UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS DE TOURS

ÉCOLE DOCTORALE SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIÉTÉ

UMR CITERES 6173

THÈSE présentée par :

Benoit PIN

soutenue le : **13 décembre 2010**

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université François - Rabelais**
Discipline : Aménagement de l'espace, urbanisme

De la conception d'un fleuve patrimonial à sa mise en tourisme :

Du Val de Loire au fleuve Niger

THÈSE dirigée par :

M. BERTON Jean-Pierre	Professeur émérite, Université François Rabelais - Tours
Mme LARRUE Corinne	Professeure des universités, Université François Rabelais - Tours

RAPPORTEURS :

M. VLES Vincent	Professeur des universités, Université de Pau et des Pays de l'Adour
M. WAAUB Jean Philippe	Professeur titulaire, Université du Québec (Montreal)

JURY :

M. BERTON Jean-Pierre	Professeur émérite, Université François Rabelais - Tours
Mme LARRUE Corinne	Professeure des universités, Université François Rabelais - Tours
M. ROTGÉ Vincent	Directeur des relations internationales, Mission Val de Loire - Tours
M. VLES Vincent	Professeur des universités, Université de Pau et des Pays de l'Adour
M. WAAUB Jean Philippe	Professeur titulaire, Université du Québec (Montreal)

À Magali, Tanaël, Malia, Elies

Remerciements

Je débute cette rubrique des remerciements avec l'appréhension d'oublier quelqu'un dans les lignes qui suivent. Si la thèse est une expérience riche et une réelle opportunité, elle ne peut se concevoir sans un accompagnement à la fois professionnel mais également privé. Ce soutien permet de franchir des « points durs », tenir un cap et rejoindre le port au terme d'une longue traversée.

En premier lieu, je tiens évidemment à remercier mes deux directeurs de thèse, Corinne Larrue et Jean-Pierre Berton. La confiance qu'ils m'ont accordée, leurs soutiens en toutes circonstances rappellent en moi la solidarité des « gens de mer », prompts à se dérouter afin de prêter assistance en cas de besoin. Leurs reculs scientifiques mais également leurs cultures ligériennes furent d'un grand apport pour la découverte du fleuve mais également de ses acteurs. Je les remercie enfin pour leur profonde humanité.

Je remercie également les membres du jury d'avoir accepter de participer à ma soutenance. Leur présence m'honore et donne à ces travaux une portée moins ligero-nigérienne.

Je remercie également la Région Centre et la Mission Val de Loire, pour leurs bourses cofinancées, mais également le département IMACOF de l'Université de Tours pour ces deux années d'expérience en tant qu'Attaché Temporaire d'Enseignement et de Recherche. Tous ont contribué à me donner les moyens financiers en partie nécessaires à ces travaux. J'ajoute l'UMR CITERES 6173 à ce paragraphe pour quelques contributions.

Bien entendu, la liste du personnel administratif et universitaire qu'il me faudrait remercier ne saurait être complète. Au risque d'oublier quelques personnes, je préfère sortir quelques noms des rangs. Je remercie ainsi très chaleureusement Fanny Touzé, Caroline Paris, Jacques Pironneau et Lydia Seabra qui, par leur constante bonne humeur, m'ont apporté joie et motivation. J'accorde également toute ma gratitude à Sylvie Servain Courant, Catherine Boisneau, Heri Andriamahefa, Francesca Di Pietro, Sabine Greulich, Brigitte Ruaux, Nina Richard, Philippe Jugé, Yann Guerez, Roman Stadnicki, Laurence Rocher, Marie Fournier, Claudia Cirelli, Patrice Melé, Laurent Cailly, François Bertrand, Jean-Louis Yengué pour leurs apports universitaires et pour m'avoir aidé à tenir la barre.

Côté universitaire, institutionnel et international, je me dois de remercier Vincent Rotgé en premier lieu, Emmanuelle Robert, Bandiougou Diawara et plus généralement tous les « toubabous » qui m'auront accompagné sur le terrain.

Ceci me pousse également à remercier les personnes qui m'ont ouvert leur porte pour les enquêtes de terrain, sur le fleuve Niger ou sur les bords de Loire. Sans eux, rien n'aurait été possible.

D'un point de vue personnel, je ne saurai oublier quelques amis du « café du port », ceux qui ont embelli mes escales lors de cette longue croisière : Mathieu Bonnefond en premier lieu car il représente le lien entre l'Université et les amis (je n'ai pu te demander d'être parmi mes témoins ou en tant que parrain mais la place d'honneur te revient ici) ; Lotfi Mehdi pour son accompagnement lors cette aventure en quelque sorte commune ; l'ensemble des « potos » halieutiques qui savent mieux que beaucoup « au combien » ils comptent dans ma vie. Je remercie également quelques amis maliens. Ne pouvant tous les citer, je ne mentionnerais qu'Ousman qui aura forcé mon admiration et m'aura inévitablement accompagné durant mes périples mopticiens.

Enfin, et avant de verser dans le mystique, je remercie du fond de mon être, ma famille en général pour avoir été dans les bons, comme les mauvais moments, le « nord » de ma boussole. Je remercie plus particulièrement mes parents qui m'ont poussé à embrasser ce projet, mais également et surtout mon épouse, Magali, pour avoir nourri mon propre moteur, pour m'avoir donné ces magnifiques enfants, Tanaël, Malia et Elies, qui transforment aujourd'hui ma vie. Aussi petits soient-ils, je les remercie pour avoir fait de moi un papa comblé. Ils auront certainement eu leur part d'investissement dans ce projet.

Je finirais par remercier la déesse Faro (divinité du fleuve Niger), Saint-Martin (qui habite certainement encore les rives de Loire) et Saint-Nicolas (Saint patron des mariniers) pour avoir placé ces travaux sous les meilleurs auspices.

Résumé

La thèse analyse les modalités de la mise en tourisme d'un fleuve « patrimonialisé », la Loire, et ses prolongements potentiels au fleuve Niger au Mali.

Dans un premier temps ce travail de recherche questionne, à partir de la Loire (France) et du fleuve Niger (Mali), la construction du fleuve comme « objet » patrimonial, servant de support à un projet de valorisation touristique. Cette analyse s'appuie sur un travail bibliographique mais également sur une analyse de terrain et des entretiens (Annexe 1). La thèse analyse ensuite l'instrumentation de l'action publique associée à cette mise en tourisme et met en évidence les décalages existants entre le patrimoine mobilisé dans les processus de patrimonialisation et le patrimoine réellement valorisé.

Dans un deuxième temps, la thèse analyse la construction du cadre institutionnel et spatial qui accompagne la valorisation touristique de ces fleuves. Sont ainsi mobilisées à différentes échelles des logiques fonctionnelles mettant en perspective les logiques spatiales des différents acteurs collectifs. Le travail met en évidence les frontières et modalités de fonctionnement de différents espaces fonctionnels associés à la mise en tourisme du fleuve « patrimonial » : selon ses caractéristiques physiques, l'accessibilité au bien paysage (les rythmes paysagers), la caractérisation des haltes fluviales, et l'accessibilité au patrimoine. Cette analyse est ensuite confrontée à celle des territoires d'action liés à la valorisation touristique proposée par les différents acteurs qui interviennent dans ces processus : celui des échelons administratifs d'une part et celui des institutions ad-hoc mises en place pour gérer / valoriser ces espaces d'autre part. Ici encore, le travail a été réalisé sur la base d'inventaires de terrain et de traitement de données, de recherche bibliographique mais également d'enquêtes.

In fine la thèse met en exergue les difficultés à bâtir une ingénierie territoriale valorisant les logiques et espaces fonctionnels difficilement perceptibles par les échelons d'action locaux, et discute de l'opportunité et du rôle des chefs d'orchestre potentiels.

Mots-Clefs : Fleuve, Loire, Niger, patrimoine, tourisme, projet, espaces fonctionnels, territoires d'action, politiques publiques.

Résumé en anglais

This thesis analyzes patterns of tourism development for a river with "heritage value", the Loire, and its potential application for the Niger River in Mali.

In first part, focusing on the Loire river (France) and on the Niger river (Mali), this research regards the construction of the river as a "heritage object", serving to support a project to enhance tourism. This analysis is based on a literature as well as field analysis and interviews. The thesis then analyzes organizational policies associated with this tourism development and highlights differences existing between "heritage" summoned during the patrimonialization process and heritage truly valued in tourism.

In the second stage, the thesis discusses the construction of institutional and spatial frameworks accompanying the tourism development of these rivers. Different levels of functional logic are used to put the differing spatial logic of the collective players into perspective. The work highlights the boundaries and operational terms of different functional spaces associated with tourism for a heritage value river according to its physical characteristics, accessibility to landscape, the characterization of river ports, and access to heritage. This research is then confronted with territories for action linked to tourist development enhancement : on one hand, levels of administrative positions ; on the other hand, those improvised institutions put in place to manage or develop these spaces. Again, this work is based on field analysis, data processing, literature, and interviews.

Ultimately the thesis highlights difficulties in constructing territorial engineering for functional spaces, difficulties which are hardly perceptible for local administration, and discusses the opportunity and the role of policy conductors (principally for the Loire river, and by extension within contexts of accomplished decentralization).

Key words : River, Loire, Niger, heritage, tourism, project, functional spaces, territories for action, public policy

Table des matières

Introduction générale 23
Partie 1 : Le « fleuve patrimonial », un nouvel objet de développement touristique ? 38
Introduction de la première partie 39
Chapitre 1. L'émergence de la notion de fleuve patrimonial 40
1.1. Le « fleuve patrimonial », un objet créé par les institutions du patrimoine 41
1.2. La Loire, fleuve patrimonial institutionnalisé 51
1.2.1. Les temps politiques ligériens 51
1.2.2. Les artisans de l'émergence patrimoniale 56
1.2.3. Manifestations institutionnelles de l'émergence patrimoniale 63
1.3. Le fleuve Niger, un avenir patrimonial ? 70
1.4. Conclusion de chapitre 88
Chapitre 2. le « fleuve patrimonial », un métapatrimoine 89
2.1. Une première approche du patrimoine fluvial 90
2.2. Les patrimoines fluviaux des grands fleuves, une mosaïque diversifiée 94
2.3. La Loire, un patrimoine polymorphe évoluant au prisme de sa valorisation 100
2.4. Djoliba, un patrimoine vivant complexe distant de sa valorisation 119
2.5. Conclusion de chapitre 130
Chapitre 3. L'organisation de la valorisation touristique d'un fleuve patrimonial 131
3.1. Histoire du développement du tourisme fluvial en Europe 132
3.1.1. De la naissance du tourisme au tourisme fluvial 132
3.1.2. Des origines du tourisme fluvial 140
3.2. Le tourisme fluvial patrimonial ligérien, un processus itératif 145
3.3. Le fleuve Niger, entre développement touristique autonome et opportunités des modèles 166
3.4. Conclusion de chapitre 175
Conclusion de la première partie 176
Partie 2 : Les outils d'une politique de valorisation touristique d'un fleuve patrimonial 178
Introduction de la seconde partie 179
Chapitre 4. Les espaces fonctionnels de la valorisation touristique d'un fleuve patrimonial 180
4.1. Les espaces fonctionnels ? 181
4.2. Des espaces fonctionnels fonction des caractéristiques physiques du fleuve 188
4.2.1. Hydrologie 188
4.2.2. Mouillage / hauteur libre 194

4.2.3. Points durs naturels et artificiels 199
Méthode 201
Résultats : 203
4.3. L'accessibilité au bien « paysage », les rythmes paysagers 221
4.3.1. Du concept de paysage, au courant de l'écologie du paysage 221
4.3.2. Les rythmes paysagers, une dimension des espaces perçus 223
4.3.3. Méthode 229
4.3.4. Résultats 236
4.3.5. Mise en perspective par le fleuve Niger 253
4.4. Caractérisation des haltes fluviales 259
4.4.1. Typologie des haltes fluviales 259
4.4.2. Caractérisation des haltes fluviales du point de vue des services 261
Méthode 262
Résultats 264
4.4.3. Caractérisation des haltes fluviales du point de vue de l'accessibilité au patrimoine culturel 271
Méthode 271
Résultat 275
4.4.4. Mise en perspective par le fleuve Niger 285
4.5. Territoires fonctionnels des acteurs touristiques fluviaux 289
4.6. Conclusion de chapitre 296
Chapitre 5. Les territoires d'action de la valorisation touristique d'un fleuve patrimonial 302
5.1. Des territoires d'action au sens de spatialisation de l'action publique 303
5.2. Territoires d'actions touristiques 305
5.3. Territoires d'action publique touristique ligériens 309
5.3.1. L'émergence globale du projet, l'émergence d'un territoire d'action 309
5.3.2. L'évolution des stratégies d'actions territorialisées des institutions touristiques d'échelon supra communal 313
Le Maine et Loire 314
L'Indre et Loire 325
Et à l'échelon régional ? 330
5.3.3. Les institutions *ad hoc* 333
La Mission Val de Loire 333
Le PNR Loire Anjou Touraine 339

L'Établissement Public Loire 346
5.3.4. Collectivités territoriales d'échelon infra départemental à compétence touristique 346
Les pays administratifs 348
Communes, communautés de communes, agglomérations 356
5.4. Mise en perspective : Quels cadres d'action pour le développement touristique fluvial au Mali ? 361
5.5. Conclusion de chapitre 366
Chapitre 6. De la nécessaire articulation entre territoires d'action et espaces fonctionnels ? 367
6.1. De la prise en compte des espaces fonctionnels par les territoires d'action ligériens ? 368
6.1.1. Prise en compte 368
6.1.2. Distanciation 372
6.2. Opérationnalité des espaces fonctionnels et de l'action publique sur le fleuve Niger ? 375
6.3. Proposition d'orientations pour un projet de développement du tourisme fluvial patrimonial 380
6.3.1. Le profil touristique patrimonial, de la modélisation de l'espace à la détermination des enjeux du développement touristique 380
La dimension « patrimoine » 381
La dimension « touristique » 381
La dimension « bien support » 382
Les enjeux du développement touristique patrimonial 385
6.3.2. Modes d'action permettant une meilleure prise en compte de l'espace touristique fluvial et de ses enjeux 386
Prise en compte des dimensions et enjeux aux différents niveaux d'action 386
Rôles des chefs d'orchestre dans un modèle visant à prendre en compte l'espace touristique patrimonial et ses enjeux 391
6.4. Conclusion de chapitre 400
Conclusion de la seconde partie 401
Conclusion générale 403

Liste des sigles

ACM : Analyse des Correspondances Multiples

ACP : Analyse en Composantes Principales

ADUC : Agence de Développement et d'Urbanisme du Chinonais

AHRTS : Association des Hôteliers et Restaurateurs de Ségou

AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire

APA : Arrangement Politico Administratif

BD CarThAgE : Base de Données Cartographie Thématique des Agences de l'Eau

CAH : Classification Ascendante Hiérarchique

CDAT : Commission Départementale d'Action Touristique

CDT : Comité Départemental de Tourisme (suivi du numéro de département ci-après)

CG : Conseil Général

CODVER : Contrats Départementaux de Valorisation Touristique des Espaces Ruraux remarquables

COMANAV : Compagnie Malienne de Navigation

CPEL : Conseil pour la Promotion de l'Économie Locale

CPIE : Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement

CRT : Comité Régional de Tourisme

CRVVV : Comité Régional de Véloroutes et Voies Vertes de la région Centre

DDE : Direction Départementale de l'Équipement

DIREN : Direction Régionale de l'Environnement

DPF : Domaine Public Fluvial

DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles

DRT : Direction Régionale du Tourisme

EDF : Électricité de France

EIP : Équipements Intermédiaires de Plaisance

ELP : Équipement Léger de Plaisance

EPALA : Établissement Public d'Aménagement de la Loire et de ses Affluents

EPEL : Experts pour la Promotion de l'Économie Locale

EPL : Établissement Public Loire

FIET : Fond d'Intervention Économique Tourisme

FIL : Fond d'Intervention Loire

FIT : Front InterTropical

FITAVAL : Fond d'Intervention Touristique pour l'Aménagement du Val de Loire

FITVAL : Fonds d'intervention touristique « Val de Loire

FMI : Fond Monétaire International

GIE : Groupement Monétaire International

ICOMOS : International Council on Monuments and Sites (Conseil International des Monuments et des Sites)

IGN : Institut Géographique National

IMACOF : Ingénierie des Milieux aquatiques et des Corridors Fluviaux

IRD : Institut de Recherche et de Développement

LOADDT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire

LPO : Ligue pour la Protection des Oiseaux

MVL : Mission Val de Loire

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économique

OMATHO : Office Malien du Tourisme et de l'Hôtellerie

OMT : Organisation Mondiale du Tourisme

OPEL : Réseau des entreprises locales Promotrices de l'Économie

ORSTOM : Office de la recherche scientifique et technique outre-mer

OTSI : Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiatives

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PDRN : Plan de Développement Rural National

PLGN : Plan Loire Grandeur Nature

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PNR : Parc Naturel Régional

RD : Rive Droite

RG : Rive Gauche

RNOTF : Réseau National d'Observation du Tourisme Fluvial

SAR : Société d'Aménagement Régional

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDT : Schéma Départemental de Tourisme

SEM : Société d'économie mixte

SITVAL : Syndicat Intercommunal Touristique du Val de Loire

SIVOM : Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples

SLA : Services Loisirs Accueil

SNVVV : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes

SONL : Schéma d'Orientation des Navigation de Loisirs

SDAP : Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain

UD-OTSI : Union Départementale des Offices de Tourisme

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature

UNESCO : United Nations Educational Scientific and Cultural Organization

VNE : Voies Navigables d'Europe

VNF : Voies Navigables de France

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager

Liste des tableaux

Tableau 1 : Répartition des plantes aquatiques nuisibles par zones visitées (Ministère de l'environnement et de l'assainissement malien and al, 2008, p26-27)..... 81
Tableau 2 : Événementiels locaux festifs « marine de Loire » de basse Loire et événementiels festifs « marine de Loire » à l'échelle du bassin (réalisation : B. Pin)..... 152
Tableau 3 : Matrice de corrélation (Pearson (n)) de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages. 207
Tableau 4 : Corrélations entre les facteurs et les variables de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages..... 207
Tableau 5 : Matrice de corrélation (Pearson (n)) de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages (données corrigées)..... 216
Tableau 6 : Corrélations entre les variables et les facteurs de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages (données corrigées) 216
Tableau 7 : Corrélations entre les variables (densité moyenne des points durs et distances à l'origine comprises) et les facteurs de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages – SONL 217
Tableau 8 : Données attributaires des différentes variables de l'analyse des rythmes paysagers 233
Tableau 9 : Données renseignés par la grille de relevés terrain..... 263
Tableau 10 : Extrait de la matrice de corrélation des densités de patrimoine culturel (corrélation entre la distance aux agglomérations et les densités de patrimoine culturel). 279
Tableau 11 : L'administration du tourisme au sein des collectivités territoriales (Source : Py, Pierre, 2002, Droit du tourisme, 5ème édition, Dalloz, p86) 306
Tableau 12 : Comparaison des stratégies touristiques des pays sur le territoire d'étude ligérien (réalisation : B. Pin) 355
Tableau 13 : Interventions des collectivités territoriales sur les dimensions du diagnostic touristique et patrimonial - T *ad hoc* > = Territoire *ad hoc* d'échelon supérieur – (B. Pin). 387
Tableau 14 : Modèles d'aménagement du territoire (selon Bertrand, 2009) 389

Liste des figures

Figure 1 : Carte de localisation générale du site inscrit au patrimoine mondial « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes » à droite (réalisation B. Pin). 32
Figure 2 : localisation du Mali en Afrique de l'Ouest (source : Encyclopédie Larousse)..... 34
Figure 3 : Localisation des villes principales au Mali (source : Encyclopédie Larousse) 34
Figure 4 : Bassin transfrontalier du fleuve Niger (source : Marie & al, 2007b, seconde partie, p5)..... 35
Figure 5 : Typologie des sites inscrits au patrimoine et marqués par la présence d'eau continentale (variables : critères d'inscriptions, méthode : ACM + CAH, réalisation : Benoit Pin)..... 47
Figure 6 : Les temps de la patrimonialisation (Ghiotti, 2009, p79). 54
Figure 7 : Panorama offert par les bateaux de l'association Boutavant à Tours (vue depuis la voie d'eau). Crédit photographique : B. Pin..... 66
Figure 8 : logo du projet Niger-Loire, gouvernance et culture. 76
Figure 9 : Salvinia molesta (fougère d'eau) sur le Canal de Thio à gauche et sur le fleuve Niger (village de Kalabougou face à Ségou). Crédit photographique : B. Pin et J-P. Berton. 80
Figure 10 : ACM sur le patrimoine fluvial et les aménités touristiques des voies navigables française, graphique symétrique des observations (sources : données VNE, exploitation B. Pin)..... 91
Figure 11 : Marine de Loire (ici un « train de bateaux ») et patrimoine naturel, deux composantes peu valorisées par le dossier d'inscription au patrimoine mondial. 105
Figure 12 : Composantes du patrimoine ligérien (châteaux, bateaux, villages, patrimoine naturel, usage pêche, troglodytes, vignobles, ponts). Crédit photographique : B. Pin... 112
Figure 13 : lumières de Loire au crépuscule. Crédit photographique : B. Pin. 114
Figure 14 : Patrimoine culturel matériel et immatériel lié à la marine de Loire (source : B. Pin). 116
Figure 15 : Atelier de construction de pirogues à Mopti. Crédit photographique : B. Pin. ... 124
Figure 16 : Ambiance crépusculaire sur le fleuve Niger. Crédit photographique : B. Pin. ... 127
Figure 17 : Mosquée dans un village en bord de fleuve à proximité de Mopti. Crédit photographique : J-P. Berton..... 128
Figure 18 : Plaisirs de Loire, une exposition de la Mission Val de Loire sur les pratiques de loisirs / tourisme en Loire depuis 1800 (Collectif, 2007). 134

Figure 19 : Différenciation entre tourisme et loisirs du point de vue des déterminants (Mayi, 2007)..... 138
Figure 20 : Phase des processus concrets de patrimonialisation selon Di Méo (2008, p10-14) 149
Figure 21 : Toue cabanée pêchant au filet barrage à la Ménitré (49). Crédit photographique : B. Pin. 150
Figure 22 : Bateaux traditionnels sous voile à Tours et à quai à Saint Cyr sur Loire lors de la remontée du sel..... 153
Figure 23 : Nouveaux locaux du musée des mariniers de Chouzé sur Loire. Crédit photographique : B. Pin. 159
Figure 24 : Le Val de Vienne sous voile. Crédit photographique : Alain Lacroix. 159
Figure 25 : Plate de Loire utilisée en mobilier urbain et en tant que support publicitaire à Chouzé sur Loire (haut gauche et droite), « pseudo » toue cabanée servant de mobilier urbain sur le rond point en rive droite de la Loire au niveau du pont de Saint Cosme ou Pont de la Motte à Fondettes (37), plate de Loire servant de mobilier urbain sur un rond point den Saint Avertin (37). Crédit photographique : B. Pin..... 160
Figure 26 : Plan des terrasses du projet de guinguette de Saint-Martin-de-la-Place (source : commune de Saint-Martin de la Place, 2005) 161
Figure 27 : Courbe moyenne des débits en Loire, période naviguée étendue pour le tourisme fluvial (réalisation : B. Pin). 189
Figure 28 : cale de mise à l'eau hors d'eau (aval de saumur rive gauche). 191
Figure 29 : Cycle annuel moyen des débits à Koulikoro (moyen Niger, Mali) (source : Collerie, 2010, p12)..... 192
Figure 30 : Migration du FIT (source : Marie and al, 2007b, p14). 193
Figure 31 : Caractéristiques géométriques des bateaux et du milieu (Vagnon, 2004). 195
Figure 32 : épis en amont de la confluence Loire / Vienne. Crédit photographique : B. Pin. 200
Figure 33 : Graphique des densités de points durs aux différents pas de temps – PLGN (réalisation : B. Pin). 206
Figure 34 : Représentation des variables de densité 1h, 2h, 4h et 8h sur l'ACP – PLGN (réalisation : B. Pin). 209
Figure 35 : Représentation des haltes dans le plan factoriel F1/F2 de l'ACP réalisée sur les différents pas d'accessibilité – PLGN (réalisation : B. Pin). 209
Figure 36 : Graphique des densités de points durs aux différents pas de temps – SONL (réalisation : B. Pin). 213

Figure 37 : Représentation des variables de densité 1h, 2h, 4h, 8h, densités moyennes, distances à l'origine sur l'ACP – SONL (réalisation : B. Pin). 217
Figure 38 : Représentation des haltes dans le plan factoriel F1/F2 de l'ACP réalisée sur les différents pas d'accessibilité – SONL (réalisation : B. Pin). 218
Figure 39 : Typologie des clichés de paysage des deux itinéraires comtois (Griselin et Nageleisen, 2003, p7). 225
Figure 40 : Les rythmes du paysage entre Belfort et St-Symphorien (Griselin et Nageleisen, 2003). 226
Figure 41 : Variables retenues dans l'analyse des micropaysages rivulaires (Cossin et Piegay, 2001, p42). 228
Figure 42 : Modules interannuels (loi de Gauss - septembre à août) - données calculées sur 26 ans - station de Langeais : K6830020 La Loire à Langeais (données : banque hydro). 231
Figure 43 : Modules interannuels (loi de Gauss - septembre à août) - données calculées sur 95 ans - station de Saumur : L8000020 La Loire à Saumur (données : banque hydro). 231
Figure 44 : Reconstruction d'un panorama perspective amont à partir de polygones, Saumur vu depuis l'aval (réalisation : B. Pin). 232
Figure 45 : Structure de la table associée à chaque panorama, structure de la table Pt33_SIG 232
Figure 46 : A gauche : Histogramme des valeurs propres des facteurs de l'ACPn sur les variables d'aménités, composantes visuelles, topographie / A droite : Plan factoriel de l'ACPn sur les variables d'aménités, composantes visuelles, topographie (réalisation : B. Pin). 238
Figure 47 : Vue de l'agglomération de Tours (point 1, vue amont rive gauche). Crédit photographique : B. Pin. 238
Figure 48 : A gauche : Plan factoriel de l'ACP sur les rangs – Aménités, Composantes visuelles, Topographie / A droite : Répartition des observations sur le plan factoriel F1/F2 de l'ACP sur les rangs - Aménités / Composantes visuelles / Topographie (réalisation : B. Pin) 241
Figure 49 : Panoramas représentatifs de la Classe 1 (point 15 amont : Bréhémont vu depuis l'aval / point 27 amont : Candes Saint-Martin - Montsoreau vus depuis l'aval / point 33 amont : Saumur vu depuis l'aval). *Il s'agit en général de pôles d'aménités représentant des panoramas singuliers où les aménités et composantes bâties dominent le paysage au détriment des composantes végétales. Crédit photographique : B. Pin.* 245
Figure 50 : Panoramas représentatifs de la classe 2 (point 33 aval, point 39 amont, point 42 aval). *Ouvert ou coupé par une rupture transversale, cette classe abrite donc des*

paysages mixtes marqués par une profondeur de champ importante, mariant aménités et composantes paysagères naturelles, mais à l'extraordinaire monumentale peu marquée. Crédit photographique : B. Pin. 246
Figure 51 : Panoramas représentatifs de la classe 3 (Point 1 amont, Point 3 aval, Point 28 amont avec Montsoreau Candes Saint Martin en perspective lointaine). *La rupture avec l'homogénéité du paysage se fait soit par un renfermement de la perspective, soit par un îlot d'aménités en perspective lointaine dans le paysage. Crédit photographique : B. Pin.* 247
Figure 52 : Panoramas représentatifs de la classe 4 (point 7 aval, point 20 aval, point 29 amont). *Les perspectives sont lointaines et l'empreinte humaine peut importante visuellement. Lorsque l'empreinte humaine existe, seuls les éléments visuellement importants émergent à cette distance*. Crédit photographique : B. Pin..... 248
Figure 53 : Exemples de panoramas sur le fleuve Niger (faible verticalité, grande distance à la focale, faible sinuosité). Crédit photographique : B. Pin. 254
Figure 54 : usages en bord du fleuve Niger (campements bozos, traversée de bœufs, cultures de décrue, pêche, baignade, lavage/séchage du linge, extraction de sable, etc). Crédit photographique : B. Pin..... 256
Figure 55 : Graphique symétrique des observations - ACM Aménagement des haltes fluviales (réalisation : B. Pin) 265
Figure 56 : Graphique symétrique des variables – ACM hôtellerie, restauration, loisirs, curiosités (réalisation : B. Pin) 266
Figure 57 : Graphique symétrique des observations - ACM hôtellerie, restauration, loisirs, curiosités (réalisation : B. Pin) 268
Figure 58 : étapes de découpage et sélection pour la caractérisation de l'arrière pays fluvial 273
Figure 59 : haltes fluviales au sein de l'ACP sur les variables de densités surfaciques et numériques et sur la distance aux ports principaux (Tours, Langeais, Saumur, Chinon, Les Ponts de Cé) (réalisation : B. Pin) 280
Figure 60 : analogie cartographique entre rythmes paysagers et patrimoine culturel de l'arrière pays fluvial (réalisation : B. Pin)..... 284
Figure 61 : Village aux environs de Mopti, architecture neo-soudanienne et Mosquée en banco 285
Figure 62 : Le système des acteurs du tourisme et leurs relations avec les espaces et territoires (Violier, 1999a) 290

Figure 63 : Le bassin de plaisance maritime selon Dorothée Retière (Sonnic, 2005, p311-312) 291
Figure 64 : Balisage sur la Loire en Maine et Loire sur la partie amont aux Ponts de Cé . Crédit photographique : B. Pin. 323
Figure 65 : Évolution de la stratégie départementale du Maine et Loire 2000-2015 (réalisation : B. Pin) 324
Figure 66 : Bateau à passagers "Loire de lumière" du SITVAL. 359
Figure 67 : ACM des haltes fluviales selon les services et potentialités touristiques - mise en évidence des ports de Loire prévus par le SONL (réalisation : B. Pin) 370
Figure 68 : ACM des haltes fluviales selon les aménagements et services touristiques - mise en évidence des ports avec prestation de tourisme fluvial (réalisation : B. Pin) 371
Figure 69 : Exemple de patrimoine potentiel, les peintures des proues de pirogues sur le port de Mopti 376
Figure 70 : Présentation schématique des services environnementaux (Aznar, 2002, p92) .. 383
Figure 71 : Identification des enjeux du développement d'un tourisme fluvial patrimonial (B. Pin) 384
Figure 72 : Évaluation de l'impact du changement climatique sur les débits en Loire à l'horizon 2070-2100 (extrapolation des données EDF – Avoine, réalisation B. Pin). ... 396

Liste des cartes

Carte 1 : Carte de situation générale du Val de Loire (réalisation B. Pin)..... 32
Carte 2 : Évolution de la création des associations de la néo-marine de Loire de 1992 à 2005 (données : J-P. Berton). 61
Carte 3 : Barrages réalisés et en projets sur le bassin du fleuve Niger au Mali (Source : Marie & al, 2007a, p156)..... 84
Carte 4 : Typologie patrimoniale et touristique des voies navigables françaises (sources des données : VNE, 2006 ; exploitation : B. Pin)..... 92
Carte 5 : Carte touristique générale du Mali (Lerebours Pigeonnière, 2001, p61) 173
Carte 6 : Pôles d'attractions touristiques dans le Delta Intérieur du Fleuve Niger » (Assemblée Régionale de Mopti and al, 2006, p26). 186
Carte 7 : Biefs de navigation au Mali (Champaud, 1961, p4)..... 198
Carte 8 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 1h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)..... 204
Carte 9 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 2h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)..... 204
Carte 10 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 4h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)..... 205
Carte 11 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 8h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)..... 205
Carte 12 : Profils d'accessibilité des haltes fluviales en Loire (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin) 211
Carte 13 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 1h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin) 214
Carte 14 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 2h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin) 214
Carte 15 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 4h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin) 215

Carte 16 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 8h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin) 215
Carte 17 : Profils d'accessibilité des haltes fluviales en Loire – SONL (réalisation : B. Pin). 219
Carte 18 : Accessibilité au paysage - Rythmes paysagers en Val de Loire (réalisation : B. Pin) 250
Carte 19 : Typologie des haltes fluviales selon hôtellerie, restauration, loisirs, curiosités (réalisation : B. Pin) 269
Carte 20 : Densités surfaciques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (5km) (réalisation : B. Pin) 275
Carte 21 : Densités surfaciques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (15km) (réalisation : B. Pin) 276
Carte 22 : Densités numériques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (5km) (réalisation : B. Pin) 277
Carte 23 : Densités numériques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (15km) (réalisation : B. Pin) 278
Carte 24 : Typologie des densités de Patrimoine Culturel en Loire dans l'arrière pays fluvial (réalisation : B. Pin) 282
Carte 25 : Bassin de plaisance - Territoire fonctionnel du SITVAL (réalisation : B. Pin) 293
Carte 26 : Bassin de plaisance - Territoire fonctionnel du CPIE Touraine – Val de Loire (réalisation : B. Pin) 294
Carte 27 : Bassin de plaisance - Territoire fonctionnel du loueur de canoë-kayaks de Chinon - Candes (réalisation : B. Pin)..... 295
Carte 28 : Cartogramme des communes ligériennes en fonction des densités de points durs + typologie des haltes en fonction des services et type de tourisme + rythmes paysagers (réalisation : B. Pin) 298
Carte 29 : Cartogramme des communes ligériennes en fonction du patrimoine culturel de l'arrière pays fluvial + typologie des haltes en fonction des services et type de tourisme + rythmes paysagers (réalisation : B. Pin)..... 300
Carte 30 : Cartogramme des communes ligériennes en fonction de la population (réalisation : B. Pin, source données : INSEE)..... 301
Carte 31 : Carte de présentation de l'espace touristique de l'Anjou (CDT49, 2000, p7) 315
Carte 32 : Territoire opérationnel du schéma de développement touristique du Maine et Loire - zone FITVAL (Comité Départemental de l'Anjou, 2003, p6) 316

Carte 33 : Propositions de pôles d'opération pour le Plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p37) 318
Carte 34 : Pôle de Saumur et son aire d'influence (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p42) 319
Carte 35 : Pôle d'Angers et son aire d'influence (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p39) 319
Carte 36 : Pôles et politiques transversales du Plan (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p52) 321
Carte 37 : Actions territorialisées du CG37 en matière de tourisme fluvial batellerie (réalisation : B. Pin) 329
Carte 38 : Boucles Loire à Vélo et patrimoine valorisé par le dossier de demande d'inscription au patrimoine mondial (réalisation : B. Pin) 331
Carte 39 : Cartographie du schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire –zone concernée par le terrain d'étude (Mission Val de Loire, 2007, réalisation technique : B. Pin) 336
Carte 40 : Carte des zones d'intérêt biologique et paysager (Charte du PNR Loire Anjou Touraine 2000-2006, p105) 340
Carte 41 : Carte des zones d'intérêt paysager et bâti (Charte du PNR Loire Anjou Touraine 2000-2006, p106) 340
Carte 42 : Carte des zones d'intérêt écologique, paysager et bâti (Charte du PNR Loire Anjou Touraine 2000-2006, p108) 341
Carte 43 : Plan du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, charte 2008-2020 345
Carte 44 : Pays administratifs sur le terrain d'étude (réalisation : B. Pin) 348
Carte 45 : Paysages, espaces naturels et tourisme dans le pays Indre et Cher, territoires d'actions touristiques 350
Carte 46 : Cartographie stratégique de développement du SCOT du pays Loire Angers (Syndicat Mixte de la Région Angevine, 2007, p29) 354
Carte 47 : Localisation du SITVAL en Loire moyenne aval (réalisation : B. Pin) 358

Liste des annexes

Annexe 1 : Liste des personnes interrogées 428
Annexe 2 : Les critères de sélection UNESCO 431
Annexe 3 : Petite histoire de l'aménagement des levées 433
Annexe 4 : Sites inscrits au patrimoine mondial et possédant un lien avec l'eau continentale 436
Annexe 5 : Tableau des 42 sites inscrits au patrimoine mondial possédant un lien avec l'eau continentale et classés après ACM et CAH 438
Annexe 6 : Tableau de présence / absence du patrimoine fluvial et aménités touristiques (exploitations des fiches voies navigables de l'étude VNE, 2006) 440
Annexe 7 : Police de caractère développée 442
Annexe 8 : Cartographie du schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire 443

Introduction générale

Le 30 novembre 2000, le Val de Loire est inscrit au patrimoine mondial de l'humanité pour ses paysages culturels, vivants et évolutifs. Cette inscription est le résultat d'un contexte local mais également international favorable. Au niveau international, cette inscription peut être vue comme une déclinaison d'un objet patrimonial déjà institutionnalisé (les canaux du patrimoine) mais également comme un avatar d'un type de patrimoine nouveau, les paysages culturels. Dans les faits, l'émergence de nouvelles formes de patrimoine tels que les fleuves « patrimoniaux » est à relier à l'extension constante du concept de patrimoine qu'il nous faut ici introduire tout autant que les notions de matrimoine et d'aménité. Ces notions nous permettront de décrire les rapports à la nature et au fleuve ainsi que la place et l'importance des usages par rapport à ces patrimoines (utilisation, gestion). De plus, la frontière entre patrimoine et aménité s'avère parfois mince dans le discours. En effet, l'identification du patrimoine se fait parfois directement en lien avec sa possible valorisation. Or, la valorisation (ou l'exploitation) est elle-même fortement reliée à la notion d'aménité.

