Norois
Environnement, aménagement, société

228 | 2013
La patrimonialisation des paysages de l'eau dans l'ouest de la France

Usages et intérêts différenciés des espaces maritimes et fluviaux patrimonialisés. Les cas de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée et du canal de Nantes à Brest

Differentiated practices and interests by the patrimonialised maritime and river spaces. The cases of Saint-Gilles-Croix-de-Vie in Vendée and the Canal de Nantes à Brest

Christophe Guibert et Anaelle Paul

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/norois/4755
DOI : 10.4000/norois.4755
ISBN : 978-2-7535-2918-2
ISSN : 1760-8546

Éditeur
Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée
Date de publication : 30 septembre 2013
Pagination : 89-101
ISBN : 978-2-7535-2883-3
ISSN : 0029-182X

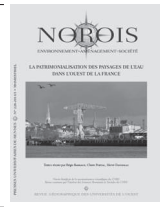
Référence électronique
Christophe Guibert et Anaelle Paul, « Usages et intérêts différenciés des espaces maritimes et fluviaux patrimonialisés. Les cas de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée et du canal de Nantes à Brest », *Norois* [En ligne], 228 | 2013, mis en ligne le 30 septembre 2015, consulté le 13 janvier 2022. URL : http://journals.openedition.org/norois/4755 ; DOI : https://doi.org/10.4000/norois.4755

© Tous droits réservés

Norois n° 228, 2013/3, p. 89-101

PUR Réseau des Universités OUEST ATLANTIQUE
www.pur-editions.fr

NOROIS
ENVIRONNEMENT•AMÉNAGEMENT•SOCIÉTÉ
Revue en ligne : *http://norois.revues.org*



Usages et intérêts différenciés des espaces maritimes et fluviaux patrimonialisés. Les cas de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée et du canal de Nantes à Brest

Differentiated practices and interests by the patrimonialised maritime and river spaces The cases of Saint-Gilles-Croix-de-Vie in Vendée and the Canal de Nantes à Brest

Christophe Guibert*[a], Anaelle Paul[b]

* Auteur correspondant
[a] « Espaces et Sociétés » – UMR CNRS 6590, (Université d'Angers), UFR Ingénierie du Tourisme, du Bâtiment et des Services, 7 allée F.-Mitterrand, BP 40455 – 49004 Angers Cedex 01 (*christophe.guibert@univ-angers.fr*)
[b] Centre Culturel Maritime de Nantes, 9 rue Marcel-Sembat – 44100 Nantes (*anaellepaul@yahoo.fr*)

Résumé : La patrimonialisation des espaces maritimes et fluviaux dans la région des Pays de la Loire participe à la revivification d'identifications locales. Qu'il s'agisse d'associations, d'entreprises ou encore de collectivités locales, la patrimonialisation de biens matériels et immatériels consiste en leur conservation, leur valorisation et leur transmission. À l'aune de matériaux empiriques (plaquettes promotionnelles, documents institutionnels, entretiens, extraits de lois), l'objet de cet article est de mettre en perspective les variations de stratégies dans l'appropriation patrimoniale de l'environnement maritime et fluvial. Deux études de cas (le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée, le canal de Nantes à Brest en Loire-Atlantique) permettront de mesurer l'influence de l'émergence de ces nouveaux patrimoines sur les stratégies d'actions développées, les effets de territoires et les intérêts différenciés des acteurs identifiés.

Abstract: *The granting of heritage status of maritime and fluvial river in the region of Pays de la Loire (France) takes parts in the revitalisation of local identifications. Whether they are associations, companies or still local authorities, the recognition of tangible and intangible heritage consists in their preservation, valuation and transmission. Using empirical materials (promotional and institutional documents, interviews, law), this article puts in perspective different strategies for the heritage recognition of maritime and river assets. Two case studies (Saint-Gilles-Croix-de-Vie maritime harbour Vendée, and the Nantes to Brest canal, Loire-Atlantique) illustrate the influence of this new heritage recognition, especially on the development of specific strategies, and on local dynamics.*

Mots clés : patrimoine maritime et fluvial – valorisation – intérêts différenciés – Saint-Gilles-Croix-de-Vie – canal de Nantes à Brest

Keywords: *maritime and fluvial heritage – heritage promotion – differentiated interests – Saint-Gilles-Croix-de-Vie – Nantes to Brest canal*

Introduction

La patrimonialisation des espaces maritimes et fluviaux dans la région des Pays de la Loire participe à la revivification d'identifications locales et territorialisées. Qu'il s'agisse d'associations, des entreprises ou encore des collectivités locales, la

Article reçu le 1er mars 2012 ; définitivement accepté le 24 juin 2013

patrimonialisation de biens matériels et immatériels consiste en la conservation d'une sélection de « biens reçus par héritage, en vue de leur transmission » (Di Méo, 1994). L'objet de cet article est de mettre en perspective les variations de stratégies des acteurs identifiés dans la mise en patrimoine de l'environnement maritime et fluvial. Ainsi, « "faire du territoire" devient un souci, un principe et un objectif majeur pour tout dirigeant politique » (Bouisset *et al.*, 2010) mais aussi pour des associations constituées autour d'une volonté de conserver ou de valoriser un patrimoine. Deux études de cas permettront de mesurer l'influence de l'émergence de ces patrimoines sur les stratégies d'actions développées, les « effets de territoires » et les intérêts différenciés. En effet, si la patrimonialisation, en tant que processus éminemment social, vise à conserver et rendre « visible » des objets matériels et/ou immatériels, les finalités des acteurs se caractérisent, à l'aune des exemples mobilisés dans cet article, par leurs hétérogénéités, qu'elles soient de l'ordre du politique, de l'économique ou simplement de la valorisation « désintéressée ».

Ainsi, le processus de patrimonialisation de la culture maritime à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, halieutique en particulier, renvoie au croisement des investissements bénévoles au sein des associations, des entreprises qui communiquent sur des savoir-faire puis de la municipalité qui subventionne et participe à l'organisation de la valorisation des techniques passées et des lieux. Essentiellement tournés vers la pêche, ces phénomènes de patrimonialisation sont récents malgré une histoire du tourisme local qui remonte à la fin du XIX^e^ siècle. On assiste, selon les acteurs, à des processus variés mais classiques d'appropriations de « ressources territoriales » (Gumuchian et Pecqueur, 2004) où la mobilisation et l'appropriation de biens matériels et de propriétés immatérielles contribuent, *in fine*, à l'identification territoriale de la commune.

Les voies d'eau ont, par ailleurs, constitué de longue date un axe majeur de communication et d'échanges. Progressivement délaissées pour de nouvelles voies de communication (axes routiers, trains, avions, etc.) la question de leur devenir se pose dans un contexte économique et social nouveau. Quels usages faire du passé dont ils sont le vecteur ? Aussi, la dynamique de patrimonialisation du canal de Nantes à Brest, amorcée par des associations et des « passionnés » du canal, conduite par les collectivités territoriales en charge de sa gestion, illustre les variations d'intérêts entre symbolisme et fonctions, entre histoire et développement.

