du tunnel et du T.G.V ?*, dans Recherche-Transports-Sécurité n°43, pp.59-68.
- KENT (1997), *Channel Tunnel Information Pack.*
- KENT COUNTY COUNCIL (1997), *Take a good look at Kent : Information for investors*, 17 p.
- KENT COUNTY COUNCIL (1996), *Take a good look at Kent : Visits to tourists attractions,* 21 p.
- KENT COUNTY COUNCIL (2000), *Kent Tourism Facts - 1999*, Transmanche Tourism Research Programme, Cross-Channel Region.
- KENT COUNTY COUNCIL (2000), *A vision for Whitstable : ideas & issues for economic regeneration*, A working document, 24 p.
- KENT COUNTY COUNCIL (2001), Tourism Newsletter n°6.
- KENT COUNTY COUNCIL (2001), *Sports and Resorts – Sports, health and fitness led tourism on the South East Coast,* A study prepared for South East England Tourist Board, 69 p.
- KENT COUNTY COUNCIL (2001), *Faversham's Future : regeneration through tourism & retailing*, A study prepared for Swale Borough Council, 18 p.
- KENT COUNTY COUNCIL (1999), *East Kent Coastal Towns Visitor Survey, Folkestone & Hythe.*
- KENT COUNTY COUNCIL (1999), *East Kent Coastal Towns Visitor Survey : Dover & Deal.*
- KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE (2000), *East Kent Coastal Towns Visitor Survey 1999, MARGATE & RAMSGATE*, 25 p.
- KENT COUNTY COUNCIL et CANTERBURY CHRIST CHURCH UNIVERSITY COLLEGE (2000), *Profile of the walking market*, Transmanche Tourism Research Programme, 42 p.
- KENT LANGUAGE SCHOOL STUDY (2002), *Transmanch Research* Study publiée par le Kent County Council et Canterbury Christ Church, p 28.
- KNAFOUR.R, BRUSTON.M, DEPREST.F, DUHAMEL.P, GAY.JC, SACAREAU.I (1997), *Une approche géographique du tourisme*, jeune équipe « Mobilité, Itinéraires, Territoires, pp. 193-204.
- KOTAS.M (1997), *Politique de Pays*, La documentation Française, 141 p.
- LAGEISTE.J (1999), *Ports de plaisance et navigation de plaisance sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais*, Hommes et Terres du Nord 1999/1, pp. 27-33.

- LARUS (1996), Bulletin de l'Observatoire de l'Environnement Littoral et Marin Manche et Sud Mer du Nord, *Cap Blanc-Nez : Nécessité d'une politique globale*, Dossier Politique de gestion des risques littoraux.
-LAWS.E et LE PELLEY.B (2000), *Managing Complexity and Change in Tourism : The case of a Historic City*, International journal of Tourism Research 2, John Wiley & Sons Ltd, pp. 229-246.
- LESORT.C, FLORENT.J, THERAIN.P, HALLEY-DESFONTAINES.B, PICHERAL.JB, - DEFURNES.P et DOMINIQUE.N, *Changement régional et dynamique des territoires, Littoral Côte d'Opale : une démarche de réseau*, pp.227-233.
- LOEW-PELLEN.F (2002), *Vieillir en bord de mer, Quand vieillissement de la population rime avec arrivées de populations âgées*, Hommes et Terres du Nord 2002/1, pp. 30-35, 49 p.
- MERENNE-SHOUMAKER.B (2001), *Commerce de détail, loisirs et tourisme : vers un renforcement des liens ?*, Hommes et Terres du Nord 2001/2, pp. 90-96.
- MEUR-FEREC.C, HOEDT.M et DANES.L (2001), *Fréquentation des sites naturels littoraux, Vers une meilleure connaissance du public : l'exemple des deux sites dunaires à l'est de Dunkerque*, Hommes et Terres du Nord 2001/2, pp. 81- 89.
- MIDDLETON.VTC (2001), *English seaside resorts – tomorrow's tourism or all our yesterday's*, English Tourism Council – Market Profile, pp. 83-97.
- MISSION COTE D'OPALE (1997), *Mission Côte d'Opale : Bilan 1987 / 1997.*
- MISSION TOURISTIQUE FLANDRES LITTORALE (1996), *Schéma touristique de la Côte d'Opale, première phase : état des lieux*, 70 p.
- MURPHY.S (2000), *The abolition of intra-EU duty-free has succeded in making the EU economically closer to tax harmonisation and closer to the reality of a single market. However this has been done to the detriment of some sectors especially at the local / micro scale discuss*, Geography Individual Study, Exam Number 08384, Christ Church College.
- OFFNER.O (1993), *Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique*, l'Espace géographique n°3, pp.233-242.
- PARIS.D et RENARD.JP (1991), *Nord Est frontières ouvertes*, La documentation française Bimestriel n°7007.
- PAYS DU NORD (1995), *Spécial Côte d'Opale*, Hors Série n°1, 109 p.
- PAYS DU NORD (1997), *Hors série Spécial Côte d'Opale*, 162 p.
- PAYS DU NORD (2000), *Les phares en Manche et en mer du Nord,* n°37.
- PREFECTURE de REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1992), *Trois ports, une même porte pour l'Europe ; le littoral Nord-Pas-de-Calais face à son avenir*, Centre d'Etudes et de Prospective du Secrétariat aux Affaires régionales, 225 p.
- PREFECTURE de la REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1997), *L 'Europe et la région Nord-Pas-de-Calais*, Secrétariat Général pour les Affaires Régionales, 46 p.
- PREFECTURE de la REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1995), *Réalités du Nord-Pas-de-Calais*, n°3, 15 p.
- PROVIN.O (2001), *Opération Grand Site National des deux Caps*, Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, 9 p.
- RAPPORT TEN, ESTEBE.P, NEUSCHWANDER.C, PIBAROT.P, SIBILLE.H (1988), Stratégie de développement économique du Pas-de-Calais, Proposition au Conseil Général.
- RESOURCE ANALYSIS (1999), *Du Mont Saint-Frieux à la Baie de Canche : développement d'un tourisme de nature intégrant la station de Camiers – Sainte-Cécile, proposition stratégique.*
- RINGOT.B (2000), *Côte d'Opale : un travail de positionnement international*, La Gazette du Officielle du Tourisme n°1567.

