HAL
open science

Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales

Françoise Péron, Guillaume Marie

To cite this version:

Françoise Péron, Guillaume Marie. Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales. Colloque international Patrimoine culturel et désirs de territoires : vers quels développements ?, Feb 2010, Nîmes, France. pp.103-116. hal-00464292

HAL Id: hal-00464292

https://hal.science/hal-00464292

Submitted on 12 Aug 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Françoise Péron
Géographe,
Professeur des Universités émérite,
Université de Bretagne Occidentale

Guillaume Marie
Géographe,
Professeur régulier,
Université du Québec à Rimouski

Actes du colloque de Nîmes

Citation : Péron F., Marie G. (2012) – Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales. *Actes du Colloque international Patrimoine culturel et désirs de territoires : vers quels développements ?*, Nîmes, 25-27 févier 2010, L'Harmattan, pp. 103-116.

LES LOGIQUES DE CONSTRUCTION DU PATRIMOINE MARITIME CULTUREL

De l'émergence d'un concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales

À partir des années 1960, un phénomène général de patrimonialisation se développe en France dans le cadre des mutations d'envergure de l'Après-guerre. Dans le contexte d'une transformation radicale de la société, des moyens de déplacement et du « déménagement du territoire »[1], le patrimoine rassure et permet de resignifier les territoires et les lieux. Ainsi, de nouveaux patrimoines émergent en France : patrimoines rural, urbain, industriel. Portés par les catégories sociales liées aux emplois tertiaires qui se généralisent alors, ces patrimoines éclatés sont radicalement différents des grands éléments emblématiques de la nation, construits depuis deux siècles. Le mouvement général de patrimonialisation est si fort durant les décennies 1980-90 que les sociologues, à la suite de Pierre-Henry Jeudy [2],

[1] LE LANNOU (Maurice), *Le déménagement du territoire : rêveries d'un géographe*, Seuil, Paris, 1967

[2] JEUDY (Pierre-Henry), *Patrimoines en folie*, coll. Ethnologie de la France, Cahier 5, Paris, 1990.

n'hésitèrent pas à parler de « patrimoine en folie ». Quasiment toutes les disciplines en sciences humaines ont alors ouvert un volet de recherche « patrimoine ». Les géographes spécialisés en géographie sociale analysèrent plus particulièrement le phénomène sous l'angle territorial. De très bons écrits ont été publiés à ce sujet, notamment ceux Guy Di Méo et de son équipe [3]. Le sujet n'est cependant pas épuisé.

En effet aujourd'hui, les mutations sociétales - d'une telle ampleur qu'il vaudrait mieux parler de métamorphoses de la société globale que de mutations -, obligent à revoir les problématiques posées il y a vingt ou trente ans concernant les relations patrimoine/territoire. Les questions qui se posent maintenant sont de plusieurs ordres.

- Qu'en est-il du couple Patrimoine/Territoire formé il y a presque un demi-siècle ?
- Quelles logiques, souvent contradictoires, concourent depuis cette époque à en transformer les termes ?
- Quels sont les nouveaux acteurs du patrimoine et en quoi les politiques patrimoniales actuelles modifient-elles la nature des patrimoines créés aujourd'hui par rapport aux patrimoines nés dans la seconde moitié du XXème siècle ?

Les réponses données à ces interrogations s'appuient sur une expérience collective de recherche/action, menée depuis cinq ans, sur le thème de la construction du patrimoine maritime culturel sur les littoraux de Bretagne, dans le cadre de l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne [4].

Deux phases doivent être envisagées dans l'évolution du couple patrimoine maritime/territoire littoral. La phase d'émergence de ce jeune couple, dans la joie, la fête et l'improvisation, durant les années 1970-2000 marquées par la transformation profonde des activités économiques, des usages et de la structure des littoraux et des sociétés qui y vivent ou qui y séjournent temporairement. Puis la phase actuelle qui est celle de la maturité du couple désormais mieux affirmé, mais du même coup soumis aux enjeux et aux pressions contradictoires de la « surmodernité » qui en

---

[3] DI MÉO (Guy), *La géographie en fêtes*, Ophrys, Paris, 2001.

[4] L'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel de Bretagne a travaillé en partenariat et avec le soutien du Conseil général du Finistère, de la Région Bretagne et du ministère de la Culture (DRAC-Bretagne et DAPA).

changent totalement la nature et en restreignent le développement tout en l'institutionnalisant.