Les matériaux empiriques mobilisés dans cet article, récoltés dans la région des Pays de la Loire, sont issues de ressources documentaires (annuaire des associations, dépliants des offices de tourisme, documentations promotionnelles, publications des municipalités concernées, sites internet, extraits de lois), d'entretiens menés auprès de responsables d'associations et d'élus locaux puis de photographies prises sur les lieux. Ce dernier outil constitue en effet un élément de preuve en ce sens que les clichés « matérialisent » les processus de patrimonialisation à l'œuvre.

Des processus « récents » de patrimonialisation

Les objets appropriés par les acteurs privés et publics, au sein des deux cas d'étude sont ancrés dans des périodes historiques « anciennes[1] ». Que ce soit la culture maritime autour de la pêche à Saint-Gilles-Croix-de-Vie ou la pratique utilitariste du canal de Nantes à Brest, les usages ordinaires de ces deux sites sont séculaires. C'est toutefois la baisse continue, sur le plan quantitatif, des activités professionnelles les plus employeuses et les plus structurantes économiquement (pêche, batellerie) qui impulse, à des moments bien identifiés selon les deux territoires, un ou des intérêts liés à la mise en patrimoine. Les processus de patrimonialisation se définissent ici à partir des histoires locales et reposent sur les cultures traditionnelles fortement ancrées au sein des populations autochtones.

La sardine à Saint-Gilles-Croix-de-Vie : une image de marque territoriale

Davantage connue comme étant une station balnéaire[2] dynamique de la côte vendéenne avec ses

1. Les termes « nouveau », « récent » ou encore « ancien » possèdent « un caractère arbitraire » (Bourdieu, 1984) et doivent « être maniés avec des pincettes » (Passeron, 1987). Les cas analysés ici témoignent toutefois de processus de patrimonialisation vieux de moins de trente ans tandis que ces derniers s'appuient sur des usages et traditions datant de plusieurs siècles.
2. Classée en 1982 par l'Etat. La commune a par ailleurs été objet de recherche, dans le domaine du tourisme, chez des géographes (Pihet, 1996 ; Renard, 2005).

longues plages (les premiers bains de mer remontent aux années 1860) et son port de plaisance de 1 000 places à flot créé dans les années 1970, la commune de Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'en conserve pas moins une longue tradition d'activités liées à la pêche en mer. Réputée depuis des décennies pour la pêche à la sardine, on retrouve les premiers bateaux dédiés à cette pêche dès le XVIII^e siècle. Actuellement, une forte proportion du tonnage global de poissons pêchés à Saint-Gilles-Croix-de-Vie concerne la sardine (2 300 tonnes par an environ). Le processus de patrimonialisation ne peut donc se comprendre qu'à la lueur du passé : le patrimoine est un héritage commun qu'il « convient de protéger » et de transmettre aux générations futures (Audrerie, 1997). Ainsi, autour de cette histoire maritime s'est peu à peu développé un tissu associatif et d'entreprises visant à patrimonialiser une singularité halieutique car la sardine n'est pratiquement plus pêchée aux Sables-d'Olonne ou à l'île d'Yeu, deux autres ports d'importance en Vendée. À l'image de nombreux ports français, ce sont aussi les traditions folkloriques (chants, coutumes) et celles du monde professionnel de la mer (construction navale) qui font l'objet de valorisations émanant de différents acteurs locaux. Si l'office de tourisme de la commune relaie la plupart des offres, la municipalité subventionne les associations et organise des manifestations et des entreprises exploitent la richesse de l'histoire locale pour commercialiser des produits à destination de la clientèle touristique principalement. La mise en patrimoine de la culture maritime locale, matérielle et idéelle, renvoie ainsi à un maillage varié d'acteurs vieux d'un peu plus d'une vingtaine d'années dont les intérêts sont différenciés.

Ce patrimoine, sans qu'il ait été pour autant perçu comme tel par les habitants pendant de nombreuses décennies, est séculaire sur la commune (figures 1 et 2). Les premières conserveries de sardines, permettant l'exportation du poisson, apparaissent dans la première moitié du XIX^e siècle. Rapidement, le nombre d'usines augmente pour atteindre une petite quinzaine de conserveries à la fin du XIX^e siècle, avant de lentement décliner tout au long du XX^e siècle. Les cartes postales anciennes sont nombreuses à témoigner de cette activité professionnelle longtemps centrale pour la commune.

Depuis quelques années, des initiatives promeuvent cette histoire locale. La « Confrérie de la Sardine », créée en 1991, vise à valoriser les pêches locales et faire connaître la « cité maritime et balnéaire » de Saint-Gilles-Croix-de-Vie auprès des touristes notamment, mais aussi dans la France entière. Cette association est le fruit d'une collaboration entre les marins-pêcheurs et les restaurateurs. La sardine est construite telle une « ressource territoriale » (Gumuchian et Pecqueur, 2004) structurante dans la commune : elle alimente le processus d'identification de Saint-Gilles-Croix-de-Vie à cette ressource halieutique. Toutefois, au-delà de l'image, la sardine est avant tout un outil économique : elle sert à valoriser un patrimoine local pour légitimer les produits « traditionnels » ou « haut de gamme ».

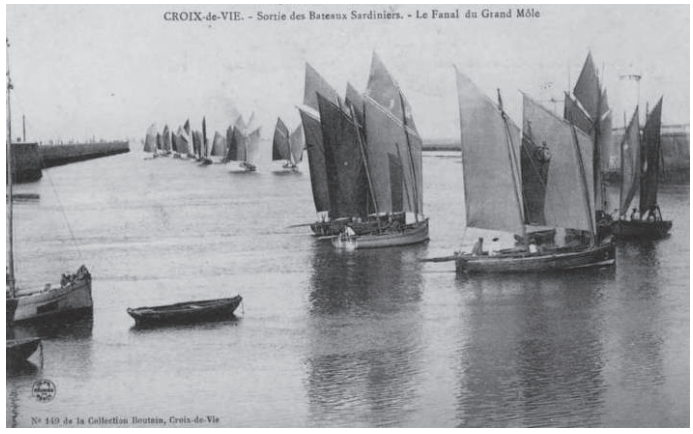


Figure 1 : « Sortie des bateaux sardiniers », début XX^e siècle (collection personnelle, C. Guibert)
« Sardine fishing vessels leaving Saint-Gilles-Croix-de-Vie harbour », beginning of 20th century

Figure 2 : « Le comptage de la sardine », début XX^e siècle (collection personnelle, C. Guibert)
"Sardine counting", beginning of the 20th century

Saint-Gilles-Croix-de-Vie est en effet un des quatre ports français labellisés « Site Remarquable du Goût », distinction décernée en 1998 pour la sardine, poisson emblématique de la cité maritime. Ce label, décerné par quatre ministères (Agriculture et Pêche, Tourisme, Culture, Écologie et Développement durable) veille à perpétuer et transmettre la tradition d'un savoir-faire local[3]. L'Association locale du Site Remarquable du Goût de Saint-Gilles-Croix-de-Vie s'est constituée autour de cette distinction honorifique et vise à « faire découvrir les produits du terroir de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, principalement la sardine, faire connaître tous les arts culinaires autour des produits de la mer, organiser des manifestations culturelles, culinaires et faire découvrir notre patrimoine local[4] ». Un festival annuel est ainsi organisé, à chaque fin de mois d'août, à l'initiative de la municipalité, sur les quais du port de la commune. Au-delà des produits régionaux provenant de toute la France, cette manifestation est le moyen de valoriser, auprès d'une clientèle touristique, un patrimoine culinaire autour des produits de la mer.