- SECOND AXE CONSULTING (1999), *Etude action sur le tourisme d'affaires en Nord-Pas-de-Calais*, pour le compte du Comité Régional de Tourisme.
- SECRETARIAT D'ETAT AU TOURISME (2002), Direction du tourisme, *Le tourisme de A à Z*, 221 p.
- SHEPWAY DISTRICT COUNCIL et SEEDA (2000), *Comprehensive Development Framework, Folkestone Seafront*, 30 p.
- ST-OMER TOURISME (1997), *Dossier d'informations : l'Audomarois, rencontre entre histoire et nature.*
- SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE (1997), *Présentation du SMCO*, 7 p.
- SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE (1999), *Pour un tourisme de qualité en Côte d'Opale*, Appel d'offres de la Commission Européenne pour les actions innovatrices au FEDER pour la période 2000-2006.
- SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE (2000), les cinq ports de plaisance.
- THIEULEUX.N (1991), *tourisme et environnement, production touristique et préservation du littoral, une entente difficile mais possible*, Délégation Régionale au Tourisme Nord-Pas-de-Calais, 11 p.
- TOURISM UNIT, CANTERBURY CITY COUNCIL (1997), *Student Pack-Canterbury.*
- VICKERMAN.R (1994), *L'impact socio-économique du tunnel sous la Manche dans le Kent,* R.T.S n°43, 80 p.
-VICKERMAN.R (1998), *Kent in the Euroregion : are there new trends in economic development ?*, Hommes et Terres du Nord 1998/3, pp.175-180.

5.Textes et articles officiels :

- ASHFORD BOROUGH COUNCIL (2001), 60 p.
- ASHFORD DISTRICT COUNCIL (1999), *Economic Development Strategy for Ashford District 2000-2001*, Leisure Strategy.
- CANTERBURY DISTRICT LOCAL PLAN (1998), 182 p.
- CANTERBURY CITY COUNCIL (2000) *Tourism Strategy* sur le site internet www.canterbury.gov.uk
- CHANNEL TUNNEL JOINT CONSULTATIVE COMMITTEE LONDON (1886), *Kent impact study a preliminary assessment,* 195 p.
- CHARTE *de Coopération pour la promotion et le Développement du Tourisme entre la Région Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent*, Février 1987.
- CHARTE DU PARC NATUREL REGIONAL DES CAPS ET MARAIS D'OPALE, 2001.
- COMITE REGIONAL DU TOURISME (1995), *Le Schéma Régional du Tourisme 1995 – 1998*, dans Economie et Tourisme n°28, 35 p.
- CONSEIL REGIONAL du NORD-PAS-DE-CALAIS, 20 janvier 1986, *Lien Fixe Transmanche : Eléments pour un plan de développement de la région Nord-Pas-de-Calais.*
- CONSEIL GENERAL du NORD (1994), *Schéma de développement touristique du Département du Nord*, inventaire cartographique de l'offre touristique, CG et CDT.
- CONTRAT DE PLAN ETAT – Région Nord-Pas-de-Calais, 21 avril 1986, *Plan Transmanche : Avenant au Contrat de Plan particulier Tourisme* en application du protocole d'accord Etat – Région.
- CONTRAT de STATION TOURISTIQUE D'HARDELOT 2000/2006 – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais et Commune de Neufchâtel-Hardelot.
- CONTRAT de STATION TOURISTIQUE d'ETAPLES-sur-MER (2001), Plan d'actions 2000-2003, Commune d'Etaples-sur-Mer, Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale.