Le patrimoine est un concept qui fait l'objet d'une littérature abondante. De ses origines jusqu'à nos jours, le patrimoine est marqué par une caractéristique qu'il partage avec la notion de paysage, à savoir l'extension continue de son champ d'application. Avant d'en décrire les principales caractéristiques et afin de mieux les comprendre, précisons que le patrimoine n'est pas une qualité intrinsèque d'un objet, ce *« n'est pas un donné mais un construit » (Lévy and al, 2003, p692)* politique ou social : *« Aujourd'hui, le patrimoine n'est plus transmis mais choisi, il est le fruit de délibérations politiques ou juridiques sacralisant le caractère*

historique, artistique, culturel ou économique d'objets anciens » (Greffe, 1999). Les objets, qu'ils soient matériels ou immatériels[1] n'ont pas été faits pour être classés. Le patrimoine des uns n'est pas forcément celui des autres, un objet considéré comme patrimonial par un occidental ne l'est pas nécessairement pour un africain de l'Ouest, le patrimoine naît avec le regard porté sur les objets.

Du latin patrimonium, le patrimoine peut être compris d'un point de vue étymologique comme l'héritage du père (ensemble des biens hérités du père, de la famille, par extension). La notion de patrimoine existe depuis les temps les plus anciens. Le terme « patrimonium » était employé par les romains pour exprimer la transmission au sein d'une famille. Cette notion semble liée à la sédentarisation des sociétés, à l'appropriation des terres et à la pratique de l'accumulation des biens, de générations en générations (Chiappero, 1996, p43).

D'un point de vue historique, plusieurs temps marquent l'évolution du concept. La notion de patrimoine a traversé les siècles sans véritable extension du concept depuis la fin de l'antiquité (ère romaine notamment), jusqu'à la fin de l'époque moderne en passant par le moyen âge. C'est avec la fin de l'époque moderne, caractérisée par le siècle des lumières et la révolution française que le patrimoine s'enrichit de nouvelles approches : *« Les hommes du siècle des lumières ont les premiers pris conscience d'une accélération du temps liée au progrès qui nécessitait en contre partie l'introduction de la notion de conservation de témoins des temps antérieurs, du "génie de chaque siècle" » (Chiappero, 1996, p43).* C'est après la Révolution Française et son lot de destructions (il fallait détruire les chefs d'œuvres du passé, témoins du régime précédent…. détruire les biens de la royauté ou de la seigneurie mais aussi ceux du clergé), que sont organisées les premières mesures sérieuses de conservation. La convention thermidorienne de 1794 fait du patrimoine un objet d'avenir et non pas un souvenir des horreurs du passé renversant la perspective de la signification des objets. Puis vient l'époque contemporaine, celle qui court jusqu'à nos jours et qui aura vu s'enrichir le concept de patrimoine. L'élargissement du champ du patrimoine commencera avec Guizot et Mérimée, notamment avec la création en 1834 de l'institution des monuments historiques et la nomination de Mérimée à la tête de cette institution. Il dira que *« Cette nomination convient fort à mes goûts, à ma paresse et à mes idées de voyage »*. À la manière des aristocrates anglais et de leur tradition du « grand tour » initiatique (à l'origine de la notion moderne du

[1] Par patrimoine culturel immatériel, on comprend : *« les traditions ou les expressions vivantes héritées de nos ancêtres et transmises à nos descendants, comme les traditions orales, les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituels et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l'artisanat traditionnel »* (source : UNESCO).

tourisme), Mérimée sillonnera la France et réalisera l'inventaire des monuments historiques. Puis vient « l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France », désormais appelé « Inventaire général du patrimoine culturel », et désigné simplement comme « Inventaire général » ou même « Inventaire ». Il s'agit d'un service créé en 1962 à l'initiative d'André Malraux et d'André Chastel. Viendra alors un nouveau tournant pour le patrimoine (1960 à 1980) avec l'apparition ou plutôt l'explosion des musées. Les musées ne sont plus exclusivement réservés aux chefs-d'œuvre du passé (musées d'arts et d'industries) mais deviennent des musées ethnologiques : *« le musée a évolué pour transmettre la mémoire dans sa plénitude dont la mémoire des mutations économiques. La mutation opérée depuis la révolution est donc celle qui a mené les musées de musées de l'art vers des musées de patrimoine » (Beghain, 1998).* Cette époque de l'explosion des musées verra aussi la reconnaissance internationale du concept de patrimoine au travers de l'UNESCO et de la signature de la convention du patrimoine mondial en 1972. L'inscription de sites au patrimoine mondial peut être vue comme une tentative de muséification in situ. Dès lors, le champ d'application du patrimoine s'élargit de toutes parts et les années 1980-1990 marquent l'époque de la patrimania. Il faut alors inventer la politique de la gestion de l'excès : *« Parfois, un esprit que je qualifierai de pharaonique l'emporte, et l'on se met à construire des musées avant même de se préoccuper de ce qu'on y exposera… après avoir incité, il faut maintenant retenir » (Jack Lang en 1991, cité par Beghain, 1998).* Pour Pierre Nora, cette extension du champ du patrimoine est plus ancienne puisqu'il la relie aux années 1970-1980 : *« Brutalement, par pans entiers, sont entrés dans le domaine patrimonial des catégories d'objets, des champs esthétiques ou culturels obsolescents que la transformation industrielle et l'aménagement de l'espace menaçaient de disparition » (Nora, 1992, p4708).* La notion de patrimoine est donc une notion ayant fait l'objet d'un élargissement de son champ d'interprétation illustré par l'évolution des types de patrimoine (notamment ceux de l'UNESCO, avec la genèse des paysages culturels par exemple). Le patrimoine fluvial, notamment celui de la Loire, est à l'image de l'extension et de l'évolution du patrimoine. Son champ d'interprétation a évolué depuis les années '90 et peut à ce titre être qualifié de métapatrimoine (voir 2.3. La Loire, un patrimoine polymorphe évoluant au prisme de sa valorisation).

Outre l'historique du concept de patrimoine qui permet de mieux comprendre les fondements d'une évolution des champs d'interprétation, il est également intéressant de mobiliser des notions aux acceptions proches telles que le matrimoine ou les aménités. La notion de matrimoine trouve en effet un écho particulier sur le fleuve Niger. Dany Chiappero a utilisé et précisé la notion de « matrimoine »[2]. Cette dernière regroupe en un même ensemble le patrimoine dit naturel (caractérisé par la partie appropriable ou transformable de la nature, et donc par la partie susceptible d'être support d'usage) et la partie non appropriable de la nature (les cyclones, les tempêtes, les crues, climats, pluies, sécheresses, nuits, jours). Cet ensemble est nommé « matrimoine ». Il se réfère plus à l'héritage de la nature originelle quand le patrimoine naturel, lui, implique uniquement la notion d'usage (Chiappero, 1996, p275). Nous utiliserons donc cette notion afin de qualifier le patrimoine nigérien au Mali. Cette notion nous permet de prendre en compte le rapport au fleuve au Mali. Le fleuve Niger, Djoliba (fleuve de la purification en Malinké), y est personnifié[3] (le serpent de la déesse Faro[4], le lieu d'habitation de Faro) et considéré au même titre que la nature comme la mère nourricière : *« Faro descend sur la terre dans une pirogue, en compagnie de son frère jumeau (Bemba) et les semences de toutes choses. Pendant la descente du ciel, la pirogue ne pouvait chavirer, elle était pure comme l'or, tout comme les maîtres de cette embarcation. Celle-ci va venir transpercer la terre jusqu'à la nappe phréatique la plus profonde, puis ressurgir la proue en avant, en attendant que le lieu d'impact se remplisse d'eau pure. Ce sera la mare sacrée, appelée Koba. Sur ses bords, Faro va semer à la volée les semences de toutes choses. A partir de là va naître une nouvelle vie, une nouvelle humanité » (Youssouf Tata Cissé, dans Maïga, 2010, p31).* Les fruits du fleuve Niger sont hérités du serpent de Faro (considérée comme une mère), hérités donc de la mère. La notion de matrimoine nous semble donc particulièrement bien adaptée au patrimoine fluvial nigérien au Mali car la notion d'héritage de la mère est prégnante et la part non appropriable de la nature, et de l'eau en particulier (*Diarra, dans Maïga, 2010, p120*), déterminante.

---

[2] Il ne s'agit pas d'un néologisme mais d'une reprise d'un terme de l'écrivain Hervé Bazin qu'il a utilisé dans un de ses ouvrages concernant l'influence des femmes de sa famille sur son éducation. Le but étant de féminiser le terme patrimoine. Toutefois, Dany Chiappero va en préciser les contours dans le cadre d'une déclinaison de l'aspect naturel du patrimoine.

[3] Le rapport au fleuve sous forme de personnification n'est pas spécifique au fleuve Niger. On retrouve ce type de rapport sous d'autres contextes et notamment sur la Loire – *« Les célébrations séculaires des artistes, non seulement ligériens mais encore français et étrangers, auront toutes contribué à l'éclosion du mythe ligérien. Tous auront longuement décrit et souvent apostrophé la Loire avec l'admiration mêlée de respect et de crainte qui conviennent à un très haut personnage, un personnage royal en vérité. Un ouvrage tout récent, résumant le sentiment unanime, la célèbre précisément comme une reine dont le cours moyen marque le couronnement » (République française, 2000, p13).*

[4] Le fleuve Niger serpente tel le serpent de Faro.

Autre notion qui nous permettra de préciser notre propos, la notion d'aménité est à l'origine de la création de l'économie de l'environnement dans les années 1970 (Vallée 2002, p33-35). Il s'agit en fait d'un terme ancien qui trouve racine dans la qualité des relations entre les personnes. Son acception nouvelle est née sur le terrain du politique et elle coïncide avec la réintroduction sur ce même terrain des préoccupations relatives au patrimoine et au paysage (Cairol and al, 2002, p5). Les acceptions du terme sont nombreuses et la définition la plus simple que l'on pourrait donner du concept d'aménités pourrait être celle de « qualités d'un territoire qui s'écartent de l'ordinaire ». La définition retenue par l'OCDE est la suivante : *« les structures uniques, naturelles ou construites par l'homme en zone rurale, telles que la flore et la faune, les paysages cultivés, le patrimoine historique, voire les traditions culturelles… [qui sont] reconnues comme précieuses ou, en termes économiques, exploitables » (OCDE cité par Marsat and al, 2002, p144).* Pour d'autres, les aménités sont le fruit de perceptions très subjectives, de représentations qui tendent à faire des aménités des éléments non quantifiables. Les aménités telles que nous les concevons sont des éléments que l'on peut chercher à quantifier. Il s'agit là des éléments valorisés par les acteurs du tourisme, tant privés qu'institutionnels. Les enjeux de l'étude des aménités résident notamment dans la mise en valeur des ressources des territoires mais aussi dans un souci de rémunération des activités produisant des aménités (Marsat, 2002, p143). Nombre de travaux se sont concentrés sur une approche économique centrée sur le développement, et notamment celui des espaces ruraux, et par extension, par le tourisme rural (Cairol and al, 2002, p6). Marsat et Mamdy rappellent ainsi que le tourisme et les loisirs tirent profits de ces aménités : *« Dans de nombreuses situations locales, certaines activités de production de biens et de services tirent profit de la qualité de l'environnement et autres patrimoines. C'est le cas de producteurs agricoles ou d'artisans qui attachent à leur produits une image liée aux aménités d'un territoire, c'est aussi le cas des prestataires de tourisme et de loisirs » (Marsat and al, 2002, p143).* L'approche en termes d'aménités s'avère particulièrement pertinente concernant notre étude puisqu'elle induit des différences de potentiels entre les territoires : *« la notion d'aménités présente l'intérêt de poser le débat en termes de territoires et non de filières » (Cairol and al, 2002, p8).* Or, c'est sur ce postulat que repose notre étude, à savoir des différences de centralité (attractivité) à l'intérieur même d'un territoire (Val de Loire) abritant des espaces aux qualités différenciées sur lesquelles se construisent ou peuvent se construire des territoires (pays, syndicats intercommunaux).

La notion d'aménités renvoie également à celle des représentations car elle engage nécessairement l'observateur (« qualités » selon Ollagnon, 1984) tout comme le paysage

perçu qui renvoie à des représentations esthétiques et artistiques (Roger, 1997). Lorsque Frémont (1995, p28) s'attache à l'étude du paysage d'Écouves, il emprunte deux axes méthodologiques du géographe, celui de l'étude de la distribution spatiale des objets, mais aussi celui de l'étude des représentations, des valeurs qui font du paysage d'Écouves un paysage recherché. Si les poètes, la littérature, les contes et légendes devraient être inventoriés selon lui dans l'étude de ces valeurs, l'écoute des gens, et par la même l'entretien qualitatif, constituent une manière d'opérer satisfaisante. Cette manière d'opérer nous a semblé intéressante dans l'identification des aménités car elle permet d'appréhender la charge symbolique d'un objet laquelle va *« dépendre de l'hybridation, souvent œuvre du temps, entre l'objet technique et la société d'accueil du passage de l'objet au sujet » (Gariepy, 1999, p106).* Nous avons donc utilisé ces deux types de méthodes d'observation afin de comprendre quelles étaient les aménités mobilisées par les usagers et notamment en matière de paysage recherché (et perçu)[5]. Nous nous sommes également basés sur les documents d'ingénierie touristique ainsi que sur les prestations proposées par les acteurs du tourisme afin d'identifier les aménités recherchées et revendues.

Du point de vue des vocables employés, les aménités du territoire valorisés par le tourisme sont tantôt dénommées « attractivités », « potentialités » ou « ressources » (Dewailly, 1993, p79). On les retrouve également sous l'appellation « qualités » et même économiquement « externalités ». Le terme potentialité est par exemple utilisé dans une visée prospective lors d'une étude réalisée pour le compte de VNF et du CRT Nord/Pas-de-Calais cherchant à développer des produits touristiques fluviaux : *« Dans un premier temps, il s'agit d'identifier les produits susceptibles d'être commercialisés (une dizaine), en recensant les potentialités des territoires traversés » (Stey, 2005, p338).*

La genèse du fleuve « patrimonial » doit donc être reliée à l'extension progressive du concept de patrimoine et au souci constant de l'UNESCO de classifier le patrimoine. Outre ces origines lointaines et internationales, le fleuve « patrimonial » naît également à l'échelle locale, régionale ou interrégionale. Localement, l'inscription concrétise un projet de développement porté initialement par le PNR Loire Anjou Touraine et repris par le Plan Loire Grandeur Nature. Ce projet de développement mise sur la transformation de la touristicité[6] du

[5] Ces méthodes utilisées dans le cadre de l'étude des aménités seront reprises par la suite, notamment pour une caractérisation des paysages vus et perçus.

[6] Par touristicité, on entend *« le caractère touristique fonctionnel du territoire et non potentiel » (Wackermann, 2005)* soit l'utilisation touristique d'un espace, en quelque sorte les pratiques touristiques qui en sont faites. C'est cette définition que nous retenons. Nous comprenons également celle de l'équipe MIT *« La touristicité d'un lieu exprime son degré de mise en tourisme. Le taux de fonction touristique (rapport du nombre de touristes pouvant*

Val de Loire, d'un tourisme de grands sites vers un tourisme mixte mariant à la fois des pôles touristiques majeurs mais également un tourisme diffus dans l'arrière pays fluvial.

Le tourisme fluvial, s'il n'est pas une forme de tourisme nouvelle (ce dernier s'est développé dans ses formes actuelles depuis la fin de la seconde guerre mondiale) trouve toutefois dans l'inscription d'un fleuve tel que la Loire au patrimoine mondial de nouveaux horizons de développement. La question du tourisme fluvial n'y est plus posée dans le sens d'une adaptation du fleuve aux pratiques mais dans le sens d'une adaptation des pratiques au fleuve. Ce renversement de perspective est d'autant plus saillant que le fleuve a été le théâtre d'un véritable bouleversement de la philosophie de son aménagement à partir de la fin des années '80, début des années '90 rejetant l'esprit « maîtres et possesseurs » de la nature et embrassant la voie de l'environnement et du patrimoine. Dès lors, l'intérêt principal du tourisme fluvial ne se situe plus uniquement dans les pratiques nautiques mais dans la capacité de ces dernières à donner accès à un espace « patrimonial ». Le tourisme fluvial est ici confronté à sa propre mutation, d'un tourisme fluvial ancien axé sur la voie d'eau vers un tourisme fluvial (ou fluvestre[7]) moderne valorisant la voie d'eau mais aussi l'arrière pays. L'enjeu et le caractère novateur d'un tourisme fluvial ligérien réside dans sa capacité à valoriser un patrimoine diffus dense ayant motivé l'inscription au patrimoine mondial.

En marge de cet enjeu de développement touristique, l'enjeu principal des différentes inscriptions de fleuves patrimoniaux est de créer une nouvelle ressource de développement. Il n'est donc pas étonnant que le fleuve « patrimonial » fasse l'objet de tentatives d'exportations et notamment sur le fleuve Niger, dans le cadre de la coopération décentralisée. En ce sens, on peut parler d'une réelle instrumentation du fleuve et de ses patrimoines dans un objectif de développement touristique. Cette instrumentation est lisible dans les discours patrimoniaux. Ainsi, au même titre que les expressions *« Loire vivante »*, « *dernier fleuve sauvage d'Europe »* traduisaient une instrumentation des discours pour l'émergence de la préoccupation environnementale, on peut lire l'évolution des discours patrimoniaux au prisme d'une instrumentation. Les décalages entre les patrimoines mobilisés pour la patrimonialisation dans un but de valorisation touristique et ceux patrimonialisés ou mobilisés dans un second temps pour la mise en tourisme démontrent cette instrumentation du

---

être accueillis au nombre des habitants permanents) en constitue une approche statistique » (Equipe MIT, 2002) dans sa propension à informer sur le changement d'usage du lieu (Equipe MIT, 2000).

[7] C'est-à-dire un tourisme misant à la fois sur les activités nautiques mais également sur le tourisme dans l'arrière pays fluvial.

patrimoine. En ce sens, le fleuve patrimonial peut être vu comme un construit d'une action publique organisée.

Le succès de la mise en tourisme de cette nouvelle ressource qu'est le fleuve patrimonial réside dans le mariage réussi entre des logiques fonctionnelles et des politiques publiques, soit dans l'adéquation entre les « espaces fonctionnels » du tourisme fluvial patrimonial et les « territoires d'action » publics. Par espaces fonctionnels, nous comprenons : « espaces dérivés de l'espace physique transformé par les attributs des lieux et les liens entre les lieux. Ce sont des espaces où peuvent s'effectuer les mouvements, les déplacements, en fonction d´un but déterminé » (Pumain, 2008, p18). Les territoires d'action précisent quant à eux la spatialité de l'action publique et sont le résultat d'« actes de dénomination, qualification, valorisation (de qualités, de vocations, de valeurs) qui instituent des territoires d'action» (Melé and al, 2008, p17).

Ce travail de recherche va tenter de répondre aux deux principales questions suivantes :

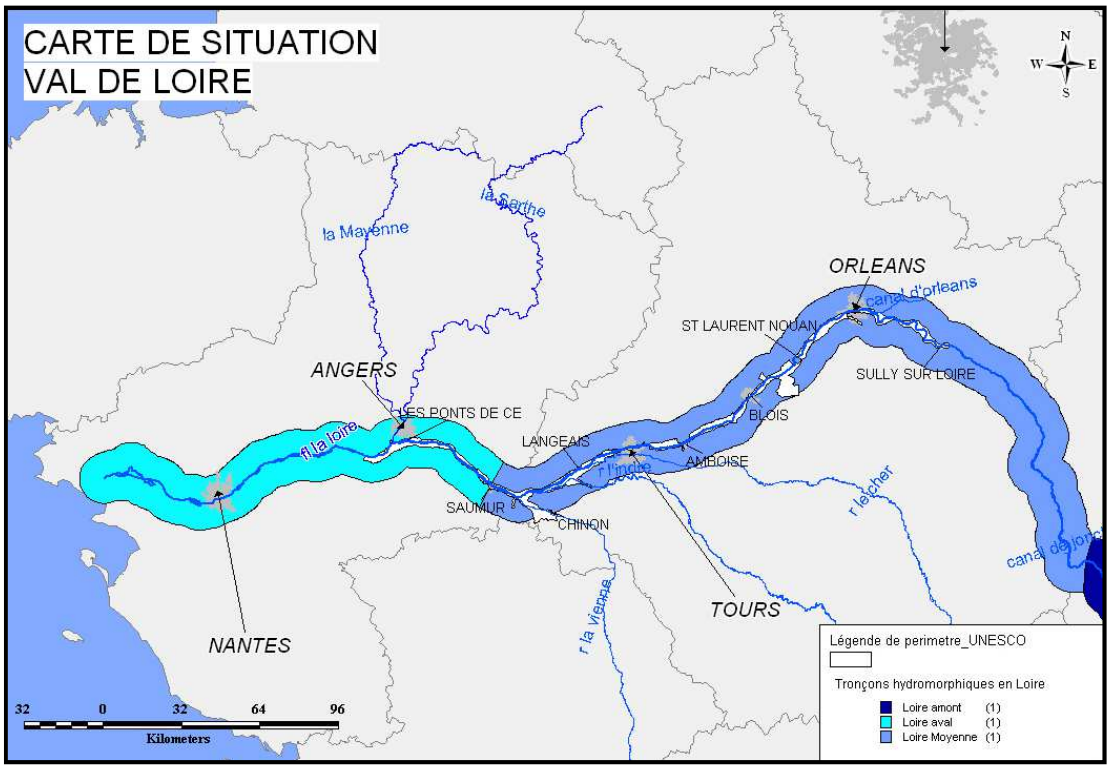
- Quel est le processus de construction de cette ressource qu'est le fleuve « patrimonial » ?

- Quel est le degré de prise en compte des espaces fonctionnels au sein des territoires d'action du fleuve patrimonial et comment peut-on articuler au mieux ces deux dimensions ?

La première question alimentera la seconde dans ses constructions. En résumé, **la thèse analyse les modalités de la mise en tourisme d'un fleuve « patrimonialisé », la Loire, et ses prolongements potentiels au fleuve Niger au Mali**.

Les terrains soumis à cette étude sont le Val de Loire (France) et le fleuve Niger (Mali), ce dernier permettant d'objectiver le terrain ligérien. Concernant notre terrain ligérien, nous avons choisi de prospecter le Val de Loire entre Tours et les Ponts de Cé (Figure 1 et Carte 1). La limite amont correspond à une barrière physique, celle du pont Wilson à Tours. La limite aval correspond également à une limite physique tout autant qu'institutionnelle, puisqu'en aval de cette limite, la Loire prend le statut de voie navigable et sa gestion / valorisation devient une compétence de l'État au travers de Voies Navigables de France. Nous avons, quelques fois dépassé ce linéaire afin de servir la démonstration.

Figure 1 : Carte de localisation générale du site inscrit au patrimoine mondial « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes » à droite (réalisation B. Pin).



Carte 1 : Carte de situation générale du Val de Loire (réalisation B. Pin)

D'un point de vue physique, la portion de Loire ayant servit de support à cette étude se situe principalement en Loire moyenne et aval. Cette portion abrite des changements hydromorphologiques en lien notamment avec la présence d'apports de tributaires principaux

au niveau des différents becs (la confluence Loire / Vienne sera dénommée « Bec de Vienne » ou « Confluence » par la suite, le Bec du Cher décrira la confluence Loire / Cher et le Bec de Maine la confluence Loire / Maine). Au niveau administratif, cette portion étudiée est à cheval sur deux régions (Centre en amont et Pays de la Loire en aval) et deux départements (Indre et Loire en amont et Maine et Loire en aval) permettant ainsi de mieux cerner les difficultés d'une ingénierie touristique dépassant les logiques administratives. Cette portion est d'autant plus intéressante qu'elle abrite les initiatives touristiques mais également associatives et institutionnelles les plus pertinentes quant au fleuve « patrimonial ». Ainsi en est-il des initiatives de bateaux à passagers, de développement d'offres de tourisme fluvial à bord de bateaux « traditionnels ». Enfin, du point de vue de la politique « inter-fleuve », cette portion de Loire est limitée à l'aval par la ville d'Angers et son jumelage avec Bamako, et s'étend en amont jusqu'en région Centre laquelle œuvre pour une coopération décentralisée avec l'Assemblée Régionale de Mopti.

Concernant notre terrain nigérien, nous nous sommes concentrés sur le fleuve Niger au Mali (Figure 2), plus particulièrement sur les sites de Ségou et de Mopti au sein du delta intérieur du fleuve Niger (Figure 3). Ces deux sites ont été choisis au regard des offres touristiques existantes, tout autant qu'en fonction des initiatives de coopération décentralisée mais également en raison de la structuration émergente du secteur touristique ainsi qu'en fonction des caractéristiques des zones géographiques (forte similarité quant à la morphologie du fleuve notamment). Ainsi, la coopération existante entre l'Assemblée Régionale de Mopti et la Région Centre, le développement de l'offre touristique sur ce site, la situation au cœur du Delta intérieur du fleuve Niger nous ont poussé à nous intéresser au site de Mopti. De même, les offres de tourisme nautique mais également la structuration du secteur touristique et le festival sur le fleuve Niger de Ségou ont imposé cette ville comme un site d'étude.

Figure 2 : localisation du Mali en Afrique de l'Ouest (source : Encyclopédie Larousse)

Figure 3 : Localisation des villes principales au Mali (source : Encyclopédie Larousse)

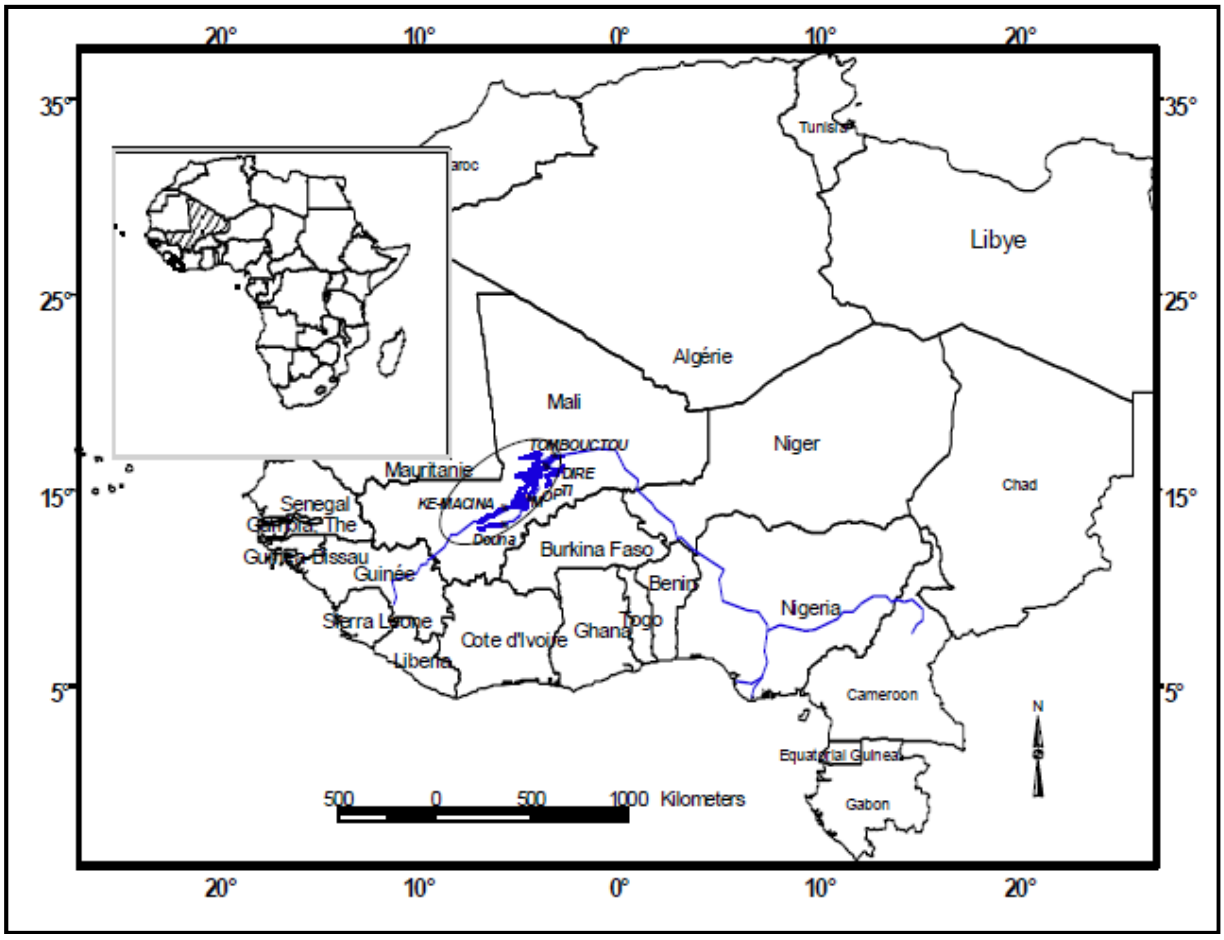


Figure 4 : Bassin transfrontalier du fleuve Niger (source : Marie & al, 2007b, seconde partie, p5)

La première partie de ce travail de thèse comporte trois temps. Au sein du premier temps, nous chercherons à comprendre comment le fleuve est devenue un nouvel objet de développement touristique instrumenté et organisé. Pour ce faire, nous placerons tout d'abord le curseur au niveau international et plus particulièrement au niveau des types de patrimoine inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO. Nous chercherons à comprendre l'émergence de ce nouveau type d'objet patrimonial qu'est le *fleuve « patrimonial »* et ses filiations avec d'autres objets du patrimoine mondial. Puis, nous nous appesantirons sur le contexte ligérien, sur ces acteurs et sur l'institutionnalisation progressive du patrimoine ligérien pour mettre en exergue la consécration de ce nouveau type de patrimoine et son entrée en tant qu'objet d'action publique. Le fleuve Niger sera alors observé au travers de l'exportation du fleuve « patrimonial » comme contribution à l'émergence héritée du problème public « fleuve Niger ».

Dans un second temps, nous caractériserons le fleuve « patrimonial » du point de vue des patrimoines mobilisés par les diverses inscriptions au patrimoine mondial et au regard des patrimoines valorisés par les grands prestataires touristiques fluviaux. Puis, nous nous

intéresserons à la valorisation de ce patrimoine au sein du contexte ligérien afin de mettre en évidence les décalages entre le patrimoine servant la patrimonialisation et celui valorisé puis patrimonialisé dans un second temps. Il s'agit là de mettre en exergue l'instrumentation du patrimoine au travers de sa polymorphie au cours du processus allant de la patrimonialisation à la valorisation. De même, nous observerons les décalages entre le patrimoine valorisé par les prestations touristiques et le patrimoine existant sur le fleuve Niger. Il s'agira là d'observer l'instrumentation du patrimoine au regard du patrimoine intrinsèque (celui qui pourrait servir une patrimonialisation du fleuve Niger) versus le patrimoine valorisé (celui auquel les prestataires touristiques maliens sont sensibilisés au cours de formations issues de la coopération décentralisée). Il s'agira de présenter les patrimoines du fleuve comme un métapatrimoine.

Dans un troisième temps nous observerons le processus de valorisation touristique du fleuve « patrimonial » dans sa globalité, depuis les fondements de la patrimonialisation jusqu'à la valorisation. Il s'agit d'observer ce processus en tant que système organisé.

Au terme de cette première partie, le fleuve « patrimonial » pourra être considéré comme un projet de valorisation touristique reposant sur des logiques fonctionnelles ayant servi la patrimonialisation (modèle de tourisme mixte).

La seconde partie de ces travaux de thèse s'attachera à explorer l'adéquation entre les espaces fonctionnels pour le développement d'un tourisme fluvial patrimonial et les territoires d'action cherchant à valoriser le fleuve patrimonial. Cette réflexion aboutira à des propositions quant à l'ingénierie touristique d'un fleuve patrimonial et quant aux rôles des chefs d'orchestre de ce développement.

Le premier temps de cette seconde partie consistera à identifier, caractériser des espaces fonctionnels associés au tourisme fluvial patrimonial. Les espaces fonctionnels seront définis au travers de la centralité des haltes fluviales (capacité d'attraction ou de polarisation notamment). Le travail réalisé sera un travail d'analyse spatiale à partir de nœuds (haltes fluviales) donnant accès à l'arrière pays fluvial ou donnant accès au fleuve lui-même (bassins de navigation). Les haltes fluviales (nœuds) seront-elles-mêmes caractérisées. Seront ainsi explorés la dimension physique du fleuve, l'accessibilité au paysage (avec les hypothèses d'une assez grande homogénéité des paysages, couplée avec l'existence de pôles d'aménités, ainsi qu'avec une structuration du paysage selon des associations de composantes visuelles et topographiques), les haltes fluviales (hypothèse selon laquelle les haltes existantes ne sont pas uniformes quant à leurs aménagements et leurs profils touristiques), l'accessibilité au

patrimoine (hypothèse selon laquelle le patrimoine culturel serait principalement localisé au droit des ports les plus importants, rejetant en partie la philosophie de la nouvelle touristicité du Val de Loire). Ces dimensions seront explorées en admettant le postulat que la valorisation touristique est fonction de ces dimensions.

Valorisation touristique = ƒ (centralité) = ƒ (hydrologie, points durs, aménagements, services, patrimoine de l'arrière pays, rythmes paysagers, …)

Le second temps visera à explorer l'action publique territorialisée (*territoires d'action*) en matière de tourisme fluvial à différents échelons territoriaux et au niveau des institutions *ad hoc* pour la gestion / valorisation du tourisme fluvial.

Dans un troisième temps, les *territoires d'action* quant à leur capacité à réellement prendre en compte les logiques fonctionnelles sur lesquelles est assis le modèle de développement. Une réflexion sera menée sur l'ingénierie touristique associée à la valorisation d'un fleuve patrimonial en observant l'action des différents échelons sur les différentes modalités de régulation du développement touristique. *In fine*, une méthode d'articulation entre espaces fonctionnels et territoires d'action sera proposée. La thèse conclue sur des propositions quant aux rôles des chefs d'orchestre pour le développement du tourisme fluvial patrimonial.

Partie 1 : Le « fleuve patrimonial », un nouvel objet de développement touristique ?

Introduction de la première partie

> *« Les lieux touristiques deviennent ce qu'en font les hommes » (Dewailly, 2000).*

Notre questionnement repose sur un constat, celui de l'existence de l'objet « fleuve patrimonial ». Affirmer l'existence de cet objet de développement ne peut s'envisager qu'en cherchant à la fois à démontrer l'émergence de l'objet lui-même, mais également sa reconnaissance au travers de son instrumentation et de sa valorisation.

Dans un premier temps, nous retracerons l'émergence de cet objet à l'échelle internationale et à l'échelle locale. Ceci constituera le point de départ d'un questionnement : le « fleuve patrimonial » constitue-t-il un nouvel objet de développement touristique ?