La volonté de perpétuer un savoir faire et une particularité halieutique locale est au cœur du processus à l'œuvre à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. C'est à première vue une logique similaire de conservation au sujet du canal de Nantes à Brest. Pour autant, les usages fonctionnalistes classiques ont été largement modifiés. Le canal de Nantes à Brest a en effet été « converti » par les pouvoirs politiques.

Les usages du canal de Nantes à Brest

La canalisation des cours d'eau naturels (rectification, élargissement, approfondissement du lit) et la mise en place de barrages ont favorisé l'extension du réseau fluvial français, conçu principalement entre 1650 et 1850. Le canal de Nantes à Brest fut mis en service dans sa totalité (369 kilomètres) en 1842. Sa construction répondait historiquement à un objectif purement militaire. Il devait permettre de déjouer le blocus naval instauré alors par la marine britannique. Puis avec le transport de matières pondéreuses, il a contribué au désenclavement des économies régionales ainsi qu'à l'unification des provinces. Le commerce fluvial rencontre cependant des limites : la dernière livraison enregistrée sur le canal de Nantes à Brest, effectuée par l'automoteur *Mistral*, date de 1977. Même si différents facteurs ont contribué à la dépréciation de la voie d'eau, l'acte politique a été décisionnaire. Déclassé au transport commercial, le canal de Nantes à Brest doit-il redevenir pour autant une rivière *naturelle*[5] ou doit-il rester figé, sans mouvements, sans usages ?

Dans ce contexte de reconversion des espaces progressivement délaissés, le paysage fluvial devient l'enjeu de nouveaux modèles de représentations et de développement et du passage d'une économie productive centrée sur une logique de transport à une économie redistributive centrée sur le tourisme, l'aménagement du territoire et les usages de loisirs. La distinction permet d'affecter une valeur patrimoniale aux éléments, que le fonctionnalisme au préalable, déniait. Ce processus de requalification de l'espace reflète les grands cycles de l'activité économique mais il révèle aussi les phases d'osmose, de rupture, de réappropriation et de perception de l'eau. On en est venu à supposer, pendant les années 1970, la fin de cette batellerie artisanale : que deviendra la batellerie bretonne quand la génération des mariniers, aujourd'hui à l'âge de la retraite, aura disparue ? Porté par une génération qui a vu et connu le déclin du transport commercial sur la voie d'eau, la reconversion de l'espace, nécessaire, est néanmoins encore sensible pour nombre « d'anciens ». Si ce processus de requalification témoigne d'un sentiment de continuité dans le rapport historique entre l'homme et le territoire, il n'en révèle pas moins une problématique de rupture dans la continuité. Ce secteur retrouve pourtant, progressivement, dans le Nord-Ouest de la France principalement, les voies de la croissance économique. La Loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a en effet fixé l'objectif,

3. Cette distinction figure en bonne place sur le site internet de la commune : « L'accord exceptionnel entre les savoir-faire, les grandes qualités gustatives du produit et la richesse du patrimoine maritime, unique et préservé, ont fait de la sardine de Croix-de-Vie un des 75 sites français à pouvoir se targuer du label ». (Source : [*www.saintgillescroixdevie.fr*], consulté en mai 2011).

4. « Pour valoriser le petit poisson bleu emblématique de notre cité, les membres de l'association ont convié en mai des restaurateurs de la ville et des environs à découvrir de nouvelles recettes à base de sardine. L'objectif : intégrer le produit dans leurs menus ou leurs cartes. » Source : magazine municipal *Infos Ville* n° 72, juillet 2010, p. 34.

5. Certains tronçons du canal restent encore inaccessibles à la navigation. La « Commission Vilaine et Côtiers bretons » avait proposé en 2007, dans le cadre de la directive européenne sur l'eau, son étude de débarrage du canal de Nantes à Brest entre Pontivy et Châteaulin pour en faire une *rivière naturelle*. Le canal, après de vives polémiques, n'a finalement pas été classé « en Masse d'Eau Naturelle ».

d'ici 2022, d'augmenter la part du transport non routier et non aérien de marchandises de 14 % à 25 %[6].

Le développement de l'intérêt pour le patrimoine « fluviomaritime » est lié aux changements structurels intervenus dans les métiers de la mer et des fleuves à partir des années 1960-1970. Ces faits sont à replacer dans le contexte plus large de l'essor des patrimoines de toute nature – permettant les expressions telles que « *le culte du patrimoine* » (Choay, 1999) ou encore « *l'explosion du patrimoine* » (Nora, 2006) –, phénomène caractéristique de l'époque contemporaine. Dans un contexte de transformations économiques et sociales, la conservation et la transmission des héritages matériels, mais aussi immatériels, revêtent, dans la culture occidentale au moins, un enjeu mémoriel et identitaire de plus en plus évident pour les habitants comme pour les élus locaux. Réglant en partie les conflits et les métamorphoses locales, voire régionales ou nationales, en lien avec toute problématique de développement territorial, « la machinerie patrimoniale qui s'est mise en place ne suit plus qu'une seule voie : celle de la reconnaissance institutionnelle que le patrimoine confère à toute forme de revendication identitaire » (Jeudy, 2008).

Au regard des deux études de cas, les éléments constitutifs du patrimoine « fluviomaritime » sont ainsi :

– Les objets bâtis telles les infrastructures ayant une histoire particulière ou participant de manière active au paysage fluvial ou maritime (les ouvrages d'art, les marques de signalisation, les ensembles portuaires, les sites industriels et commerciaux, etc.).

– Les objets navigants : bateaux préservés et reconstruits, symbolisant des modalités spécifiques de construction.

– Les objets immatériels tels que les techniques et les traditions (usages, gestes, pratiques, rites, rassemblements et fêtes) préservées sur les navires écoles et dans les marines nationales notamment. Les liens entre les cultures, par le biais des échanges commerciaux entre ports, sont aussi à mettre en avant.

– Les objets vivants : animaux emblématiques du monde marin ou des végétaux et leurs exploitations sur le littoral.

Pour autant, quelque soit les types et les « qualités » des ressources à patrimonialiser, la diversité des acteurs et des intérêts escomptés inhérents (Péron *et al.*, 2010) caractérisent les deux cas pris pour objet.

Une variété de discours et d'acteurs au profit de processus de patrimonialisation en cours

La requalification des objets matériels, idéels et des espaces renvoie de prime abord à la prise de conscience de leurs valeurs patrimoniales. Celle-ci s'accompagne subséquemment d'une appropriation par des acteurs publics « territorialisés » (Di Méo, 1994), institutionnalisés ou non. Nous observerons, en premier lieu, à travers les exemples précités, la variété des discours et acteurs interagissant au sein du processus de patrimonialisation. Enfin, nous définirons pour chaque cas les types d'appropriation à l'œuvre. Le patrimoine peut servir à l'analyse des phénomènes de continuité et de rupture dans les rapports, établis au fil du temps, entre les groupes sociaux et l'espace – au sens géographique du terme. En tant que repère culturel, il est ainsi « doté de deux qualités, celle de permanence et d'évolution » (Péron, 1993). Finalement, en quoi les intérêts sont-ils différenciés ? Selon quelles logiques sociales et quelles configurations socio-spatiales ?