- CONTRAT de STATION TOURISTIQUE de Wimereux (2000) – Plan d'actions 2000/2003, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Commune de Wimereux.
.- DELEGATION REGIONALE AU TOURISME NORD-PAS-DE-CALAIS (1997), DOCUP Objectif 2 1997 – 1999, Axe III : Cadre de vie, image de marque et environnement, 15 p.
- DOVER DISTRICT COUNCIL (2000), *Economic and Social Benchmark Report.*
- Economic Development Strategy for Ashford District 2000-2001, *Leisure Strategy.*
- KENT COUTY COUNCIL (1991), *Kent Impact Study Review, the channel tunnel : a strategy for Kent, document final, 102 p ;* + *Study 1, Impact of the Channel tunnel on transportation, infrastructure and services in Kent,* 49 p ; + *Study 2, Impact of the Channel tunnel and related infrastructure on the Kent economy,* 232 p ; + *Study 3, Direct effects of the Channel tunnel on ports and ferries in Kent,* 41 p.
- KENT COUTY COUNCIL, *Kent Strategy for Economic Development 1993 – 1996, 25 p.*
- KENT COUTY COUNCIL (1993), *Kent structure plan : Third Review – Deposit Plan and Explanatory Memorandum,* 193 p.
- KENT COUNTY COUNCIL (1996), *Invest in Kent : Kent prospects economic strategy,* 130 p.
- KENT COUNTY COUNCIL, *Kent Tourism Strategy 1999 – 2004,* Executive Summary and Action Plan.
- KENT COUNTY COUNCIL, *Kent Tourism Marketing Plan 2000/1.*
- KENT COUTY COUNCIL – CONSEIL REGIONAL DU NORD-PAS-DE-CALAIS (1990) *Région Transmanche : Programme de développement frontalier,* 143 p.
- KENT COUTY COUNCIL et MISSION COTE D'OPALE (1998), *Stratégie de prospection pour favoriser l'investissement touristique dans la Région Transmanche,* Rapport final, 50 p.
- KENT PROSPECTS TOURISM SECTOR GROUP et KENT COUNTY COUNCIL (1998), *Kent Tourism Strategy 1999-2004.*
- MISSION COTE D'OPALE, *Programme de prospection investisseurs 1998.*
- OPERATION GRAND SITE DES DEUX CAPS (2001), *Etude de diagnostic et de réhabilitation,* Phase 1 : Analyse et diagnostic, Syndicat Mixte de la Cote d'Opale, 87 p.
- OREAM-NORD,1971, *Aménagement d'une Région urbaine : le Nord-Pas-de-Calais,* 422 p.
- POS de Berck (2002).
- Programme de Coopération Transfrontalière INTERREG II NORD-PAS-DE-CALAIS / KENT 1995-1999.
- *Protocole d'Accord entre le Kent County Council et le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais,* 24 avril 1987.
- REGION HAUTE NORMANDIE et GOVERNMENT OFFICE FOR THE SOUTH EAST, *Programme opérationnel pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg IIIA,* approuvé par la Commission européenne le 31 décembre 2001, 161 p.
- REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1994), *Contrat de Plan Etat / Région 1994 – 1998,* Région et Préfecture du Nord-Pas-de-Calais, 107 p.
- SCHEMA PAYSAGER d'AMENAGEMENT et de DEVELOPPEMENT de la COMMUNE de WISSANT (2001), POS Wissant – Rapport de Présentation, Boulogne Développement Côte d'Opale.
- SIVU PLAGES et ARRIERE-PLAGES (1998), St-Etienne-au-Mont, Equihen Plage et Commune du Portel, Schéma d'aménagement touristique des sites d'Ecault, d'Equihen-Plage sud et d'Alprech.
- SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE (1997), *Schéma de Transport Collectif Du Littoral,* Rapport Technique, ITER-CETE Nord Picardie-JMJ Conseil-CODRA, 166 p.
- THANET DISTRICT COUNCIL, *Thanet : a tourism strategy, 1998.*

- THANET DISTRICT COUNCIL (1998), *Ramsgate Renaissance – A vision for Ramsgate Waterfront.*
- UNION EUROPEENNE, *Programme opérationnel Interreg 2 Nord-Pas-de-Calais / Kent 1995 – 1999, 92 p.*

6.Colloques et conférences :