I La phase d'émergence du patrimoine maritime dans le cadre de la refondation des territoires du littoral : 1980-2000

Rapide cadrage des mots et des concepts

Avant d'entrer dans l'analyse des processus de patrimonialisation des héritages maritimes caractéristiques des années 1980, il est utile de s'entendre sur les mots utilisés et en premier lieu de distinguer « héritage » et « patrimoine ». Tout ce dont nous héritons ne fait pas patrimoine. Le patrimoine d'un individu, d'un groupe social, d'une nation, à un moment donné de son histoire, est constitué par l'ensemble des biens hérités, considérés comme héritages communs et jugés digne d'être transmis aux générations futures. Le patrimoine de chacun (individu, groupe social, nation) est donc subjectif : « considéré comme… ». Le patrimoine se construit à partir d'héritages sélectionnés et revendiqués, dont la nature et l'importance varient selon les circonstances et les époques. Le patrimoine n'est jamais un « donné », c'est toujours un « construit ». Le patrimoine est arbitraire, il se décrète. Créer du patrimoine relève d'un acte politique dans le sens le plus fort du terme. Même si cette réalité est occultée car le patrimoine se veut consensuel, les constructions patrimoniales établissent un rapport de force entre ceux qui en font la promotion et les autres. Le patrimoine est identitaire, il qualifie le groupe qui l'a créé et qui le revendique. Il est intimement mêlé au territoire revendiqué par un groupe ou une nation car il en constitue la marque idéologique et mythique. Le patrimoine redonne sens aux espaces bousculés par la modernité et acte en quelque sorte l'avènement de nouvelles formes d'occupations spatiales correspondant à de nouvelles formes d'organisations sociales. Il permet de signifier à la fois le groupe social qui le construit et le territoire qui correspond à ce groupe. Refondation sociale et refondation territoriale vont de paire. Le patrimoine n'est donc pas un héritage mais une dynamique de reconstruction du passé pour les besoins du présent et les projets

du futur. Le patrimoine n'est pas non plus histoire ; ni mémoire. Il tient du mythe fondateur des territoires vivants d'aujourd'hui. Le patrimoine est une dynamique [5].

Sur le littoral, la patrimonialisation des héritages maritimes historiques fut tardive. Les raisons en sont multiples. Les plus importantes étant l'hétérogénéité des « populations maritimes » - car quoi de commun entre un gardien de phare, un capitaine au long cours, un marin pêcheur à la côte… -, ainsi que le fractionnement des territoires façonnés par les activités maritimes. En effet, es espaces littoraux furent aussi historiquement marqués par des activités rurales importantes lorsque les conditions de développement du maritime n'étaient pas réunies. À la différence de ce qui s'est passé concernant les populations rurales, englobées dans le terme d'ailleurs inexact de « paysans », l'éclatement social et géographique des gens de mer, et plus largement des populations maritimes, a empêché le développement d'une identité commune et d'une reconnaissance globale de l'appartenance à un même monde, mû par le maritime.

Par ailleurs, à l'instar de tous les héritages culturels, les héritages maritimes ont une double dimension. Dimension matérielle, faite ici de quais, de cales, de grues, de bateaux, de marais salants, de quartiers de pêcheurs, de cités portuaires, de lotissements balnéaires… Dimension immatérielle comprenant des rites et croyances particulières, des chansons, des évènements religieux particuliers, des savoir-faire et des qualités spécifiques, dont le fameux « esprit marin »…. Même si, dans une optique d'aménagement du territoire qui est celle de notre travail, on ne considère que les héritages bâtis, la longue et riche histoire maritime de la France fait que les potentialités patrimoniales y sont particulièrement importantes. Presque partout sur les côtes, se trouvent des héritages liés à la défense militaire du littoral qui est aussi une frontière, à la défense physique contre la mer (que ce soit contre ses apports ou ses attaques), à la signalisation des côtes (devenue indispensable au moment de l'essor de la grande navigation intercontinentale), au transit terre/mer (facilité par la construction de quais solides et de môles à la fin du XIXème siècle), aux activités de production primaire et de commercialisation des produits de la mer, aux activités artisanales et industrielles qui ne se seraient pas développées sans la proximité de la

---

[5] PÉRON (Françoise), dir., *Le patrimoine maritime, construire, transmettre, symboliser les héritages maritimes européens*, PUR, Rennes, 2002.

mer (dont la construction navale et les conserveries de poisson), à la vie des populations littorales, aux activités balnéaires de loisirs et de santé, aux pratiques légendaires et mémorielles, aux activités scientifiques nées de la mer. En Bretagne, ces potentialités de transmission de l'histoire et de la mémoire maritime s'expriment surtout dans les petits ports historiques et dans les petits sites portuaires, au nombre de 219 rien que pour le Finistère (plus du double à l'échelle de la Bretagne historique), animés par la pêche et le cabotage et dont l'activité explosa littéralement dans la période 1850-1950. Il est logique que ce soit dans ces petits ports qu'une nouvelle prise de conscience patrimoniale maritime ait vu le jour [6].