Saint-Gilles-Croix-de-Vie : des intérêts composites

Un panache de ressources à patrimonialiser

Les chants de marins constituent un patrimoine fort sur les côtes bretonnes. Dans une moindre mesure, cette tradition orale existe aussi sur le littoral vendéen. Si les troupes sablaises dominent ce microcosme local en termes de renommée notamment, des associations gillocruciennes continuent de patrimonialiser, *via* les représentations, la culture maritime de la cité à travers les chants mais aussi les habits, les coiffes, les traditions, etc.[7]. La sardine

6. L'État accorde en matière d'infrastructures une priorité aux investissements concernant le réseau fluvial dit magistral et en particulier celui à grand gabarit pour le restaurer et le moderniser.

7. Si les associations listées ci-après existent depuis plusieurs années, la diffusion d'informations et la mise en mémoire (éphémère ?) se fait aussi

n'est donc pas le seul patrimoine local nouvellement approprié et valorisé par les acteurs locaux. La culture maritime au sens large et les traditions populaires qui lui sont liées sont bien présentes, comme le révèle un maillage associatif dynamique et varié. L'association « Bise Dur », créée en 1995, propose ainsi des danses et des chants avec des interprètes costumés. Des ateliers sont organisés pour les plus jeunes afin de transmettre les techniques. Des représentations sont données en période estivale dans la commune mais la troupe participe également à des festivals à travers la France tout au long de l'année. Les chants de marins sont assurés par le groupe « Les Goul'Torses » qui propose des spectacles et des animations. L'association « Concorde » (dont le président est également conseiller municipal) a quant à elle pour objet « la recherche et la valorisation du patrimoine maritime et fluvial du Pays Mer et Vie ». Constituée de marin-pêcheurs pour la plupart retraités, l'association organise également des manifestations sur le patrimoine maritime local. Des expositions de peintures (marines), de maquettes de bateaux, de photographies anciennes puis des témoignages et des films alimentent les manifestations.

Le patrimoine maritime de Saint-Gilles-Croix-de-Vie se définit également à partir d'une longue tradition de construction navale. La réhabilitation du vieux gréement, le Hope, un *sloup* de 10 mètres, en constitue le principal exemple. Inscris en 1998 au patrimoine maritime, ce bateau constitue un élément majeur de la mise en patrimoine de la culture maritime de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (figure 3). Lancé en 1943 aux chantiers Thomazeau de Croix-de-Vie, c'est un ancien bateau de pêche-caseyeur, entièrement construit en bois. Basée et abandonnée à Bono dans le Morbihan, l'association « Suroît » est fondée en 1987 afin de « faire revenir » le vieux bateau et de le rénover. L'objet de l'association est d'« entreprendre des recherches pour la conservation et la valorisation des patrimoines locaux à caractère maritime ». L'association gère bénévolement la rénovation, l'entretien puis les sorties du Hope lors des rassemblements de vieux gréements. Propriété de la municipalité, ce dernier est actuellement basé au port de plaisance.

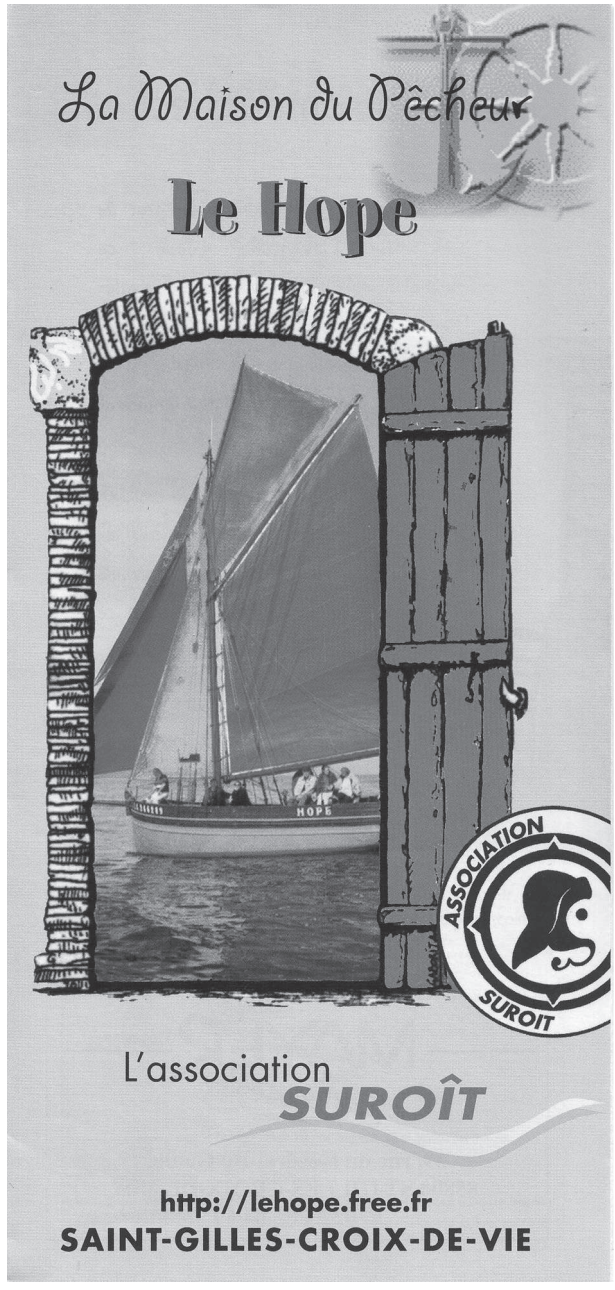


Figure 3 : Dépliant descriptif de l'association Suroît
Descriptive leaflet of the association Suroît

L'association Suroît est constituée de manière assez singulière. Si les objectifs sont de mettre en patrimoine les objets de la culture locale, force est de constater que malgré l'appui de la municipalité, la population locale n'est pas mobilisée autour des projets. L'association compte en effet près de 200 membres actifs dont une majorité toutefois n'est pas vendéenne d'origine : « *Il y a beaucoup de Parisiens par exemple et de gens qui sont venus ici*

dorénavant par internet tel ce site d'un ancien marin de Saint-Gilles ([*http://unepassion-marinpecheur.blog4ever.com*], consulté en mai 2011) où figurent de nombreuses descriptions sur les évolutions des techniques et des bateaux de pêche dans la commune.

en vacances et qui, à la retraite s'installent ici. Les Vendéens ici ne sont pas très intéressés. Beaucoup ont travaillé sur les bateaux de pêche et ça ne les intéresse plus[8] » assure un membre du bureau de l'association. Finalement, le patrimoine local, à tout le moins le Hope, est revisité et promut par des membres de l'association propriétaires de résidence secondaire ou vacanciers réguliers à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Cette modalité particulière visant à s'investir dans l'animation locale permet aux « étrangers », culturellement et socialement distants de la pêche traditionnelle à la voile, de renforcer un capital d'autochtonie (Retière, 2003) difficile à acquérir. La patrimonialisation du Hope implique ainsi « un enlacement des fonctions patrimoniales et territoriales dans la formation du lien spatial (individuel et collectif) » (Di Méo, 1994).