Une fois l'émergence de l'objet retracée, nous questionnerons ses contours. Qu'entend-t-on par fleuve patrimonial, de quels types de patrimoines s'agit-il ? Nous utiliserons les typologies du patrimoine fluvial lisibles au sein des actes de reconnaissance institutionnels et pragmatiques (offres touristiques) pour donner forme à ce patrimoine mais également valider sa dimension de « ressource » et démontrer ainsi son instrumentation.

En conclusion de cette première partie, nous chercherons à mettre en évidence un processus organisé de patrimonialisation et de valorisation touristique de cette ressource « patrimoine », en mettant en exergue l'intentionnalité d'un processus de développement allant de la patrimonialisation à la valorisation.

Le corpus interrogé dans cette première partie sera essentiellement constitué de ressources bibliographiques et d'entretiens (Annexe 1).

Chapitre 1. L’émergence de la notion de fleuve patrimonial

Le « fleuve patrimonial » est un objet dont l’émergence peut être lue à plusieurs niveaux.

Tout d’abord, et parce que les fleuves font l’objet d’inscriptions au patrimoine mondial depuis le début des années 2000, on peut lire leur émergence à l’échelle internationale. Les inscriptions de parties de fleuves sur la Loire, le Danube, le Rhin, traduisent l’émergence d’une nouvelle catégorie d’objet à cet échelon. Le prisme que constituent les grilles de lecture de l’UNESCO nous permettra d’aborder cette émergence tout autant que les dossiers d’inscriptions des différents fleuves.

Puis, nous considérerons l’émergence du « fleuve patrimonial » comme le fruit d’une dynamique locale. Nous nous concentrerons alors sur la Loire et tout particulièrement sur les acteurs ayant porté l’émergence de la préoccupation patrimoniale. Nous nous attarderons également sur les formes de reconnaissance de cette préoccupation au travers du cadre institutionnel.

Enfin, nous confirmerons l’émergence de cet objet par son utilisation en tant qu’objet d’action publique sur le fleuve Niger, tout du moins en tant que ressource participant à l’émergence du problème public « fleuve Niger ».

1.1. Le « fleuve patrimonial », un objet créé par les institutions du patrimoine

Le 30 novembre 2000, le « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes » est inscrit au patrimoine mondial au titre des paysages culturels vivants et évolutifs. Cet accomplissement d'un travail engagé à l'échelle locale, constitue également l'acte de naissance d'un nouvel objet de développement touristique à l'échelle internationale : le « fleuve patrimonial ». Cet objet n'est pas sans filiation avec d'autres objets du patrimoine mondial et en première ligne desquels on trouve les « canaux du patrimoine ».

Ainsi, peut-on considérer l'inscription du Val de Loire, puis de la « Vallée du Haut-Rhin moyen » et du « Paysage culturel de la Wachau » comme des héritiers de l'inscription du « Canal du midi » inscrit en 1996. Dans une perspective plus lointaine, on peut également considérer que la patrimonialisation des canaux étroits (NC[8]) du Royaume-Uni a été à l'origine de l'émergence des canaux du patrimoine et plus tard du fleuve patrimonial. En effet, le processus d'émergence du patrimoine (changements de représentations, prise de conscience patrimoniale, recomposition des pratiques fluviales, valorisation) mais aussi la nature des éléments patrimoniaux valorisés au sein des NC sont très proches des processus de patrimonialisation des canaux du patrimoine tout autant que des éléments rassemblés au sein des critères d'inscription. Plus encore, on peut établir un parallèle étroit entre le Canal du Midi et le Val de Loire, aussi bien du point de vue de processus de patrimonialisation comparables que des critères qui ont conduit à ces inscriptions. Woessner a mis en évidence le lien direct entre le modèle britannique de recomposition des pratiques des NC et son exportation sur le canal du midi (Woessner, 2007). Cette exportation peut être considérée comme un « juste retour » de la part des narrow canals qui ont été construits initialement sur le modèle du Canal du Midi dont la technologie avait été importée par le Duc Francis Egerton (Woessner, 2007, p6).

A l'image du dossier d'inscription du Val de Loire et des fleuves inscrits ultérieurement, les canaux étroits britanniques ont également inspiré peintres et écrivains, au premier rang desquels John Constable et Tom Rolt (Woessner, 2007, p7). De même, les canaux britanniques semblent parfaitement répondre aux éléments de définition et d'inscription des « canaux du patrimoine » (UNESCO, 2005, p93 et 103) :

[8] Narrow Canals

> *« 17. Un canal est une voie navigable construite par l'homme. Il peut posséder une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire ou de la technologie, soit intrinsèquement soit en tant qu'exemple exceptionnel représentatif de cette catégorie de biens culturels. Le canal peut être une œuvre monumentale, la caractéristique distinctive d'un paysage culturel linéaire, ou une partie intégrante d'un paysage culturel complexe. […]*
>
> *18. L'authenticité dépend globalement de valeurs et des relations entre ces valeurs. Un trait distinctif du canal en tant qu'élément patrimonial est son évolution au cours du temps. Cela est lié à son mode d'utilisation durant différentes périodes et aux changements technologiques associés que le canal a subis. L'importance de ces changements peut constituer un élément patrimonial […]*
>
> *20. […] De tels travaux à grande échelle ont eu et continuent d'avoir un impact sur le paysage naturel. L'activité industrielle associée et l'évolution des modèles d'établissement provoquent des modifications visibles des formes et des caractéristiques du paysage »*

Les canaux étroits britanniques peuvent donc parfaitement répondre à ces éléments de définition par l'étendue du linéaire de canaux réalisé, par la généralisation d'un modèle de canal à l'échelle interétatique et son exportation vers d'autres pays, mais aussi par la recomposition des pratiques au cours des temps. Cette dernière mise en avant par Woessner correspond au passage d'une batellerie commerciale à des activités touristiques et sportives : *« Ainsi, vers 1750, Francis Egerton, futur duc de Bridgewater, visite le Canal du Midi lors de son « grand tour » d'Europe. Observateur minutieux des techniques et des ouvrages, il fait ensuite construire le premier canal britannique d'importance en 1765 […] La « canal mania » se développe rapidement. A son apogée, lors de « l'âge d'or » de 1770 à 1830, le réseau compte 4 000 miles de canaux. […] Les Britanniques exportent leur savoir-faire vers la Suède en particulier. L'ingénieur Thomas Telford a préparé le terrain aux canaux de Göta et de Trollhäten » (Woessner, 2007, p6).*

Le canal du midi montre les mêmes éléments tangibles de définition patrimoniale, ce qui, couplé à une dynamique locale et politique favorable, ont conduit son inscription au patrimoine mondial. Parmi les critères de définition patrimoniale, la proposition d'inscription soumise par l'état français auprès de l'UNESCO pour l'inscription du Canal du Midi a mis en avant les éléments suivants :

- *Critère i : Représente un chef d'œuvre du génie créateur humain* ;

> *« le canal du midi est un témoignage vivant de la créativité des ingénieurs à l'époque de Louis XIV qui marque la charnière (sur le plan des techniques de construction) entre la renaissance et les temps modernes. C'est pourquoi ce*

canal est universellement reconnu comme celui qui a inauguré l'époque moderne de création des réseaux navigables sillonnant les pays industrialisés de l'Europe et de l'Amérique du Nord » (VNF, 1995b, p48).

- *Critère ii : Témoigne d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture, des arts monumentaux et la planification des villes ou de la création des paysages* ;

  Ici, la justification réside dans l'influence du canal du midi sur le développement de la canal mania à l'international (Royaume-Uni avec les narrow canals, Suède avec l'exportation du modèle du Canal du Midi par les britanniques, États-Unis sous l'impulsion de Thomas Jefferson qui ramena le modèle du canal du Midi d'un voyage en 1787).

- *Critère iv : Offre un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une période significative de l'histoire humaine.*

  La justification appelée ici est double. Le premier argument mis en avant concerne le souci d'esthétique, et notamment paysager, apporté par les ingénieurs à la construction du Canal du Midi. Le second valorise quant à lui le caractère structurant du Canal du Midi sur le développement du transport fluvial. *« Le Canal du Midi représente donc une période significative de l'histoire européenne, celle du développement des transports fluviaux par la maîtrise du génie civil hydraulique » (VNF, 1995b, p50)*

- *Critère v : Constitue un exemple éminent d'occupation du territoire traditionnelle, représentative d'une culture ou de cultures, vulnérable sous l'effet de mutations irréversibles.*

  Pour ce dernier critère, le dossier d'inscription mis l'accent sur les modifications apportées pour le maintien d'une navigation commerciale tout en soulignant la faiblesse de ces modifications au regard d'autres contextes (français notamment).

L'observation des justifications ici invoquées n'est pas sans rappeler le contexte ligérien. La Loire, par les importants travaux de maîtrise hydraulique qui ont pu y être réalisés (levées, épis, duits, chevrettes), par l'évolution des techniques d'endiguement qui y ont été développées sous l'influence des grandes familles d'ingénieurs (Annexe 3), par la navigation

commerciale qu'elle a portée[9], et enfin par la conservation de ce modèle de fleuve semi-maîtrisé peut s'enorgueillir d'arguments patrimoniaux de fortes valeurs intrinsèques. Si ces arguments ont été mobilisés en partie, ils ne constituent pas le cœur du dossier d'inscription du Val de Loire. C'est néanmoins sur ces points de comparaison saillants que nous établissons une filiation entre la catégorie patrimoniale UNESCO des canaux et celle du fleuve patrimonialisé.

L'inscription du Canal Rideau (Canada) au patrimoine mondial en 2007 est justifiée par des critères quelque peu similaires. Elle s'appuie notamment sur le fait de représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain inspiré de la technique européenne de construction des canaux. Elle s'appuie également et surtout sur l'importance géopolitique de la construction de ce canal (Government of Canada, 2006). Cet exemple qu'est le Canal Rideau est moins démonstratif quant à la filiation entre fleuve et canal patrimonial. Pour se convaincre de cette filiation, la (re)lecture des éléments de définition des « canaux du patrimoine » (voir ci-avant) mais également celle des dossiers d'inscription des fleuves patrimoniaux (premier lieu celui du Val de Loire) suffisent à achever la démonstration.

Parmi les dossiers d'inscription de grands fleuves patrimoniaux, celui du Val de Loire reste emblématique pour la place qu'il accorde au fleuve lui-même. En effet, si la décision du Comité du Patrimoine mondial met en avant des éléments tels que les interactions harmonieuses entre l'homme et son environnement durant plus de deux millénaires (critère ii), ou encore des éléments tels que les paysages et les monuments culturels témoins de la renaissance et du siècle des lumières (critère iv), et enfin valorise un patrimoine architectural composé des villes d'histoire (Blois, Chinon, Orléans, Saumur, Tours) et des châteaux (critère i), il en reste néanmoins que la première phrase de la partie justification du dossier met en avant le fleuve et ses levées. Ces derniers témoignent de l'interaction de l'homme et de l'environnement durant des siècles. Du point de vue des comparaisons avec les canaux du patrimoine, celle avec le canal du Midi est riche d'enseignements.

Ainsi, le canal du midi a été inscrit en partie pour ses influences culturelles de la renaissance aux temps modernes en matière de construction. Il en est de même concernant la Loire pour laquelle les modèles paysagers élaborés au cours de la renaissance se sont développés sur le fond de l'ordonnancement *domus - hortus - ager - saltus*[10] (République française, 2000, p14). De même, des éléments d'aménagement du fleuve tels qu'ouvrages de navigation, levées,

[9] bien plus dense que sur le Canal du Midi comme en témoigne les mots de Louis XIV : *« La Loyre fait la majeur partie du commerce de la France »* (Beaudouin, 1984)
[10] Mots latins de la trilogie agraire signifiant respectivement : bâti – jardins – cultures – pâtures.

ponts et ports apparaissent dans la partie description du dossier ligérien alors qu'ils auraient très bien pu figurer dans la partie justification au chapitre « construction et technologie » comme en témoigne ce chapitre au sein du dossier du Canal du Midi. Dans ce dernier, les éléments valorisés sont très proches des éléments reversés au chapitre description du dossier ligérien.

Le paysage culturel de la Wachau participe du même mouvement d'inscription de fleuves patrimoniaux que la Loire. Inscrit la même année et durant la même session que la Loire, le Danube y est mis en avant en tant que facteur déterminant de la construction de ce paysage culturel. Moins personnifié que la Loire, le Danube est valorisé pour des considérations liées à l'occupation du territoire qu'il a directement influencées. Le dossier d'inscription de la haute vallée du Rhin conduisant à son inscription en 2002 suit la même trajectoire que celle du Val de Loire. Bien qu'excluant le critère i de sa justification et rajoutant le critère v, le dossier d'inscription de la haute vallée du Rhin est très proche du dossier ligérien. La voie de transport qu'y représente le Rhin est notamment présentée comme prépondérante quant au paysage culturel proposé à l'inscription (ce qui ouvre un certain nombre de points de comparaison avec les canaux du patrimoine). Toutefois, les constructions valorisées ne sont pas directement liées à la voie d'eau. Inscrits pour leurs paysages culturels en premier lieu, le Haut Rhin et le paysage culturel de la Wachau composent, avec le Val de Loire, une famille de biens inscrits que l'on peut rassembler sous le vocable de « fleuve patrimonial ».

La filiation au sein de cette famille (« fleuve patrimonial ») et l'autre famille que constituent les « canaux du patrimoine » est palpable. Toutefois, elle n'est pas complètement satisfaisante. En définitive, on peut attribuer la genèse de ce nouvel objet à une double filiation, avec d'un côté « les canaux du patrimoine » et de l'autre « le paysage culturel ». En effet, l'entrée des « paysages culturels » dans la typologie UNESCO des patrimoines inscriptibles durant la fin des années '90 et sa formalisation en 2005 offrent un contexte favorable à l'émergence du « fleuve patrimonial ». Tout aussi linéaire que les canaux mais reconnaissant également les interactions avec l'arrière pays fluvial, le « fleuve patrimonial » semble être le fruit de l'approche linéaire des canaux et de l'approche structurelle des paysages culturels. On entrevoit ici toute la singularité du Val de Loire, sorte de site hybride entre ces deux approches. L'émergence de la notion de « paysage culturel » s'avère de ce fait déterminante quant à l'émergence du fleuve patrimonial, et ceci d'autant plus que les dossiers d'inscription du Haut-Rhin et du Paysage culturel de la Wachau démontrent moins l'importance d'une filiation avec les « canaux du patrimoine ».

Laura Verdelli (Verdelli, 2008) a décrit l'émergence de la catégorie des sites rassemblés au sein des « paysages culturels » et dont le « fleuve patrimonial » est un des avatars. L'émergence de cette catégorie de biens est le fruit d'un long processus de définition qui s'étalera de 1984 à 1992, de la 8ème session du Comité du Patrimoine mondial (Buenos Aires, Argentine, 1984) à sa 17ème session (Carthagène, Colombie, 1993). Lors de ces sessions, les discours achopperont à maintes reprises sur la place des aspects culturels et naturels de ces sites spécifiques que sont les paysages culturels, hésitant entre une prise en compte unique par le prisme culturel, entre des modifications d'orientations d'identification, entre la création d'un nouveau critère ou l'adaptation des anciens. Finalement, c'est l'adaptation des anciens critères qui sera retenue (Verdelli, 2008, p161-164). Le « paysage culturel » fera définitivement son entrée dans le patrimoine mondial à l'occasion de la nouvelle mouture des *« Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial »* de 2005 selon la définition suivante :

> *« Les paysages culturels sont des biens culturels et représentent les "œuvres conjuguées de l'homme et de la nature" mentionnées à l'article 1 de la Convention. Ils illustrent l'évolution de la société humaine et son établissement au cours du temps, sous l'influence des contraintes physiques et/ou des possibilités présentées par leur environnement naturel et des forces sociales, économiques et culturelles successives, externes aussi bien qu'internes » (UNESCO, 2005, p15).*

L'émergence de la notion de « paysage culturel » est donc un processus lent, porté par l'UNESCO, qui formalise par ce biais de nouvelles entrées vers le patrimoine, de nouvelles grilles de lecture. La grille de lecture des « paysages culturels » permet de mettre en évidence des types de patrimoines culturels nouveaux qui ne sont pas directement identifiables par les seuls critères de définition. En effet, une ACM réalisée par nos soins sur les sites inscrits au patrimoine mondial et marqués par la présence d'eau continentale (variable = critères d'inscription) permet de conclure à la transversalité de cette catégorie de patrimoine que sont les paysages culturels.

Après examen de la liste des 878 biens inscrits[11] au patrimoine mondial, on peut retenir une liste de 42 sites inscrits (Annexe 5) marqués par la présence d'eau continentale. Une Analyse des Correspondances Multiples suivie d'une Classification Ascendante Hiérarchique (ACM + CAH) réalisées nos soins nous permettent de distinguer les 42 sites en 5 classes distinctes (Figure 5 et Annexe 5) :

[11] 911 aujourd'hui et 878 lors de l'application

- 1 : Sites naturels sélectionnés pour les *critères vii viii ix x*
- 2 : Sites culturels sélectionnés pour les *critères ii, iii, iv, v (et vi)*
- 3 : Sites culturels avec combinaison des *critères i et/ou ii et/ou iv* (quasi toujours présents pour les critères ii et iv et très souvent présent pour le i)
- 4 : *critère (iii et iv) ou (ii et iv et v)*
- 5 : Sites culturels sélectionnés pour les *critères iii et v*

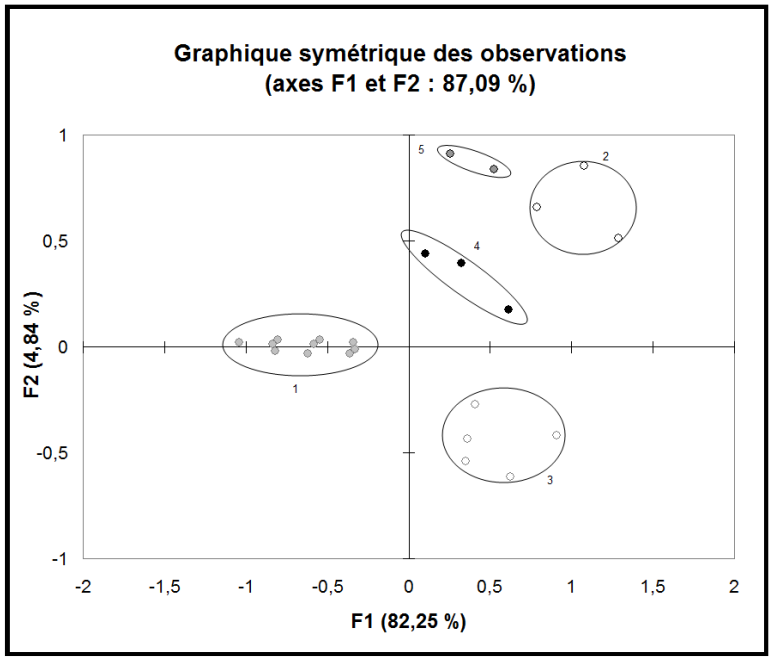


Figure 5 : Typologie des sites inscrits au patrimoine et marqués par la présence d'eau continentale (variables : critères d'inscriptions, méthode : ACM + CAH, réalisation : Benoit Pin)

On s'aperçoit (Annexe 5) que le Val de Loire figure en classe 3 en compagnie du canal du midi et du paysage culturel de la Wachau. La vallée du Haut-Rhin moyen, bien que très proche des sites de la classe 3 du point de vue du dossier d'inscription, figure en classe 4. Ceci est imputable à la présence du *critère v* car la vallée du Haut-Rhin moyen présente une combinaison des *critères ii et iv* comme tous les sites de la classe 3. Graphiquement, la vallée du Haut-Rhin moyen est d'ailleurs très proche de la classe 3. La classe 3 peut donc être considérée comme celle rassemblant (notamment) les sites fluviaux inscrits quand la classe 5

rassemble les sites culturels viticoles. Les frontières entre ces classes restent toutefois très minces[12].

Cette analyse corrobore le fait que la notion de paysage culturel n'est qu'une grille de lecture vers de nouveaux types de patrimoine que l'on ne peut uniquement isoler par le biais des critères de définition patrimoniale. On retrouve en effet des paysages culturels aussi bien au sein de la classe 3 que de la classe 4 et de la classe 5. Cette analyse nous permet donc d'esquisser les contours des paysages culturels « aquatiques », lesquels se distinguent au sein de la liste du patrimoine mondial non pas comme une catégorie de patrimoine regroupant des sites aux mêmes critères d'inscription, mais plutôt comme une caractéristique commune à des types d'objets particuliers. Ces objets sont dans leur très grande majorité des fleuves mais également des régions viticoles. Cette forme d'exclusivité démontre que le « fleuve patrimonial » nait de la formalisation du concept de « paysage culturel » dont il est le principal représentant au sein des sites aqueux.

C'est donc bel et bien dans une double filiation « canaux du patrimoine[13] / paysages culturels » que le « fleuve patrimonial » trouve ses origines, lesquelles origines possèdent également une identité géographique. On s'aperçoit en effet que l'association de fleuves et de rivières au concept de patrimoine mondial est une spécificité européenne. Cette spécificité est d'ailleurs accrue par le fait que le classement est pris sous l'angle culturel[14]. Outre cet échelon international, il serait réducteur de minimiser l'importance des contextes locaux dans la genèse de ce type de patrimoine, tout autant qu'il serait réducteur d'omettre les finalités sous tendues par cette émergence au niveau local. Partant du principe que la démarche d'inscription se veut participative[15], on peut se poser la question des finalités sous tendues par une inscription, tout particulièrement quand cette dernière sacralise un nouveau type de patrimoine (le fleuve patrimonial).

---

[12] Même si l'on se doit toutefois de ne pas accorder trop d'importance à l'inertie qui s'avère peu significative en ACM *[« les valeurs propres et les pourcentages d'inertie ont peu d'influence sur l'interprétation d'une ACM » (Escofier and al, 2008, p283)*] et ce d'autant plus que l'axe F1 est nécessairement très structurant puisque séparant d'un côté (à gauche) les sites naturels et de l'autre (à droite) les sites culturels.

[13] le canal du midi est d'ailleurs dans la même classe que le Val de Loire.

[14] *« Si pour le Canada et les États-Unis la répartition entre biens culturels (40%) et bien naturels (60%) est à peu près équilibrée, les biens inscrits par la France (31) appartiennent à 90% à la première catégorie » (Ghiotti, 1999, p178).*

[15] comme le précise l'article 4 de la Convention. : *« Chacun des États parties à la présente Convention reconnaît que l'obligation d'assurer l'identification, la protection, la conservation, la mise en valeur et la transmission aux générations futures du patrimoine culturel et naturel visé aux articles 1 et 2 et situé sur son territoire, lui incombe en premier chef » (UNESCO, 1972).*

D'un point de vue global, le portage d'une inscription au patrimoine mondial peut être vu sous deux angles opposés. Le premier est le classement dans une perspective de reconnaissance des spécificités, de la valeur d'un territoire, de ses qualités universelles. Les velléités de développement touristique sont ici le corollaire du classement. A l'inverse, la seconde perspective consiste à concevoir le classement comme un outil de développement touristique modifiant la touristicité d'un site. Dans cette seconde perspective c'est la volonté de développement d'un site qui est marquée du sceau de l'antériorité. Enfin, dans une troisième perspective agrégeant les deux premières, combinées de manière co-construites, l'inscription est une reconnaissance légitime d'un patrimoine universel mais également un outil servant des objectifs de développement. C'est cette dernière perspective que nous défendons, tout en déplaçant le curseur du côté de l'outil. Ceci tend à être confirmé par Genieys (and al) lors de leur étude de la patrimonialisation UNESCO du canal du Midi et par Ghiotti qui justifie certaines inscriptions au patrimoine mondial selon des logiques touristiques : *« les stratégies de patrimonialisation qui se rapportent au label obtenu sont, au moins en partie, justifiées par des impératifs de développement local ou régional » (Genieys and al, 2002, p200) ; « L'influence des grandes civilisations méditerranéennes et des monuments qui s'y rattachent marque ici profondément les logiques de classement, touristiques particulièrement, et selon une dimension internationale » (Ghiotti, 2009, p78).* Enfin, cet état de fait est confirmé par Minja Yang (Chargée de mission auprès du Sous-directeur Général de la Culture de l'UNESCO, Directrice des projets spéciaux), qui souligne les ambitions touristiques sous-tendues par l'inscription: *« tout le monde souhaite avoir ce label pour des raisons de tourisme, pour des raisons de prestige » (Yang in Mission Val de Loire, 2005a, p94).* Il en est de même pour Laura Verdelli qui légitime ces enjeux de développement tout en justifiant la double approche (co-construite) : (qualifiant le patrimoine) *« un vrai enjeu de société dont la portée oscille aujourd'hui entre conservation de l'héritage et construction d'une ressource en développement » (Verdelli, 2008, p56) ; « la patrimonialisation d'un paysage culturel procède en même temps que les volontés de valorisation » (Verdelli, 2008, p181).* Le « fleuve patrimonial » naît dans cette volonté de développement touristique associée à un changement de paradigme de l'aménagement du fleuve (lui-même moteur de patrimonialisation, voir 1.2.2. Les artisans de l'émergence patrimoniale) ou combinée à la nécessité de redonner une vocation à la voie d'eau marquée par une baisse de ses activités commerciales. Genieys (and al) décrit cette nécessité de redonner une vocation à la voie d'eau sur le canal du midi, le tout dans un contexte de décentralisation (Genieys and al, 2002, p203 et p208).

Le patrimoine mondial peut donc être vu comme un outil de développement touristique. Le Canal du Midi fera d'ailleurs l'objet d'un développement précurseur du tourisme fluvial en Europe selon le modèle anglo-saxon (Woessner, 2007). Les raisons motivant les demandes d'inscription de parties de fleuves et de canaux sont donc à rechercher en partie dans des projets de développement touristique. Elles peuvent également être recherchées dans des enjeux associés à la décentralisation. Ainsi, un des enjeux de l'État français à porter des candidatures de canaux ou de fleuves est la réussite d'une politique ancienne et maintes fois remaniée de décentralisation du Domaine Public Fluvial (DPF) aux collectivités territoriales. Bien avant la loi n°83-663 du 22 juillet 1989 (relative au transfert des compétences de l'État en matière d'aménagement et d'exploitation des voies navigables, y compris les ports fluviaux), et encore plus avant la loi du 30 juillet 2003 (créant un DPF territorial visant à transférer non plus seulement les compétences mais aussi la propriété du DPF aux collectivités territoriales[16]), l'État avait déjà opéré quelques tentatives de transfert de compétences concernant le DPF (Dousset, 1988). Cet enjeu de décentralisation a joué un rôle important dans le portage de l'inscription du Canal du Midi. Nul doute que l'État français aura pris en compte cette possibilité de transfert lors du portage de classement tel que celui du Val de Loire dans la mesure où même les portions de DPF « non navigables » peuvent être transférées (NPI, 2006c, p257). Ce désengagement progressif de l'État en matière de voies navigables fait donc partie des enjeux de l'inscription au patrimoine mondial. Le pari sur lequel mise l'inscription réside dans la création d'une valeur ajoutée.

***

L'émergence de ce nouvel objet qu'est le « fleuve patrimonial » prend donc racine dans la patrimonialisation des canaux tout autant que dans la naissance d'une nouvelle catégorie de patrimoine de l'UNESCO, à savoir les paysages culturels. Localement, des contextes particuliers, tels que celui de la Loire, constituent à la fois des opportunités mais également des moteurs pour l'émergence de l'objet. Dans les sections suivantes, nous allons chercher à identifier les acteurs et les formes de cette émergence sur la Loire et le fleuve Niger.

[16] Cette dernière politique vise le réseau régional à vocation touristique (versus le réseau magistral dédié à la marine marchande)

1.2. La Loire, fleuve patrimonial institutionnalisé

Le point d'orgue de la patrimonialisation du Val de Loire est bien entendu l'inscription au patrimoine mondial le 30 novembre 2000. Si l'on peut considérer cette inscription comme une date marquant un virage dans la politique ligérienne, on doit également la considérer comme le résultat d'actions antérieures, l'héritage d'une évolution des rapports au fleuve sous l'action conjuguée d'acteurs divers. Parmi ceux-ci, on trouve des acteurs politiques, des acteurs de la société civile (associations d'écologistes, associations de la néo-marine de Loire[17]), des acteurs institutionnels. Les nouvelles formes d'aménagements qui éclosent en bord de Loire sont l'avatar de ce changement de rapport au fleuve. Elles matérialisent l'appropriation politique de ce dernier. Après avoir replacé l'émergence de la patrimonialisation au sein des temps politiques ligériens, nous préciserons quels en sont les artisans. Nous aborderons également cette patrimonialisation sous l'angle de ces manifestations institutionnelles et illustreront notre propos par quelques réalisations publiques constituant le corollaire de ce renversement de paradigme. Le corpus mobilisé ici est constitué des ressources bibliographiques tout autant que d'entretiens.

1.2.1. Les temps politiques ligériens

L'émergence de la Loire « fleuve patrimonial » est un processus long qui trouve ses origines dans un changement de paradigme de l'aménagement ligérien. Franck Huyghues-Despointes (Huyghues-Despointes, 2008) et Stéphane Ghiotti[18] (Ghiotti, 2009), ont mis en évidence l'émergence de la Loire « fleuve patrimonial » comme le fruit d'un changement d'approche radical de la politique d'aménagement ligérienne. Ces auteurs mettent tous deux en avant l'importance des contextes nationaux et locaux dans ce changement de paradigme. L'entrée privilégiée par Ghiotti reste avant tout institutionnelle quand Huyghues-Despointes mobilise également la société civile pour son aptitude à initier les changements.

Franck Huyghues-Despointes propose une lecture linéaire des temps de l'aménagement ligérien en faisant du temps de la patrimonialisation un des trois temps forts de

[17] Nous préférons cette appellation à l'appellation courante de « renouveau de la marine de Loire ». En effet, pour qu'il y ait renouveau, encore faudrait-il qu'il s'agisse du même type de marine pour les mêmes finalités (soit la même « nautique » comme dirait François Beaudouin), avec les mêmes objectifs et surtout la même densité. Les pratiques sont en effet bien différentes, et seuls les bateaux pourraient rappeler cette marine, quoique motorisés à l'heure actuelle, et qui plus est reconstruits selon les talents d'architectes navals de certains érudits mais sans pour autant de garanties que les répliques soient exactes. Force est de constater que la marine actuelle n'a rien à voir avec l'ancienne, c'est pourquoi nous proposons l'appellation de neo-marine de Loire.

[18] s'appuyant en partie sur les travaux de Huyghues-Despointes.

l'aménagement moderne ligérien. Ces temps sont précédés du temps des levées (décrit par Roger Dion, 1961), puis du temps des barrages aboutissant au temps écologique couplé au temps de la patrimonialisation : *« Une "agrégation" pour reprendre les termes de Christine Musselin s'est opérée entre le référentiel de la gestion écologique intégrée et le référentiel patrimonial » (Huyghues-Despointes, 2008, p182)*.

Reprenant la thèse de Dany Chiappero (Chiappero, 1996), on peut décrire cette patrimonialisation comme une recomposition des usages du fleuve. Plus globalement, on peut décrire ce processus comme un changement de vocation faisant passer la Loire d'un fleuve marqué du sceau de l'utilitarisme à une région à vocation touristique (changement d'usage du fleuve ➔ patrimonialisation).

Ghiotti décompose quant à lui cette patrimonialisation en plusieurs moments. Le premier d'entre eux est la construction de l'objet patrimonial, puis vient la mise en patrimoine et *in fine* son insertion dans les dynamiques territoriales. Concernant la mise en patrimoine, Ghiotti identifie 4 étapes (Ghiotti, 2009) :

- La première étape est, bien entendue, la fin de la logique équipementière avec l'annulation de la déclaration d'utilité publique du projet de barrage de Serre-de-la-Fare en 1991 ;
- La deuxième étape débute avec la signature, en 1994, du premier Plan Loire Grandeur Nature (PLGN) ;
- La troisième étape est caractérisée par la création du Parc Naturel Régional (PNR) Loire-Anjou-Touraine en 1996 ;
- La quatrième étape voit la mise en patrimoine se concrétiser quelques années plus tard par l'obtention de la labellisation UNESCO (2000).

Ces étapes, ainsi que le contexte encadrant cette patrimonialisation, sont représentés par la Figure 6 : Les temps de la patrimonialisation (Ghiotti, 2009, p79). Dans cette déconstruction du processus de patrimonialisation selon le prisme institutionnel, on entrevoit la double influence du national versus le local. La limite matérielle de la décentralisation comme facteur déterminant du changement de paradigme de l'aménagement ligérien n'est pas anodine. Avec la décentralisation et surtout la territorialisation des politiques, l'influence des institutions locales et de la société civile deviennent déterminantes : *« c'est localement que doivent êtres définis les problèmes à prendre en charge collectivement, et (que) c'est tout aussi localement que doivent être pensées les solutions pour y répondre » (Douillet, 2005, p76).*

Ce sont donc à la fois des acteurs de la société civile locale mais également des institutions territorialisées *ad hoc* qui vont donner corps au fleuve patrimonial. Parmi les acteurs de la société civile, ce sont les acteurs associatifs, au premier rang desquels le Comité Loire Vivante et l'association SOS Loire vivante. Ces deux associations participent activement à cette nouvelle vue de l'aménagement en Loire dont les justifications résident dans des arguments à forte consonance environnementale et patrimoniale. Du point de vue de l'action publique territorialisée, le PNR Loire Anjou Touraine d'un côté et le Plan Loire Grandeur Nature (PLGN) de l'autre vont également initier un nouveau mode de développement axé autour du « volet patrimoine ».

Cette lecture que propose Ghiotti, dans la lignée des travaux de Huyghues-Despointes (voir ci-après), peut être à relativiser du point des déterminismes qu'elle suggère[19]. Elle met néanmoins en exergue le lien fort entre l'émergence des préoccupations environnementales et la problématique patrimoniale dont l'originalité réside dans son positionnement autour du patrimoine culturel, quand le naturel aurait été attendu. La frise chronologique proposée par Ghiotti (Figure 6) est un bon résumé de cette interprétation linéaire.

[19] Les frontières proposées, les changements de rapports au fleuve pourraient être nuancés et revus de manière beaucoup plus complexe, voir cyclique.

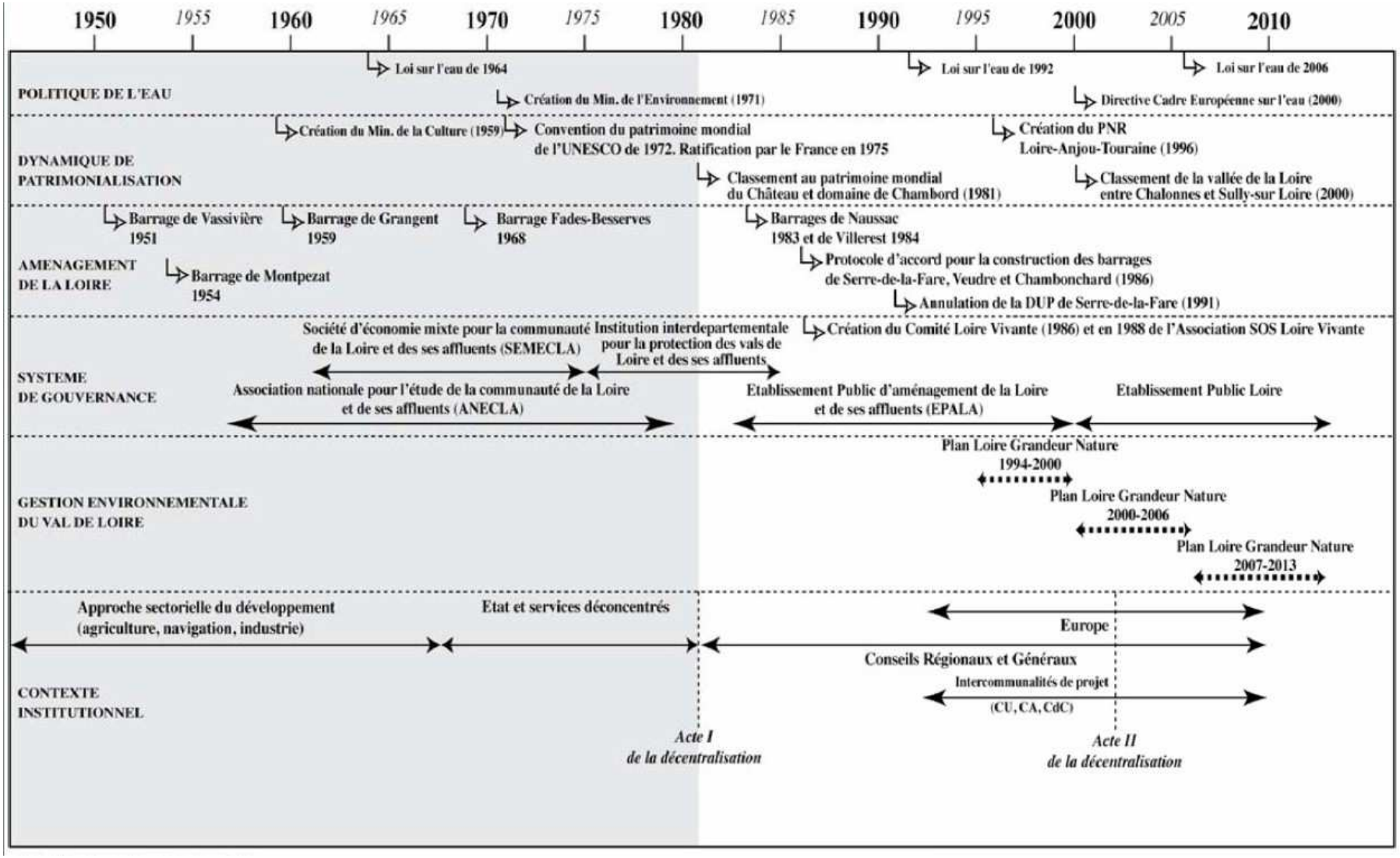


Figure 6 : Les temps de la patrimonialisation (Ghiotti, 2009, p79).