Trois logiques de construction d'un patrimoine maritime breton se succèdent et se complètent durant les deux dernières décennies du XXème siècle

Une première logique de nature mémorielle et ethnologique déclenche le mouvement.

Elle repose sur la prise de conscience du risque de disparition totale des anciens bateaux de travail qui avaient animé les côtes bretonnes pendant plusieurs siècles ; ce qui entraîna la création de petites associations locales. Les premières naquirent en rade de Brest dans le but de restaurer et de faire vivre les derniers représentants de ces bateaux qui venaient tout juste d'être désarmés ou qui achevaient de pourrir au fond des rias et des ports : gabarres de transport, bisquines, chasses-marée, sloop de pêche… C'est à ce moment que commencèrent à se développer les premières fêtes du patrimoine maritime (Pors Beach, Douarnenez). Pour les acteurs de cette première phase de mise en patrimoine des héritages maritimes, souvent des gens de l'extérieur ayant des liens avec ceux du lieu (par leur ascendance ou leur histoire personnelle), l'objectif est de maintenir vivantes les cultures maritimes historiques. Cette dynamique mémorielle de conservation et de transmission est caractérisée par la spontanéité, la convivialité, la proximité entre acteurs et spectateurs. On recueille les paroles des « anciens », on apprend auprès d'eux les techniques de la navigation à la voile et de la construction navale en bois. On restaure les vieux bateaux de travail, bientôt on en construit de nouveaux (*Figure 1*).

---

[6] PÉRON (Françoise), MARIE (Guillaume), *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, Le Télégramme, Brest, 2010.

Ce mouvement est soutenu par une logique festive et identitaire qui prend rapidement de l'ampleur.

Un concours lancé en 1989 par la revue « Le Chasse-Marée » et le quotidien finistérien « Le Télégramme » invite en effet chaque commune de la côte à présenter pour la première grande fête du patrimoine maritime, prévue à Brest en 1992, le bateau de travail spécifique du port de la commune. Nombre de ces bateaux avaient déjà disparu, ce qui entraîna la construction de répliques. C'est ainsi que naquit ce curieux objet patrimonial qu'est « le faux vieux gréement » qui trônera au cœur de chacune des fêtes maritimes. Ces manifestations festives se propagent alors comme une traînée de poudre sur le littoral breton, puisque plus de 50 de ces fêtes rituelles de toutes tailles ont acquit rapidement une périodicité (entre 2 et 4 ans) et que les premières fêtes quadriennales de Brest ont rassemblé plus de 2000 bateaux offerts au regard d'un million de spectateurs sur les quais. Une foule d'associations, grandes ou petites, sont créées pour construire ou restaurer « un bateau du patrimoine » et le faire naviguer, mais aussi pour remettre en marche un moulin à marée, recueillir des chants de marins, construire des maquettes de bateaux, organiser des salons du livre maritime, des expositions, promouvoir des films maritimes, créer des réseaux, recevoir des équipages d'autres pays… Entre 1985 et 2005, 130 associations de ce type ont vu le jour sur le littoral du Finistère. Un musée du bateau est ouvert à Douarnenez également en 1992 (*Figure 1*). Le mouvement essaime sur d'autres littoraux, sur ceux du Ponant d'abord puis, de façon plus modeste, sur le littoral méditerranéen. L'ambiance de ces fêtes déclenche de nouvelles formes d'identification au maritime. Des groupes de « néo marins » épisodiques apparaissent dans les ports. Ces adeptes du littoral revendiquent une nouvelle forme d'identité maritime, le plus souvent davantage affichée que vécue, davantage secondaire et ludique que principale et nourricière (usage de costume de pêcheurs, utilisation de petits bateaux à voile reconstruits ou restaurés, abonnement à la revue « Le Chasse-Marée »…).

Parallèlement, une nouvelle logique urbaine littorale se développe.

Au plan des municipalités côtières, les élus, d'abord réticents ont vite compris l'intérêt de ces fêtes. Elles transforment l'image de la ville qui, de cité portuaire marquée par le travail et l'industrie du XIXème siècle, peut désormais s'afficher résolument « ville maritime », afin de faire oublier les difficultés de reconversion des économies portuaires alors en cours, tout en se dotant d'un outil touristique qui s'inscrira en

complémentarité d'autres actions de revalorisation : développement des sciences et techniques de la mer, soutiens aux manifestations sportives nautiques et au tourisme urbain littoral.

Un nouveau patrimoine, un nouveau territoire, une nouvelle société

L'essor du couple patrimoine maritime/territoire littoral s'explique essentiellement par l'avènement d'une nouvelle société littorale qui a besoin, pour se souder et se développer, de se constituer un nouveau territoire (sur les décombres de l'ancien) et une nouvelle identité (récupérée du passé mais qui n'a plus grand chose à voir avec lui) en s'inventant, pour se légitimer, un récit mythique fondateur. Ainsi va émerger un littoral rajeuni, attractif, festif, sportif, paré d'une histoire mythique grandiose (l'épopée des Paimpolais, l'épopée de la sardine…) qui s'affiche depuis cette époque en couverture des revues bretonnes qui se multiplient. Ce littoral redevenu enviable et envié, désormais « dans le vent », est celui de la nouvelle société littorale composite qui se rend progressivement maîtresse des lieux.