L'association Suroît fait par ailleurs la promotion de « La Maison du Pêcheur », située dans un quartier face au port et près de la rue piétonne : « Cet habitat du marin est la reconstitution d'un intérieur des années 1920 à laquelle a été ajouté un musée retraçant le passé maritime de Saint-Gilles » indique le site internet de l'association[9]. La gestion de la maison a été confiée par la municipalité à l'association en 1993. D'avril à septembre, le lieu attire plusieurs milliers de personnes, principalement des vacanciers. Cette maison reconstituée « à l'identique », au-delà d'alimenter l'offre touristique locale, renforce l'idée d'un passé entièrement tourné vers la mer. En partenariat avec la municipalité[10] qui a acquis une petite maison mitoyenne, l'association contribue à l'ouverture d'un musée dédié à l'histoire maritime de la commune en 2004. Y sont exposés : « un coin costumes et coiffes ; des panneaux sur lesquels sont affichés documents, cartes postales, illustrations et explications sur les pêches pratiquées (thon, sardines, crustacés) et la ville de Saint-Gilles ; de vieux objets pour bateaux ; la maquette du Hope ; des documents retraçant les origines de Saint-Gilles. » Si l'habitation, constituée de deux petites pièces, présente le mobilier ordinaire d'un pêcheur au début du xx^{e} siècle ou encore les habits traditionnels, des panneaux agrémentés de nombreuses illustrations et descriptions de la pêche à la sardine sont également exposés. Des filets de pêche ornent les panneaux afin de conférer une ambiance traditionnelle au lieu.

Des appropriations et des intérêts multiformes

Fait singulier, la commune de Saint-Gilles-Croix-de-Vie est le siège historique du leader mondial de la construction navale de plaisance, l'entreprise Bénéteau. Difficile d'ignorer cette cristallisation entreprise-territoire. Au-delà des locaux de l'entreprise, sur la route de Saint-Hilaire-de-Riez, des éléments matériels rappellent la présence de Bénéteau comme en témoignent les appellations d'un square (au nom de Benjamin Bénéteau, le « fondateur »), d'une passerelle inaugurée en 2001 (au nom d'André Bénéteau, l'architecte naval de l'entreprise) ou encore une borne d'interprétation, sorte de plaque explicative relative aux Chantiers (figures 4-6). Cette matérialisation renvoie au « *dispositif mémoriel intentionnel* » décrit par Françoise Choay (2009) au sujet des formes urbaines. La mise en patrimoine, entendue comme « *construit socio-politique* » (Linossier *et al*, 2004), est toutefois davantage assurée par la municipalité que par l'entreprise Bénéteau elle-même, cette dernière étant absente du processus de patrimonialisation de la construction navale. Il n'y a pas de patrimonialisation liée aux techniques et savoir-faire de l'entreprise, malgré plus de 120 ans d'histoire. L'entreprise Bénéteau, dont les sièges sont situés à Saint-Gilles et à La Roche-sur-Yon, ne propose pas d'animation lors des Journées du Patrimoine. Finalement, l'appropriation par la municipalité de ce dynamisme entrepreneurial se réalise où on ne l'attend pas. L'investissement économique et l'implication médiatique de la municipalité de Saint-Gilles-Croix-de-Vie permettent ainsi de lutter contre l'idée selon laquelle les politiques publiques, sur les territoires littoraux ne sont « pas toujours à la hauteur des exigences en raison de leur manque d'intérêt pour le sujet. Les enjeux économiques à court terme, liés à la pression immobilière exercée actuellement sur les littoraux, s'opposent souvent à une politique de "développement culturel durable" » (Marie *et al*., 2008).

8. Extrait d'entretien effectué lors des Journées du Patrimoine, 2012.
9. Source : [*lehope.free.fr*], consulté en mai 2011.
10. L'investissement municipal n'est pas nouveau. Même si les plages constituent l'argument privilégié, le dépliant touristique de la commune de 1969 évoque déjà que « *les vieux quartiers avec leurs maisons de pêcheurs, blanches et simples, bordant des rues étroites, ne manquent pas d'un charme que les autorités municipales s'efforcent de conserver* ».

Figures 4, 5 et 6 : La matérialisation de l'entreprise Bénéteau dans le paysage urbain (clichés : C. Guibert, 2013)
The Bénéteau company in the cityscape

Si la patrimonialisation de la construction navale implique un croisement des fonctions patrimoniales et territoriales, la mobilisation la municipalité de Saint-Gilles-Croix-de-Vie dans l'espace « fermé » des stations balnéaires organisatrices de compétitions internationales de course à la voile témoigne également d'un intérêt nouveau. Aux fins de concurrence territoriale avec Les Sables-d'Olonne, cité balnéaire voisine d'une trentaine de kilomètres, dont la réputation maritime – et en particulier au sujet des courses à la voile[11] – dépasse de loin celle de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, la municipalité semble vouloir capitaliser sur sa longue expérience de port organisateur de compétition nautique. Aussi, à l'entrée du parking de « Port la Vie » – le port de plaisance – trône une « poupée russe » de près d'1,50 m qui rappelle que si la commune des Sables « possède » le Vendée Globe, la course Saint-Gilles/Saint-Pétersbourg constitue peu à peu une ressource patrimoniale[12] d'envergure pour la municipalité, cumulative des traditions liées à la pêche et la construction navale.

En 2010, la rénovation des quais du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, près du pont sur la Vie, a également été l'occasion de valoriser un patrimoine urbanistique oublié. Suite à la tempête Xynthia de février 2010, une cale a été endommagée : « Cette cale est chargée d'histoire. Il fallait impérativement préserver les poutres en bois sur lesquelles sont nés les chantiers Bénéteau, où ont été construits, mis à l'eau et radoubés de nombreux bateaux qui ont forgé l'identité maritime de la commune. Une ancre à jas a été également retrouvée sur le site. "Elle servait à maintenir les navires de pêche en construction ou en carénage lors des marées montantes", précise Yannick Le Balanger, maître de port[13]. » Les « nouveaux » patrimoines peuvent ainsi apparaître

11. Voir sur ce point Guibert C. Le Dû F., (2007).

12. Plus récemment, en 2012, a été positionné un container en bois décoratif avec des inscriptions en cyrillique, au centre d'un rond-point desservant les axes sud de la ville.

13. Source : magazine municipal *Infos Ville* n° 73, janvier 2011, p. 8.

de manière opportune et être mobilisés par effet d'aubaine par les acteurs publics. Si ce processus vise à mettre au jour, conserver et valoriser des vestiges uniques, l'objectif n'est pas économiquement intéressé, à l'inverse de certaines entreprises gillo-cruciennes.