Cette lecture chronologique de la politique d'aménagement ligérienne est une forme de traduction de l'évolution des rapports au fleuve. Ici, les rapports évoluent entre protection vis-à-vis du fleuve, maîtrise puis contemplation. On retrouve une lecture en termes d'évolution des rapports au fleuve vu comme objet de récréation dans les mots de Michel Verdier (maire de la commune d'Azay le Rideau et Chargé de mission au Conseil Général en charge de la politique départementale de développement touristique de la Loire). Ce dernier apporte une lecture à la fois synthétique et personnelle :

> *« Il y a eut la période où l'on s'est détourné de la Loire. On l'a retrouvée juste après la seconde guerre mondiale. C'était aussi après les congés payés (1936), et là il y a eut un sursaut, fin des années 40, début des années 50 […] c'était plus le temps libre des habitants du territoire qui ont retrouvé ce qu'étaient les joies du fleuve, les joies de la ballade en barque, les joies de la pêche, de la baignade… et puis on s'en est à nouveau écarté avec l'arrivée de la voiture, la possibilité de s'évader… puis la télé [….] Et puis, il y a eu un oubli évident dans les années 70-80. A part un ou deux fondus qui ont permis de s'approprier un peu l'aspect Loire […] et progressivement, il y a eu cette espèce de maillage qui s'est formé autour de la Loire. Mais c'était de manière un peu éloigné… jusqu'à ce qu'à un moment il y ait eut une traduction politique des choses et c'est là qu'il y a eut un effet accélérateur » (Michel Verdier, 2009, entretien B. Pin).*

Cette analyse que Michel Verdier qualifie de quelque peu sauvage mais qu'il étaye d'anecdotes, renvoyant également à des acteurs particuliers et des actions publiques, illustre néanmoins parfaitement l'histoire des rapports entre l'homme et la Loire lors de la seconde moitié du siècle dernier. Entre amours et désamours, abandon/ désaffection et appropriation voir réappropriation, la Loire peut s'enorgueillir de ne pas laisser indifférente. Elle est un objet d'action publique que des personnages politiques se sont appropriée. Roger Dion retranscrit parfaitement l'appropriation politique de la question des levées sur une durée longue. Ainsi, un personnage politique tels que Jean Royer (ancien ministre - maire de Tours et président de l'EPALA, mieux connu pour ses actions d'aménageur et sa vision consistant à maîtriser la nature plutôt qu'à s'en accommoder) a marqué de son empreinte le temps des barrages. Puis vint le temps de l'approche écologique imbriquée à l'approche patrimoniale. Ce temps est celui d'autres acteurs politiques, au premier rang desquels Yves Dauge (sénateur, ancien maire de la ville de Chinon) peut être considéré comme un acteur majeur au même titre que certains représentants de la société civile.

Outre ces lectures chronologiques et linéaires, on peut également proposer une lecture moins antagoniste entre temps des barrages d'un côté et environnement / patrimoine de l'autre. L'émergence du fleuve patrimonial peut ainsi être vue de manière autonome et non au regard

d'autres visions de l'aménagement. On peut alors relire la patrimonialisation comme le produit de l'action de tout un ensemble d'acteurs, collectivités territoriales, intercommunalités, privés ou associatifs, dont les initiatives en tous genres (festifs, scientifiques, culturels, artistiques) ont contribué non seulement à « faire vivre le label » (dès l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial), mais aussi à institutionnaliser le patrimoine ligérien. L'idée développée ici, affirmée par Jean Claude Demaure (in Huyghues-Despointes, 2008, p167-168) a été formulée par un grand nombre d'acteurs ligériens rencontrés tout au long de ces travaux de thèse.

1.2.2. Les artisans de l'émergence patrimoniale

Le portage de cet objet qu'est le fleuve patrimonial est le fait d'une multitude d'acteurs. Toutefois, Yves Dauge est considéré par beaucoup comme l'acteur incontournable de l'émergence du fleuve patrimonial. Michel Verdier en fait un acteur central en dressant le contexte de la création du PNR « Loire Anjou Touraine » comme une des premières manifestations des velléités de développement touristique s'appuyant sur un objet patrimonial :

> *« Les premières réflexions concernant le PNR datent de la fin des années 80. […] La première approche a été une approche de valorisation touristique parce que le plan grand chantier de la centrale (électronucléaire de Chinon) était terminé, il a donc fallut retrouver de l'activité […] Yves Dauge s'est emparé de cette idée de fleuve et de développement touristique […] il y a eut une prise de conscience qu'il y avait là un patrimoine naturel, un patrimoine bâti […] dans le même temps, il y a eut aussi cette idée de PNR… c'était plus une opportunité financière de la part d'Yves Dauge qui avait la possibilité d'actionner un certain nombre de leviers » (Michel Verdier, 2009, entretien B. Pin).*

Le PNR Loire Anjou Touraine est donc une réalisation manifestant une stratégie de développement s'appuyant sur une nouvelle touristicité du territoire ligérien qu'il convient de faire émerger. Michel Verdier alors au sein du SIVOM d'Azay le Rideau va développer des actions visant à concilier économie, patrimoine et tourisme. Ce seront tout d'abord des réalisations en matière de cyclotourisme, et ceci dès 1989, qui vont en quelque sorte préfigurer l'idée de « la Loire à Vélo ». Cette dernière sera reprise en 1995, année acceptée comme datant les origines de « la Loire à vélo ». Au même moment, ce seront des initiatives en matière de loisirs fluviaux (itinéraires Canoës-Kayaks) avec la rédaction dès la fin des années '80 du plan départemental de randonnée nautique. Puis ce seront également des initiatives de valorisation des savoir-faire locaux entrevus à la fois selon leurs valeurs

économiques et patrimoniales (valorisation de l'osier, du chanvre, des ressources fruitières[20]). Cette stratégie de valorisation du fleuve, des ressources du Val entrevues comme des ressources économiques, patrimoniales et touristiques est une des idées directrices d'un PNR (ici le PNR Loire Anjou Touraine). C'est cette même stratégie qui préfigure la future inscription de la Loire au patrimoine mondial. Le PNR et ses collaborateurs rédigeront d'ailleurs en décembre 1997 un document d'intention pour l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO de « La vallée de la Loire dans le PNR Loire-Anjou-Touraine ».

Dès lors, la stratégie de développement se diffuse au sein des institutions politiques et au cœur de l'action politique ligériennes. C'est ainsi au tour du Plan Loire Grandeur Nature d'introduire, avec le rapport du préfet coordonnateur de bassin du 10 juin 1999, la composante patrimoniale comme une des priorités du PLGN. Cette dernière se partagera en deux volets, un volet « nature » et un volet « patrimoine » (Verdelli, 2008, p435). La DIREN actera également son adhésion à la nouvelle stratégie de développement dont le PNR est l'instigateur en acceptant de financer l'étude préalable et le dossier de candidature au patrimoine mondial, lesquels recevront en parallèle un financement du PLGN.

L'objectif principal sous tendu par le portage politique du fleuve patrimonial est donc clair : valoriser des savoir-faire, des aménités particulières du territoire considérées comme des ressources économiques, patrimoniales et touristiques. Ceci n'est pas incompatible avec un souci de reconnaissance d'une qualité universelle. Toutefois, le patrimoine n'a vocation à être conservé que si on lui attribut un sens, une fonction. Cette fonction sera le développement touristique. On retrouve cette position dans les propos tenus par un certain nombre d'acteurs rencontrés par Franck Huyghues-Despointes :

> *« si grâce à l'inscription, on est capable de créer de la valeur, des activités nouvelles sur le Val de Loire, si on est capable de donner de la valeur patrimoniale à tout ce qui est dans le Val de Loire et bien on aura gagné, l'objectif ce n'est pas de dire c'est beau pour que cela soit beau, l'objectif c'est de dire (…) si l'aménagement est plus qualitatif, si l'offre est plus intéressante et bien il y aura plus de résidents à vouloir venir habiter dans le Val de Loire, il y aura plus de touristes à venir visiter le Val de Loire et donc au total il y aura plus d'activités dans le Val de Loire » (Dominique Tremblay, ancien Directeur de la Mission Val de Loire, entretien Huyghues-Despointes, in Huyghues-Despointes, 2008, p171)*

[20] Valorisation des savoir-faire tels que la poire tapée par exemple

> *« le but est ouvertement touristique, il faut signaliser qu'on entre dans un site du patrimoine mondial et qu'il y a telles et telles belles choses à voir » (Deguilly, entretien Huyghues-Despointes, in Huyghues-Despointes, 2008, p172)*

> *« l'inscription doit nous apporter un plus au point de vue touristique » (Loïc Bidault, entretien Huyghues-Despointes, in Huyghues-Despointes, 2008, p173).*

Aujourd'hui, la stratégie de développement s'est diffusée jusque dans les services spécialisés (CDT, CRT) et fait l'objet de stratégies spécifiques de développement de la part de collectivités territoriales à différents échelons (voir Les territoires d'action de la valorisation touristique d'un fleuve patrimonial). On le voit, la recherche d'un mode de développement particulier (pour ne pas dire durable) mariant économie, patrimoine et tourisme est à l'origine du portage de l'objet « fleuve patrimonial ». Si cet objet devient plus palpable du fait de l'intervention politique, laquelle institutionnalise en quelque sorte la question, les acteurs de la société civile ont également, par leur action, porté cet objet, au moins de manière parallèle si ce n'est antérieure.

Du côté des acteurs de la société civile, nous ne développerons pas l'importance, pourtant grande, mais déjà démontrée par ailleurs, des associations d'écologistes. Nous nous concentrerons plutôt sur le rôle des associations regroupées sous le vocable identitaire du « renouveau de la marine de Loire » que nous dénommerons « néo-marine de Loire » et dont l'action a contribué à l'émergence d'une des composantes du fleuve patrimonial, à savoir le patrimoine associé à la navigation. Dans l'analyse du changement de paradigme de l'aménagement ligérien, certains commettent parfois l'amalgame de relier la néo-marine de Loire à la mouvance écologiste. Les discours écologistes et patrimoniaux s'entremêlent en effet comme dans cette interview de Julien Gracq :

> *« Il faut s'intéresser à la Loire, il faut tenter de la sauver, de ressusciter ce qui peut l'être mais il est bien tard. Je ne sais pas trop ce que cela signifie de faire revivre la marine de Loire. Est-ce vraiment possible ? Pourtant, bien sûr, ce n'est pas si ancien après tout… Je me souviens dans mon enfance avoir vu les gabarres remonter à la voile… » (Gracq, entretien Vadrot, in Vadrot, 1993).*

On y lit à la fois le discours de l'époque sur la Loire malade, sur la nécessité de la sauver (c'est ici le combat entre aménageurs et écologistes qui s'exprime), et on y lit aussi que les remèdes à mettre en œuvre passent par une reconquête du fleuve par ses usagers (on aperçoit la voie du patrimoine).

Initialement marqué d'une forte empreinte de loisir(s), et d'une empreinte identitaire, le mouvement néo-marinier est à considérer comme un mouvement parallèle à celui des écologistes mais aux objectifs différents. Il est contemporain de la société des loisirs, se développe au même moment que le tourisme rural, tout du moins, au même moment que cette forme de tourisme subit une mutation (années 90). Il est le fait de quelques personnages emblématiques parmi lesquels « les deux François » (Ayrault et Beaudouin), mais le fait d'une foule de personnages la faisant vivre depuis cette fin des années '90 où la marine de Loire a trouvé un second souffle. Il s'agit souvent de « personnages » au sens fleuri du terme, personnages qui arborent avec fierté un sobriquet dûment mérité à la sueur du guinda[21] (Bourgeois, 2008, p103). Ils se qualifient eux-mêmes de « forts en gueule », forment une communauté reconnue qui a su se fédérer l'espace d'un temps au sein d'une seule et même association : « Voiles de Loire ». Cette communauté s'est développée, a vécu, a subit quelques dissensions, et s'est même dissociée en deux associations (une dans la partie amont de la Loire et une dans la partie aval). Bien que scindée en deux entités, « Voiles de Loire » représente encore aujourd'hui la forme institutionnelle de ce mouvement, le premier bateau du « train »[22], même si, à l'image de nombreux membres de cette association, nous avons peine à qualifier « Voiles de Loire » de locomotive. Il en reste néanmoins que cette association créée en 1990, par son existence et ses activités tout comme celles de ses membres (participation aux événements ligériens, reconstruction / entretien / mise en valeur du patrimoine ligérien) a contribué au portage de l'objet « fleuve patrimonial ».

Dany Chiappero fait du mouvement de la néo-marine de Loire le catalyseur de l'appropriation du territoire (Chiappero, 1996, p220). Pour cette dernière, ce mouvement s'est inscrit géographiquement de l'aval vers l'amont, depuis une zone où « la navigation est encore possible et où les derniers bateaux traditionnels de Loire restent proches dans le souvenir et la marine encore proche dans la culture locale ». Pour notre part nous constatons que la néo-marine de Loire est le fait non pas d'un « village d'irréductibles gaulois » mais de deux sites bien distincts. Les deux sites ayant porté ce renouveau sont Montjean sur Loire avec François Beaudouin, et Chinon avec François Ayrault :

> *« A l'initiative de la reconstruction, il y a eu deux bonshommes : François Beaudouin scotché à Montjean (au musée de Montjean), et puis Philippe Cayla*

[21] Parmi ces quelques sobriquets, celui que nous préférons est sans conteste celui de « grand planeur » (le lecteur nous autorisera ce petit clin d'œil)

[22] La navigation à couple ou plutôt sous forme de trains de bateaux était une pratique particulière très répandue sur la Loire marchande du XVIIème-XVIIIème siècle.

> *qui était là tout de suite… et puis François Ayrault à Chinon […] toute la recolonisation de la Loire s'est faite à partir de ces deux pôles là… » (Berton, 2008, entretien B. Pin).*

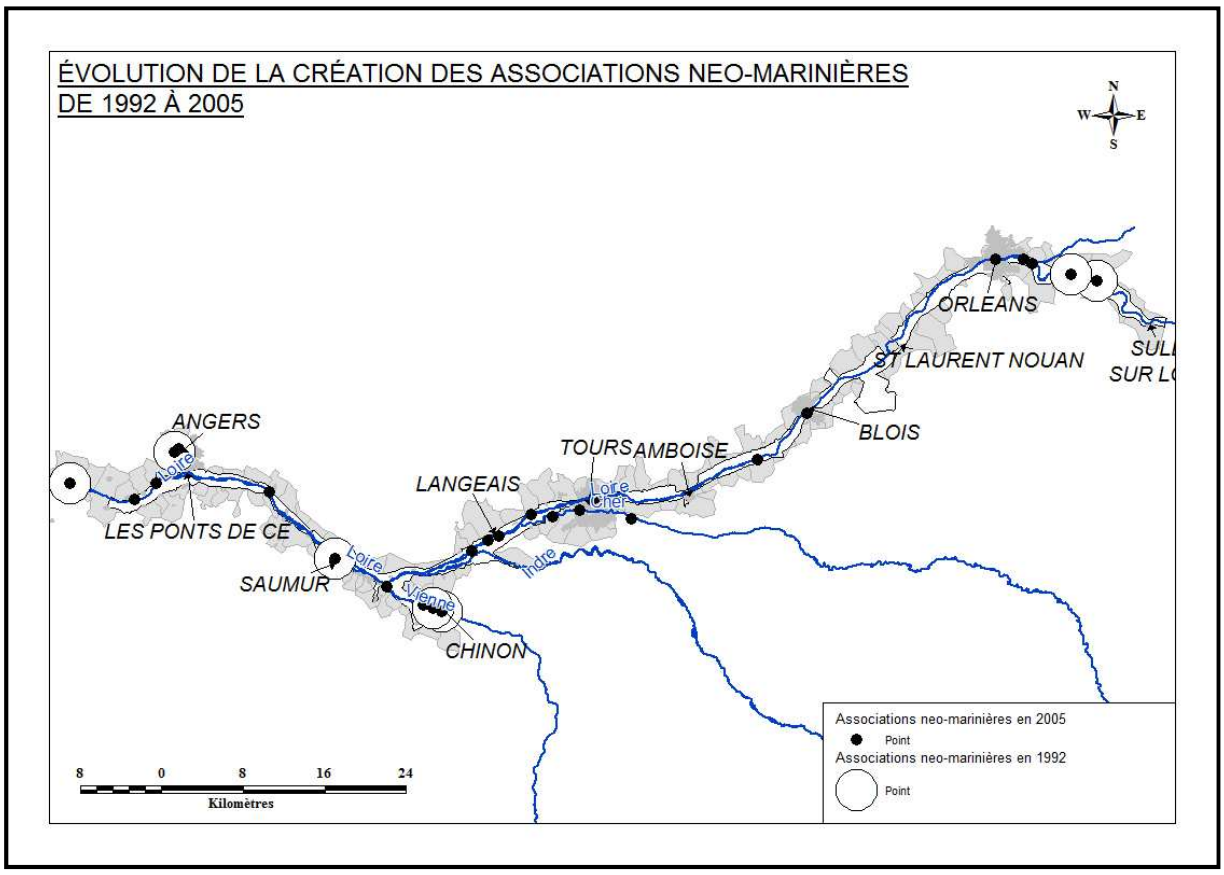
L'existence du pôle montjeannais est confirmée par Philippe Cayla lui-même : *« Bien sûr, c'est aussi là une illustration participative au phénomène de patrimonialisation de ces trente dernières années incarné en plusieurs sites sociétaux ligériens, dont lieu phare des années 1990, Montjean. Ajoutons aussi que cette montée du patrimoine fluvial ligérien s'est faite en parallèle de la défense de l'environnement Loire, l'image du "dernier fleuve sauvage" » (Cayla, 2007, p2).* Le pôle montjeannais peut d'ailleurs être présenté comme une opportunité manquée de valoriser la batellerie ligérienne et non pas uniquement les aménagements qu'elle suppose (cas du dossier d'inscription au patrimoine mondial). En effet, dès la fin des années '80, début des années '90, l'écomusée de Montjean présentait une collection d'épaves de bateaux mais également une collection de bateaux modernes ligériens mettant en évidence le caractère évolutif du patrimoine ligérien (Cayla, 2007).

A ces deux sites, on doit rajouter celui de Saumur qui lui aussi présente un personnage moteur, Jacques Robin, dit « Vent d'Travers ». Jacques Robin est désigné à l'époque comme « l'homme de Loire » de la mairie, celui qui *« a obtenu du maire que l'une des arches du pont soit dégagée pour la navigation et que le fleuve retrouve sa ville »* (Vadrot, 1993). A l'existence de lieux phares en matière de patrimoine fluvial, Philippe Cayla rajoute deux moteurs de patrimonialisation ayant joué un rôle primordial, la néo-marine de Loire au travers des « Voiles de Loire » et la recherche muséographique universitaire (Cayla, 2006, p14). Il mentionne également le rôle indéniable de services et structures institutionnels tels que le service de l'inventaire départemental et régional, la DRAC, le conservatoire des rives de la Loire et de ses affluents et mentionne également l'importance de canaux d'information et de medias tels que les « Études ligériennes » et « La Loire et ses terroirs » (Cayla, 2006, p18).

Un certain nombre de bateaux ont été construits à partir des sites précurseurs. Puis, le mouvement s'est disséminé tout le long de l'axe ligérien sautant de nouveaux sites en nouveaux sites vers l'amont :

> *« un foyer s'est installé assez rapidement à Châteauneuf sur Loire où il y a un musée de la marine de Loire. A Jargeau, il y en avait un aussi et c'est là que s'est installée la Maison de la Loire […] Et à partir de là ça a essaimé petit à petit » (Berton, 2008, entretien B. Pin).*

Jean-Pierre Berton a mis en évidence l'évolution du nombre de ces associations entre 1992, 1995 et 2005 (Berton, 2005). Une augmentation significative de leur nombre était déjà perceptible en 1995. Entre 1995 et 2005, la croissance du nombre de ces associations se poursuit. Les données produites par Jean-Pierre Berton afin d'appuyer son propos nous permettent de constater la croissance continue du nombre de ces associations.



Carte 2 : Évolution de la création des associations de la néo-marine de Loire de 1992 à 2005 (données : J-P. Berton).

Une fois le temps de l'émergence passé, les acteurs de cette marine ligérienne ont entretenu ce mouvement par l'intermédiaire d'événementiels qui ont contribué à modifier le rapport au fleuve par sa découverte. Ainsi, après le thème de « la ville tourne le dos au fleuve » porté par des élus, urbanistes, aménageurs et universitaires (Chiappero, 1996, p226), vient le temps de la (re)découverte du fleuve. Les associations de marine de Loire telles que la Matelote de Bréhémont se souviennent de ce temps et ont contribué par leur action à changer le rapport au fleuve :

> *« on s'est aperçu qu'il y avait des gens de Bréhémont qui vivaient là depuis 50 ou 60 ans et qui n'avaient jamais mis les pieds sur la Loire et quand on les a emmené de l'autre côté, qu'on leur a dit « regardez comme c'est beau Bréhémont », on s'est aperçu qu'ils n'avaient jamais mis le pied sur la Loire !*

> *On était en train de perdre le rapport au fleuve… » (Association la Matelote de Bréhémont, 2008, entretien B. Pin).*

Les processus qui ont conduit à un changement de rapport au fleuve (représentations) sont complexes. On peut toutefois confirmer le parallèle entre ces changements de représentation, le changement de paradigme de l'aménagement ligérien et le développement de l'événementiel festif « marine de Loire » porté en partie par les collectivités territoriales et les usagers du fleuve (marins en premier lieu). Il y a tout d'abord eu des fêtes à Saumur, à Montjean :

> *« Donc il y a eu des manifestations qui d'emblée mariaient le vin et la marine de Loire… et très rapidement en deux trois ans ce sont devenus des trucs gigantesques… Bon c'était peut être le dixième de ce qui se passe à Orléans maintenant, mais parce qu'il n'y avait pas le budget… ça pouvait réunir 20 000 personnes… c'était noir de monde, avec des stands, des dégustations… et il y avait toute la flotte ligérienne présente […] Il y a eu aussi des descentes de Loire. […] On a emmené tout ça (les bateaux) à Roanne et puis on s'est relayé pour une descente pendant trois semaines de Roanne jusque dans le coin. Alors tous ceux qui étaient intéressés ont participé à ça, François Ayrault, Vent d'travers etc... Et puis il y a eu des manifestations organisées à Nantes, les fêtes de l'Erdre qui ont commencé assez tôt. Un autre moment fort a été les fêtes de Brest tous les quatre ans. Ils ont accepté que les vieux gréements de la Loire participent » (Berton, 2008, entretien B. Pin).*

La descente de Loire depuis Roanne mentionnée par Jean-Pierre Berton est née de l'initiative de l'Observatoire de la Loire dont l'idée initiale était une descente de Roanne à Nantes en bateaux traditionnels. Cette descente a eut lieu en 1992. Il s'agissait là de marcher sur les traces des bateaux ligériens qui ont longtemps desservi la Bretagne en fret des pays ligériens. On retrouve des traces de « Brest 92 » dans la lettre d'actualité n°4 de l'association « Voiles de Loire » (association fédérant les associations de néo-marine de Loire). Ce numéro fait une large place à l'épopée de « Nantes à Brest 92 » qui a vu quelques bateaux de Loire hisser leur voile carrée sur le canal de Nantes à Brest et au milieu de la rade de Brest : *« L'opération "Nantes à Brest 92" a été organisée par "Voiles de Loire" en collaboration avec les équipages des bateaux, le Comité Régional du Tourisme de Bretagne, EDF-Bretagne, les services de la DDE, les éclusières et les villes étapes : Blain (action culturelle), Redon (et musée de la batellerie), Malestroit, Josselin, Gueltas, Pontivy, Glomel, Carhaix, Chateauneuf-du-Faou, Port-Launay, Landévénec et Brest » (Voiles de Loire, 1992).*

Aujourd'hui, la plus grosse manifestation célébrant cette néo-marine de Loire, et consacrant ce changement de rapport au fleuve, est sans conteste Orléans et son « Festival de Loire » qui

accueille selon les estimations près d'un demi-million de visiteurs, ce qui en fait la première manifestation fluviale française (http://www.festivaldeloire.com/).

Ce mouvement différent de celui de la mouvance écologique a donc contribué à modifier le rapport au fleuve et a œuvré dans le sens d'un portage du fleuve patrimonial. Ce portage est donc à la fois un portage de la société civile parallèle à un portage politique. Le mouvement néo-marinier montre l'importance de personnalités de la société civile dans l'émergence de nouveaux rapports au fleuve. En débordant de cette communauté des néo-mariniers, on pourrait également rajouter Dominique Chauvreau à Bréhémont qui a œuvré pour la conservation de bateaux traditionnels (Verdier, 2009, entretien B. Pin) ; mais également Philippe Boisneau qui après un doctorat concernant l'écologie des poissons migrateurs en Loire, et particulièrement des populations d'aloses, a développé une activité de pêcheur traditionnel aux engins, permettant la conservation de techniques et de bateaux particuliers (Boisneau, 2007, entretien B. Pin) ; sans oublier Philippe Auclerc, rédacteur en chef du magasine Loire et Terroirs, qui par ses articles a largement contribué à la culture ligérienne ; etc.

1.2.3. Manifestations institutionnelles de l'émergence patrimoniale

Les conséquences du portage de cet objet qu'est le fleuve patrimonial sont notamment à rechercher dans ce que nous avons appelé l'institutionnalisation du patrimoine fluvial ligérien. Dans une perspective de description du processus de valorisation d'un fleuve patrimonial, nous positionnerons cette institutionnalisation comme une étape suivant l'artialisation (Roger, 1997) puis la patrimonialisation et précédant l'étape de la valorisation touristique Nous décrirons ce processus dans un troisième chapitre.

Par institutionnalisation, nous entendons la production de normes formelles et informelles (Chavance, 2007) visant la conservation, la gestion et la valorisation (développement touristique) du patrimoine ligérien. L'application de telles normes accompagne l'inscription d'un bien au patrimoine mondial : *« Tous les biens inscrits sur la Liste du patrimoine mondial doivent avoir une protection législative, à caractère réglementaire, institutionnelle et/ou traditionnelle adéquate à long terme pour assurer leur sauvegarde. Cette protection devra inclure des limites correctement définies. De même, les États parties devront faire la preuve d'une protection législative adéquate aux niveaux national, régional, municipal, et/ou traditionnel d'un bien. Ils devront joindre à la proposition d'inscription des textes appropriés, ainsi qu'une explication claire de la manière dont cette protection juridique fonctionne pour*

protéger le bien » (UNESCO, 2005, p26). En dehors des orientations de gestion formulées par l'UNESCO, les normes formelles sont produites par des institutions préexistantes ou nouvellement créées (*ad hoc*) s'étant saisies de ces enjeux de conservation, gestion et valorisation du patrimoine ligérien. Parmi les normes formelles, on entend aussi tout un ensemble de mesures de régulation qui encadrent la conservation / valorisation de ce patrimoine. C'est le cas par exemple de la charte de bonne conduite du Schéma d'Orientation des Navigations de Loisirs en Loire, marines et ports de Loire. C'est aussi le cas du Comité d'éthique émanant de la Mission Val de Loire et dont la mission consiste à gérer les demandes d'utilisation du label « Val de Loire – Patrimoine mondial ».

Du côté des structures institutionnelles (normes formelles) nées de l'émergence de l'objet « fleuve patrimonial », on recense bien entendu la Mission Val de Loire, mais aussi l'organe de gouvernance donnant sa légitimité à la Mission qu'est la Conférence territoriale : *« il a été créé une Conférence territoriale, présidée par le Préfet de la Région Centre, coordonnateur du Plan Loire Grandeur Nature, rassemblant les deux régions, les quatre départements, les sept villes et agglomérations principales, le parc naturel régional […] C'est un lieu d'expression de l'ensemble des volontés de ces grandes collectivités et de validation des actions à entreprendre » (Tremblay, in Mission Val de Loire, 2005a, p22).* Adossé à la mission Val de Loire a également été mis en place un comité de développement, structure de gouvernance, de coordination, d'orientation, d'expertise et de prospective. Cette structure rassemble des acteurs publics et privés, acteurs de l'économie, du tourisme, de la culture, de l'environnement et de l'éducation. Ce type de structure est la traduction d'un pari, celui de « l'interterritorialité » soit *« la volonté que le développement du Val de Loire s'inscrive dans une démarche globale, transversale, multi acteurs en prenant en compte la richesse des paysages culturels reconnus comme patrimoine mondial » (Despointes, 2008, p29).*

Concernant les normes mixtes (formelles et informelles) qui relèvent à la fois de disposition de droit mais aussi de l'ancrage de systèmes de valeurs, on peut citer l'idée défendue par Minja Yang, selon laquelle il ne pourrait plus y avoir de barrages du fait de l'inscription au patrimoine mondial (Despointes, 2008, p166). Cette idée s'appuie à la fois sur des engagements de l'État en lien avec l'inscription[23] et à la fois sur un nouveau système de valeurs partagés par de nombreux acteurs et véhiculé par la Mission Val de Loire (faire vivre

[23] *« L'Etat partie se porte formellement garant de la bonne gestion du site inscrit » (Verdelli, 2008, p42)*

le label, le faire s'approprier[24]). Ces normes mixtes sont proches des normes informelles qui regroupent l'ensemble des mesures de régulation issues de ce nouveau système de valeurs et visant la conservation, gestion, valorisation du patrimoine fluvial ligérien. Ce dernier transparait en filigrane des propos de Michel Verdier :

> *« il y a une forme de reconnaissance à travers cette inscription au patrimoine mondial, donc cela a changé le regard que les personnes pouvaient avoir sur la chose pas forcément fondamentalement sur les actions (…) cela a conforté en tout cas ceux qui s'intéressaient à la Loire, sur le fait de s'y intéresser » (Verdier, entretien Huyghues-Despointes, in Huyghues-Despointes, 2008, p177).*

Dans le même ordre d'idée, ce passage du dossier d'inscription du Val de Loire met l'accent sur le devoir de mémoire : *« Cette redécouverte s'accompagne de celle du fleuve lui-même. Il y a plus, désormais, dans notre relation au Val et à son fleuve qu'une nostalgie, (il y a) une admiration et un devoir de mémoire pour sa valeur identitaire » (République française, 2000, p17).* Le Val de Loire et son patrimoine s'imposent alors comme un objet qu'il convient de conserver, gérer et valoriser.

Ce cadre institutionnel (normes formelles, mixtes et informelles) se manifeste au sein des actions de conservation, gestion et valorisation de la marine de Loire. L'événementiel phare de cette néo-marine, « le festival de Loire » à Orléans, fait partie des manifestations de cette institutionnalisation. La ville d'Orléans fut une des premières à se « réconcilier » avec son fleuve, en supprimant les parkings sur berge et en restaurant des quais à pente douce venant mourir sur la grève. Il se dégage de cet aménagement une impression de continuité entre la ville et le fleuve, chose que la ville de Tours à décidé de restaurer « à sa manière » avec l'événementiel annuel « Tours sur Loire ». Le produit central de cet événementiel est une guinguette installée sur les quais de Loire en rive gauche, à l'aval du pont Wilson. Couplée à la vue fournie par les bateaux de l'association Boutavant (qui devient fournisseur de services ou d'aménités et qui est subventionnée en ce sens), la guinguette et ses activités illustrent ce nouveau rapport au fleuve (institutionnalisation).

---

[24] *« L'inscription du Val de Loire sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des paysages culturels apporte au territoire ligérien un label de grand intérêt. Sa valeur et son dynamisme dépendent de l'importance de la mobilisation que les acteurs concernés créent pour le faire vivre »* (http://www.valdeloire.org/)

Figure 7 : Panorama offert par les bateaux de l'association Boutavant à Tours (vue depuis la voie d'eau). Crédit photographique : B. Pin.

Les exemples en ce sens sont nombreux, et nous ne saurons tous les développer (guinguette de Candes-Saint-Martin sous initiative privée, guinguette de Saint-Martin-de-la-Place sous maîtrise d'ouvrage publique communale, restauration de quais et de cales sous maîtrise d'ouvrage communale, restauration de Port Saint-Maur à la Ménitré sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes, etc). L'ensemble de ces projets plus ou moins récents démontre le regain d'intérêt pour le fleuve de la part des collectivités territoriales et des usagers riverains. Ce « retour au fleuve » casse avec le mythe de « la ville tourne le dos au fleuve » et traduit l'institutionnalisation du patrimoine fluvial ligérien. Cette nouvelle relation est bien entendu influencée par l'inscription du val de Loire au patrimoine mondial catalysant la mutation des rapports au fleuve dans un sens, et parachevant un processus déjà engagé de longue date sous l'influence de groupes d'acteurs tels que les associations néo-marinières.

D'un point de vue historique et en se focalisant sur le patrimoine associé à la marine de Loire, le début des années '90 marque sans conteste un tournant pour l'institutionnalisation de ce patrimoine. En effet, cette époque marque l'entrée de la marine de Loire au statut de patrimoine dont la conservation devient d'intérêt public. En dehors des formes de valorisation existantes, les preuves les plus saillantes de cette institutionnalisation du patrimoine émargent au sein des volontés de conservation (normes formelles et informelles). Si cette volonté est bien lisible au sein des statuts des associations néo-marinières, on peut également la lire au sein d'actions à la portée beaucoup plus symbolique (inventaires du patrimoine par des conservateurs territoriaux du patrimoine, mobilisation de la dimension patrimoniale de la marine de Loire dans le cadre d'études d'impact). Ainsi, le 12 novembre 1992, Pierre Leveel

(auteur de nombreux ouvrages sur la Touraine) envoie une lettre à M. Jean-Claude Drouin, directeur de l'Atelier d'Urbanisme de Tours, afin de l'alerter sur la présence, à Langeais au sein du périmètre de l'autoroute A85 en projet, d'un bâtiment qu'il suppose être l'ancien bureau de la navigation. L'objet de sa lettre est une demande de conservation ou de déplacement de ce bâtiment (Leveel, 1992). Il s'agit là d'une initiative personnelle qui démontre, dès 1992, que la marine de Loire est un objet dont la conservation est d'intérêt public. A ce titre, elle justifie la mise en place de mesures suppressives, réductrices ou compensatoires au sein d'études d'impact. Autre forme de reconnaissance forte, l'intérêt porté dès 1993 par deux conservateurs territoriaux du patrimoine à cet objet qu'est la marine de Loire. Ainsi, en 1993, Viviane Manase et Véronique Orain, conservateurs territoriaux du patrimoine, et Bruno Rousseau, photographe, signent une exposition intitulée « Marines et rivages de Loire en Anjou ». Cette exposition qui fera l'objet d'un ouvrage du même titre rassemble une centaine de photographies et de documents. Il ne s'agit pas du premier ouvrage dédié à cette thématique. Nombreux sont en effet les auteurs qui se sont intéressés à cette question (Jeanne et Camille Fraysse à la fin des années '70, Jeanson et Mantelier durant les années '80 pour ne citer que les auteurs les plus connus). Toutefois, l'appartenance des auteurs de cette exposition et de cet ouvrage à l'institution des conservateurs du patrimoine est significative de l'institutionnalisation du patrimoine fluvial lié de la marine de Loire (normes formelles avec l'institution des conservateurs du patrimoine, normes informelles conduisant à l'action de Pierre Leveel).