Les fêtes du patrimoine maritime, grandes ou petites, en rassemblant périodiquement, en un temps et un espace bien circonscrits, des catégories de populations différentes, jeunes et vieux, urbains venus d'ailleurs et ruraux restés au pays, populations maritimes déclinantes et populations tertiaires en essor, ont contribué à souder ces groupes hétérogènes, à créer un ciment social et culturel autour de l'objet mythique du bateau. La fête maritime a permis d'exprimer un « nous territorialisé », sur la base du maritime, qui exorcise les angoisses sociales et qui aide à dépasser les conflits potentiels entre groupes sociaux différents qui doivent désormais se partager l'usage de l'espace côtier.

L'autre conséquence de cette dynamique patrimoniale dans sa phase émergente est la structuration symbolique du nouveau territoire littoral. Les lieux centraux en sont les sites des grandes fêtes (Brest, Douarnenez, Paimpol), et les centres secondaires, ceux des petites fêtes plus locales ; ces centres étant généralement doublés de musées, eux-mêmes hiérarchisés. Les territoires du maritime patrimonial sont aussi irrigués par des réseaux matérialisés sur le sol par les déplacements des fidèles : parcours en famille ou entre amis d'un site à l'autre, pèlerinages dominicaux en bord

de mer, embarquements vers les îles qui deviennent elles aussi des lieux mythiques. Le territoire ainsi défini est un étroit liseré côtier porteur des identités maritimes de la modernité. En quelques années d'effervescence et de ferveur patrimoniale maritime, le littoral est devenu autant un mythe qu'une réalité. Le littoral, hier désorganisé géographiquement et socialement par les mutations des années 1950-70, est maintenant reconstruit à partir des bases symboliques et rituelles posées par cette dynamique patrimoniale fondatrice. Ses spécificités maritimes nouvelles ont été reconnues au moment précis où son identité ancienne allait disparaître. Le désir de mer, qui anime désormais l'ensemble de la société française de plus en plus rassemblée sur des espaces urbains ou périurbains, a joué le rôle de racine pourvoyeuse de ce phénomène culturel majeur de la fin du XXème siècle [7].

Mais le mythe consensuel se délite rapidement

Avec le recul d'une vingtaine d'années, on s'aperçoit de l'utilité fondamentale de cette première étape de construction du patrimoine maritime. Elle a accompagné, et facilité, le passage d'un type de société à une autre sur le littoral, d'un type de territoire organisé essentiellement par des formes diversifiées de travail et de production locales en relation avec la mer à un nouveau type de territoire fondé sur des bases radicalement différentes des précédentes.

Cette première période se clôt progressivement sous l'effet de l'extinction des générations de la mémoire, des difficultés rencontrées par les associations et les petits musées pour perdurer, de la transformation de l'esprit des fêtes maritimes qui ont tendance à devenir de grandes manifestations sans âme, instrumentalisées par les pouvoirs en place, de l'éviction des familles issues des lieux sous la pression de la demande immobilière extérieure et de la concurrence d'autres groupes sociaux.

On passe au début des années 2000, des logiques mémorielles, anthropologiques, festives – qui ont présidé à la refondation mythique du territoire littoral pour de nouvelles populations et de nouveaux usages – à des logiques plus froides, plus

---

[7] PÉRON (Françoise), « La construction du patrimoine maritime en Bretagne », dans *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXIe siècle*, GRAVARI-BARBAS (Maria), GUICHARD-ANGUIS (Sylvie), dir., 2002, p. 315-334, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 2002.

dures, plus antagonistes entre groupes sociaux différents animés par des visions prospectives différentes de l'avenir du littoral [8].

II Dans le cadre de la « surmodernité » : le couple patrimoine/territoire au risque de se perdre

En effet, depuis vingt ans, le couple patrimoine/territoire formé antérieurement, évolue dans un environnement paradigmatique totalement inédit, celui de la « surmodernité ».