Si les associations visant à promouvoir le passé de Saint-Gilles structurent le processus de patrimonialisation (souvent avec l'appui de la municipalité), des entreprises profitent également de la richesse culturelle et historique du lieu. En plus des promenades en mer, des « excursions maritimes » sont ainsi proposées par la société « Visa Vie » où pendant 1 h 30, à bord de la navette *L'Aigrette*, « un commentaire évoquera l'Histoire de Saint-Gilles, des origines à nos jours, la formation des marais, la vie autour de la Vie, les différentes techniques de pêche… ». Le dépliant publicitaire n'omet pas, par ailleurs, de signaler que ces « sorties pédagogiques sont homologuées par l'Inspection Académique pour les groupes scolaires », façon de légitimer l'offre auprès des enseignants mais aussi du grand public.

Créée en 1903, la conserverie Gendreau, toujours en activité, émane d'une « petite confiserie de sardine installée dès 1856 à Saint-Gilles-Croix-de-Vie[14] ». Emblème de la commune, cette conserverie de 150 salariés a obtenu en 2000 le Label Rouge pour ses conserves préparées « à la méthode antique ». La marque *La Perle des Dieux* commercialise depuis 2005 les sardines « *haut de gamme, préparées et mises en boite comme autrefois avec un cahier des charges strict* » selon une salariée de l'entreprise dont certaines boîtes sont « millésimées ». Le site de production n'étant pas habilité à recevoir du public, un film d'une durée d'une vingtaine de minutes est proposé au grand public depuis mai 2010, dans un ancien bâtiment industriel réhabilité pour l'occasion. Diffusé selon la demande, principalement estivale et touristique, son contenu retrace la tradition de la pêche à la sardine à Saint-Gilles-Croix-de-Vie et la « mise en boîte, à l'ancienne, toutes les sardines étant travaillées à la main ». En été, quatre séances suivies de dégustations (pour une durée totale d'une heure la visite) sont proposées par demi-journée ce qui peut représenter près de 200 personnes.

14. Source : [*www.gendreau.fr*], consulté en mai 2011.

Si les processus de patrimonialisation mis en œuvre par le secteur associatif se déroulent sans antagonismes particuliers à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, et ce malgré des intérêts variés, le canal de Nantes à Brest fait l'objet d'un ferme investissement politique où les intérêts sont avant tout culturels et touristiques.

Le canal de Nantes à Brest : les pouvoirs publics au cœur du dispositif

De la requalification de l'espace à la patrimonialisation

Le canal de Nantes à Brest constitue un corridor écologique pour de nombreuses espèces terrestres et aquatiques (schéma « trame bleue » et « trame verte »). Il recèle des ouvrages d'art historiques remarquables : machines hydrauliques et bassins d'alimentation complexes. Il est jalonné d'un patrimoine monumental qui reflète le rôle stratégique des rivières et fleuves en Bretagne au cours de l'histoire. Trois châteaux des Rohan sont situés sur la voie d'eau, à Blain, Josselin et Pontivy par exemple. Enfin, il est classé au titre de diverses protections dont Natura 2000, Directive « Habitat », Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique ou Grand Site naturel. Ainsi, rejoignant la définition de l'Unesco en la matière, « nature et culture ne peuvent être séparées dans notre approche du patrimoine afin de rendre compte de la diversité des formes culturelles et particulièrement de celles où s'exprime un lien étroit de l'être humain avec son environnement naturel ». La notion de patrimoine offre dès lors au canal des vertus de décor à préserver, dans une optique « globale » : conservation des ouvrages d'art et du patrimoine bâti, rénovation de ponts et écluses, réaménagement multi-usages du chemin de halage, préservation de la faune et la flore, remise en navigabilité par la restauration de bief, etc.

Les berges du canal, auparavant spécialisées dans des fonctionnalités économiques, techniques, de circulation, sont désormais des opportunités de réponses à d'autres fonctions : paysagère, patrimoniale, culturelle, récréative. La réhabilitation de cet espace associe donc le terrestre et la navigation et permet la transition « d'une logique de développe-

ment sectoriel et d'intégration des différents secteurs économiques institutionnalisés (navigation, énergie, irrigation, surtout) à la mise en avant d'une logique de requalification d'espaces naturels, de réouverture au public, finalement de revalorisation paysagère » (Bonin, 2008). De la sorte, berges, chemins de halage et voie d'eau s'ouvrent à l'ensemble des usagers : résidents, clientèle régionale, touristes nationaux et étrangers.

La réhabilitation du canal est aujourd'hui permise par la renaissance du domaine public et de sa gestion, dans le cadre d'une décentralisation de la propriété des voies navigables. En effet, trois lois (1982, 2003, 2004) ont prévu la possibilité pour les collectivités de recevoir la compétence sur les voies d'eau, par un transfert total de propriété d'une partie du Domaine Public Fluvial[15]. Celles-ci sont invitées à prendre en charge les voies touristiques où se développent les activités nautiques et la navigation de plaisance. Elles sont en ce sens le principal garant de la cohérence hydraulique, domaniale et de navigation. C'est ainsi que s'organise, depuis les années 1990, une politique volontariste de reconversion des espaces fluviaux (Carparros, 2010), qui intègre tout autant l'espace public, le respect de l'environnement et des écosystèmes, que des stratégies de positionnement et d'image territoriale. Un certain regain d'intérêt est donc à constater, qui va avec celui du mouvement de la « reconquête » des berges ou le désir de remettre le fleuve « au cœur de la ville », pour employer les expressions connues.

La gestion du Domaine Public Fluvial s'exerce néanmoins sur de multiples échelles d'action, géographiques, juridiques, etc.[16]. Le canal n'appartient à personne ou plutôt son intégralité ne relève pas d'une autorité mais d'une multitude d'acteurs. Si la région Bretagne et le département de la Loire-Atlantique sont aujourd'hui propriétaire d'une partie importante, l'État le demeure encore dans la partie costarmoricaine et finistérienne. Il faut ainsi composer avec chacun des départements, les syndicats intercommunaux et concessionnaires d'exploitation. Cette « infrastructure hydraulique » est aussi rigoureusement réglementée au travers des Schémas Directeur et Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE, SAGE)[17] ainsi que par les associations agréées de pêche et de protection des milieux aquatiques. La gestion de cet équipement, de près de 400 kilomètre de long, qui traverse cinq départements et met en connexion tous les bassins versants, peut paraître dès lors difficile, d'où la nécessité d'une approche transversale qui prenne en compte les différents enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Le canal n'est donc pas seulement à considérer comme un « couloir » mais dans toute son épaisseur : divers secteurs sont en relation directe ou indirecte avec lui (batelier, halieutique, industrialo-portuaire, culturel, touristique, etc.). Aussi le canal forme-t-il à la fois une entité singulière, linéaire, et un espace multiple, du fait des divers territoires d'appartenance. L'unité des projets et actions, leur cohérence et cohésion au niveau interterritorial, la coordination des élus, des professionnels publics ou privés et des associations constitue un défi à mener entre territoires, dépendant aussi de l'engagement de ces derniers.