L'accession à ce statut de patrimoine et son institutionnalisation sont donc un processus complexe répondant d'initiatives croisées que l'on pourrait dater de la fin des années '80, début des années '90. D'autres exemples encore plus lointains pourraient nous interroger sur la part de conscience patrimoniale attribuée aux objets de la marine de Loire. C'est le cas de l'aménagement de passes navigables sous les 1ère, 2ème et 5ème arches du Pont Cessart à Saumur lors de ses travaux de restauration/consolidation de 1980 à 1993. Il semble néanmoins difficile d'attribuer l'aménagement de ces passes à une unique volonté de préserver un patrimoine particulier ou à un projet de développement du tourisme fluvial peu « en vogue » à cette époque. Les raisons de l'aménagement de ces passes tout comme celles destinées à faciliter l'évacuation des crues (10ème, 11ème, 12ème) sont certainement plus à rechercher dans le contexte local et dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage des services spécialisés. Cet exemple nous pousse toutefois à rester prudents concernant les frontières temporelles de la patrimonialisation de la marine de Loire. L'initiative de l'association Ellebore en 1983 renforce le flou des frontières temporelles de la patrimonialisation : *« Pour faire découvrir ce*

patrimoine culturel, "Ellébore" a réalisé trois expositions itinérantes. "Pêche et navigation en Loire en Anjou", dès 1983, suivie l'année suivante d'un petit livre sur le même sujet. Cette exposition comprend une vingtaine de panneaux de photos, accompagnés de trois maquettes (gabare, toue pour la pêche au Saumon, barque de passeur) et d'un film vidéo de vingt minutes, "René Fouchard, artisan pêcheur". "Navigation d'hier dans le bassin de la Maine" est composée, elle-aussi, de photos et de maquettes (gabare, toue de sablier avec sa drague, et son bachot, et maquette de porte marinière), ainsi que d'un montage diapos sur l'évolution des bateaux et du trafic sur les rivières du bassin. La troisième exposition, terminée très récemment, est consacrée à un photographe angevin du début du siècle, Valentin Laroute, qui a remarquablement su capter l'ambiance des mariniers et des bords de rivière : "Valentin Laroute, regard sur le monde des mariniers". Elle présente vingt photos, tirées à partir des plaques de verre » (Chasse marée n°31). Il s'agit là d'une action témoignant d'une patrimonialisation de la marine de Loire dès 1983. Les manifestations publiques et collectives de l'émergence patrimoniale sont donc de natures diverses et s'étalent sur une durée relativement longue des années '80 à nos jours. Ces manifestations participent de la production de normes formelles et informelles conduisant une institutionnalisation du patrimoine ligérien. Les initiatives croisées de Pierre Leveel en 1992 et de Viviane Manase et Véronique Orain en 1993, démontrent cette production simultanée.

***

De la fin de la logique équipementière au temps du patrimoine en passant par celui de l'écologie, la Loire a vu son référentiel d'action publique évoluer de manière radicale depuis les années '80 à aujourd'hui. La société civile a œuvré pour ce changement de rapport au fleuve, notamment par l'action des associations d'écologistes mais également par celle des associations néo-marinières. Ces actions couplées à des initiatives locales des collectivités territoriales ont construit un nouvel objet d'action publique en Loire, le « fleuve patrimonial ». L'émergence de cet objet peut être lue localement au travers de la naissance d'institutions administratives, mais également d'un certain nombre de règles non écrites qui renforcent l'objet.

Nous verrons par la suite que cette émergence se traduit par une volonté de développement autour de l'objet, et notamment de développement touristique. Avant de s'intéresser à ces volontés de développement, nous allons questionner le processus d'émergence du « problème public » fleuve Niger et la place du « fleuve patrimonial » au sein de ce processus.

1.3. Le fleuve Niger, un avenir patrimonial ?

Intrinsèquement, le fleuve Niger représente un modèle de « fleuve patrimonial ». Ce dernier répond en effet parfaitement aux critères de justification couramment mobilisés par les procédures d'inscriptions de fleuves patrimoniaux au sein de la liste du patrimoine mondial (1.1. Le « fleuve patrimonial », un objet créé par les institutions du patrimoine). Néanmoins, ce dernier n'est pas inscrit au sein de cette liste, et ceci malgré des avantages comparatifs forts. De même, les discours et initiatives à dimension patrimoniale ou patrimonialisante montrent des écarts significatifs vis-à-vis du contexte local. Ce décalage observable entre les discours et les non discours, dans un contexte d'émergence du « problème public fleuve Niger », renforce le statut de ressource du « fleuve patrimonial », et alimente l'idée de son émergence héritée ou empruntée. Pour appuyer notre propos nous mobiliserons un corpus rassemblant des ressources bibliographiques et entretiens.

Sur un continent où les sites inscrits au patrimoine mondial sont partagés de manière plus ou moins équivalente entre sites culturels et naturels, le Mali, à l'image de l'Égypte et de la Tunisie, a porté des dossiers d'inscription principalement axé autour du patrimoine culturel[25]. Cette situation est la traduction d'un potentiel touristique avant tout culturel :

> *« Parce que le premier site d'envergure qui a été identifié et qui a fait l'objet de véritables visites touristiques à proprement parler dans notre pays ce fut essentiellement d'abord le site du grand triangle touristique avec le Pays Dogon mais aussi la cité de Djenné, la cité de Tombouctou. Vraiment c'est là où les expressions culturelles, parce que le tourisme malien depuis cette dernière décennie est tout d'abord un tourisme à visage culturel, parce que le potentiel du patrimoine touristique et culturel du Mali est très riche et très diversifié » (Bâ, 2008, entretien B. Pin).*

En dépit de cette préoccupation patrimoniale, le fleuve Niger (et notamment son delta intérieur) n'a pas encore fait l'objet d'une inscription au patrimoine mondial et ceci malgré un potentiel indéniable. Les raisons d'une inscription au patrimoine mondial seraient pourtant nombreuses, les critères (iii) (v) (vi) pouvant être invoqués[26].

---

[25] Tombouctou, Villes anciennes de Djenné, Falaises de Bandiagara – Pays Dogon, Tombeau des Askia.

[26] (iii) apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue ; (v) être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, qui soit représentatif d'une culture (ou de cultures), ou de l'interaction humaine avec l'environnement, spécialement quand celui-ci est devenu vulnérable sous l'impact d'une mutation irréversible ; (vi) être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle. (Le Comité considère que ce critère doit préférablement être utilisé en conjonction avec d'autres critères).

Reprenant la double filiation évoquée précédemment, on peut effectivement trouver des éléments concourant à inscrire le fleuve Niger au sein de cette famille de « fleuves patrimoniaux ». En effet, bien que peu aménagé pour la navigation, le fleuve Niger présente une batellerie « traditionnelle » dense qui fait encore aujourd'hui figure de moyen de transport pour un fret important et diversifié (et ce malgré une concurrence récente et forte du réseau routier). Cette batellerie associée à l'existence de biefs de navigation (nord et sud) donne au fleuve Niger un visage de « fleuve canal » structurant l'activité commerciale sur ses berges et dans son arrière pays. Certes, cette lecture du fleuve Niger en tant que fleuve canal peut être discutable. Moins discutable, le fleuve Niger est indéniablement de ces fleuves qui présentent sur ses rives des formes paysagères culturelles au sens des paysages culturels de l'UNESCO. La lecture de la définition des paysages culturels laisse en effet à penser que le Delta intérieur du fleuve Niger aurait sa place au sein de la liste du patrimoine mondial (UNESCO, 2005, p90) :

> *« 3. Les paysages culturels sont des biens culturels et représentent les « ouvrages combinés de la nature et de l'homme » désignés à l'article 1 de la Convention. Ils illustrent l'évolution de la société et des établissements humains au cours des âges, sous l'influence des contraintes matérielles et/ou des atouts présentés par leur environnement naturel et des forces sociales, économiques et culturelles successives, internes et externes.*
>
> *7. Ils devraient être choisis sur la base de leur valeur universelle exceptionnelle et de leur représentativité en terme de région géoculturelle clairement définie et de leur capacité à illustrer les éléments culturels essentiels et distincts de telles régions.*
>
> *8. Le terme « paysage culturel » recouvre une grande variété de manifestations interactives entre l'homme et son environnement naturel.*
>
> *9. Les paysages culturels reflètent souvent des techniques spécifiques d'utilisation viable des terres, prenant en considération les caractéristiques et les limites de l'environnement naturel dans lequel ils sont établis ainsi qu'une relation spirituelle spécifique avec la nature. La protection des paysages culturels peut contribuer aux techniques modernes d'utilisation viable et de développement des terres tout en conservant ou en améliorant les valeurs naturelles du paysage. L'existence permanente de formes traditionnelles d'utilisation des terres soutient la diversité biologique dans de nombreuses régions du monde. La protection des paysages culturels traditionnels est par conséquent utile pour le maintien de la diversité biologique. ».*

Le fleuve Niger illustre parfaitement cette définition. En effet, les différentes formes de cultures associées à des aménagements de maîtrise hydraulique, mais également les cultures de décrue, les pêches patrimoniales des mares et du fleuve (à la fois au sens de gestion

patrimoniale tout autant qu'au sens de patrimoine culturel), le pâturage transhumant, l'établissement des populations nomades et sédentaires sur les bords du fleuve, sont autant d'exemples présentant le fleuve Niger sous les traits d'un paysage culturel. La somme de ces exemples semble effectivement construire un paysage culturel caractéristique d'un fleuve subsaharien où cohabitent une multitude d'ethnies plus ou moins spécialisées quant à l'agriculture et au commerce.

Outre ces éléments tangibles d'inscription au patrimoine mondial, cette région qu'est le Delta intérieur du fleuve Niger fait actuellement l'objet d'un programme dit « Programme fleuve Niger » de la commission européenne et de l'UNESCO. Son contenu tendrait à légitimer une inscription future, et son existence traduit un intérêt politique qui reste une condition sine qua non de la patrimonialisation. Toutefois, cette portion très spécifique du fleuve ne figure pas sur la liste indicative des sites provisionnés par le Mali pour une inscription dans les années à venir (http://whc.unesco.org/fr/listesindicatives/state=ml). Les raisons de cette absence sont en partie à rechercher du côté des ressources nécessaires à l'inscription d'un site au patrimoine mondial : *« Les groupes Afrique et États arabes accusent un retard conséquent par rapport aux autres régions […] Les difficultés et les instabilités (ou trop fortes rigidités) politiques, financières et institutionnelles de nombre de ces États expliquent, pour partie, cette situation, tout comme l'ampleur et la fréquence des crises humanitaires et sanitaires […] Que ce soit en période de crise ou de post-crise, l'environnement et sa patrimonialisation ne constituent ni une priorité sociale forte, ni un levier politique suffisamment puissant pour émerger et s'imposer sur la scène publique […] Les situations de crise et d'urgence s'accommodent assez mal avec la temporalité des dossiers d'inscription, parfois relativement longue et qui requiert une certaine continuité dans le suivi » (Ghiotti, 2009, p77).* Autre raison de cette absence sur la liste indicative des sites provisionnés, le fait que l'État partie[27] s'engage à préserver le bien inscrit de toute dégradation. Les projets actuels sur le fleuve Niger, notamment ceux relatifs à la construction de barrages (Carte 3) sont antagonistes de la conservation de nombreuses composantes patrimoniales au premier rang desquelles les cultures de décrue.

Le Niger est donc un fleuve au potentiel patrimonial indéniable, dont l'inscription au patrimoine mondial ne semble toutefois pas d'actualité. Cette inscription servirait pourtant la conservation d'un patrimoine culturel immatériel riche déjà énoncé par Amadou Hampâté

[27] Les États parties sont les pays qui ont ratifié la Convention du patrimoine mondial

Bâ[28] à la commission Afrique de l'UNESCO le 01 décembre 1960. Son discours à portée générale concernant le patrimoine culturel immatériel du Mali trouve une résonnance particulière sur le fleuve, lequel constitue un axe de concentration de diverses ethnies dont les pratiques, les styles de vie peuvent être considérées comme un patrimoine en péril car menacé par l'aménagement du fleuve :

> *« Tout en félicitant le Brésil de sa résolution à créer un institut de la pathologie du livre, je me dois de dire que, pour une bonne partie de l'humanité, je pense à toute cette humanité analphabète, il ne saurait être question de livres et d'archives écrites à sauver des insectes ; mais il s'agira d'un gigantesque monument oral à sauver de la destruction par la mort, par la mort des traditionnalistes qui en sont les seuls dépositaires. Ils sont hélas au déclin de leurs jours, ils n'ont pas partout préparé une relève normale. En effet, notre sociologie, notre histoire, notre pharmacopée, notre science de chasse et de pêche, notre géotechnique, notre agriculture, notre science de météorologie, tout cela est conservé dans des mémoires d'hommes usés à la mort, et mourant chaque jour. Pour moi, je considère la mort de chacun de ces traditionnalistes comme l'incendie d'un fond culturel non exploité. Puisque nous avons admis que l'humanisme de chaque peuple est le patrimoine de toute l'humanité, si les traditions africaines n'étaient pas recueillies à temps et couchées sur du papier, elles manqueront un jour dans les archives universelles de l'humanité » (Amadou Hampâté Bâ, discours à la tribune de la commission Afrique de l'UNESCO, le 01 décembre 1960).*

Cette nécessité d'inscrire le fleuve au patrimoine mondial, on la retrouve aujourd'hui dans le discours d'Adani Illo, membre de la délégation du Niger auprès de l'UNESCO :

> *« A terme, nous avons une très grande ambition, celle de faire du fleuve Niger, dans son intégralité, un patrimoine mondial de l'UNESCO » (Illo, in Mission Val de Loire, 2005a, p36).*

Mais depuis quand cet objet qu'est le fleuve patrimonial est-il porté au Mali, par qui, avec quels objectifs ? Si des travaux d'inventaires, de description des usages associés au fleuve ont été entrepris de longue date par des organismes tels que l'IRD (anciennement ORSTOM)[29], on peine néanmoins à penser que ceux-ci aient été entrepris dans une visée de patrimonialisation. En effet, les conceptions du patrimoine en 1960 n'avaient pas encore embrassé la largeur du champ patrimonial tel que nous le concevons aujourd'hui. Ces travaux sont plus à verser au chapitre de la recherche que de la patrimonialisation.

---

[28] Célèbre ethnologue malien qui aura représenté son pays à la conférence générale de l'UNESCO en 1960 et aura été élu membre exécutif de l'UNESCO en 1962.

[29] avec par exemple les travaux de Jacques Champaud sur la navigation fluviale dans le moyen Niger (Champaud, 1961)

Dans les faits, l'émergence de ce nouvel objet est le fruit de deux types d'acteurs différents. Le premier type d'acteurs rassemble les institutions internationales extérieures au Mali présentes sur le fleuve Niger au gré de programmes internationaux ou de programme de coopération décentralisée. Ces acteurs seront qualifiés « d'exogènes » par analogie avec une expression de Mamou Daffé (organisateur du festival sur le Niger à Ségou) qui qualifie les initiatives menées à Ségou de « développement endogène ». Le second type d'acteurs rassemble les acteurs « endogènes » (collectivités territoriales, associations locales maliennes). Les actions combinées de ces deux types d'acteurs, parfois déconnectées les unes des autres, parfois intimement liées contribuent à faire émerger une conscience patrimoniale. Cette montée de la conscience patrimoniale, on peut la qualifier « d'émergence héritée » (au sens d'exogène). Il s'agit là d'un schéma relativement habituel concernant l'Afrique comme le précise Anne Ouallet[30] : *« L'émergence de la référence explicite au patrimoine est relativement récente en Afrique. Elle a d'abord été portée par des discours d'experts ou des programmes culturels élaborés selon un type de pensée occidentale. La qualité patrimoniale est généralement affirmée à travers un regard du Nord » (Ouallet, 2003, p59).*

L'entrée par les acteurs va nous permettre d'identifier des moments de l'action publique où cet objet qu'est le « fleuve patrimonial » est instrumenté par les acteurs (endogènes et exogènes). Cette entrée est pratique puisqu'elle rend implicite la question du portage et rend les objectifs du portage plus simples à identifier en les raccrochant aux objectifs des acteurs porteurs. Parmi les moments de l'action publique contribuant à l'émergence héritée du fleuve patrimonial, on trouve bien entendu le colloque « Loire-Niger, coopération décentralisée de fleuve à fleuve » réalisé les 30 et 31 mai 2005 à Angers (France) sous l'égide de l'UNESCO. Ce colloque préfigura le projet à visée patrimonialisante le plus lisible actuellement sur le fleuve Niger à savoir le projet « Niger-Loire, gouvernance et culture ». L'officialisation de ce projet est datée du 31 janvier 2008 à Bamako (Mali), date marquant le départ du séminaire de lancement du projet Fleuve Niger (Facilité Eau). Historiquement, le projet peut être daté de 2003, année où l'UNESCO a réalisé une étude dans le cadre du programme « Fleuve et Patrimoine » qui aura mis en évidence l'importance de développer un projet global de valorisation des ressources culturelles et naturelles à l'échelle du bassin du fleuve Niger (Mission Val de Loire, 2005b, p2). A la fin de cette même année, les rendez-vous du Val de

[30] Responsable de l'axe « Patrimoine et développement local dans les villes africaines : regards croisés Mali-Ethiopie » dans le programme de recherche « Approche environnementale des mutations urbaines comme enjeux de développement en Ethiopie », UR 029 de l'IRD, 2005-2006.

Loire à Angers (décembre 2003) furent selon Jean-Claude Antonini (ancien président de la Mission Val de Loire, maire d'Angers), l'occasion d'une discussion qui aboutira au Colloque d'Angers de 2005 marquant le départ du projet « Niger-Loire, gouvernance et culture » :

> *« Je suis autant heureux qu'honoré de vous accueillir aujourd'hui pour l'ouverture du colloque "Loire-Niger, une coopération décentralisée de fleuve à fleuve, pour un développement solidaire". Il concrétise un projet conçu ici même, il y a juste 18 mois, lors d'une discussion entre quelques-uns des participants aux « Rendez-vous du Val de Loire » (Antonini, in Mission Val de Loire, 2005a, p2).*

Ce colloque peut être vu comme un moment de l'action publique légitimant l'idée d'une émergence héritée du fleuve patrimonial. En effet, bien que les actions mises en œuvre à l'heure actuelle se situent principalement au Mali, l'imagination et la construction du programme « Niger-Loire, gouvernance et culture » ont été portées par l'UNESCO et la Mission Val de Loire. Le portage donc de cet objet qu'est le fleuve patrimonial au travers du projet « Niger-Loire, gouvernance et culture » est donc initialement exogène même si de nombreux partenaires maliens ont été associés au projet (Association des Municipalités du Mali, communes urbaines de Mopti, Ségou et Djenné, Assemblée Régionale de Mopti, Université de Bamako, Partenariat National de l'Eau du Mali, Agence de Bassin du Fleuve Niger, Direction du Patrimoine Culturel du Mali, Direction Nationale de l'Hydraulique, Direction Nationale des). On peut enfin considérer que ce projet trouve naissance au travers d'une des cinq composantes du projet de la mission Val de Loire, à savoir « favoriser la coopération internationale » :

> *« la Mission Val de Loire s'est engagée dans deux démarches complémentaires [la deuxième étant] la coopération de fleuve à fleuve : cette orientation s'inscrit dans le cadre du programme UNESCO "Fleuves et Patrimoine". La Loire souhaite ainsi développer des coopérations [et notamment] des coopérations avec le Niger. S'agissant de cette coopération Loire – Niger, nous avons contribué à l'élaboration du projet de Charte d'Angers […] il nous paraît possible de proposer une étape nouvelle en utilisant les fleuves comme un trait d'union, d'une mise en réseau d'expériences de collectivités territoriales » (Tremblay, in Mission Val de Loire, 2005a, p24).*

Figure 8 : logo du projet Niger-Loire, gouvernance et culture.

Le programme « Fleuve Niger » peut donc être considéré comme une action à portée patrimonialisante exogène. Cette action doit être raccrochée aux objectifs qui la sous-tendent. Ces derniers sont multiples. On trouve bel et bien un objectif de développement comme le rappellera Nouréini Tidjani-Serpos (Sous-directeur Général pour l'Afrique – UNESCO) lors de ce même colloque :

> *« La démarche que nous inaugurons ensemble aujourd'hui est le fruit d'une ambition. Celle de considérer le fleuve comme le fil conducteur du développement des territoires » (Tidjani-Serpos, in Mission Val de Loire, 2005a, p5).*

Néanmoins, il serait réducteur d'associer le portage de cet objet à une simple et vertueuse initiative d'aide au développement. En effet, par le biais de ce projet, le Val de Loire exporte son modèle, lui donne de la légitimité. Ce projet devait ainsi servir de « rampe de lancement » à l'Institut International Fleuve et Patrimoine[31].

Côté partenaires maliens, les ambitions sont multiples. Pris un à un, les partenaires maliens ont pu voir en ce projet l'opportunité d'accroitre leurs ressources financières, d'assoir leurs légitimités, voir même leurs pouvoirs. Nous avons pu remarquer de telles stratégies au sein d'un contexte local où deux collectivités d'échelons différents revendiquaient l'étiquette de ce projet. En dehors de ces luttes de pouvoir, l'objectif affiché par les partenaires n'est pas le développement d'une nouvelle touristicité comme sur le Val de Loire. Il s'agit plutôt de ne pas « tuer la poule aux œufs d'or », soit de préserver le fleuve pour ce qu'il apporte et pour ce qu'il représente, en un mot préserver le « matrimoine » au sens de Chiappero (Chiappero, 1996). Le maintien du fleuve en tant que ressource nécessaire aux besoins essentiels d'une population, c'est l'idée qu'exprima le père du Blues malien, légende de la musique malienne mais aussi ancien maire de Niafunké, Ali Farka Touré, en 2005 lors du Colloque d'Angers :

[31] Fortement lié à la mission Val de Loire, l'IIFP se voulait être le support de la collaboration universitaire à la sauvegarde, gestion et valorisation du patrimoine naturel et culturel des corridors fluviaux. Malgré plusieurs annonces de lancement, ce projet n'a pas été concrétisé, tout du moins tel qu'il avait été imaginé.

> *« Le fleuve Niger, c'est notre pétrole, notre or. Il faut sauver le fleuve pour permettre l'autosuffisance alimentaire, pour cultiver des agrumes, du bourgou pour les animaux. Parce que sans l'eau, il n'y a pas d'animaux. Je voudrais également dire mes doutes sur ce qu'on appelle la lutte contre la pauvreté. Qui est pauvre ? Comment lutter ? Quand on est en bonne santé, on n'est pas pauvre, mais quand on est malade, on est plus malheureux que la terre qui n'est pas arrosée. Il faut trouver une solution pour subvenir aux besoins de tous » (Ali Farka Touré, in Mission Val de Loire, 2005a, p98).*

C'est aussi ce qu'exprimait Nouréini Tidjani-Serpos en 2005 lors du même colloque :

> *« L'ensablement, la pression urbaine et démographique, les pollutions et les risques environnementaux compromettent aujourd'hui l'avenir de cette artère pourtant vitale » (Tidjani-Serpos, in Mission Val de Loire, 2005a).*

C'est enfin ce que consacre la charte Loire-Niger de novembre 2005 :

> *« Ce projet s'inscrit dans le cadre stratégique de la lutte contre la pauvreté et le renforcement de la gouvernance des collectivités territoriales » (Mission Val de Loire, 2005b, p4) ».*

Ces discours portent plus sur le « problème public fleuve Niger » que sur le patrimoine du fleuve. On s'aperçoit ainsi que les initiatives exogènes axées sur le référentiel patrimonial peuvent faire l'objet de déplacement du référentiel d'action publique lors de leur réappropriation par les acteurs endogènes.

Le projet « fleuve Niger » tout aussi intéressant soit-il du point de vue de l'illustration de l'exportation de modèles de représentations du fleuve (ici le modèle patrimonial)[32] met donc en lisibilité la vigueur du problème public fleuve Niger auquel le référentiel patrimonial va pouvoir s'agréger plutôt que se substituer. Ce problème public, nous allons le retrouver dans tous les discours politiques généraux ainsi qu'au sein de toutes les arènes politiques traitant du fleuve Niger. Ces discours sont « formatés » et montrent des décalages vis-à-vis de la réalité. Ces décalages renforcent l'idée d'un problème public construit, soit un référentiel d'action public construit pour lequel le patrimoine représente une opportunité parmi d'autres.

A l'occasion du colloque d'Angers, on retrouve ainsi tous les discours de dysfonctionnement du fleuve déjà véhiculés en d'autres circonstances. Parmi les « marronniers » de l'agenda politique du fleuve Niger, on retrouve en premier lieu l'ensablement. Le discours sur l'ensablement du fleuve n'est pas nouveau, tout autant que celui sur la Jacinthe d'Eau. Nous

[32] Rappelle les mots d'Anne Ouallet concernant l'émergence de la référence explicite au patrimoine et l'exportation de la pensée occidentale.

avons pu le retrouver à chaque occasion qui nous a été donnée d'accéder à une quelconque arène politique traitant de l'objet « fleuve Niger » et notamment dans le discours d'Aghatam ag Alhassane que nous avons pu rencontrer à plusieurs reprises, en 2005 lors du colloque d'Angers, en 2007 au sein des bureaux de l'ABFN dont il était directeur avant qu'il ne soit nommé Ministre de l'Environnement lors de cette même année. Les mots utilisés par Ramata Diaouré dans un article de l'Indépendant le 10 octobre 2007, à l'occasion de la nomination d'Aghatam ag Alhassane au ministère de l'environnement, suffisent à démontrer en quelle mesure on peut considérer l'ensablement et la jacinthe d'eau comme deux sujets étendards d'un problème public plus global, celui de la préservation du fleuve, enjeu vital pour le Mali :

> *« Cet homme du Nord*[33] *est tout à fait à sa place à la tête du département le plus "écolo" de notre nouveau gouvernement. Après la lutte contre l'ensablement, la pollution et l'envahissement par les jacinthes d'eau du fleuve Niger, entre autres combats, le voici amené aujourd'hui à élargir son espace de travail à l'entièreté de l'espace environnemental des Maliens » (Diaouré, 2007).*

Ce discours sur l'ensablement se suffit généralement à lui-même sans éléments supplémentaires visant à décrire sa localisation, ses impacts. L'impression qui en ressort est celle d'un ensablement généralisé. En effet, le ministère de l'environnement et de l'assainissement malien ne fait pas de distinguo entre l'amont de Bamako (fortement soumis à extraction de sable pour les besoins de la maçonnerie dans un pays à démographie galopante), et l'aval de Mopti (où le fleuve Niger s'écoule sur les franges méridionales sahariennes). Il conviendrait pourtant de nuancer l'importance de l'ensablement ou tout du moins de préciser l'étendu. En effet, les contextes locaux que sont ceux de l'amont de Bamako et celui de l'aval de Mopti sont totalement différents. Des observations locales en amont de Bamako et des hypothèses plausibles au regard du background scientifique relatif aux processus sédimentaires fluviaux pourraient ainsi tout à fait soulever un autre problème, celui du désensablement[34] du fleuve Niger (en amont et aux alentours de Bamako). Ce problème que nous pressentions lors de nos premières visites est aujourd'hui mis en lumière par les travaux menés sous la coordination de Luc Ferry qui semblent conclurent à l'incision du Niger supérieur malien (Ferry and al, 2009).

En effet, les origines sédimentaires de l'ensablement du fleuve sont à rechercher dans des processus de transports éoliens et dans la migration de dunes de sables dans la zone sub-

[33] Aghatam ag Alhassane est taoureg, ethnie représentée majoritairement dans le nord du Mali.
[34] Désensablement d'origine anthropique.

saharienne. Le fleuve Niger depuis l'amont de Bamako jusqu'à Tombouctou va traverser 3 écorégions (de l'amont vers l'aval : savane sud-soudanienne, savane nord-soudanienne, steppe sahélienne) et s'écouler à partir de Tombouctou jusqu'à Bourem à la frontière de la steppe sahélienne et de la steppe subdésertique. Les phénomènes d'ensablement sont plus particulièrement saillants dans cette zone de steppe sahélienne et plus spécifiquement à la frontière avec la zone de steppe subdésertique soumise à l'avancée du désert[35]. A l'inverse, la zone amont (Niger supérieur malien) ne subit pas d'apports éoliens est même soumise à de forts prélèvements sur le stock sédimentaire.

Le discours généralisant gommant ces contextes opposés peut être considéré comme un moyen de genèse du problème public (voir discours ci-dessous).

> *« (à propos de l'ensablement) Le fleuve Niger est aujourd'hui en danger sur tout son parcours » (Ministère de l'environnement et de l'assainissement du Mali)*[36]

Parmi les autres sujets récurrents de dysfonctionnement du fleuve, on note les maladies hydriques, l'érosion des berges (là encore un phénomène naturel), les proliférations végétales dont la célèbre jacinthe d'eau… rien par contre sur de véritables problèmes de prolifération végétale comme sur le canal de Thio à Markala en cours de comblement du fait de la prolifération de la Salvinia molesta ou comme sur le bras de fleuve Niger donnant accès au village de Kalabougou, également comblé en partie par la fougère d'eau (curiosité touristique ségovienne).

[35] Tombouctou considérée comme la ville aux portes du désert est d'ailleurs confrontée à l'avancée de ce dernier, donnant ainsi lieu à des expériences de fixation des sols en génie végétal.
[36] http://www.environnement.gov.ml/index.php?page=l-ensablement-du-fleuve-niger (accès 17 mai 2010).

Figure 9 : Salvinia molesta (fougère d'eau) sur le Canal de Thio à gauche et sur le fleuve Niger (village de Kalabougou face à Ségou). Crédit photographique : B. Pin et J-P. Berton.

La jacinthe d'eau, fortement connotée par le cas d'école du lac victoria (Kenya, Ouganda, Tanzanie), figure ainsi parmi tous les discours à thématique écologique concernant le fleuve Niger et c'est donc tout naturellement qu'on la retrouve dans le discours de Ramata Diaouré ci-dessus. Pourtant, d'autres plantes aquatiques présentent localement des dynamiques de proliférations bien plus importantes sur le bassin du fleuve Niger. Un rapport récent (Ministère de l'environnement et de l'assainissement malien and al, 2008) inventoriant les problèmes associés aux proliférations végétales sur le bassin du fleuve Niger au Mali a mis en exergue ces proliférations. Les proliférations végétales visées par ce rapport concernent la jacinthe d'eau (Eichhornia crassipes), la fougère d'eau (Salvinia molesta), la massette (Typha australis) et la laitue d'eau (Pistia stratiotes). La lecture de ce rapport permet ainsi de relativiser la prolifération de la jacinthe d'eau, au regard de la fougère d'eau et de la massette (Tableau 1).

Zones	Villages / Communes	Jacinthe d'eau	Fougère d'eau	Massette	Laitue d'eau
Niger supérieur	Commune I de Bamako	++	++		
	Commune II de Bamako	++	++		
	Commune III de Bamako	++	++		
	Commune IV de Bamako	++	++		
	Commune V de Bamako	++	++		
	Commune VI de Bamako	++	++		
	Commune de Baguinéda	++	+++	++	++
	Commune de Tienfala	++	++	+	
	N'Gakoro droit	++	++	+	
	Sécoro (Ségou)	+	+++	+	
	Commune urbaine de Ségou	++	+++	+++	
	Commune de Farako		++++	+	
	Commune de Markala		++++	++++	
Delta mort	Commune de Doura		++++	++++	+
	Commune de Séribala		++++	++++	+
	Commune urbaine de Niono	++	++++	++++	+
	Commune de Mariko		++++	++++	
	Commune de Kala sigida		++++	++++	
	Commune de Sagnona	++	++++	++++	
	Commune Toridaga kô		++++	++++	
	Commune de Sirifilaboundi	++	++++	++++	
	Commune de Diabaly		+++	++++	
	Commune de Sokolo		+++	++++	
	Commune de Dogofry		+++	++++	
	Commune de Sansanding		+++	++++	
	Commune de Sibila		++++	++++	
	Commune de Kolongotomo		++++	++++	
	Commune de Kokry	++	++++	++++	
	Commune de Macina		+++	++++	
Cours du Bani	Bafoulabé (cercle de Dioïla)	+			
	Commune de Gouendo (Ségou)	+			
	N'Gôron (Bla)	+			
	Commune de San				+
	Commune de Sofara			+	+
	Commune de Djenné			++	++
Delta central	Commune urbaine de Mopti	+		++	++

Tableau 1 : Répartition des plantes aquatiques nuisibles par zones visitées (Ministère de l'environnement et de l'assainissement malien and al, 2008, p26-27)

Légende : Très fortement infestée ++++ / Fortement infestée +++ / Moyennement infestée ++ / Faiblement infestée +

Plus encore que l'utilisation de ces « marronniers » dans les discours écologiques et politiques associés au fleuve Niger, on note l'absence de la question des barrages dans le discours des acteurs. Cette question des barrages est pourtant un problème public éminamment important sur un fleuve support d'usages multiples, et notamment d'usages en rapport avec les rythmes naturels du fleuve. Les barrages déjà existants n'ont pas été sans impacts sur le régime hydrologique du fleuve, sur les pics de crue, sur les surfaces recouvertes par la crue. C'est notamment le cas des barrages de Sélingué et de Markala : *« pour les deux principaux ouvrages que sont Sélingué et Markala, les effets de prélèvement en phase de crue sont responsables d'une perte de débit en aval de l'ordre de 500 à 550 m3/s qui s'applique sur la*

totalité de la phase de montée des eaux jusqu'au pic inclus. Notons que la phase de « queue » de l'onde de crue que l'on peut situer à partir de fin septembre sur le Niger amont et à partir de fin octobre à Mopti est sans doute beaucoup moins affectée par ce prélèvement, car le remplissage de Sélingué est alors terminé. Quoiqu'il en soit, l'effet négatif induit sur les niveaux atteints par la crue en aval, à Mopti par exemple, et sur les surfaces et les durées d'inondation dans le delta intérieur du Niger n'est certainement pas négligeable » (Marie and al, 2007a , p36-37).