La surmodernité, une surabondance de biens interchangeables

Le mot est utilisé ici dans le sens que lui ont donné Marc Augé et Georges Balandier [9]. Nous suivons ces anthropologues lorsqu'ils définissent la surmodernité comme un fait de surabondance ; fragile il est vrai car des restrictions de tous ordres sont en train de réduire cette surabondance. Quoi qu'il en soit, par rapport à d'autres sociétés, c'est encore la surabondance qui spécifie la nôtre. Surabondance événementielle par l'information multiple, continue et en temps réel qui fait que l'individu ne peut plus trier cette information qui le déborde constamment. Surabondance spatiale par la multiplication des possibilités de se déplacer tout le temps et partout, par le fait de disposer désormais du monde entier au bout de son portable et par l'omniprésence des images de paysages en provenance de l'ensemble de la planète. Surabondance des références culturelles, superficielles et interchangeables. Pour désigner cette situation, on pourrait aussi parler de nouveau contexte paradigmatique, de nouveau système culturel lié au développement extrêmement rapide de nouvelles sciences et techniques, de nouvelles cultures, et à la globalisation de l'ensemble des réalités planétaires.

---

[8] PÉRON (Françoise), « Le patrimoine maritime français », dans GUELLEC (Jean), LOROT (Pascal), *Planète océane*, p. 503-514, Institut Choiseul, Paris, 2007.

[9] AUGÉ (Marc), *Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Paris, 1992. BALANDIER (Georges), « Communication et images : une lecture de la surmodernité », dans CARÉNI (André), JARDEL (Jean-Pierre), *De la tradition à la post-modernité, hommage à Jean Poirier*, p. 41-47, PUF, Paris, 1996.

De ce fait, l'opposition entre l'ici et l'ailleurs, entre la tradition et la modernité, devient caduque. D'où l'avènement d'espaces de plus en plus interchangeables construits pour un présent « qui n'a plus d'autre horizon que lui-même » ; qualifié de « présentisme » par le philosophe François Hartog [10].

Qu'advient-il alors du patrimoine dont la fonction est d'abord celle du recueil, par les vivants d'aujourd'hui, des éléments jugés emblématiques du passé, afin de les transmettre aux individus et aux sociétés du futur ? Et qu'advient-il du couple patrimoine/territoire ?

Actuellement, trois logiques de désintégration des territoires historiques et des patrimoines sont à l'œuvre sur les littoraux

La logique de l'image

Les médias et la presse s'imposent désormais comme acteurs majeurs de la fabrication des territoires et de leurs patrimoines. Cette logique de l'image se déploie dans plusieurs directions. Tout d'abord, elle contribue à théâtraliser le maritime au détriment du respect de la réalité historique. Le patrimoine maritime est l'objet de mises en scènes de plus en plus spectaculaires. Cette dérive s'applique aux grandes fêtes du patrimoine maritime, elle touche aussi les petits sites portuaires et les musées. En isolant, par soucis de « communication », un seul élément historique emblématique sur un site, toujours le même, elles font oublier la richesse et la diversité des autres éléments hérités. De ce fait, l'épaisseur territoriale du site disparaît, remplacée par une image de carte postale au moyen de laquelle les médias touristiques matraquent le public. À ces images se mêlent celles des marins devenus héros de la mer. Tous sont courtisés : les vainqueurs des courses au large, mais aussi les marins anonymes des équipages de bateaux de passagers promus au rang de « gladiateurs de la mer », ou encore le commandant du remorqueur « Abeille Flandre » devenu, en un temps, l'incarnation vivante du sauveteur en mer. Ces simplifications outrancières appauvrissent de toute part la matière maritime, dans ses

[10] HARTOG (François), « Temps et histoire, comment écrire l'histoire de la France », dans *Annales HESS*, Armand Colin, p. 1219-1236, 1995.

profondeurs historiques et sa réalité sociale, modelant de la sorte « une maritimité » de convention, souvent reprochée aux Français [11].

Les territoires ont peu de place dans cette logique de l'image qui évolue vers la simplification iconique. Ainsi, un corpus réduit d'icônes, mêlant patrimoine naturel et patrimoine culturel : la mouette, le phare, la cabine de bain, le galet, le vieux pêcheur…, substitue peu à peu la représentation de la chose maritime à la réalité du maritime. En reprenant Roland Barthes [12], on peut dire que les Français, de plus en plus amoureux de la mer et des divertissements qu'elle offre, vivent davantage sous l'empire des signes du maritime qu'en relation concrète avec l'infinie richesse historique et la grande dangerosité du milieu littoral et maritime ; y compris ceux qui habitent à proximité de la mer.

Cette logique iconographique débridée produit d'autres effets regrettables. La surabondance de patrimoines de toute nature mis en images, tue les images. À l'instar des autres patrimoines, le patrimoine maritime est victime de son succès. Au sein du brouillage généralisé des images, il n'apparaît plus que sous une forme simplifiée, caricaturée, faite d'objets interchangeables circulant à l'échelle planétaire ; ne signalant plus qu'un territoire irréel, fictif, de plus en plus gouverné par le virtuel. L'image de la vague s'enroulant autour du fût d'un phare en est un bon exemple. Les représentations des petits ports bretons passent par un processus identique de dématérialisation produite par une image s'adressant d'abord à l'imaginaire, tandis que les héritages maritimes historiques réels sont menacés de ruine ou de destruction. C'est vrai pour les phares en mer. C'est vrai aussi pour le modeste urbanisme des petits ports bretons, édifié au moment de l'essor de la pêche, à la fin du XIXème siècle.