Dans ces conditions, quels discours accompagnent les projets de reconquête de l'espace fluvial ? Pour le gestionnaire publique, faire vivre le canal c'est également développer l'offre touristique et culturelle, permettre en outre la réalisation de toute la valeur ajoutée en termes d'activités, halieutique, de navigation de plaisance, de sports nautiques, de randonnées. La navigation n'est plus l'intention principale mais une composante. Pour les associations de sauvegarde du patrimoine local et de protection des milieux aquatiques et naturels, les plans d'eau ne sont pas seulement des instruments de développement économique ou de valorisation immobilière : il y a là, pour ces dernières, privatisation de l'espace public et incompréhension des codes historiques et patrimoniaux. Une représentation sociale condamne par ailleurs la perte de ces espaces, autrefois liés à la navigation commerciale, et fait état d'un manque de coordination entre les pratiques de loisir promues et les politiques d'aménagement. L'harmonie entre

15. Le réseau navigable français est géré par l'établissement public Voies Navigables de France (VNF), par des concessionnaires (syndicats mixtes, ports maritimes et fluviaux), par l'État directement, ou par les collectivités territoriales pour les réseaux décentralisés.

16. Multiplicité des usages et des lois, nombre d'administrations concernées (environnement, santé, agriculture, industrie, etc.), dispersion des textes relatifs au droit de l'eau (loi sur l'eau de 1992 mais aussi code rural, code de la santé, code du domaine public, etc.), partage des responsabilités entre secteur privé et public (cours d'eau domaniaux et cours d'eau non domaniaux), entre État et pouvoirs locaux, entre droit national et droit communautaire.

17. La Loi sur l'eau a créé, en 1992, de nouveaux outils pour répondre au besoin d'une gestion globale, équilibrée et prospective de l'eau et des milieux aquatiques. Les SDAGE et les SAGE définissent pour quinze ans les objectifs de quantité et de qualité des eaux, les orientations de gestion et les aménagements nécessaires pour les atteindre.

images et usages reste finalement encore à façonner, pour retrouver ce goût de l'eau qu'André Guillerme appelle l'« aquosité ».

Le canal : un outil au service des développements touristique et culturel

Le canal pour retrouver son destin, se transforme en un lieu culturel, ludique, festif et touristique. Une labellisation des sites s'opère par l'intermédiaire de stratégies markéting et le classement du patrimoine notamment. Aussi et pour comparaison, le canal du Midi est-il le premier canal classé, en 1996, sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Il l'est aussi au titre de la loi française sur les grands sites. Pour respecter l'uniformité d'aménagement et soutenir un effort d'amélioration, ce dernier reste quant à lui géré par VNF, sous la tutelle de l'État. L'État et les collectivités doivent cependant faire face aujourd'hui à trois enjeux majeurs : « la surfréquentation du canal qui accueille un million de touristes chaque année », bien que le tourisme fluvial tend à stagner et connait, lui aussi, depuis quelques années la crise ; « la prorogation de l'inscription au Patrimoine Mondial de l'Humanité ; le parasite des platanes d'alignement », le chancre coloré, ayant détruit depuis 2005 « 42 000 arbres » (Préfecture de la Région Languedoc Roussillon, 2011). Dans un rapport de mission, le sénateur A. Chatillon (2012) préconise par ailleurs la création d'une identité de marque dédiée « Canal du Midi », destinée à assurer la survie de l'ouvrage, à développer un sentiment d'appartenance, s'adressant autant aux acteurs publics qu'à la population sans oublier les professionnels. Pour y parvenir, la réflexion doit, pour A. Chatillon, s'organiser autour de la notion de Bassin d'Intérêt Economique et Fluvial (BIEF), relevant d'une vision globale de la vallée constituée par le canal du Midi et ses territoires. Bien que sa fréquentation touristique soit moindre et sa survie actuellement assurée, la problématique du canal de Nantes à Brest est similaire en ce point : il s'agit de révéler, de rendre intelligible une entité majeure et ce au travers d'évènements labellisés. Il s'agit aussi de soutenir une offre géo-touristique qui manque encore de lisibilité. La politique touristique, définie par le schéma régional du tourisme, tente de favoriser les liens entre sites majeurs et secondaires, pour décupler l'attractivité et susciter de manière plus significative l'excursionniste. On observe, de manière concomitante, une dynamique de mise en tourisme, par la promotion des activités « vertes » (randonnées pédestre et équestre, cyclisme, nautisme, pêche) assurées par un maillage dense de promoteurs de services sportifs privés et publics. Ainsi, les « Estivales du canal de Nantes à Brest », organisées en 2010 pour la première fois, regroupent pendant trois mois, sur treize communes riveraines du canal et de l'Erdre, une quarantaine d'événements labellisés (spectacles, contes, sorties nature, visites, randonnées). Le « Bicentenaire du canal de Nantes à Brest » (2011) avait lui aussi pour objectif « de structurer les initiatives et activités existantes pour proposer une offre homogène » expliquent J.-Y. Le Drian, Président du Conseil régional de Bretagne et P. Grosvalet, Président du Conseil général de Loire-Atlantique dans l'éditorial du guide de la manifestation. Structurant les initiatives existantes, ces évènements sont donc en lien direct avec la population locale. Bien plus, selon ces derniers, « cette collaboration repose sur le projet partagé de retrouver le canal oublié, d'en faire l'épine dorsale du tourisme en Bretagne intérieure et en Loire-Atlantique », patrimoine naturel et culturel majeur de la Bretagne historique. La présence des cours d'eau est en effet « considérée comme essentielle : le fleuve ou la rivière se voit de nouveau attribuer sa nature structurante susceptible de révéler et de rendre lisible une morphologie » disparue (Gravari-Barbas, 2004). L'enjeu est donc celui d'une nécessaire transgression dans la relation vécue, d'un élément de décor vers une signification en termes d'usages et de cadre de vie. Car « sans adhésion sur le temps long, sans large consensus », « la notion de patrimoine perd toute signification » et ne peut être vivante, c'est-à-dire « entretenu(e), remodelé(e) de décennies en décennies » (Péron, 1993).

Les appropriations patrimoniales des objets matériels et idéels mobilisés à travers les exemples précités renvoient à des processus variés. Histoires culturelles des lieux, histoires des techniques, etc. sont ainsi mobilisées différemment par des associations, des habitants, des entreprises et les collectivités locales. Les intérêts, moteurs des différentes logiques d'appropriations, sont en conséquence distincts : promotions territoriales, enjeux politiques, profits économiques, etc. La mémoire est dense et les démarches de mise en valeur du patrimoine sont

diverses. Cependant, la notoriété des voies d'eau intérieures peine à s'affirmer devant l'attractivité du littoral des Pays de la Loire.

Conclusion

Les notions de patrimoines fluvial et maritime incluent des potentialités de deux ordres : ressource « symbolique » comme bien commun d'un groupe social souvent historiquement constitué, mais aussi ressource « pratique » et fonctionnelle pouvant être utilisée à des fins touristiques et/ou économiques. Le processus de patrimonialisation de la culture maritime à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, ou sur le canal de Nantes à Brest renvoient à des croisements d'investissements citoyens et bénévoles (associatifs ou non), à des collectivités territoriales qui, définissant les patrimoines locaux comme tels, contribuent à singulariser des identifications territoriales, ainsi qu'à des stratégies marketing ayant pour but de promouvoir les « ressources territoriales » ainsi définies. La difficulté, évoquée par des élus locaux ou des associations, est de préserver la logique historique et identitaire du patrimoine sans pour autant se perdre dans une industrie patrimoniale, une logique marchande ou de sombrer dans un certain « folklore ».