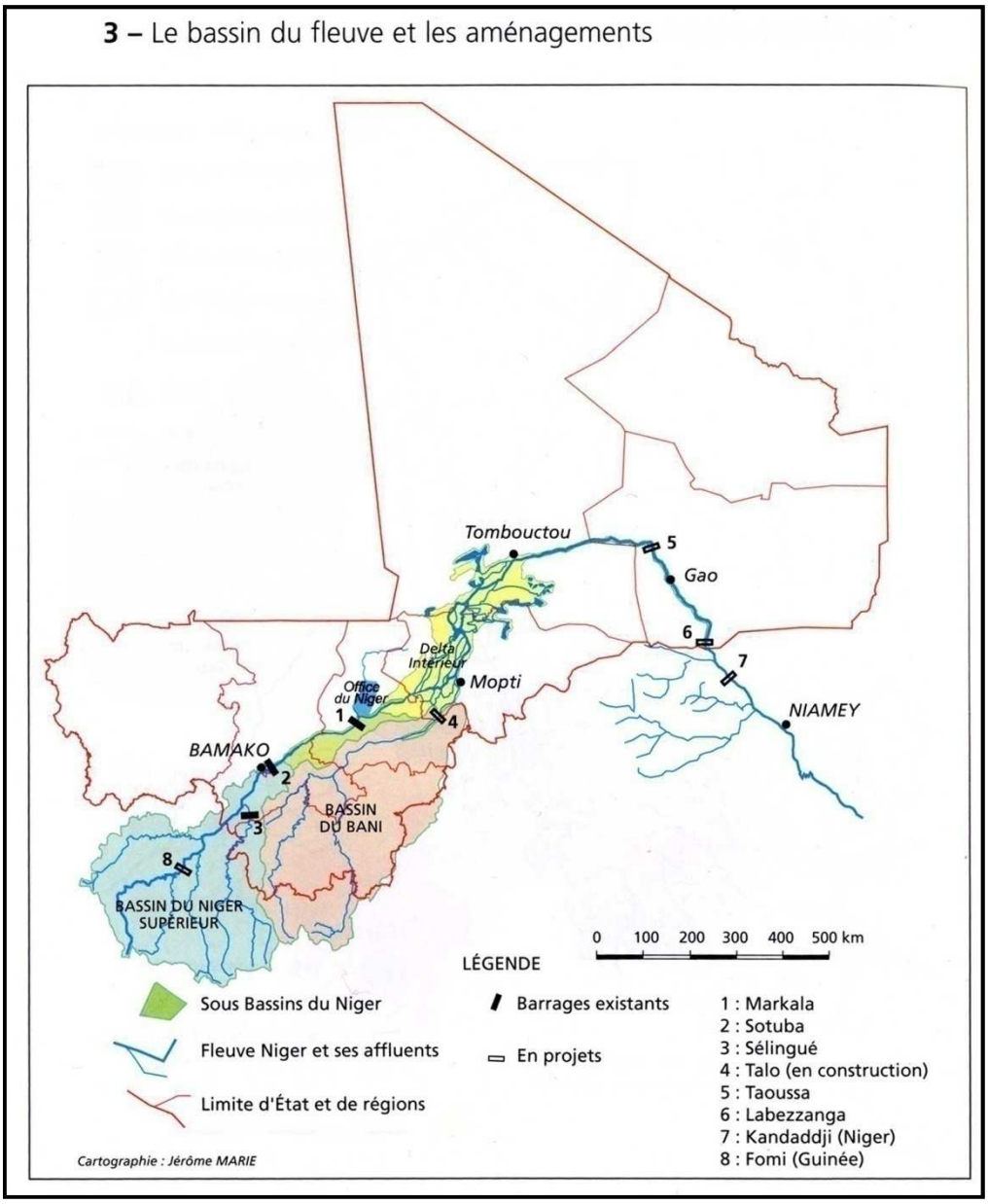
Comment donc ne pas s'inquiéter de l'impact des barrages en projet sur des usages tels que les cultures de décrue, la transhumance donnant lieu à la traversée des bœufs de Diafarabé, les pêches patrimoniales (au sens de gestion patrimoniale) d'annexes hydrauliques, voir même sur l'extraction de sable[37] ? Cette inquiétude soulevée par l'IRD est d'autant plus justifiée que les études prospectives menées en vue de l'aménagement du barrage de Taoussa (entre Tombouctou et Gao) font état de forts impacts sur les zones inondables de Gao. Ces dernières disparaitraient tout comme celles de la partie nord du lac Débo dans le Delta intérieur du fleuve Niger. Le delta intérieur semble aujourd'hui d'autant plus menacé qu'un projet de barrage, celui de Fomi en Guinée, pourrait lui aussi avoir de forts impacts sur l'inondation du Delta intérieur (Marie and al, 2007a , p39).

Un aménagement tel que celui de Taoussa vise à assurer la sécurité alimentaire en assurant des ressources en eau pour des zones irriguées. Ces enjeux semblent supérieurs aux enjeux de maintien d'usages tels que les cultures de décrue qui constituent un patrimoine culturel fort pouvant contribuer à justifier une inscription au patrimoine mondial. Ainsi, l'ensemble des impacts (même lorsqu'ils sont identifiés au préalable) ne sont pas réellement mis en balance avec les bénéfices attendus de l'aménagement.

Ces problématiques de barrages affectent des enjeux qui mériteraient d'accéder à l'agenda politique du fleuve Niger. Nous portons ici un jugement qui n'engage que notre conception des enjeux associés à ce contexte tout en reconnaissant qu'il nous est difficile de déterminer l'importance relative de chaque enjeu. En effet, il peut s'avérer complexe de mettre en balance la préservation de cultures à dimension patrimoniale avec des enjeux de sécurité alimentaire notamment. Les rendements de la riziculture en irrigation en maitrise totale de

[37] Malgré les inquiétudes d'ensablement (qu'il convient là encore de relativiser) il apparait évident que les barrages en projet vont couper le débit solide du fleuve. L'ensablement étant localisé, on peut ainsi se poser la question de la réalimentation du fleuve en sable sur des zones non ensablées et ne recevant pas d'alimentation autre que celle du fleuve.

l’eau par système gravitaire étant très élevés au regard des autres types de cultures (Marie and al, 2007a, p46), on comprend que la question du choix de projet d’aménagement pour le fleuve ne soit pas si facile à trancher. Les réponses aux questions soulevées par le projet d’aménagement sont d’autant plus difficiles à imaginer que d’autres contextes à travers le monde montrent encore la vigueur d’approches utilitaristes (bassin du Mékong et ses innombrables barrages en projet ou en construction). D’ailleurs, on retrouve encore cette approche sur des bassins européens dont des portions sont inscrites au patrimoine mondial (Verdelli, 2008, p311).



Carte 3 : Barrages réalisés et en projets sur le bassin du fleuve Niger au Mali (Source : Marie & al, 2007a, p156)[38]

La mobilisation combinée de problématiques récurrentes du fleuve Niger d'un côté, l'utilisation de discours formatés, et l'absence de discours politique concernant les barrages en projet d'un autre côté, alimentent l'idée d'une émergence « héritée » ou « empruntée » du problème public « fleuve Niger » (et par extension de l'objet « fleuve patrimonial »). On retrouve cette émergence héritée ou empruntée dans d'autres décalages :

[38] A noter que le barrage de Talo a été inauguré en 2007, que le barrage de Taoussa est en travaux (certes arrêtés), et Fomi toujours en projet

- Décalage entre le patrimoine associé au fleuve : patrimoine perçu d'un côté (et exprimé par les acteurs du tourisme) versus patrimoine tel qu'on le donne à voir de l'autre. Ce décalage sera décrit dans le sous-chapitre « Djoliba, un patrimoine vivant ».
- Décalage entre les principes d'action choisis et les systèmes d'action opérants.

Du côté des principes d'action formulés, il est frappant de constater le parallélisme entre les principes d'action retenus en Val de Loire, sur le Canal du Midi, au sein du projet fleuve Niger et chez un de ses partenaires maliens principaux qu'est l'AMM (Association des Municipalités du Mali). Le plan d'action du projet Fleuve Niger (Facilité Eau) se décompose ainsi en 5 composantes (UNESCO, 2006) :

> *Composante 1 – Connaître : Renforcer la connaissance des ressources en eau et des pratiques culturelles et socio-économiques liées au fleuve et faciliter l'exploitation et la mise à disposition de ces données auprès des ;*
>
> *Composante 2 – Organiser : Renforcer les mécanismes de concertation locale en matière de gestion de l'eau et faciliter la mise en réseau des collectivités riveraines en vue de favoriser la mutualisation des compétences et des ressources ;*
>
> *Composante 3 – Former : Renforcer les institutions et les contenus de formation à l'attention des ;*
>
> *Composante 4 – Expérimenter : Réaliser des actions pilotes démonstratives sur quatre sites pilotes pour tester les modules de formation, les mécanismes de concertation et supports de sensibilisation ;*
>
> *Composante 5 – Diffuser : Produire des outils de sensibilisation des populations riveraines, de vulgarisation des connaissances et d'aide à la décision des collectivités territoriales en matière de gestion de l'eau ; diffuser les acquis méthodologiques au plan national et à l'échelle du bassin.*

Ces 5 composantes trouvent un écho particulièrement résonnant au sein de l'AMM qui s'était engagé dès 2005 à mettre en œuvre un plan d'action basé sur la coopération intercommunale entre les collectivités riveraines du fleuve, la coopération décentralisée, la formation, la communication (émission de radio, bandes dessinées, expositions photos itinérantes), l'émergence de structures intercommunales. C'est d'ailleurs ce dernier point dont on pourrait dire qu'il constitue un principe d'action commun au projet fleuve Niger, mais aussi au Val de Loire – Patrimoine mondial, et plus étonnamment au canal du midi.

> *« le fleuve Niger représente un programme très important pour l'UNESCO pour montrer, de manière très concrète, très opérationnelle, l'intérêt à agir*

> *par l'intercommunalité au niveau local et au niveau international, transfrontalier » (Yang, in Mission Val de Loire, 2005a, p103).*

Le canal du midi présente en effet le contexte d'un site inscrit où l'on cherche à favoriser la mise en réseau des collectivités territoriales d'échelon infra-départemental via de nouvelles solidarités et ceci malgré le comportement de type « free rider » des collectivités mobilisées (Genieys and al, 2002, p223-228). Le développement intégré que suggère l'interterritorialité semble ici un leurre, une tentation sans fruit. Autre tentation, celle de la création de structures *ad hoc*. Cette autre stratégie est justifiée par l'argument selon lequel on pourrait toujours créer une nouvelle structure bien plus représentative du territoire d'action projeté, une structure coordonatrice, une structure qui finalement constitue déjà un résultat en soit… Du côté du Val de Loire, ce principe d'action a conduit à la création de la Mission Val de Loire, structure assise sur la légitimité de ses liens avec l'UNESCO, mais aussi d'une institution, la conférence territoriale. Ce principe d'action peut aussi être retrouvé au sein de la Charte Loire-Niger signée en novembre 2005 par la région Centre, la région Pays de la Loire et la Mission Val de Loire côté français, et signée par l'Association des Municipalités du Mali et le Haut Conseil des Collectivités (sorte de Sénat) côté malien.

Si cette volonté de mise en réseau des collectivités et d'appui à l'émergence de structures intercommunales est une réalité, tout au moins une déclaration d'intention, il demeure une autre réalité que sont les difficultés de mise en œuvre de tels principes d'action. En dépit de quelques réalisations en ce sens, la décentralisation récente du Mali n'a pas mis l'accent sur l'émergence de regroupement de communes. Le niveau de la commune, hormis concernant les grosses communes urbaines, ne semble par ailleurs pas adapté à la mise en œuvre de politiques de développement mettant l'accent sur le patrimoine du fleuve, sur l'environnement, sur l'urbanisme. D'un côté, les quelques ressources disponibles sont en effet investies sur les postes clefs (santé, éducation, social), de l'autre, la rémanence de l'entité villageoise concurrence fortement la commune.

Pour des politiques plus diversifiées, notamment celles qui correspondraient à l'application locale du projet « fleuve Niger », les collectivités territoriales représentant un niveau idoine d'action sont les collectivités territoriales de niveau intermédiaire tels que les regroupements de communes, ou encore le cercle, et à une échelle supérieure la région. Concernant les regroupements de communes, des initiatives novatrices telles que l'ACRIDEN (Association des Communes Riveraines du District de Bamako et du fleuve Niger) ouvrent la voie de collectivités intermédiaires adéquates pour la gestion de problématiques relatives à

l'urbanisation-aménagement, à la pollution, à l'environnement, au patrimoine et notamment fluvial (un des objectifs essentiels de l'ACRIDEN étant la préservation du fleuve Niger), à l'ingénierie financière (notamment la fiscalité) et enfin à la recherche de partenariats, de réseau[39] (Doumbia Souleymane Makamba, in Mission Val de Loire, 2005a, p78-81). Néanmoins, ces échelons intermédiaires que sont les regroupements de communes font encore figure d'expérimentations, et si le principe d'action semble légitime, la réalisation se heurte aux systèmes d'action précédents la décentralisation, systèmes dont la prise en compte est logiquement un des déterminants de la réussite (voir 5.4. Mise en perspective : Quels cadres d'action pour le développement touristique fluvial au Mali ?). Cette absence de prise en compte induit un décalage entre les principes d'actions choisis et les principes d'actions opérants.

***

Le fleuve Niger, de par les formes culturelles qu'il abrite, représente un modèle de fleuve patrimonial. L'émergence de l'objet qu'est le « fleuve patrimonial » procède au Mali par l'importation des grilles de lecture occidentales. Cette émergence peut être lue comme un des avatars de la mise en lisibilité du problème public fleuve Niger dont l'émergence procède également par l'importation de grilles de lecture.

Dans les faits, l'émergence du « fleuve patrimonial » au Mali ne constitue pas une mutation du référentiel d'action publique, mais plutôt une agrégation à un référentiel plus global. On peut donc légitimement se poser la question du titre de ce sous chapitre « Le fleuve Niger, un avenir patrimonial ? ». Le patrimoine en tant que nouvelle vocation du fleuve ne vient pas remplacer sa vocation économique comme cela a pu être le cas sur le canal du midi ou sur la Loire. Le patrimoine semble pouvoir être considéré comme une nouvelle ressource, une opportunité de développement, *a fortiori* touristique.

Nous questionnerons dans les chapitres qui suivent la richesse du patrimoine fluvial du Niger, ainsi que sa mise en tourisme.

[39] notamment la coopération décentralisée.

1.4. Conclusion de chapitre

L’émergence de ce nouvel objet qu’est le « fleuve patrimonial » est à relier à des catégories de patrimoine portées par l’UNESCO (canaux, paysages culturels) tout autant qu’à des contextes locaux particuliers constituant à la fois des moteurs au sein du processus d’émergence (Loire) que des supports de mise en œuvre (Niger).

L’évolution des rapports au fleuve en Loire sous l’influence combinée de la société civile et de la collectivité publique a porté ce nouveau référentiel d’action publique qu’est le fleuve patrimonial, ce dernier se traduisant par la production d’institutions diverses (formelles et non formelles). Le fleuve Niger constitue quant à lui un support d’exportation de l’objet, le tout dans un contexte d’accès à l’arène politique du problème public fleuve Niger. Ce dernier agrège plusieurs référentiels (équipement, écologie, patrimoine dans une moindre mesure).

L’émergence de l’objet s’accompagne inévitablement de la question de sa valorisation, laquelle repose sur des qualités particulières. Dans les chapitres suivant, nous allons questionner ces qualités, notamment au travers de leur évolution depuis la patrimonialisation jusqu’à la valorisation. La mise en évidence de cette évolution renforcera l’idée d’un objet construit pour des objectifs ou projets précis, avec en premier lieu, le projet touristique.

Chapitre 2. le « fleuve patrimonial », un métapatrimoine

Le chapitre précédent a permis de mettre en évidence le portage à différentes échelles de l'objet qu'est le fleuve « patrimonial ». Du côté des caractéristiques intrinsèques du patrimoine, l'objet demeure flou. Nous allons tenter d'en préciser les contours dans le chapitre suivant.

Pour ce faire, nous allons à la fois dresser des typologies du patrimoine fluvial à partir d'actes de reconnaissance (inscription au patrimoine mondial, classement RAMSAR, …) mais également à partir d'offres touristiques et d'entretiens sur le terrain.

Au travers de ces typologies et de l'évolution des objets patrimoniaux reconnus sur un site tel que celui du Val de Loire (métapatrimoine), nous mettrons également en lumière l'instrumentation du patrimoine fluvial.

2.1. Une première approche du patrimoine fluvial

Dans les sous chapitre suivants, nous tenterons de donner du corps à une définition du patrimoine fluvial. Nous l'interrogerons de manière générale en cherchant à identifier le patrimoine fluvial des grands fleuves. Puis, nous confronterons cette définition au contexte ligérien et nigérien (au Mali). Toutefois, avant de questionner ce construit qu'est le patrimoine fluvial, précisons d'emblée que la notion de patrimoine fluvial est plus large que le patrimoine directement lié aux fleuves… En effet, le qualificatif « fluvial » doit être pris dans son acception la plus globale, embrassant tout à la fois les fleuves que les rivières, cours d'eau et modestes rus… Le parallèle peut être fait avec l'utilisation du qualificatif « fluvial » pour la notion de « dynamique fluviale » par exemple. Cette dernière décrit l'ensemble des styles fluviaux et leurs genèses. Elle s'intéresse également aux transports sédimentaires en fonction de la puissance des fleuves, mais aussi des rivières, cours d'eau, ruisseaux. Il en est de même pour le patrimoine fluvial, dont l'acception générale est plus large que le simple patrimoine des fleuves. C'est dans ce sens que l'on retrouve l'utilisation de cette notion (waterbound heritage) au sein de l'étude[40] intitulée *« The multifunctional use of waterways in Europe – Recreation, Heritage »* réalisée par Inland Waterways of Europe (Voies Navigables d'Europe). Cette étude fait l'inventaire des voies navigables d'Europe, les décrivant suivant les items suivants : Administration, General description, Transport & Mobility, Tourism & Recreation, Environment & Nature, Water Sport & Leisure, Waterbound Heritage, Bottlenecks & Challenges. Bien que souffrant de quelques distorsions aisément observables quant à la qualité de renseignement, cette étude permet de dresser un panorama intéressant des profils de voies navigables. Le nombre de voies navigables caractérisées en France est de 65. Après avoir synthétisé l'ensemble des informations présentes dans les fiches de ces 65 voies navigables au sein d'une base de données (Annexe 6), nous avons pu dégager des profils de ces voies navigables. Pour ce faire, nous avons mis en œuvre une Analyse des Correspondances Multiples réalisée sur la présence-absence de formes spécifiques de patrimoine agrégées à des potentialités touristiques particulières.

L'ACM réalisée permet ainsi d'isoler 3 groupes particuliers de voies navigables :

[40] Inland Waterways of Europe (2006). The multifunctional use of waterways in Europe, study 5, final version: 442. Étude réalisée dans le cadre d'un projet mené par 10 pays européens et financé par l'Union Européenne au titre de son programme INTERREG IIIC

- Les voies navigables présentant des ports traditionnels, des vestiges de la batellerie passée tels que les quartiers de mariniers mais également des bateaux conservés ou reconstruits témoignant de cette batellerie. Par ailleurs, et sans qu'un lien particulier puisse être mis en évidence, ce premier groupe de voies navigables figure au sein de régions au patrimoine gastronomique particulier, aménité fortement mobilisée au sein de documents publicitaires tels que ceux des grands loueurs de coches de plaisance. On y recense : la Baïse, la Dordogne, la Garonne, l'Adour, le Lot, l'Yonne ;
- Les voies navigables caractérisées par la présence d'un cyclotourisme fluvial, d'un patrimoine fluvial culturel à proximité de la voie d'eau, de sites touristiques en bord de cours d'eau ou dans l'arrière pays fluvial mais également de villes et villages constituant des aménités touristiques valorisables. Il s'agit de la Charente, la Loire, la Sèvre Nantaise, la Sèvre Niortaise, la Vilaine, le Rhin ;
- Un groupe de cours d'eau, fleuves et canaux moins marqués par les caractéristiques précédentes mais pas dépourvu de patrimoines et aménités.

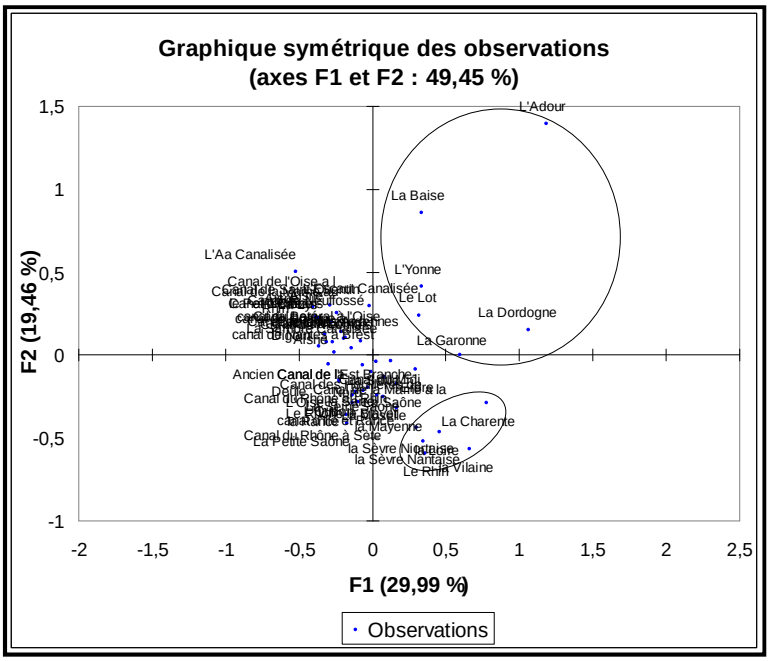


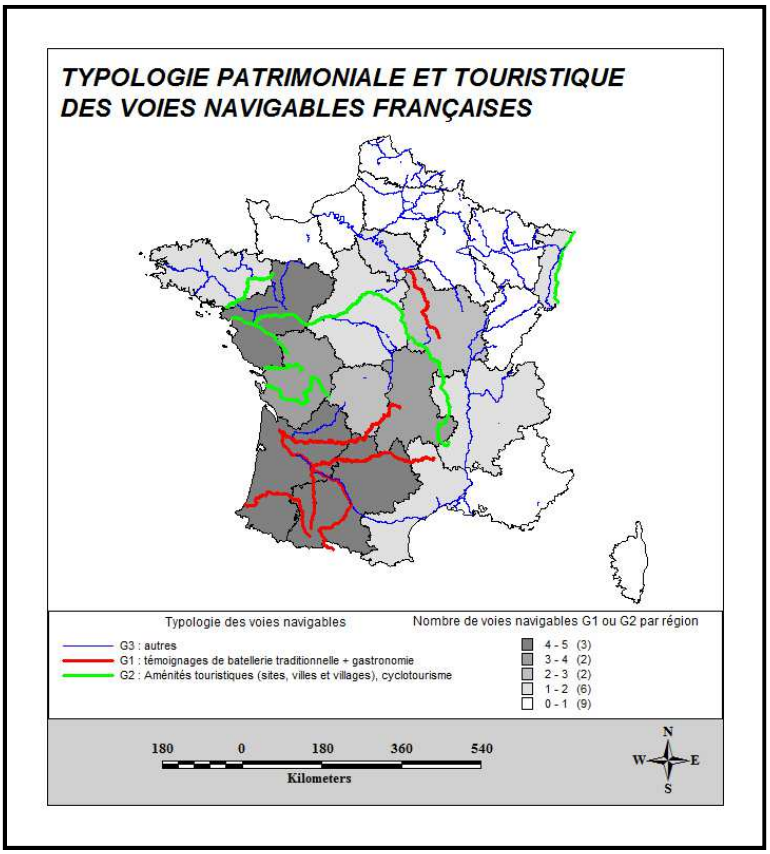
Figure 10 : ACM sur le patrimoine fluvial et les aménités touristiques des voies navigables française, graphique symétrique des observations (sources : données VNE, exploitation B. Pin)

Dans les faits, les frontières entre les deux premiers groupes ne sont pas si nettes qu'il n'y parait. En effet, il est difficile de ne pas classer également la Loire dans le premier groupe tant le patrimoine ligérien peut s'enorgueillir de ports, quartier de mariniers et de bateaux traditionnels témoins d'une batellerie intense, certainement la plus développée du royaume du

XVIIème au XIXème siècle. C'est ici une des limites de l'outil technique que de survaloriser certaines caractéristiques au détriment d'autres en fonction de la composition globale de l'échantillon.

On retient néanmoins quelques caractéristiques intéressantes communes aux deux premiers groupes :

- La forte présence de rivières naturelles et la faible présence de canaux.
- La présence importante de cours d'eau côtiers et de fleuves
- La domination des cours d'eau de l'ouest de la France



Carte 4 : Typologie patrimoniale et touristique des voies navigables françaises (sources des données : VNE, 2006 ; exploitation : B. Pin)

Ces différences sont en partie imputables aux institutions ayant renseigné les fiches « voies navigables » de l'étude en question. On ne peut écarter également quelques facteurs géographiques (vents dominants) ayant conduit au développement de batelleries traditionnelles importantes sur ces voies d'eau. Enfin, l'importance des processus de patrimonialisation ne doit pas être négligée, patrimonialisation qui pourrait être proportionnelle à l'importance du déclin de l'activité sur ces voies navigables (groupe 1 et 2).

Les voies d'eau concernées s'opposent aux canaux qui ont su maintenir une activité de transport ou ont pris le virage d'une mise en tourisme classique mobilisant les marchés du bateau promenade, de la croisière fluviale mais aussi et surtout de la location de coches de plaisance. Ainsi, la nécessité d'une recomposition des pratiques pourrait passer par une patrimonialisation, au sens d'une démarche volontaire de mise en patrimoine, sur des voies d'eau où le déclin de l'activité de transport a été plus brutale que sur les canaux qui ont maintenu le transport de fret et l'ont peu ou prou remplacé par un tourisme fluvial classique.

***

Le patrimoine fluvial est, selon Inland Waterways of Europe, un patrimoine issu d'une vision traditionnelle du patrimoine fluvial (vestiges de la batellerie, patrimoine culturel et architectural sur berges et dans l'hinterland, villes et villages etc). Cette étude reste toutefois réductrice quant à la diversité du patrimoine fluvial. Nous allons donc nous appesantir sur le patrimoine des grands fleuves avant de nous intéresser à la Loire puis au fleuve Niger avant d'esquisser une définition du patrimoine fluvial.

2.2. Les patrimoines fluviaux des grands fleuves, une mosaïque diversifiée

Afin d'objectiver le contenu de cette notion « fourre-tout » qu'est le « patrimoine fluvial », nous avons choisi deux entrées. La première est composée des dossiers d'inscription au patrimoine mondial de grands fleuves. Cette entrée permet de s'appesantir sur des formes patrimoniales permettant un portage de l'objet « fleuve patrimonial ». La seconde entrée empruntée concernera le patrimoine fluvial revendu par les structures commerciales de tourisme fluvial en France, permettant ainsi de mieux comprendre sur quels objets peuvent reposer les processus de patrimonialisation entrepris dans un but de valorisation touristique.

L'observation des fleuves dont une partie du linéaire a été inscrite au patrimoine mondial montre la diversité des acceptions du patrimoine fluvial. Les formes de patrimoine mises en valeur au sein des dossiers d'inscription sont à la fois des objets directement associés au fleuve (ex : ports et ouvrages de navigation) tout autant que des objets patrimoniaux adossés au fleuve (ex : viticulture). Cette caractéristique renforce le lien ténu existant entre un patrimoine et sa valorisation. En effet, le tourisme fluvial comprend aujourd'hui à la fois les activités touristiques sur l'eau, mais aussi celles concernant l'arrière pays fluvial.

Parmi les grands fleuves patrimonialisés par l'UNESCO, on trouve le Rhin (« Vallée du Haut-Rhin moyen »), le Danube (« Paysage culturel de la Wachau »), la Loire (« Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes »), la Seine (« Paris, rives de la Seine »), le Pô (« Ferrare, ville de la Renaissance, et son delta du Pô »), le Douro (« Région viticole du Haut-Douro ») et l'Elbe (Vallée de l'Elbe à Dresde, retiré en 2009 de la liste du patrimoine mondial). L'étude des divers dossiers d'inscription montre une grande richesse d'objets patrimoniaux.

Inscrit en décembre 2000, le paysage culturel de la Wachau est marqué par une diversité de structures paysagères, d'importants ensembles de monuments artistiques et culturels mais aussi et surtout une « extraordinaire harmonie » entre paysages et culture : *« Natural and man-made landscape is interdependent and results in a harmonious whole » (Republic of Austria, 2000, p7).* Outre une diversité impressionnante de composantes patrimoniales (styles fluviaux, géomorphologie, forêts alluviales, arbres monumentaux, pelouses sèches, cônes alluviaux, paysages, murets de pierre sèche, vignobles, huttes de gardiens, vergers, caves à vin, villages et villes, champs et prairies de structure historique, voies ferrées, route sur berges, ruines, abbayes, églises, petit patrimoine bâti, châteaux, fermes antiques, etc), le paysage culturel de la Wachau est aussi marqué par une grande richesse du patrimoine naturel

(habitats et espèces). Enfin, ses avantages comparatifs particulièrement saillants concernent la spécificité de son climat ainsi que le rapport harmonieux entre ses habitants et le site qu'ils habitent.

> *« Based on its historic continuity, its specific landscape, its remarkable rural and urban ensembles and the stunning quality of individual objects, but also based on its special climate, its distinct wild flora and fauna and, last but not least, its people who are genuinely aware of the value of the cultural and natural property they live in, it is not easy to find similar properties for comparative purposes » (Republic of Austria, 2000, p8).*

Inscrite en 2002, la vallée du Haut Rhin moyen est un site de 65 km dont la description sur le site de l'UNESCO n'est pas sans rappeler la Loire.

> *« Les 65 km de la vallée du Rhin moyen, avec ses châteaux, ses villes historiques et ses vignobles, illustrent de manière vivante la pérennité de l'implication humaine dans un paysage naturel spectaculaire et bigarré. Ce paysage est intimement lié à l'histoire et à la légende et exerce, depuis des siècles, une puissante influence sur les écrivains, les peintres et les compositeurs » (*http://whc.unesco.org/fr/list/1066*).*

Les éléments de patrimoine inféodés à l'anthroposystème fluvial et qui ont justifiés le classement sont de plusieurs ordres et reflètent le paysage culturel de ce site. Le Haut Rhin moyen a été classé pour le caractère monumental de ses processus géomorphologiques qui ont conduit le Rhin à s'écouler au sein d'une impressionnante vallée encaissée. Autres composantes patrimoniales, le vignoble et les habitats (biotopes) spécifiques relatifs à cette pratique culturale ont aussi contribué à l'inscription tout comme le fait que le Rhin ait constitué une route commerciale de tout premier ordre entre le nord et le sud du continent depuis les premiers jours de l'humanité. Les chaines de villages, les petites villes, le paysage, les châteaux médiévaux laissés en ruine par les différentes guerres, le fait d'être très tôt (18ème siècle) considéré comme une destination pour voyageurs ont aussi participé de cette inscription. Toutefois, on ne saurait être complet en omettant la forte tradition littéraire (Clemens von Brentano et sa sorcière Loreley, Victor Hugo), artistique (Carl Gustav Carus, William Turner), et architecturale de ce site lui valant l'appellation de Rhin Romantique. Par ailleurs, la forte concentration en habitats spécifiques, en espèces patrimoniales, la présence d'un site RAMSAR, le tout fortement lié aux pratiques culturales et plus globalement aux usages de ce site en font un paysage culturel fluvial original. Le site est donc globalement comparable à la Loire et au Danube (paysage culturel de la Wachau). Les promoteurs de l'inscription mettront cependant l'accent sur les avantages comparatifs d'une monumentalité

des processus géologiques, sur l'importance des habitats naturels ainsi que sur la densité du patrimoine artistique :

> *« However, in neither case have geological processes, orogenies and subsidence plus the flow of the river itself resulted in a landscape with such a stark relief, such a range of habitats and offering such a rich experience […] This in turn has led to the existence of a plethora of sagas, songs and pictures, and in this respect the Rhine is unrivalled by any other European waterway » (Federal Republic of Germany and Federal States of Hesse and Rhineland-Palatinate, 2002, p16-17).*

Nous développerons plus finement le patrimoine fluvial ligérien, et tout particulièrement celui qui est porté par les différents acteurs du tourisme fluvial dans le sous chapitre suivant. Toutefois, la lecture du dossier d'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial est intéressante en ce sens que le fleuve lui-même y est mis en valeur plus que dans tout autre dossier d'inscription de sites fluviaux :

> *« The Loire Valley is an outstanding cultural landscape of great beauty, containing historic towns and villages, great architectural monuments (the châteaux), and cultivated lands that has been formed as a result of many centuries of interaction between human beings and their physical environment, primarily the river Loire itself » (République française, 2000, p1).*

Le premier des patrimoines du Val de Loire est donc le fleuve : *« le fleuve fait partie de ces paysages autant que sa vallée » (République française, 2000, p9).* Parmi les autres composantes patrimoniales ayant contribué à l'inscription, on trouve les jardins (proprement esthétiques et influencés par de nombreuses aires et époques culturelles), les grands canaux, les vergers et la vigne, les châteaux, les villes et villages, les ports, le quai, les ponts ligériens, la dynamique fluviale, la faune et la flore… C'est l'harmonie entre le patrimoine culturel du Val et cette nature riche et diversifiée qui en font un paysage culturel. Au-delà de ces composantes patrimoniales, les représentations picturales (Delacroix, Turner) ou littéraires (Ronsart, Honorat de Racan, Joachim du Bellay) mais aussi le corpus de productions historiennes, scientifiques ou poétiques que la Loire a inspirées ont apporté une valeur ajoutée ayant justifié à l'inscription. La Loire est donc inscrite au titre de ses paysages culturels vivants et évolutifs et est donc présentée comme le lieu des paysages de Turner. Il s'agit là d'un processus d'artialisation (qui précède la patrimonialisation) que Roger (1997, p22) démontre sans le nommer lorsqu'il aborde l'exemple de l'autoroute A7 et de la médiation de ses paysages décrits en tant que « paysages de Cézanne », comme si ces paysages retomberaient dans l'indifférence sans cette référence à l'artiste, à l'artistique.

De l'étude de ces trois dossiers d'inscription, on remarque donc une grande amplitude quant aux types de patrimoines valorisés au sein des fleuves. Néanmoins, quelques propriétés émergeantes sont aisément identifiables. Parmi celles-ci, on observe que les fleuves patrimoniaux abritent de manière quasi systématique des vignobles de renoms sur les flancs de leurs coteaux. Il en est de même de l'existence régulière de vergers sur les coteaux. Le Douro ne faillit pas à la règle puisque qu'il abrite une région viticole de premier ordre mondial. Autre caractéristique émergeante, la présence quasi systématique de villes et villages décrits comme autant d'aménités du territoire, mais également châteaux et édifices religieux. L'installation des populations en bordure de fleuves pour des raisons de transport tout autant que le développement d'usages appropriés sur les coteaux participent de la construction des anthroposystèmes fluviaux selon un principe de co-construction. C'est en ce sens que le fleuve possède un caractère structurant en matière de patrimoine, soit dans sa capacité à structurer des anthroposystèmes, notion aisément associable à celle de paysage culturel. Autre propriété émergeante, l'inspiration que représente le fleuve pour les artistes et écrivains. La Loire toute comme le Haut-Rhin sont à ce titre particulièrement représentatifs de l'inspiration qu'un fleuve peut générer auprès des arts et des lettres. Enfin, la dernière propriété commune aux fleuves inscrits est leur capacité à produire des paysages singuliers tout autant que des biotopes particuliers. On retrouve ces patrimoines associés ou adossés aux fleuves au sein des documents de promotion des grands prestataires du tourisme fluvial renforçant le lien entre identification et valorisation.

Du côté des grandes enseignes européennes du tourisme fluvial (location de coches de plaisance principalement), la lecture des documents publicitaires (http://www.nicols.com/ accès février 2009 - http://www.crownblueline.fr/ accès février 2009), montre que les qualités / potentialités du territoire vantées sont les suivantes. En tout premier lieu, *la gastronomie*. Que ce soit les crêpes et fruits de mer de Bretagne, les foies gras du sud ouest, le cognac de Charente, les vins de Bourgogne ou la cuisine provençale, les arts de la table sont systématiquement valorisés dans les documents publicitaires. En second lieu, *le patrimoine historique et culturel*. Au même titre que la gastronomie, le patrimoine historique et culturel est mobilisé comme élément de communication. Il en va par exemple du quartier de la petite France à Strasbourg, du folklore breton, du canal du midi en tant que patrimoine mondial de l'UNESCO. En troisième lieu, *les paysages*. Ces derniers sont mobilisés sans être explicitement mentionnés. On les décrit plutôt qu'on ne les nomme : *« Car cette rivière a du charme : elle vous entraîne dans un périple langoureux au milieu de grands espaces luxuriants entre vallons, prairies et forêts. Sur ses berges accueillantes, villages et*

majestueux châteaux vous incitent à la rêverie […] A la barre de votre bateau sans permis, vous aurez souvent l'impression de traverser une succession de grands jardins luxuriants au fil des eaux cristallines, entre pâturages verdoyants et cortège de peupliers d'où surgit ça et là un majestueux château » (http://www.crownblueline.fr/, description de l'offre Charente, accès février 2009).