La logique de spéculation foncière

La logique de la spéculation foncière et immobilière s'attaque maintenant à tous les territoires historiques maritimes, et renforce les effets destructeurs opérés par la logique de l'image. Sous l'impulsion de la demande touristique, résidentielle et plaisancière, fronts portuaires urbanisés, anciens quais de débarquement, zones

---

[11] PÉRON (Françoise), « Les représentations françaises du maritime », dans CABANTOUS (Alain), LESPAGNOL (André), PÉRON (Françoise), *Les Français, la terre et la mer*, Fayard, Paris, p. 757-780, 2005.

[12] BARTHES (Roland), *Mythologies*, Seuil, Paris, 1957.

artisanales et industrielles - abritant il y a encore quelques années : chantiers de construction navale, conserveries, voileries…-, quartiers de pêcheurs, quartiers balnéaires non protégés, sont attaqués les uns après les autres. Ne sont conservés que les héritages les plus spectaculaires classés au titre des monuments historiques, peu nombreux et dont le lien avec le maritime est souvent ténu (édifices religieux, demeures de commerçants) [13]. L'identité maritime vivante de ces territoires tend également à disparaître, d'autant que les descendants des populations locales sont chassés des lieux par le jeu de la « gentrification » résidentielle.

La logique de l'accessibilité

La logique de l'accessibilité, *a priori* louable, ayant pour objectif de permettre à tous, quel que soit leur moyen de locomotion (automobiles, motos, vélos, piétons), d'accéder à tous les lieux, à tous les paysages, contribue activement au démembrement des espaces littoraux d'intérêt historique. Les petits ports en sont l'exemple le plus criant. Ces territoires étroits et fragiles, urbanisés en relation directe avec le maritime, sont aujourd'hui en voie de démantèlement par la construction, ininterrompue depuis quelques années, de routes à 4 voies, de parkings, de ronds-points, de balustrades et de voies cimentées donnant sur le paysage portuaire, de pistes cyclables aménagées en site propre… Modernisation rimant ici trop souvent avec banalisation affligeante des lieux pour lesquels il n'y a pas de protection architecturale ou paysagère spécifique. Des solutions, qu'il faudrait promouvoir, existent pourtant pour garantir l'accès aux sites, sans dénaturer les paysages (parkings en arrière du front portuaire, circulation piétonnière sur les quais, navettes pour les personnes à mobilité réduite…).

Des forces d'opposition spontanées à ces trois logiques existent mais elles sont impuissantes à les contrer efficacement. Qu'elles soient associatives ou individuelles, dispersées et souvent découragées, elles mènent un véritable travail de Sisyphe qui ne leur permet que de répondre au coup pour coup ; ou bien d'arriver trop tard. (*Figure 2)*

---

[13] PÉRON (Françoise), MARIE (Guillaume), *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, Le Télégramme, Brest, p.86-87, 2010.

Les forces de restructuration des territoires : trois logiques incluant le patrimoine bâti

Pour contrer ces logiques de démantèlement sans contrôle des territoires littoraux historiques, des forces de restructuration se développent. Conduites en fonction d'objectifs différents, elles accordent une place très variable aux héritages culturels. Néanmoins, elles ont pour point commun de s'inscrire dans un système social et technique radicalement nouveau par rapport à celui de l'époque précédente.

Un contexte nouveau

Tout d'abord, les initiatives individuelles ou associatives pour protéger un patrimoine, bien que nécessaires, ne sont plus suffisantes. La densification de la population littorale principale et secondaire, l'augmentation de la fréquentation intermittente par des non-résidents (touristes et populations urbanisées des zones géographiques voisines), la multiplication des usages, essentiellement de loisirs, la pression humaine sont actuellement si prégnantes dans les zones côtières que l'adoption d'une gestion rationnelle et concertée de ces territoires est devenue absolument impérative.

Si la tâche est complexe, elle est en revanche facilitée par l'apparition de nouveaux outils scientifiques et techniques pour appréhender cette réalité inédite et la gérer : systèmes d'informations géographiques (SIG), banques de données, banques de photos, suivis en temps réel de la fréquentation, simulations spatiales…

L'usage de ces outils, maintenant généralisé, change totalement la donne du problème. Cependant les outils ne sont que des moyens. Les résultats obtenus dépendent des objectifs politiques fixés par les collectivités territoriales et plus largement les citoyens.

La logique de la fonctionnalité : rationaliser les usages actuels du littoral.