- Actes du colloque « *La conservation des rivages de l'Atlantique Nord* » : « Regards d'experts », 13-15 mai 1998 – UICN-CEESP.
- ACTES DU SEMINAIRE tourisme durable du 7 et 8 janvier 1998, dans CAHIER TECHNIQUE n°11 – Espace Naturel Régional, mars 1998.
- BREUILLARD.M (1997), *La coopération transfrontalière comme révélateur des dynamiques politiques et industrielles du développement local : quelques réflexions à propos d'une comparaison franco-anglaise, Colloque « Dynamique du développement local », 17 p.*
- HEDDEBAUT.O (1996), *La stratégie d'accompagnement transmanche : l'expérience de la Région Nord-Pas-de-Calais face à l'implantation d'une liaison fixe transmanche*, Actes du IVéme Colloque International sur la Liaison fixe du Détroit de Gibraltar de Séville, Tome III, SECEG, Madrid, pp.489-500.
- HEDDEBAUT.O (1997), P*olitique d'accompagnement du tunnel sous la Manche et évolution de la fréquentation touristique aux frontières de la Région Nord-Pas-de-Calais*, communication au 8th World Conference on Transport Research, Anvers, 12-18 juillet, 21 p.
- HEDDEBAUT.O, LAUDREN.E (1997), *La « rocade du littorale », partie du programme d'accompagnement transmanche, participe-t-elle à une transformation du littoral du Nord-Pas-de-Calais ?,* communication au XXXIIIème Colloque de l'ASRDLF sur « renouveau régional, renouveau urbain », Lille 1-3 sept, 30 p ; d'après Région Nord-Pas-de-Calais, DRE, SANEF, SNCF, CCI littorales.

BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE

PPN 076063771

RESUME en français

La Côte d'Opale et le Kent Est sont des espaces ripuaires identitaires insérés dans une échelle eurorégionale spécifique. Berceau du tourisme balnéaire en Europe, ces espaces géographiques aux particularismes naturels et historiques marqués, entretiennent des relations étroites depuis deux siècles. Ces littoraux de réputation internationale jusqu'à la crise de 1929, connaissent progressivement une perte d'identité et sont confrontés à de nouveaux défis. Afin d'atténuer de nombreuses inégalités de développement socio-économique, les acteurs locaux se servent de la construction du tunnel sous la Manche, pour faire émerger « l'aire eurorégionale transmanche », modèle transfrontalier original dont les activités récréatives ont servi – et servent encore - de socle à l'édification de cette coopération. Si cet espace récréatif de proximité - très hétérogène - se caractérise, de nos jours, par différentes échelles institutionnelles d'intégration, il repose avant tout sur un « mythe » à court terme. Néanmoins, ce « territoire institutionnel » est support de dynamiques territoriales intenses dissimulant localement une dynamique transmanche au sein d'une mosaïque de territoires récréatifs. A partir d'un développement soutenable et d'une coopération transfrontalière plus poussée, le principal enjeu, pour les responsables locaux, est de créer une véritable destination touristique et de loisirs intégrée au cœur de l'Europe du Nord-Ouest.

TITRE en anglais : « Tourism and leisure in the cross-channel area : a tourism territory in the process of formation ? »

RESUME en anglais

The Côte d'Opale and East Kent are distinct coastal regions which have been closely linked for the past two centuries and which can now be located within the wider transfrontier context of the Euroregion. The two regions are characterised by particular natural and historical features and experienced the earliest development of seaside resorts in Europe. These maintained an international reputation until the economic crisis of 1929 but have since suffered a gradual loss of identity and now face fresh challenges. In order to reduce the many social and economic inequalities within the two regions, local leaders have taken advantage of the completion of the Channel Tunnel to boost the cross-border partnership between the French and English components of the 'Cross-Channel Region'. Tourism and leisure have played an important role in this strategy and this diverse region is now well established as an "easy-access" tourism destination. However, despite the formal institutional links which exist, and considerable territorial dynamism at the local scale, the 'Cross-Channel Region' does not yet function as a single regional entity, though some signs of a developing transfrontier dynamic can be detected. The major challenge for local leaders is to create a genuinely integrated tourism and leisure destination, at the heart of North-West Europe. This will be achieved both through a commitment to sustainable development and also through more vigorous transfrontier collaboration between the two components of the 'Cross-Channel Region'.

DISCIPLINE : Géographie humaine

MOTS-CLES : Tourisme, loisir(s), Aire eurorégionale transmanche, espace, territoire, recomposition, aménagement, dynamique, coopération transfrontalière, synergie, identité, qualité, développement soutenable, acteur.

Intitulé et adresse de l'U.F.R : Université des Sciences et Technologies de Lille, U.F.R de Géographie, Avenue Paul Langevin, 59 655 Villeneuve d'Ascq Cedex.