Woessner fait d'ailleurs des paysages une des trois composantes systémiques du tourisme fluvial, au même niveau que les réseaux fluviaux et que les entreprises du secteur (Woessner, 2006, p3). Il est d'ailleurs très intéressant de noter que le dossier d'inscription du Val de Loire met l'accent sur les *« spectacles surprenants, impressionnants, sublimes, parfois terriblement angoissants, ou, à l'extrême opposé, prospères et accueillants, et que l'on désignait autrefois sous les termes de "riants" et de "bucoliques" » (République française, 2000, p10).* Là aussi, les mots utilisés dénotent un certain parti pris et mettent en exergue la dimension « spectaculaire », au sens de mise en scène, qu'offrent les paysages fluviaux. Cette dernière couplée à une recomposition permanente des scènes fluviales constitue donc une aménité fluviale appréciée et valorisée. En 4ème lieu, *les villes et villages*. Ces deniers sont mentionnés à la fois comme des lieux de ressources culturelles et patrimoniales mais aussi comme des objets rythmant la progression du bateau, rythmant les paysages. Ce sont aussi les lieux privilégiés des escales. Enfin, *la faune et la flore* et par extension le patrimoine naturel, les loisirs, la proximité de grandes pôles touristiques (Paris, la méditerranée) mais aussi la facilité de navigation font parti de l'arsenal publicitaire des sociétés de location de coches de plaisance. La protection du patrimoine naturel enfin, quand elle existe, peut être reliée à la demande sociale en nature et plus globalement à l'intérêt de l'usager plutôt qu'à la nécessité intrinsèque de protéger la nature (Roger, 1997, p161-163)[41]. Ces qualités du territoire ou potentialités touristiques peuvent être versées au chapitre des aménités dans la mesure où elles relèvent de l'authenticité et du mythe (Perret, 2002, p36).

[41] La nature est vue comme un réservoir « colossal » de possibilités, d'intérêts, et non pas comme une personne ou une entité puisqu'elle ne peut être instituée comme un sujet de Droit.

***

Les objets patrimoniaux valorisés au sein des dossiers d'inscription des fleuves patrimoniaux sont donc en partie redondants avec les objets valorisés par les prestataires touristiques. Cette corrélation entre le patrimoine existant et le patrimoine valorisé s'estompe toutefois dans le cas de patrimoines complexes ne faisant que rarement l'objet de médiation patrimoniale en par le tourisme fluvial. Cette tendance est accentuée par l'hégémonie des marchés classiques du tourisme fluvial dont les canons de la valorisation s'avèrent peu élastiques. Une distance apparait donc entre le patrimoine valorisé par les institutions du patrimoine et le patrimoine valorisé par les institutions du tourisme. Cette distance démontre le statut de « ressource prétexte » du patrimoine, la ressource mobilisée par la patrimonialisation étant effectivement différente de celle utilisée par la valorisation. Dans l'hypothèse d'un processus intentionnel de patrimonialisation d'un fleuve à visée de valorisation touristique, on renforcerait la dimension « ressource » du patrimoine. Nous allons questionner la Loire et le fleuve Niger selon cette hypothèse.

2.3. La Loire, un patrimoine polymorphe évoluant au prisme de sa valorisation

Les années qui suivent l'inscription du Val de Loire font l'objet d'une déclinaison, par la communauté scientifique mais également par les institutions et acteurs du tourisme des patrimoines ayant justifié l'inscription. Les objets identifiés et valorisés par ces derniers sont en partie redondants des types d'objets généralement valorisés par le tourisme fluvial. Toutefois, le patrimoine intrinsèque du Val de Loire apparait plus riche que celui réellement valorisé. D'ailleurs, les prestataires touristiques s'écartent quelque peu de la typologie des objets décrits dans le dossier d'inscription en valorisant également des objets non ou peu mentionnés, la batellerie en priorité[42]. Cette même batellerie est d'ailleurs reprise par les institutions du tourisme et même par la Mission Val de Loire. Ces calages et décalages montrent que la finalité de la reconnaissance du patrimoine est avant tout sa valorisation et que des formes de patrimoine peu mises en avant lors d'un acte fondateur qu'est un dossier d'inscription, peuvent néanmoins accéder à l'agenda patrimonial dès lors qu'il représente un vecteur de valorisation et de mise en tourisme particulièrement intéressant. En reprenant le dossier d'inscription, en observant la déclinaison dans le temps du patrimoine ligérien et en décrivant les patrimoines valorisés par les prestataires touristiques ligériens, nous allons mettre en évidence le polymorphisme du patrimoine et sa nécessaire évolutivité au regard des canons de la valorisation touristique.

Le dossier d'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial, riche de plus de 500 pages décline avec précision l'ensemble des objets patrimoniaux observables en Loire. Il le fait sous l'angle d'un territoire support d'usages ayant contribué à le façonner dans sa forme actuelle. Cette longue liste fournit les arguments « légitimes » de l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial. Toutefois, il est frappant de constater que le critère (v) n'a pas été mobilisé alors que ce dernier est central dans la genèse des formes patrimoniales justifiant les autres critères :

> *(v) : être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, qui soit représentatif d'une culture (ou de cultures), ou de l'interaction humaine avec*

[42] La batellerie est mentionnée et utilisée au sein du dossier complémentaire du dossier d'inscription afin de justifier d'une continuité historique du paysage culturel ligérien et notamment d'une continuité de la relation d'usage de l'homme à la Loire. Néanmoins, dans le dossier d'inscription lui-même, la batellerie est moins valorisée que les ouvrages de navigation et les anciens ports.

l'environnement, spécialement quand celui-ci est devenu vulnérable sous l'impact d'une mutation irréversible ;

La non utilisation de ce critère s'explique à la lecture de l'évolution des orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial dont la révision du 02 février 2005 va introduire au sein du critère (v) la notion d'interaction humaine avec l'environnement (UNESCO, 2005). Auparavant, le critère (v) était privé de cette notion ce qui explique en partie sa non utilisation alors que sa nouvelle version aurait certainement pu être mobilisé puisque particulièrement opportune : *« L'interaction étroite entre l'homme et la nature […] est l'une des caractéristiques de ce territoire » (République française, 2000, p1).* De plus, il est évident que ce n'est que parce que le fleuve existait, uniquement parce qu'il fournissait un moyen de transport pour les hommes et le fret, mais aussi parce qu'il irriguait des terres fertiles, s'écoulait au sein de zones favorables à des cultures particulières que les hommes s'y sont installés et y ont développé l'ensemble des autres composantes patrimoniales. C'est ce que résume François Beaudouin dans « La Marine de Loire et son Chaland » en 1984 faisant de l'existence d'une batellerie une incitation à la production agricole d'un côté et de l'existence d'un marché de transport la condition d'existence d'une batellerie. C'est bel et bien une forme d'utilisation traditionnelle d'un territoire tourné vers son fleuve, produisant une culture particulière dont la communauté des marchands et autres bateliers sont un des avatars (sortes de bozos aujourd'hui disparus) qui a autorisé le développement de tout le reste. Lorsque Louis XIV dit *« La Loyre fait la majeure partie du commerce de la France » (Beaudouin, 1984),* c'est la Loire qui est mise en avant en tant que moteur du reste. Les composantes patrimoniales identifiées au sein du dossier d'inscription traduisent la richesse des interactions de l'homme et de son environnement, soit la consécration du concept d'anthroposystème : *« La vallée de la Loire est un anthroposystème complexe dont le paysage actuel est le résultat des pratiques sociales en relation dialectique avec les dynamiques des milieux » (Burnouf and al, 2003, p14).* Ces composantes patrimoniales valorisées sont des éléments associés au fleuve (fleuve et ouvrages de navigation, grandes levées, ponts, ports, îles permanentes, sites non endigués), à la vallée et ses bordures (vallée, coteaux, héritages dans le paysage) et à l'histoire (grandes abbayes, souverains et seigneurs, artistes et écrivains, populations ligériennes). Concernant la navigation, ce sont plus les aménagements installés pour la navigation (épis, duits, chevrettes, ports, etc) que la marine de Loire elle-même et ses bateaux qui sont mis en avant. C'est ici que se trouve le décalage le plus notable entre ce qui est valorisé par les institutions du tourisme et prestataires d'un côté et ce qui est valorisé lors de l'inscription. Et pourtant, on

peut aisément se poser la question de l'influence de cette découverte en bateau « traditionnel » organisée pour les experts de l'ICOMOS lors de leur visite du bien proposé à l'inscription. Philippe Cayla montre également les liens existants entre le patrimoine et la notion d'anthroposystème (Cayla, 2007). Il dépeint le patrimoine fluvial ligérien et notamment celui lié à la navigation comme une succession de patrimoines matériels et immatériels (voir encadré ci-après) liant l'existence de productions à l'intérieur de l'hinterland (chanvre, chaux) à la nécessité de moyens de transports, ceux de la marine de Loire. La démarche pédagogique engagée par l'écomusée de Montjean sur Loire au début des années '90 valorisait cet aspect anthroposystémique tout comme le caractère évolutif de ces patrimoines. Il s'agit d'une preuve supplémentaire que le *critère v* aurait pu être mobilisé.

> *« Qu'est-ce que le patrimoine culturel immatériel ? (source : **http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?pg=00002**)*
>
> *Ce que l'on entend par « patrimoine culturel » a changé de manière considérable au cours des dernières décennies, en partie du fait des instruments élaborés par l'UNESCO. Le patrimoine culturel ne s'arrête pas aux monuments et aux collections d'objets. Il comprend également les traditions ou les expressions vivantes héritées de nos ancêtres et transmises à nos descendants, comme les traditions orales, les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituels et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l'artisanat traditionnel.*
>
> *Bien que fragile, le patrimoine culturel immatériel est un facteur important du maintien de la diversité culturelle face à la mondialisation croissante. Avoir une idée du patrimoine culturel immatériel de différentes communautés est utile au dialogue interculturel et encourage le respect d'autres modes de vie.*
>
> *L'importance du patrimoine culturel immatériel ne réside pas tant dans la manifestation culturelle elle-même que dans la richesse des connaissances et du savoir-faire qu'il transmet d'une génération à une autre. Cette transmission du savoir a une valeur sociale et économique pertinente pour les groupes minoritaires comme pour les groupes sociaux majoritaires à l'intérieur d'un État, et est tout aussi importante pour les pays en développement que pour les pays développés.*
>
> *Le patrimoine culturel immatériel est :*
>
> ** Traditionnel, contemporain et vivant à la fois : le patrimoine culturel immatériel ne comprend pas seulement les traditions héritées du passé, mais aussi les pratiques rurales et urbaines contemporaines, propres à divers groupes culturels.*

** Inclusif : des expressions de notre patrimoine culturel immatériel peuvent être similaires à celles pratiquées par d'autres. Qu'elles viennent du village voisin, d'une ville à l'autre bout du monde ou qu'elles aient été adaptées par des peuples qui ont émigré et se sont installés dans une autre région, elles font toutes partie du patrimoine culturel immatériel en ce sens qu'elles ont été transmises de génération en génération, qu'elles ont évolué en réaction à leur environnement et qu'elles contribuent à nous procurer un sentiment d'identité et de continuité, établissant un lien entre notre passé et, à travers le présent, notre futur. Le patrimoine culturel immatériel ne soulève pas la question de la spécificité ou de la non-spécificité de certaines pratiques par rapport à une culture. Il contribue à la cohésion sociale, stimulant un sentiment d'identité et de responsabilité qui aide les individus à se sentir partie d'une ou plusieurs communautés et de la société au sens large.*

** Représentatif : le patrimoine culturel immatériel n'est pas seulement apprécié en tant que bien culturel, à titre comparatif, pour son caractère exclusif ou sa valeur exceptionnelle. Il se développe à partir de son enracinement dans les communautés et dépend de ceux dont la connaissance des traditions, des savoir-faire et des coutumes est transmise au reste de la communauté, de génération en génération, ou à d'autres communautés.*

** Fondé sur les communautés : le patrimoine culturel immatériel ne peut être patrimoine que lorsqu'il est reconnu comme tel par les communautés, groupes et individus qui le créent, l'entretiennent et le transmettent ; sans leur avis, personne ne peut décider à leur place si une expression ou pratique donnée fait partie de leur patrimoine. »*

En définitive, c'est dans un mouvement parallèle à la fois antérieur et contemporain que la batellerie va finir par émerger en tant qu'objet patrimonial support de valorisation (voir 3.2. Le tourisme fluvial patrimonial ligérien, un processus itératif). La communauté scientifique va décliner les objets patrimoniaux mis en avant par le dossier d'inscription mais débordera la typologie du dossier d'inscription. Pour exemple, le numéro 75 de la revue « 303, arts, recherches et créations » que l'on peut considérer comme une des premières manifestations de l'intérêt général de la communauté scientifique porté à cet objet qu'est la « Loire patrimoniale » va effectivement décliner et déborder cette typologie du patrimoine. On peut à ce titre penser cet exemplaire de la revue 303 comme un « dossier complémentaire » supplémentaire. Le premier article de cette revue est d'ailleurs consacré aux paysages culturels. Jean-Marie Coyaud y décrit notamment le patrimoine ligérien lié à la pierre (troglodytes), à la vigne et au jardin (Coyaud, 2003, p8-9) soit autant de motifs ligériens au sens d'Augustin Berques. Par motif, on entend un élément de paysage qui ne peut se modifier sans transformer profondément le paysage tel qu'il est perçu. Il s'agit des éléments reconnus faisant l'objet de motifs picturaux, de motifs d'intérêt. Ces motifs font partie de notre background culturel, celui-là même entretenu par les manuels de l'école, les chefs d'œuvre de la peinture, de la littérature, de la photographie, etc (République française, 2000, p11). Le reste des articles (41 au total) est consacré en grande partie aux thèmes consacrés par le dossier d'inscription. Ainsi en est-il des articles suivants :

- *« paysages en perpétuel devenir »,*
- *« Troglodytes du Val de Loire »,*
- *« Les châteaux de la Loire »,*
- *« La Loire citadine »,*
- *« Nantes sur Loire »,*
- *« Les ponts de la Loire »,*
- *« Les ponts de la Loire symbolisme et légendaire »,*
- *« Peintres de la Loire »,*
- *« Le vignoble Ligérien ».*

D'autres articles reprennent également les composantes patrimoniales ayant participé à l'inscription. Néanmoins, cette revue fait également une bonne place à deux types de

composantes particulières du patrimoine ligérien que sont la batellerie et le patrimoine naturel. Pour la batellerie, on recense :

- *« Les voituriers par eau, le temps et l'argent avant la révolution »,*
- *« Baliseurs d'hier et d'aujourd'hui »,*
- *« L'archéologie nautique ligérienne »,*
- *« La marine de l'ardoise »*
- *« La Loire met les voiles »*

Pour le patrimoine naturel :

- *« L'impact des composantes de la biodiversité sur les patrimoines ligériens »*
- *« La Loire à vol d'oiseaux »*
- *« La Loire vue par les poissons »*

Ce panorama plus large du patrimoine ligérien traduit sa diversité mais également ses possibilités de valorisation. Il renforce l'idée que la marine de Loire, et pas uniquement les aménagements qu'elle a supposés, fait également parti des motifs ligériens au même titre qu'une faune et flore particulières.

Figure 11 : Marine de Loire (ici un « train de bateaux ») et patrimoine naturel, deux composantes peu valorisées par le dossier d'inscription au patrimoine mondial.

En dehors de ce type de revue ainsi que des différents numéros de « la Loire et ses terroirs », les événementiels « scientifiques » organisés par la Mission Val de Loire constituent des occasions de décliner le patrimoine ligérien dans toute sa diversité. Durant ces moments

d'entretien de la culture patrimoniale ligérienne, les composantes patrimoniales du fleuve y sont décrites de manières aussi diverses que la pléthore d'arguments qui ont conduit à l'inscription du Val de Loire. Le discours d'Olivier Clericy (Responsable du Secrétariat du Plan Loire à la DIREN de la Région Centre et du Bassin Loire – Bretagne) lors du Colloque de Mai 2005 à Angers (projet « Loire-Niger ») est représentatif de cette kyrielle de composantes patrimoniales composant le Val de Loire :

> *« La Loire, depuis ses sources au Mont Gerbier de Jonc, ces sables d'or du Val de Loire et qui près de la mer, devient immense à Saint-Nazaire où elle rejoint l'Atlantique. La Loire, c'est aussi une Loire diverse, diversifiée dans ses formes soit rectiligne, soit tressée, plus méandreuse. Une Loire qui a inspiré de nombreux artistes. Une Loire également en diverses largeurs, diverses lumières, divers ciels, diverses couleurs : verte, grise, dorée, argentée ou bleue selon les auteurs. C'est une Loire encore inspiratrice, la Loire pailletée de ces sables, la Loire des reflets. C'est la Loire des espaces bien sûr, la Loire aux rives captivantes avec le castor, la loutre plutôt vers les sources, la fritillaire pintade dans ses prairies humides ou le peuplier noir des berges, avec les sternes sur ces bancs de sable ou le saumon dans ses eaux » (Clericy, in Mission Val de Loire, 2005a, p23).*

Dans cette envolée lyrique (de circonstance), on trouve à la fois l'esthétique paysagère du Val de Loire, avec ses styles fluviaux, avec ses lumières, ses couleurs, mais aussi l'évocation des artistes ayant peint la Loire, Turner en tête. On trouve également le patrimoine naturel indissociable de ce site inscrit pourtant sous la bannière des paysages culturels. Olivier Cléricy, dans cette intervention, contribue à démontrer que le patrimoine ligérien ne s'arrête pas au patrimoine ayant justifié l'inscription.

Autre colloque intéressant du point de vue du décalage entre identification et valorisation, les universités européennes d'été du Val de Loire de septembre 2005 donnent des éléments de réflexion sur les composantes patrimoniales ou potentialités du Val de Loire. Dans l'appel à communications de ce colloque organisé par la mission Val de Loire en collaboration avec les universités ligériennes, la notion de « patrimoine associé au fleuve » est instituée comme un élément de valorisation du territoire :

> *« la notion de patrimoine associé aux fleuves nous conduit à repenser les modes de valorisation de ces patrimoines » (Mission Val de Loire, 2005c, p3).*

Le décor est planté : il s'agit d'envisager le patrimoine comme un objet de développement, notamment touristique. C'est donc naturellement que le patrimoine naturel et le patrimoine associé à la navigation prendront une large part dans ce colloque. Bien que l'appel à communications ait mis l'accent sur le patrimoine naturel et paysager, sur le patrimoine

urbain et industriel (Mission Val de Loire, 2005c, p4), les interventions se cantonneront en effet, en grande majorité, au patrimoine naturel (peuplier noir, orme lisse, loutre, castor), aux modèles esthétiques et représentations picturales, et aux usages du fleuve et de son Val (baignade, vignoble, navigation). La place donnée au patrimoine culturel lié à la navigation, avec pas moins de six interventions, est d'ailleurs fortement significative des potentialités de développement. Au programme de ces interventions, des éléments matériels tels que les cales, quais, et duits de Loire ont été mis en valeur, mais aussi les associations néo-marinières, les ports, l'événementiel festif, soit des éléments d'identification et de valorisation de ce patrimoine. Cette programmation est également logique au regard d'un des projets porté par la Mission Val de Loire. En effet, l'étude qui préfigurera le « Schéma d'Orientation des navigations de loisirs en Loire, marines et ports de Loire » est en déjà en cours en 2005.

On le voit donc, les éléments patrimoniaux mis en avant progressivement *a posteriori* de l'inscription du Val de Loire concernent, dans une proportion non négligeable, des objets peu ou prou valorisés par le dossier d'inscription. Ceci est confirmé par, une étude des documents d'ingénierie touristique qui nous permet de dresser un inventaire des composantes patrimoniales valorisées par les acteurs du tourisme (institutionnels et prestataires).

Côté institutionnel, le Comité Départemental de Tourisme de l'Anjou (49) reconnait à la Loire des potentialités de valorisation au travers de l'état des lieux de son schéma de développement du tourisme approuvé la même année que l'inscription au patrimoine mondial (CDT49, 2000). Auparavant, la stratégie de développement du CDT49 ne reconnaissait pas la Loire en tant qu'axe structurant. Les potentialités ligériennes évoquées dans ce document le sont de la manière suivante : *« La Loire constitue un potentiel encore trop peu exploité alliant les paysages, la rivière, la richesse du patrimoine historique et architectural, le charme des villages et des promenades, la convivialité du vignoble et des guinguettes. D'autres valeurs fortes comme le tourisme fluvial, le vignoble, le troglodytisme ou encore la filière "cheval" composent le caractère original et attractif de l'Anjou touristique » (CDT49, 2000, p4).* Il s'agit là d'une liste à la Prévert dont le seul intérêt réside dans le fait d'acter un nouveau territoire d'action. Il faudra attendre le Plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou de 2003 pour que s'affine la stratégie du CDT49 et que les potentialités valorisables soient identifiées. Parmi les potentialités reconnues, on recense des motifs valorisés par l'inscription (châteaux, villes de bord de Loire) mais également une stratégie générale consistant à s'appuyer sur le *« patrimoine paysager exceptionnel »* (ensembles bâtis, fleuve) ainsi que sur le *« patrimoine naturel très protégé »*. Il

s'agit donc de mobiliser cette composante du patrimoine non valorisée par l'inscription mais qui reste un « best seller » des prestataires touristiques, à savoir le patrimoine naturel. Le *« fleuve vivant et ses sites naturels et écologiques protégés, accessibles et visitables »* constituent même une potentialité justifiant un axe de développement du Plan Directeur d'Aménagement Touristique de la vallée de la Loire en Anjou (CDT49, 2003, p50). Il s'agit également de s'appuyer sur le (les) paysage(s) du Val de Loire[43], reconnu(s) en tant que *« composante indispensable de l'offre et de la demande touristique » (CDT49, 2003, p62).* Mais quels paysages ?

Pour répondre à cette question, la CDT49 réalise en 2002 une étude intitulée *« Étude préalable de mise en tourisme des paysages ligériens »*. L'objet de cette étude était de réfléchir aux conditions de mise en tourisme des paysages ligériens (CDT49, 2003, p2). Le paysage y a été caractérisé selon qu'il s'agisse de panoramas ou de vues larges, de vues cadrées ou de sites paysagers. Toutefois, c'est dans la sélection des sites paysagers remarquables que l'on trouve une typologie nous renseignant sur le patrimoine fluvial ligérien tel que conçu par le CDT49 :

« Rappelons que l'itinéraire doit servir à une première approche des paysages ligériens. Cette route doit en quelque sorte servir de "vitrine" de la vallée de la Loire. Ces paysages doivent donc porter en eux un fort caractère ligérien et si possible être spectaculaires. Le caractère ligérien d'un paysage se manifeste dans plusieurs domaines :

● *Petit patrimoine ; barques, cales, quais, embarcations, échelles de crues…*

● *Histoire : conquêtes et guerres dont la Loire fut un axe stratégique laissant des traces, des noms célèbres, des ruines de châteaux fort…*

● *Paysage : les éléments paysagers tels que le coteau, les prairies inondables, les frênes têtards, les îles, le tuffeau…*

● *Architectural : le tuffeau et le schiste sont des matériaux de construction typiquement ligériens, l'organisation des bourgs sur la levée…*

● *Autres : faune et flore spécifiques, troglodytes… »*

La typologie avancée reprend en grande partie les motifs mis en avant lors de l'inscription mais figurent à nouveau en bonne position la batellerie et le patrimoine naturel. On comprend dès lors que ce nouveau tourisme, cette nouvelle touristicité du Val de Loire ne peut

[43] sans pour autant en préciser la portée, ni même quelle typologie de paysage valoriser.

s'appuyer sur des motifs paysagers déjà valorisés tels que les châteaux et jardins faisant déjà l'objet d'un tourisme de grand site. A l'inverse, cette nouvelle touristicité empreinte à des formes de tourisme récentes telles que le tourisme rural (né au début des années '90) où le patrimoine naturel constitue une des aménités principales. De même, le tourisme fluvial dans toute sa diversité (bateau, vélos, etc) devient une évidence et c'est tout naturellement que la batellerie (néo-marine de Loire) et autres usages du fleuve deviennent un spectacle, un service au sens d'Aznar (Aznar, 2002). Ils le deviennent d'autant plus qu'ils sont principalement constitués d'objets matériels que l'on peut aisément (puisque directement visibles) médiatiser (médiation patrimoniale).

On retrouve les difficultés de valorisation des motifs paysager du dossier d'inscription au sein de documents destinés aux touristes fluviaux et édités par le PNR Loire Anjou Touraine. Le PNR Loire Anjou Touraine met en avant un certain nombre de composantes patrimoniales ligériennes dans un document destiné au grand public s'adonnant à des pratiques touristiques nautiques non accompagnées. Ce document intitulé « fiches Canoë-Kayak entre Loire et Vienne » regroupe un ensemble de 9 fiches, décrivant 9 itinéraires de randonnée. Chacun des itinéraires est spécialisé selon une thématique patrimoniale. Les 9 thématiques patrimoniales se partagent comme suit :

- *« Entre castors et "jungle ligérienne" » ;*
- *« A la découverte des boires » ;*
- *« La culture du chanvre » ;*
- *« La marine de Loire » ;*
- *« Les oiseaux de Loire » ;*
- *« Le tuffeau » ;*
- *« La Loire et sa maîtrise par l'homme » ;*
- *« La migration des poissons » ;*
- *« Le bocage du Véron ».*

Le patrimoine fluvial ligérien qui y est mis en valeur consiste uniquement en des objets patrimoniaux aisément observables par le canoéiste lors de son périple. Il s'agit principalement de patrimoine naturel. On retrouve également la marine de Loire et en moindre mesure des motifs paysagers ayant servi l'inscription.

De son côté, le Comité Départemental de Tourisme d'Indre et Loire axe sa stratégie de développement autour de ce même thème structurant qu'est « la Loire et ses patrimoines » ce que l'on retrouve au sein de la marque touristique développée par le CDT37 « Touraine Loire Valley ». Les documents de communication de cette marque sont relativement instructifs quant à l'image du patrimoine ligérien aujourd'hui valorisé (valorisable). C'est le cas notamment des bateaux traditionnels de Loire qui figurent là encore en bonne place parmi les images les plus utilisées par le CDT37 après les châteaux et les hommes. On peut dire en ce sens que les bateaux traditionnels représentent un nouveau « motif » au sens d'Augustin Berque. Si la batellerie ligérienne n'est pas reconnue en tant que motif ligérien au sein du dossier complémentaire du dossier d'inscription (République française, 2000, p11), les écrits de François Beaudouin et des différents auteurs s'étant intéressés à la question de la batellerie ligérienne, mais également les documents de communication des institutions du tourisme s'appuyant sur la batellerie ligérienne démontrent le contraire.

Au-delà du choix des illustrations comme représentatives des motifs ligériens, les documents de communication de « Touraine Loire Valley » présentent un panorama relativement complet des patrimoines ligériens. L'accent est mis sur les châteaux, le patrimoine gastronomique, les bateaux : *« la surprise ? C'était un tour en bateau. En futreau même ! Quand on s'est réveillé le lendemain du pique-nique, Maman nous a annoncé la grande nouvelle. On allait faire une balade sur la Loire, à bord d'un bateau en bois typique de la région. Jean, le monsieur qui tenait la barre, nous a raconté pendant tout le trajet des histoires sur les poissons, les castors, les martins-pêcheurs, le métier de batelier, les îles et les villages tout autour. J'ai même appris pourquoi les voiles étaient carrées ! C'était passionnant. De temps en temps, ils s'arrêtaient et nous pouvions descendre sur les bancs de sable. On a croisé des pêcheurs aussi. Certains nous ont fait un petit coucou de la main, d'autres nous ont montré leurs prises. Alice a même poussé un cri quand elle a vu une anguille onduler au fond d'un panier ! Quelle trouillarde… » (CDT37, document de communication « Touraine Loire Valley – Ici, vivre est un art »).* L'intérêt de ce long passage, au-delà du style « le petit Nicolas » qui fera sourire, réside dans le fait qu'est mobilisée toute une partie de l'arsenal patrimonial valorisable à partir du tourisme fluvial. On y voit le bateau traditionnel, le patrimoine naturel (poissons, castors, martins-pêcheurs), les usages (batellerie, pêche), la morphologie fluviale spécifique du Val de Loire (les îles et les bancs de sable) ainsi que les villages de Loire. Plus loin, dans le même document, on peut lire : *« si la Touraine devait être un tableau, je pense qu'il serait vert comme ses jardins, mordoré comme la pierre de tuffeau au soleil couchant ou les vignes à l'automne et rouge-violet comme le vin »*. On y

voit là encore une partie des composantes patrimoniales mobilisées par l'ensemble des acteurs touristiques du Val de Loire, les jardins, le tuffeau et la vigne en l'occurrence. Les jardins y sont repris dans les pages suivantes mais aussi les troglodytes, le cyclotourisme avec la Loire à vélo, les lumières de Loire, les villes (Tours notamment), les productions littéraires (Ronsard, Descartes, Rabelais, Balzac), les paysages : *« C'était à Bréhémont. Il y avait un bateau traditionnel en bois, une toue, quelques bancs de sable, de grands arbres aux branches traînant dans l'eau et surtout une très belle lumière »*. En d'autres documents de la même marque on retrouve les mêmes thèmes déclinés en d'autres termes. Le point commun de tous ces documents : l'omniprésence de la Loire tel un personnage.

En termes de motifs paysagers et de patrimoine, rien ne semble oublié par « Touraine Loire Valley ». Les composantes patrimoniales qui ont justifié l'inscription au patrimoine mondial sont reprises en cœur mais sont également agrémentées d'autres composantes, avec notamment le patrimoine naturel mais aussi la batellerie. Ainsi, au même titre que le CDT49, le CDT37 saisit l'opportunité de l'inscription au patrimoine mondial tout autant qu'il valorise des patrimoines « autres » qui font l'identité de ce territoire. Tel est le cas du CDT49 qui a prospecté la question des paysages ligériens, tout en reconnaissant également l'existence d'un patrimoine batelier, d'un patrimoine naturel d'un côté, et a continué à investir d'autres axes tels que le « cheval », ou l'horticulture. Ainsi, la ville de Doué la fontaine est moins tournée sur la Loire que sur son zoo, sur ses caves et champignonnières, ainsi et surtout que sur la rose, le fleuron horticole local.

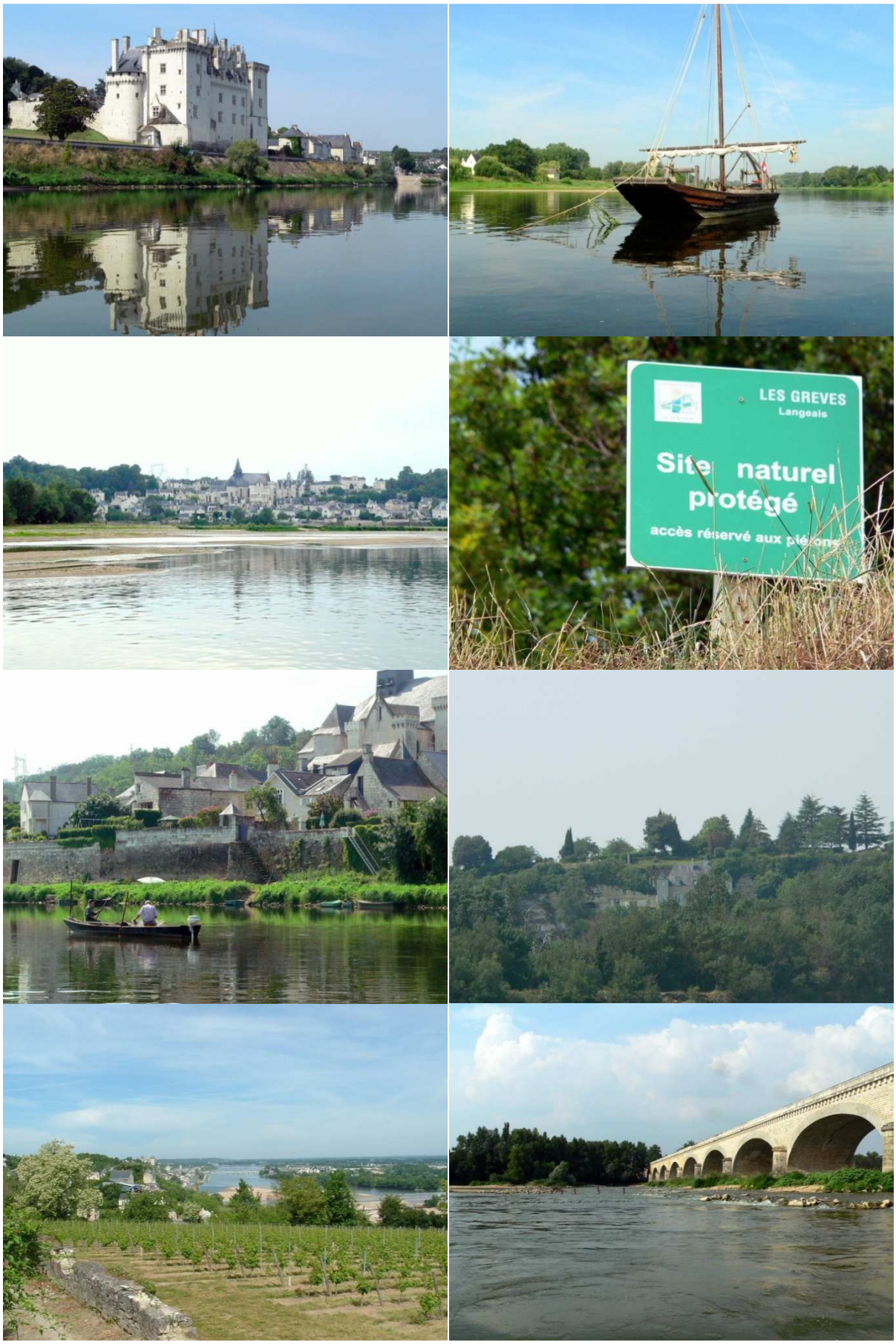


Figure 12 : Composantes du patrimoine ligérien (châteaux, bateaux, villages, patrimoine naturel, usage pêche, troglodytes, vignobles, ponts). Crédit photographique : B. Pin.

Du côté des offres de tourisme fluvial, les types de patrimoine valorisés sont moins variés et la part offerte aux composantes patrimoniales ayant servi l'inscription moins importante. L'exemple de la société anonyme proposant des prestations à bord des bateaux « l'Amarante » et « la belle Adèle » sur Candes-Saint-Martin (37) est représentatif des prestations offertes généralement. Lors des ballades proposées par cette société, les thématiques[44] varient entre le patrimoine naturel (les arbres notamment, faune et flore au crépuscule) et le patrimoine culturel (la marine de Loire, les ports)[45]. Sur le même site touristique, le CPIE « Touraine – Val de Loire » propose un panel de thématiques relativement conséquent dont le passage suivant de l'entretien réalisé auprès de cette structure démontre l'étendue :

> *« on aborde le bâti traditionnel ligérien, tout ce qui est lié à la marine de Loire traditionnelle, les gens sont très demandeurs au niveau des différents types de bateaux qui étaient utilisés, la manière dont les mariniers vivaient sur les bateaux, les différents types de matériaux, l'évolution de ces bateaux et puis tout l'aspect ethnologique, le lien de l'homme avec le fleuve […] On a "une histoire de contrebande" qui évoque la contrebande du sel puisque nous on était en pays de grande gabelle, les greniers à sel, les gabelous, les faux-sauniers […] Autre animation, on a "caresse de Loire", ça c'est quelque chose, vraiment une approche sensorielle du fleuve avec des dégustations de recettes faites à base de plantes etc… On a St Martin également avec l'aspect culturel et l'aspect naturel avec une partie dans le village et une partie sur le bateau […] on en a une, celle qui fonctionne le mieux, c'est Loire sauvage au crépuscule, donc là c'est effectivement une découverte sensorielle mais au crépuscule. Elle fonctionne vraiment très bien, elle intéresse vraiment les gens car on a une approche des animaux au crépuscule » (CPIE Touraine Val de Loire, 2008, entretien B. Pin).*

Ce passage relativement long corrobore une constante remarquée auprès des prestataires touristiques nautiques, à savoir le fait de valoriser des composantes patrimoniales visibles, ou encore des aménités difficilement quantifiables telles que « l'ambiance crépusculaire ligérienne ». On retrouve de nombreuses offres proposant cette « ambiance crépusculaire ». La société proposant des prestations canoës-kayak sur Chinon et Candes Saint-Martin propose d'ailleurs, très ponctuellement il est vrai, des sorties au crépuscule.

---

[44] http://www.loireterroir.com/

[45] Les thématiques des ballades proposées sont : « A quoi servent les arbres qui poussent au bord de l'eau ? », « La marine de Loire », « La Loire, de l'autre côté du miroir », « Balade des ports du confluent », « Échappées au crépuscule entre Loire et Vienne ».