Les acteurs territoriaux institutionnels jouent le rôle moteur dans l'aménagement du littoral. Communes, communautés de communes, communautés d'agglomérations, départements, régions doivent en priorité assurer le bon fonctionnement des espaces côtiers dont l'attractivité se renforce d'année en année et parer à une demande de plus en plus pressante d'infrastructures et de réseaux d'hébergement,

de transport, d'eau potable, d'évacuation des déchets, de commerces… Ils le font par la mise en place de documents prospectifs d'urbanisme et d'aménagement du territoire que sont les PLU, les SCoT, les Contrats de pays…, établis selon une logique pragmatique découlant essentiellement de l'évaluation des nécessités de l'instant. Dans ces documents, la mise en valeur du patrimoine bâti non monumental du littoral occupe une place mineure. L'objectif est plutôt de spécialiser les espaces à partir des fonctions de base qui leur sont assignées. Il en résulte une tendance à la sectorisation du littoral en zones de vie et d'emplois et en zones de remise en forme écologique et de loisirs… Même au plan des Parcs Naturels Régionaux, existants ou en cours d'élaboration, qui ont pourtant des projets transversaux à réaliser sur le long terme par le biais de leurs chartes, qui intègrent la valorisation du patrimoine culturel, le patrimoine maritime bâti est cité dans les documents officiels, mais sans qu'un contenu réel et opératoire ne lui soit donné pour l'instant. Des enclaves spécifiques à intérêt patrimonial sont cependant reconnues : section de front de mer urbanisé des villes portuaires importantes, rives des abers, petits ports historiques, îles… Pourtant, aucune protection globale et spécifique, adaptée aux besoins de protection et de mise en valeur de l'identité maritime historique de ces territoires n'est prévue jusqu'à maintenant.

La logique de la gestion intégrée des zones côtières

Dans le cadre de la promotion d'un développement durable et maîtrisé des espaces littoraux par le Ministère de l'Écologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) est conseillée en tant qu'outil de gouvernance, à appliquer à tous « les territoires de projets » qui émergent ou émergeront sur le littoral [14]. La protection et la valorisation du patrimoine maritime bâti devraient y occuper une bonne place. Hélas, du fait d'une conception essentiellement naturaliste du « bon environnement » nécessaire à l'épanouissement des individus et des sociétés, héritée des origines Nord-américaines de la notion de GIZC, les héritages culturels sont difficiles à intégrer dans le cadre de ce mode de gestion des « zones côtières » ; les espaces littoraux n'ayant pas droit ici, même dans les mots, à la qualité de « territoires ». Cette approche globale et systémique

[14] Collectif, Ministère de l'Écologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, *Agir ensemble pour le littoral, Mobilisations scientifiques pour le renouvellement des politiques publiques*, Documentation Française, Paris, 2009.

qu'est la GIZC devrait pourtant prendre en compte les enjeux culturels d'un territoire et les placer au cœur du projet de développement durable.

La logique de connaissance spatialisée des héritages et de construction patrimoniale partagée

Une troisième logique d'aménagement des territoires littoraux commence à apparaître. C'est une logique à la fois scientifique, participative et humaniste dont le développement ne serait pas mutilant pour l'avenir de nos sociétés car basé sur l'objectif de la transmission des cultures maritimes héritées, dans leur épaisseur concrète, historique, mémorielle et expérimentale. Ces cultures héritées et évolutives étant considérées non comme des entraves aux nécessaires réaménagements des territoires littoraux mais comme autant de biens irremplaçables pour l'enrichissement et le plein épanouissement des sociétés actuelles et futures.

Ces objectifs sont ceux de l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne. La méthode de travail, mise au point et testée (localement) par le groupe de recherche-action fut d'emblée conçue pour être reproductible sur l'ensemble des littoraux français. Le premier objectif est de produire des outils de connaissance et de gestion des héritages maritimes (typologie des héritages maritimes, banques de données, inventaires et atlas du patrimoine maritime) pour les élus et les citoyens concernés. La seconde originalité, par rapport aux inventaires classiques du patrimoine culturel, est de considérer les « objets » à potentialité patrimoniale, non pas les uns après les autres, mais à partir des territoires sur lesquels ils sont répartis, et dont l'association spatiale fait, aujourd'hui, sens et identité maritime sociale et culturelle. La troisième originalité consiste à échanger tout au long de la démarche avec les acteurs intéressés et à recueillir les avis des populations sur la nature, l'ampleur et les possibilités de mise en valeur de ce patrimoine, afin de pouvoir produire des recommandations de conservation, restauration et valorisation réalistes, comprises et portées par la population (sensibilisation des habitants, notamment des scolaires, enquêtes sur ce qui fait patrimoine, cartes des enjeux patrimoniaux). D'autres expériences menées dans le cadre de projets différents vont dans le même sens (cartographie participative des héritages culturels…). L'objectif ultime de la recherche-action conduite par l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne est de déboucher sur la coproduction d'un label des petits ports d'intérêt

patrimonial, appuyé sur une charte de mise en valeur. Ainsi seraient réconciliés territoire littoral et patrimoine maritime [15].