Les dynamiques décrites reflètent certes des processus variés mais néanmoins classiques de patrimonialisation. Saint-Gilles-Croix-de-Vie constitue un bon exemple d'appropriations patrimoniales composites et hétérogènes (mais non forcément contradictoires) qui, composées, alimentent une image finalement cohérente de la station balnéaire. La mise en œuvre d'un nouveau paradigme de développement, dans le cadre de la réhabilitation du canal de Nantes à Brest, n'est pas un cas isolé. Comme en témoigne le colloque « Valoriser le fleuve en Ile-de-France », ce nouveau paradigme permet la définition d'un espace « où le fleuve n'est plus l'outil d'usages qui lui sont extérieurs, mais où il devient lui-même la condition de ce développement » (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, 2009). Fleuves, rivières et canaux sont aujourd'hui réintégrés dans les espaces urbains (à Paris, Nantes, Lyon par exemple), parfois patrimonialisés, sur de plus grandes échelles territoriale (comme le canal du Midi et le canal de Nantes à Brest) ou « modernisé », dans une optique de développement économique (dans le Nord-Ouest de la France principalement).

En conséquence, la mesure et la prise en compte de l'impact économique et social du patrimoine sur un territoire représentent un enjeu déterminant pour les acteurs (collectivités, gestionnaires, associations, entreprises), qui interviennent dans sa préservation, sa rénovation et sa valorisation. Dans un contexte territorial concurrentiel et dans une logique de développement local au sens large, l'identification des villes et territoires se construit. La réflexion sur le devenir des espaces réinvente les rapports aux territoires, en privilégiant des espaces partagés, en repensant les fonctions économiques et sociales, voire l'identité du territoire, pour une réflexion prospective. Elle répond finalement aux aspirations et nécessités contemporaines, particulièrement en matière de loisirs. L'espace n'est donc pas seulement le produit d'une pensée spatiale et technique : les usages, les mentalités, les représentations en façonnent également la réalité physique.

Bibliographie

Audrerie D., 1997. *La notion et la protection du patrimoine*, Paris, PUF, 127 p.

Bonin S., 2008. Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains, *Strates*, n° 13, mis en ligne le 22 octobre 2008, Consulté le 3 juillet 2013, [*http://strates.revues.org/5963*].

Bouisset C., Degremont I., Puyo J.-Y., 2010. Patrimoine et construction de territoires par l'image : l'exemple du pays d'Albret (France) et de ses paysages (XIXe-XXIe siècles), *Estudios Geográficos*, Vol. LXXI, 269, p. 449-473.

Bourdieu P., 1984. La jeunesse n'est qu'un mot, *Questions de sociologie*, Paris, Seuil, p. 143-154.

Carparros P., 2010. Du tourisme fluvial à l'aménagement global du fleuve et de ses berges, *Espaces*, n° 284, p. 8-19.

Chatillon A., 2012. *Une ambition légitime pour le canal du Midi et le canal des Deux Mers*, Rapport de mission sénatoriale, Paris, La Documentation Française, 97 p.

Choay F., 1999. *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 270 p.

Choay F., 2009. *Le patrimoine en questions, anthologie pour un combat*, Paris, Seuil, 220 p.

Di Meo G., 1994. Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle, *Espaces et sociétés*, n° 78, p. 15-34.

Dupuis-Tate M.-F., Fischesser B., 2003. *Rivières et paysages*, Paris, La Martinière, 339 p.

Gravari-Barbas M., 2004. La conquête d'une nouvelle frontière : réinvestissement symbolique et requalification fonctionnelle des fronts de fleuves urbains. À propos de la question de l'eau, *Espace et Société*, Travaux et documents, n° 22, p. 31-39.

Gonot B., 2004. L'eau un facteur essentiel de structuration du paysage. L'exemple des Landes de Gascogne, dans Puech D., Rivière-Honegger A. (dir.), *L'évaluation du paysage,*

une utopie nécessaire ?, Montpellier, Presses Montpellier 3, p. 35-43.

Guibert C., Le Du F., 2007. Stratégie discursive de construction et d'appropriation par le pouvoir politique d'une course transocéanique. Le Vendée Globe 2004-2005 en question, dans *Vivre du sport, pour le sport. Sociologies des cultures et des pratiques sportives*, Paris, L'Harmattan, p. 251-267.

Gumuchian H., Pecqueur B., 2004. La notion de ressource territoriale, *Montagnes Méditerranéennes*, n° 20, p. 4.

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île de France, 2009. Synthèse du colloque *Valoriser le fleuve en Île de France*, 19 p.

Jeudy H.-P., 2008. *La machine patrimoniale*, Paris, Circé Poche, 121 p.

Jobert B., 1998. Distinction opératoire entre arène et forum de politique publique, *Les métamorphoses de la régulation politique*, n° 24, Paris, LGDJ/Montchrestien, 381 p.

Linossier R., Russeil S., Verhage R., Zepf M., 2004. Effacer, conserver, transformer, valoriser. Le renouvellement urbain face à la patrimonialisation, *Annales de la recherche urbaine*, n° 97, p. 23-26.

Marie G., Peron F., Amghar J., Vincent J., L'Aot, L., 2008. Le patrimoine maritime culturel : de l'inventaire à l'action (exemple des espaces côtiers bretons), *Actes du colloque international pluridisciplinaire "Le littoral : subir, dire, agir",* Lille, 16-18 janvier 2008.

Nora P., 2006. L'explosion du patrimoine, *Patrimoines, revue de l'Institut national du patrimoine*, n° 2, p. 11.

Passeron J.-C., 1987. Attention aux excès de vitesse. Le « nouveau » comme concept sociologique, *Esprit*, n° 125, p. 129-134.

Peron F., 1993. Pour une définition sociale et culturelle du patrimoine maritime, Actes du colloque international Estuaire 92, *Le patrimoine maritime et fluvial,* Direction du Patrimoine, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Paris, p. 215-220.

Peron F., Marie G., Vincent J., 2010. Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales, communication au colloque international *Patrimoine culturel et désirs de territoires : vers quels développements ?*, Nîmes.

Pihet C., 1996. Les espaces rétro-littoraux, un nouvel enjeu du développement touristique : l'exemple du canton de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (Vendée), *Norois*, n° 172, p. 791-798.

Renard J., 2005. *La Vendée, un demi-siècle d'observation d'un géographe*, Rennes, PUR, 308 p.

Retière J.-N., 2003. Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire, *Politix*. Vol. 16, n° 63, p. 121-143.

Secrétariat Général pour les Affaires Régionales Languedoc-Roussillon, 2011. *Plan d'action stratégique de l'état en Languedoc Roussillon et dans ses départements 2011-2013*, Préfecture de la Région Languedoc Roussillon, p. 22.

UNESCO. *Qu'est-ce que le patrimoine culturel aujourd'hui ? Les composantes du patrimoine culturel*, [*www.unesco.org*].