Le succès apparent de cette démarche novatrice et participative ne doit pas faire oublier les difficultés, voire les impossibilités, de sa mise en œuvre. Même si les élus des collectivités territoriales commencent à être convaincus de son intérêt et s'ils se plaisent à afficher maintenant leurs préoccupations patrimoniales maritimes, dans la plupart des cas, ils ne disposent pas des moyens nécessaires pour la promouvoir réellement. Trop d'obstacles subsistent : le manque de culture maritime et urbanistique des élus eux-mêmes, le choix des avantages du court terme pour leurs électeurs, les intérêts particuliers locaux qui poussent à la mise en place d'aménagements lourds faisant fie du passé, les groupes de pression constitués par les entreprises vivant de ces travaux, les cabinets d'urbanisme enclins à reproduire les aménagements passe partout de l'époque, les compétences récemment amoindries des architectes des bâtiments de France. Néanmoins les idées et les outils progressent.

Pour une reconnaissance de la dimension éthique du patrimoine maritime

---

[15] Les outils d'aide à la décision produits par l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel de Bretagne sont les suivants :

- Inventaires problématisés sur le patrimoine maritime culturel des communes de Bretagne (Camaret-sur-Mer, Crozon, Roscanvel, Clohars-Carnoët, Larmor-Plage, Séné, Etel - en cours -) ; ces inventaires, réalisés en partenariat avec le service de l'inventaire de la Région Bretagne, sont disponibles sur le portail internet GLAD, http/patrimoine.region-bretagne.fr/
- Bases de données et SIG thématiques à l'échelle du département du Finistère (signalisation et surveillance des côtes, défense militaire, artificialisation du trait de côte, héritages religieux, musées maritimes, fêtes maritimes, associations du patrimoine maritime…) et transversaux (héritages par site portuaire finistérien -541 sites recensés -, héritages maritimes de la trentaine de communes étudiées, pour la plupart dans le Finistère dont celles du PNMI).
- *Atlas du patrimoine maritime du Finistère* : une version destinée aux élus et services éditée en 2009 par le Conseil général du Finistère, une version grand public éditée par les éditions du Télégramme en 2010.

Le couple territoire littoral/patrimoine maritime, désormais institutionnalisé, est arrivé à maturité, il fonctionne certes, mais sur des bases très sensiblement différentes de celles qui l'ont fait naître. La première phase de production du patrimoine maritime est celle d'une période de deuil. Elle est caractérisée par l'émotion, la spontanéité, la chaleur de la convivialité ; développées dans la complicité d'acteurs inventant de nouveaux rites de passage d'une société à une autre, d'un territoire à un autre, et s'improvisant un nouveau rôle sans le savoir, celui de créateurs à la fois d'un nouveau patrimoine et d'un nouveau territoire : le littoral d'aujourd'hui.

La phase actuelle est marquée par un changement total des modalités de production des patrimoines maritimes locaux et régionaux. Les acteurs sont désormais des institutionnels ou des scientifiques qui privilégient la rationalité classique, très souvent l'intérêt calculé, rarement l'invention et l'imaginaire, dans une stricte optique d'aménagement global du littoral. L'improvisation n'a plus cours, et la « machine patrimoniale » est lourde à manœuvrer. Le risque majeur étant, qu'emporté par la technique et débordé par les nécessités de gestion d'un littoral de plus en plus surveillé et répertorié, le gestionnaire oublie l'homme et ses besoins anthropologiques.

Le risque est que tous ces aménageurs, trop souvent à courte vue, n'oublient que les lieux du patrimoine maritime sont situés sur les rivages de la mer, lieux de rencontre des grands espaces planétaires - la terre, la mer, le ciel - et de la trace des actions séculaires des hommes. En cela ces lieux renferment une dimension éthique incomparable, et tellement nécessaire, aux individus étouffés dans le monde si cloisonné de la vie ordinaire. C'est cette possibilité d'ouverture et d'élévation qu'il ne faudrait pas tuer [16].

---

[16] BÉGUIN (François), « Voyage au bout de la jetée : la dimension éthique du patrimoine maritime », dans PÉRON (Françoise), dir., *Le patrimoine maritime, construire, transmettre, symboliser les héritages maritimes européens*, p. 357-360), PUR, Rennes, 2002.

Un dispositif de ce genre, dit-il « amorce la possibilité d'une élévation du monde édifié par l'homme et de son support naturel dans la dimension du paysage » (p.360).