Figure 13 : lumières de Loire au crépuscule. Crédit photographique : B. Pin.

En dehors de tout aspect commercial, certaines associations néo-marinières embarquent parfois à leur bord des touristes ou des scolaires. Là encore, les thématiques abordées tournent autour du patrimoine naturel ou de la marine de Loire :

> *« Quand les gamins, on leur dit que sur la Loire sont passés du Charbon, des épices, que c'était une autoroute… l'histoire de notre association, de ce village, parce que l'on a un village un peu particulier qui vivait avec le chanvre, donc on explique aux gens que ce port il a servit aussi à transporter le Chanvre… et puis aussi les castors, ça passionne toujours les gamins. On leur montre les traces des castors et puis le travail fait par les castors, quand on a la chance de voir un gros arbre comme ça coupé par les castors, vous avez vu c'est un castor qui a coupé ça » (entretien B. Pin).*

Une autre association locale, « Loire et Marine » située à Montjean sur Loire, offre quant à elle des prestations touristiques dont les thématiques concernent là aussi principalement la marine de Loire (revivre la navigation à l'ancienne ; épopée du transport fluvial ; virer au guinda ; tenir la piautre ; hisser la voile ; vie à bord ; techniques de pêche ; poissons capturés…).

On le constate, les animations proposées par les différents prestataires touristiques nautiques se concentrent plus sur le patrimoine naturel mais aussi sur une partie restreinte du patrimoine culturel, la marine de Loire en tête. Le SITVAL[46] ne déroge pas à la règle en proposant des animations avec la LPO[47] mais également des sorties très originales (Sorties Jazz aux Ponts de

[46] Syndicat Intercommunal Touristique du Val de Loire - http://www.loiredelumiere.com/
[47] Ligue de Protection des Oiseaux

Cé, sorties musicales Jazz Bulles en Loire) cherchant ainsi à diversifier son public et ses offres sur un secteur relativement concurrentiel : *« D'un point de vue structurel, il convient de s'interroger sur cette offre importante en bateau ouvert dans un périmètre restreint (Saumur – Les Ponts de Cé) » (Grelet, 2005, p10).*

Les offres des prestataires touristiques nautiques valorisent donc des composantes patrimoniales aisément médiatisables en termes de médiation patrimoniale (patrimoine naturel et batellerie), notamment parce que disponibles visuellement. Elles valorisent également des « savoirs faires » associées à la batellerie pour lesquels le bateau constitue un support de médiation. La richesse de ce patrimoine et sa diffusion (notamment par les associations néo-marinières, mais également par une littérature riche) ont fait de cet objet un des thèmes préférés des acteurs touristiques nautiques. La typologie réalisée à partir d'un corpus bibliographique et proposée ci-après démontre la diversité de ce patrimoine et suggère l'aisance de sa médiation (Figure 14 : Patrimoine culturel matériel et immatériel lié à la marine de Loire).

PATRIMOINE MATÉRIEL MARINE DE LOIRE
Patrimoine « constructions » lié à la navigation : • Cales, Quais • Épis, Duits, Chevrettes • Arches marinières • Pont-canal et canaux (pont-canal de Briare, canal d'Orléans) Patrimoine religieux, artistique et artisanal • Cierges de procession (cierge de procession de l'église de Chênehutte-les-Tuffeaux orné de représentions peintes de bateaux), ex-voto (à Saint Cyr sur Loire par exemple) • Graffiti sur églises ou piliers de cours de ferme • Scènes peintes de la vie fluviale (Turner, faïences du nivernais) • Girouettes du bec d'Allier • Sceaux de villes (à l'effigie de la marine de Loire) Bateaux : • Bateaux classés aux monuments historiques (le Cap-Vert, le Lechalas) • Bateaux issus d'usages spécifiques (bateaux de pêcheurs professionnels au filet, au carrelet, à la nasse) • Bateaux typiques de la marine de Loire (chaland, futreau, toue, plate…) • Pièces spécifiques des bateaux (piautre, guinda…)
PATRIMOINE IMMATÉRIEL MARINE DE LOIRE
Patrimoine vernaculaire et toponymique : • Vocabulaire lié à la marine de Loire (entournure, martyr, godille, chevêtre, ménicle / vergue, itague, collier de raccage, hanets, boulines / chaland, tirot, sous-tirot, soubre, soubriquet, allèges) • Toponymie (chapelles Saint Nicolas[48] par exemple, « haut chantier »…) Pratiques de navigation spécifiques (bournayage, passage des ponts à la volée, coublage) Chants de mariniers Savoirs faire (conception spécifique des bateaux à fond plat, sans quille, avec traverses de fond espacées afin d'apporter de la souplesse à la sole pour mieux de déséchouer, piautre pour naviguer dans peu d'eau, se déséchouer, jouer le rôle de dérive ou encore pratiquer la technique du coublage) Histoire

Figure 14 : Patrimoine culturel matériel et immatériel lié à la marine de Loire (source : B. Pin).

[48] Saint patron des mariniers

Outre la richesse du patrimoine valorisable, le bateau constitue un vecteur de médiation patrimoniale singulier puisque modifiant la perception du temps, agissant ainsi sur le dépaysement et facilitant la découverte d'objets qui paraîtraient plus anodins dans un contexte différent. On retrouve cette notion de dépaysement et de modification de la perception du temps chez Woessner : *« La délectation du paysage apparaît comme une pause, comme une escapade vers un illusoire paradis préindustriel, que l'on découvre et consomme avec la lenteur et la douceur propres à la navigation fluviale » (Woessner, 2006, p5).* Ainsi, les offres des prestataires touristiques nautiques mobilisent des aménités ligériennes peu quantifiables que l'on pourrait qualifier d'ambiance. L'ambiance crépusculaire ligérienne fait partie de ces aménités tout autant que les « lumières de Loire », qualité à la fois mentionnée par les scientifiques, mais également vantée par nombre d'amoureux de la Loire : *« l'eau du fleuve démultipliée par le reflet et la lumière du ciel, tamisée par les contrastes thermiques, est à l'origine d'une expression onirique très présente dans les représentations : "j'ai déjà vu cela en rêve", dit Balzac de la Loire » (Joliet, 2003, p242) ; « ce que l'on a de plus beau dans notre région c'est le ciel, et l'eau est un miroir, elle démultiplie toutes ces lumières » (Jean Ley, in « Des racines et des ailes – Trésors du Val de Loire », 2008).* Enfin, on observe également un certain nombre d'offres totalement originales et éloignées de la dimension patrimoniale, préférant la dimension festive qui constitue un cœur d'activité rarement négligé par les prestataires touristiques.

En définitive, le patrimoine fluvial ligérien pris sous l'angle de ce qui est valorisé et donc approprié par les acteurs touristiques nautiques (participant donc de la création de territoires), reprend moins les composantes patrimoniales identifiés lors de l'inscription au patrimoine mondial que des composantes patrimoniales directement visibles depuis la voie d'eau. De ce fait, on pourrait penser que le territoire des prestataires touristiques nautiques reste très axé sur le fleuve sans que l'arrière pays fluvial ou hinterland ne soit mobilisé. Ce serait toutefois omettre les partenariats entre ces prestataires et les autres prestataires touristiques du Val de Loire qui semblent dessiner des territoires fonctionnels mariant le fleuve et son hinterland (voir 4.5. Territoires fonctionnels des acteurs touristiques fluviaux). L'offre de billets mixtes de visite du château de Langeais et de croisière fluviale à bord d'un « bateau traditionnel » qui devrait être proposé par le château de Langeais dès l'été 2010 (Verdier, 2010, entretien B. Pin) suggère ce territoire.

***

L’analyse du patrimoine ligérien au prisme de la patrimonialisation et de la valorisation touristique montre un décalage entre les types de patrimoine valorisés par l’un et par l’autre.

Le patrimoine valorisé par l’inscription ainsi que par la communauté scientifique et médiatique est un patrimoine pluriel. Le champ du patrimoine fluvial est particulièrement large pour ces acteurs. Toutefois, on note que le patrimoine naturel et que la batellerie sont les deux « grands absents » du dossier d’inscription, tout du moins dans la partie justification.

Du côté des prestataires touristiques fluviaux, le patrimoine valorisé est avant tout celui qui est visible depuis la voie d’eau (naturel surtout) et celui qui constitue à la fois un patrimoine directement lié à la voie d’eau mais également un vecteur de découverte. Ce dernier type de patrimoine correspond au patrimoine fluvial lié à la batellerie et en particulier à la marine de Loire. Ce dernier est donc un bien support de service touristique, tantôt valorisé en tant qu’aménité, tantôt support de l’offre touristique, moyen de visiter le fleuve et ses patrimoines.

Il existe donc une distance entre le patrimoine valorisé par la patrimonialisation et celui utilisé par les offres touristiques. Ce décalage renforce l’idée de patrimoine « ressource », de métapatrimoine. Nous allons voir dans la section suivante qu’il en est de même sur le fleuve Niger.

2.4. Djoliba, un patrimoine vivant complexe distant de sa valorisation

On l'a vu précédemment, le fleuve Niger possède tous les arguments intrinsèques d'une inscription au patrimoine mondial. Néanmoins, cette inscription ne semble pas d'actualité et ceci malgré une émergence avérée du « fleuve patrimonial » sous des impulsions diverses. La « construction » d'un « fleuve patrimonial » se retrouve dans le décalage entre les potentialités de patrimoines valorisables et les réalités du patrimoine valorisé[49]. Loin de pouvoir dresser un inventaire exhaustif de l'ensemble des patrimoines valorisables, nous allons néanmoins esquisser la richesse du patrimoine culturel du Delta intérieur du fleuve Niger afin de mettre en lumière la faible diversité du patrimoine valorisé au regard de cette richesse. Au-delà de la construction du développement touristique vu comme une exportation des pays développés, cette réflexion met en perspective la rigidité des modèles de développement touristiques fluviaux véhiculés. Par l'absence ou la faiblesse de la prise en compte d'un patrimoine d'une grande richesse sur un espace où le patrimoine demeure pourtant « vivant » et donc aisément médiatisable, on comprend la difficulté des modèles touristiques fluviaux exportés à valoriser les patrimoines de leurs propres contextes. Dans cet aller-retour entre l'exportation d'un modèle valorisant difficilement des patrimoines locaux pourtant riches, et son questionnement sur ses propres capacités à valoriser le patrimoine des territoires dont il est issu, on comprend alors un peu mieux le décalage entre les patrimoines ayant servi l'inscription au patrimoine mondial du val de Loire et les patrimoines effectivement valorisés par les prestataires touristiques fluviaux ligériens.

La conscience patrimoniale, si elle n'est pas développée au même titre que sur le continent européen, a ceci de particulier au Mali qu'elle concerne principalement le patrimoine culturel. Les sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO au Mali sont en adéquation avec la politique nationale de développement touristique axée autour du patrimoine culturel comme confirmé par Oumar Balla TOURE :

> *« Ici, le potentiel touristique est le patrimoine immatériel » (Oumar Balla Touré, Directeur Général de l'OMATHO à Bamako en 2007, Entretien B. Pin).*

[49] Afin de mettre en évidence de décalage, nous mobiliserons un corpus constitué d'entretiens, de documents mis à disposition par les institutions rencontrées au Mali mais également un corpus bibliographique classique.

Rien d'étonnant d'ailleurs à ce que le potentiel patrimonial du Mali soit avant tout culturel. En effet, les sociétés africaines sont moins « matérialistes », dans leur rapport au patrimoine, que les sociétés occidentales européennes. Ainsi, les objets, en Afrique, n'ont de valeur que par leur utilisation : *« Une différence de conception fondamentale s'établit donc à ce niveau entre la conception d'un patrimoine européen dont l'assise est l'héritage et celle d'un patrimoine africain qui pour une bonne part est chargé de fonction, qui n'a de sens que par l'utilisation qui en est faite, ou par le symbolisme qu'il transmet. Les éléments du patrimoine africain sont le plus souvent porteurs de fonctions religieuses ou en tous cas de signification liées à la compréhension du monde et qui guident les mouvements quotidiens » (Ouallet, 2003, p62).* Ce qui prévaut dans la conception africaine du patrimoine est plus le rapport aux choses que les choses elles-mêmes. De même, le rapport au temps diffère entre européens et africains : *« En occident, le temps est linéaire. Le passé est révolu et c'est dans un souci de mémoriser pour ne pas perdre, que le patrimoine s'inscrit […] L'Afrique, dans sa partie occidentale en tout cas, semble accorder le présent avec le passé de façon plus consubstancielle » (Ouallet, 2003, p63).* De ce fait, l'objet ancien n'a pas de valeur due à son ancienneté mais plutôt due au contexte dans lequel il est utilisé.

Le fleuve Niger, artère économique et vitale du pays représente, au même titre que les sites inscrits, un potentiel de développement touristique. Son delta intérieur concentre d'ailleurs un matrimoine exceptionnel tout autant qu'un patrimoine culturel de premier plan. En termes de matrimoine, et donc en partie de patrimoine naturel, le fleuve Niger peut s'enorgueillir de concentrer des communautés animales, des biotopes et un patrimoine naturel-paysager[50] de grande importance. Moctar Ba (Directeur de l'OMATHO à Mopti) décrit d'ailleurs le matrimoine du delta comme *« d'immenses ressources écologiques et culturelles »*. Du côté des ressources écologiques Moctar Ba mentionne :

> *« La diversité des ressources halieutiques, les pachydermes, les hippopotames, les varans et surtout les espèces d'oiseaux migrateurs, ils fuient l'hiver froid et viennent ici dans cette grande cuvette. Beaucoup nichent ici, les oiseaux bleus, les sarcelles d'été, etc. Il y a aussi les forêts inondables qui sont très riches avec beaucoup de données scientifiques sur tout ça » (Moctar Ba, OMATHO de Mopti, Entretien B. Pin).*

Cette description non exhaustive peut être complétée par la lecture de la fiche d'information du site Ramsar concernant le Delta intérieur du fleuve Niger qui fait état de 350 espèces

[50] Au sens de Chiappero (Chiappero, 1996, p277)

d'oiseaux dont 103 espèces d'oiseaux d'eau. Selon cette même fiche, le Delta accueille chaque année environ 1 milliard d'oiseaux provenant de plus de 80 pays, héberge des espèces patrimoniales telles que le python de Sebae, le varan du Nil, des cobras, des amphibiens, l'hippopotame, le lamantin soit autant d'espèces inscrites sur la liste rouge de l'UICN. A ceci doivent s'ajouter 138 espèces et sous espèces de poissons dont 24 espèces endémiques (RAMSAR, 2004).

Du côté du patrimoine culturel, le delta intérieur du fleuve Niger recense un patrimoine culturel immatériel riche. Le patrimoine culturel immatériel du Delta est un patchwork indescriptible de pratiques, rites et traditions représentatifs des ethnies cohabitant au sein du delta. Avec près d'un million de personnes vivant aux dépens des ressources de l'écosystème du Delta (RAMSAR, 2004), la représentation quasi complète de toutes les ethnies présentes au Mali (Moctar Ba, OMATHO de Mopti, Entretien B. Pin), des usages vivants très variés sur le fleuve, des fêtes de villages nombreuses, on ne peut qu'esquisser le potentiel culturel du Delta et l'harmonie régnant entre ses populations, le fleuve et ses ressources naturelles : *« plusieurs manifestations culturelles sont pratiquées par les populations. Ce sont entre autre : la course des pirogues appelées « longal »*[51] *dans la zone de Téninkou, les battues dans les zones de Dia et Djenné, la pêche collective*[52] *dans la plupart des mares et lacs du delta (zones de Djenné, Dia et Tombouctou). L'une des plus grandes manifestations du delta et aussi l'une des grandes attractions touristiques de la zone est le Dégal*[53]*, descente des troupeaux dans les bourgoutières du Débo Walado » (RAMSAR, 2004)*. Ces pratiques décrites au sein de la fiche RAMSAR du Delta intérieur montrent le lien indéfectible unissant les populations riveraines au fleuve, justifiant l'expression consacrée par les personnages politiques du pays au sujet du fleuve : *« le fleuve est notre vie »*.

---

[51] Le Longal-Tenema, à Tenenkou-ville (entre le 1er et le 22 octobre), à l'origine une battue organisée dans le village de Tenema (village de Rimaibes), s'est aujourd'hui transformé en course de pirogue. A la veille du Longal une veillée culturelle est organisée dans les deux quartiers au cours de laquelle les chantres des différents villages se lancent le défi en annonçant la victoire certaine de leurs piroguiers. On retrouve des courses de pirogues, dans tous les chefs lieux de cercle et de certaines communes de la zone de Mopti le 22 septembre. La course de pirogue est un événement d'envergure organisé pour commémorer l'anniversaire de l'indépendance du Mali. Elle est considérée dans les milieux bozos et rimaibes comme une activité culturelle et sportive d'importance nationale. La course repose sur trois principes : la technique pour maintenir la pirogue en équilibre, l'endurance des rameurs, la sorcellerie (pouvoir magiques et maraboutages) pour assurer la victoire (Assemblée Régionale de Mopti and al, 2006, p24).

[52] Les pêches collectives : les mares sont en défend jusqu'à la saison sèche. De mars à mai, on fête le début de la pêche avec une course dans l'eau dans chaque terroir.

[53] Degal ou Loumbal (traversée des animaux), de novembre à mars dans les quatre cercles de la zone inondée, selon la crue et suivant les localités. Le retour des animaux de la transhumance est marque en milieu peul par une grandiose manifestation traditionnelle au cours de laquelle les populations choisissent le meilleur berger (qui a le meilleur troupeau) de la saison. Les principales traversées sont celles de Diafarabé (Tenenkou) en novembre et la dernière, Dialoubé (Youwarou), en mars.

Les pratiques culturelles pouvant être versées au chapitre du patrimoine culturel immatériel possèdent un point saillant de comparaison Celles-ci sont toutes issues d'un rapport au fleuve particulier. Là où d'autres « tournent le dos au fleuve » (un des temps ligériens pour certains universitaires), ici les communautés riveraines vivent en symbiose avec le fleuve. Cette expression introduit le rapport au fleuve qui nous a conduit précédemment à définir la notion de matrimoine. De fait, les rapports au fleuve sont complexes, emprunts d'animisme, avec en toile de fond l'image de la « mère pourvoyeuse ». Ainsi, si l'on respecte le fleuve, que les offrandes ont été suffisantes, que la chèvre noire a été sacrifiée au début de la période de pêche alors Djoliba pourvoit aux besoins de ses usagers :

> *« Souvent, on prend les touristes, on va au lac Débo, on regarde si les poissons sont biens rentrés et on fait un don au fleuve… une chèvre noire. Avant de pêcher, il faut faire ça… et si tu ne fais pas ça, il y a des gens qui ont beaucoup de maladies » (Mounyro Sabata, propriétaire de la plus grosse pirogue touristique de Mopti, Entretien B. Pin).*

On retrouve ce type de rapport à la nature à San avec le Sanguemon, une fête annuelle de pêche traditionnelle : *« Le Sanguemon est une fête annuelle qui lieu le deuxième jeudi du 7ème mois lunaire. Au moment venu, le "propriétaire des génies des eaux de la mare" qui est la famille Daou informe le Chef de village "propriétaire de la mare" en vue d'entamer les préparatifs de la fête […] D'une pêche collective à une autre, le "propriétaire des génies des eaux de la mare" est tenu de faire des bénédictions pour présager l'abondance d'eau, de poissons et de récoltes pour tout le village. A la veille de la pêche, il fait des sacrifices aux génies des eaux de la mare pour demander leur "accord" en immolant des coqs, des chèvres et en offrant des cauris apportés par les villages riverains invités » (Coulibaly, 2006).* Ce genre de pratique que l'on peut considérer comme du patrimoine culturel immatériel est significatif d'un rapport au fleuve spécifique qui semble exclure en certains endroits les notions de gestion du patrimoine. Cependant, le rapport au fleuve est plus complexe que ce raccourci. En effet, on peut observer de réelles pratiques de gestion patrimoniales des stocks de poissons aux abords de certains villages où le chef de village peut être amené à interdire la pêche sur tel ou tel endroit pendant quelques mois (Guide touristique, 2008, entretien J-P. Berton). Il en est de même de pratiques de gestion de l'eau organisées par le « chef de l'eau » : *« Dans ces communautés, le "droit naturel usufruitier sur l'eau", permet d'utiliser l'eau, mais non d'en faire sa propriété. Les droits des riverains qui en découlent sont fondés, dans les villages, campements et fractions, sur les notions de partage et de préservation de la source du marigot, de la rivière, de la mare, du fleuve ou du puits, grâce à leur usage optimum. D'où l'importance dans le Sahel du rôle du « Chef de l'eau », chargé de l'économie*

de l'eau dans les cultures mandingues et bambaras. Le chef de l'eau travaille avec les associations des usagers (pêcheurs, éleveurs, agriculteurs) et les techniciens de l'eau (puisatiers locaux et agents hydrauliques) » (Diarra, dans Maïga, 2010, p120). Le rapport à l'eau est donc complexe car emprunt de sacré (référence à Faro, divinité du fleuve), mais aussi de visions économiques. Par ailleurs, on observe une *« désacralisation des valeurs de sacralité de l'eau, consécutive à l'offensive neolibérale depuis les années 1970 » (Diarra, dans Maïga, 2010, p121).*

La zone du Delta intérieur du fleuve Niger est donc riche d'un patrimoine culturel immatériel représentant un potentiel touristique indéniable. L'inventaire du patrimoine réalisé par les volontaires du progrès de l'Assemblée Régionale de Mopti met en avant ces composantes patrimoniales mais complète également cet inventaire par des composantes patrimoniales dont on peut dire qu'elles font partie d'une typologie de patrimoines plus communément valorisés dans les modèles touristiques français (Assemblée Régionale de Mopti and al, 2006, p25) :

- l'architecture caractéristique de la zone, soit l'architecture soudanienne – *« constructions en banco, conjuguant le génie bâtisseur des maçons du Macina à celui des Marocains, venus s'installés à Djenné au début du 15ème siècle »* – et l'architecture des différents camps nomades *« caractéristique suivant l'ethnie des habitants : cases rectangulaires et toit de chaume (bozos), cases rondes en paille (peuls) » (Assemblée Régionale de Mopti, 2006, p25).*
- L'artisanat d'art (le tissage, caractérisé par les couvertures peules Kassa, le bogolan – peinture en terre sur tissu ; la poterie de Dia, de Mopti et environs : elle est surtout destiné à un usage courant : jarre, fourneau, encensoir ; la bijouterie : parures traditionnelles, bijoux en argent et or, perle, ambre, argile ; la vannerie : chapeaux, nattes, éventails ; la maroquinerie : petits objets en cuir)
- Une abondance de sites archéologiques

Plus encore, on peut considérer que le fleuve Niger présente sur ses bords une grande partie des formes de patrimoine reconnues en Val de Loire. Ainsi, les lumières du fleuve, forme onirique de patrimoine, sont aussi valorisables qu'en Loire. Les usages inventoriables, et notamment la batellerie, sont aussi riches du point de vue de leurs diversités et des savoirs, que leurs homologues ligériens. Ainsi, la construction des pirogues en caïlcedrat n'a rien à envier à celle d'un scute de Loire comme celui reconstruit à Savonnières (37) et qui a fait l'objet d'une médiation patrimoniale importante.

Figure 15 : Atelier de construction de pirogues à Mopti. Crédit photographique : B. Pin.

Au travers de ce panorama rapide du patrimoine culturel du delta, on entrevoit toute la richesse culturelle de cette région. On comprend également l'importance de telles zones de patrimoine culturel vivant, dans leur propension à questionner nos propres modèles. Le patrimoine culturel ligérien tel qu'il est décrit aujourd'hui est ainsi probablement réducteur vis-à-vis de sa richesse passée. Cet inventaire non exhaustif mais suffisamment riche permet également de mettre en perspective le patrimoine culturel valorisé par les prestataires touristiques nautiques locaux. L'observation des prestations de ces derniers suggère que le patrimoine valorisé, celui que l'on donne à voir, est fortement influencé par les canons du patrimoine généralement valorisés dans les pays dont les touristes sont issus, et ceci au risque de cacher une partie de la richesse du patrimoine local.

Premier prestataire institutionnel touristique fluvial, la COMANAV (Compagnie Malienne de Navigation) propose des croisières à bord de paquebots fluviaux sur le fleuve Niger. L'accent est donc logiquement mis sur la vie à bord et ceci même si le patrimoine observable depuis la voie d'eau est relativement riche. Il est donc logique que les responsables d'escales de la COMANAV parlent avant tout de leurs bateaux comme de lieux de vie :

> *« Quand les gens prennent le bateau, ils se rendent compte que c'est formidable, les villageois viennent vendre des choses au gros bateau qui passe… il y a toute une vie, tout un patrimoine à observer… c'est formidable ! Un bateau sur l'eau, ça plait aux gens… la vie sur le bateau ça plait aux gens, il y a des commerçants qui viennent, des gens qui font des brochettes… il y a des bars, une discothèque. C'est un lieu de vie, c'est un village sur l'eau » (Aliou Maïga, Chef de la COMANAV à Ségou, Entretien B. Pin).*

Il faut donc chercher du côté des guides piroguiers et/ou touristiques afin d'observer le patrimoine valorisé depuis le fleuve. À Ségou tout d'abord, c'est auprès de l'association AGTPS (Association des Guides Touristiques et Piroguiers de Ségou) que l'on retrouve des prestations de tourisme fluvial de type « bateaux à passagers ». Cette association est née en 2003 sous initiative de l'association des hôteliers et restaurateurs de Ségou, ceux là même qui ont créé le festival du Niger (festival ayant lieu tous les ans début février – 1, 2 et 3 février en 2008). Du côté des guides de l'AGTPS à Ségou, le patrimoine valorisé concerne à la fois le patrimoine naturel et le patrimoine culturel. Les prestations réalisées s'adressent à un public étranger. La conséquence de ce choix de public cible (le choix est dirigé par la disponibilité des publics) est une valorisation de composantes patrimoniales « classiques ». On donne à voir ce qu'on pense qui est intéressant pour le touriste étranger, voir même ce que les touristes étrangers se sont imaginés venir chercher :

> *« 2 nuits 3 jours (à propos du voyage Ségou-Mopti), avec des visites de villages peuhls, comme Macina, ancienne capitale toucouleur, là il y a beaucoup de touristes, comme Diafarabé, là aussi il y a des peuhls, il y a la traversée des bœufs avec une grande fête, il y a les femmes peuhls avec les calebasses. Les hommes sont aussi avec des grands boubous, des turbans et ils font visiter les vaches […] il y a aussi Ségou / Tombouctou et ça c'est maximum 7 jours, et dans une semaine tu peux visiter beaucoup comme le village de Ali Farka Toure, Niafunké, il y a aussi le village de Diré, village de Armed Baba, un grand marabou que tout le désert porte son nom […] on explique comment les gens vivent, comment le village est organisé, on explique les fondations du village, leur histoire, comment ils s'habillent, comment ils se marient, comment ils fondent leur foyer […] on montre aussi la mosquée, que c'est très jolie, que les gens ils commencent à les refaire […] c'est des mosquées en terre… certaines sont en Banco, d'autres sont en banco plus sable […]on rencontre beaucoup des oiseaux tels que les Vanneaux armés, les martin-pêcheurs » (Amadou Dembele, guide de l'Association GTPS, Entretien B. Pin).*

Ce passage assez long d'un entretien réalisé auprès d'un guide de l'AGTPS vise à démontrer que les composantes patrimoniales valorisées sont très axées sur un modèle touristique occidental, l'offre répondant à la demande. Le patrimoine culturel tel qu'il est présenté balance entre folklore (ce qui est également le cas chez des loueurs de coches de plaisance en France) et réelle médiation patrimoniale en ce qui concerne par exemple la présentation de « comment les gens vivent ». On retrouve évidemment l'architecture et le patrimoine naturel qui figurent parmi les composantes du patrimoine valorisées généralement par le tourisme fluvial (voir 2.2. Les patrimoines fluviaux des grands fleuves, une mosaïque diversifiée). Ce formatage des composantes valorisées s'explique en partie par le fait que L'AGTPS a reçu une formation de guide (en écotourisme notamment) par la ville d'Angoulême (jumelée avec

la ville de Ségou) en lien avec les institutions ségoviennes du tourisme. Les prestations de tourisme fluvial que l'on retrouve à Angoulême sur la Charente (location de coches de plaisance - société crownblueline) sont d'ailleurs assez symptomatiques d'une valorisation du patrimoine pré-formatée. La description de l'itinéraire charentais par crownblueline montre ce formatage : *« Que vous choisissiez au départ de Jarnac, une croisière fluviale vers l'océan pour y découvrir l'exotisme maritime de Rochefort ou bien de rejoindre en amont les remparts du vieil Angoulême, vous éprouvez en navigant sur la Charente une indicible sensation de bien-être. Car cette rivière a du charme : elle vous entraîne dans un périple langoureux au milieu de grands espaces luxuriants entre vallons, prairies et forêts. Sur ses berges accueillantes, villages et majestueux châteaux vous incitent à la rêverie. Et puis, l'histoire de ce fleuve qui a porté les gabares du XVIIe siècle vous amène à celle du sublime chef d'œuvre du terroir : l'authentique Cognac... » (http://www.crownblueline.fr/, description de l'offre Charente, accès février 2009).*

Outre les prestations mentionnées par Amadou Dembele, les guides de l'AGTPS proposent principalement des prestations qui consistent à visiter un village de potiers situé de l'autre côté (vis-à-vis de Ségou) du fleuve Niger. L'organisation du village autour de la production de poteries, autour de la production maraichère et céréalière, mais également l'architecture sont rapidement abordées. Il en est de même des usages du fleuve et des ethnies qui lui sont inféodées (les bozos et les somonos). La pratique démontre que la médiation patrimoniale se résume en quelques lignes assez réductrices habillant la croisière qui demeure l'intérêt essentiel de la prestation. L'ambiance fluviale, la croisière lente au fil de l'eau, le retour en soirée sous un couché de soleil transformant les usagers du fleuve en silhouettes proches des sculptures d'ébène de l'artisanat local sont autant d'aménités magnifiant la prestation (et rappelant également l'ambiance crépusculaire valorisée en Val de Loire).

Figure 16 : Ambiance crépusculaire sur le fleuve Niger. Crédit photographique : B. Pin.

A Mopti, la fréquentation touristique, la situation géographique (aux portes du delta intérieur du fleuve Niger, à proximité de Djenné, du pays dogon), le fait d'être le dernier port d'importance avant Tombouctou (de l'amont vers l'aval), en font un lieu de départ de croisières important. Sous l'impulsion de l'OMATHO, l'activité tend à se structurer avec la création de différentes associations représentant les différentes corporations. Les prestations nautiques offertes sont très variées quant à leurs contenus et leurs qualités. Certaines sont réalisées par les piroguiers eux-mêmes sans autre aide que celle de leur second et d'une éventuelle cuisinière quand d'autres bénéficient de l'apport d'un guide plus ou moins officiel. Dans le premier cas de figure, les explications données aux touristes sont simples et peu nombreuses. Dans le second cas de figure, les thèmes abordés sont plus variés et concernent à la fois le patrimoine naturel et à la fois le patrimoine culturel :

> *« On montre les différents oiseaux, on montre les poissons, il y a beaucoup de villages au bord du fleuve qui sont très jolis […] la mosquée, la poterie… On montre aussi la pêche, les filets, comment ils font sécher les poissons. (Vous expliquez aussi les ethnies ?) Oui, les ethnies, les sorgos, tout ça… leur manière de vivre, leur fêtes » (Yaya Tenguera, vice président de l'association des guides touristiques de Mopti, Entretien B. Pin).*

En pratique, on s'aperçoit que le patrimoine valorisé est redondant de celui valorisé par les guides de l'AGTPS. Là encore, le patrimoine montré est celui que l'autre cherche à voir. Ce décalage est manifeste d'une vision différente du patrimoine comme en témoigne le décalage observé par Anne Ouallet concernant le patrimoine sanois (ville de San) : *« Ainsi, à San (ville de la région de Ségou au centre du Mali), si vous demandez à des sanois de décliner le patrimoine de leur ville, ils vous parleront avant tout du puits de Karantéra, de la mare du*

Sanké et d'un arbre, le San Toro, tous sacrés […] A San, le puits sacré jouxte la grande mosquée, superbe édifice de terre dans le style de celle de Djenné, mais cette grande mosquée ne nous sera jamais citée spontanément, au titre de patrimoine par des sanois. C'est elle par contre qui avait été remarquée dès les premiers passages des occidentaux » (Ouallet, 2003, p70).

Figure 17 : Mosquée dans un village en bord de fleuve à proximité de Mopti. Crédit photographique : J-P. Berton.

Au-delà d'une réponse à une demande, les prestations des guides (ou des piroguiers seuls) restent fortement influencées par les quelques rares formations organisées dont celles dispensées par l'OMATHO et l'Assemblée régionale de Mopti au travers de la coopération décentralisée. Ces formations en général courtes (3 à 5 jours) formatent les guides et tendent à uniformiser les prestations. Le patrimoine valorisé par les prestataires touristiques nautiques est donc là aussi réducteur de la diversité du patrimoine culturel et naturel malien.

***

Le patrimoine présent sur le fleuve Niger, et en particulier sur son delta intérieur, est donc un patrimoine naturel et culturel très riche. Toutefois, comme sur la Loire, on observe un décalage entre le patrimoine existant et celui réellement valorisé. Les prestations de tourisme fluvial ségoviennes et mopticiennes respectent les canons du tourisme fluvial (français notamment) concernant la typologie des patrimoines valorisés. Ces derniers sont en grande partie des patrimoines aisément observables. Le patrimoine culturel immatériel n'est pas

absent des composantes valorisées mais il demeure peu valorisé au regard de son réel potentiel. Les causes sont certainement à rechercher du côté de sa plus ou moins grande visibilité, mais également du côté de son faible traitement au sein des modèles de tourisme fluvial d'Europe de l'ouest. En retour, la rigidité des modèles du tourisme fluvial réinterroge la Loire quant aux capacités de valorisation de son propre patrimoine et explique les décalages observés précédemment sur la Loire.

2.5. Conclusion de chapitre

Le patrimoine fluvial, quoique fortement connoté par les types de patrimoine valorisés par les marchés du tourisme fluvial classique, est une notion évolutive depuis la patrimonialisation jusqu'à la valorisation touristique. En ce sens, on peut parler de métapatrimoine (le préfixe méta signifiant le changement, la succession, en un mot l'évolution).

Le polymorphisme du patrimoine fluvial est une propriété inhérente à son statut de ressource dans un processus intentionnel de patrimonialisation – valorisation. Nous mettrons en exergue ce processus et l'intentionnalité qui le gouverne dans le chapitre suivant.

En conclusion, nous proposons une définition de ce qui nous semble pouvoir être rassemblé sous le vocable de patrimoine fluvial. Selon nous, le patrimoine fluvial est composé de l'ensemble des objets matériels ou immatériels, naturels ou culturels directement inféodés à l'anthroposystème fluvial. Toutefois, ce n'est pas suffisant, encore faut-il que ces « patrimoines » aient fait l'objet de processus de patrimonialisation, d'institutionnalisation et de valorisation (notamment touristique). En effet, le champ du patrimoine ayant pour propriété de s'élargir continuellement, on ne peut finalement isoler l'objet « patrimoine fluvial » qu'au regard de sa valorisation, celle qui constitue parfois le moteur de la patrimonialisation. Cette étape de la valorisation induit parfois la reconnaissance de nouvelles formes de patrimoine, de nouveaux motifs paysagers (exemple : marine de Loire).

Le « fleuve patrimonial » est donc un métapatrimoine navigant entre les critères de reconnaissance et les canons de la valorisation.

Chapitre 3. L’organisation de la valorisation touristique d’un fleuve patrimonial

Que ce soit le tourisme fluvial dans son acception la plus ancienne ou dans ses formes récentes, et à plus fortes raison cette forme nouvelle qu’est le tourisme fluvial patrimonial, le processus de valorisation touristique est un processus organisé marqué du sceau de l’intentionnalité.

Au travers de grilles de lecture du processus de patrimonialisation dans une perspective de valorisation, nous mettrons en évidence l’organisation du processus de valorisation sur la Loire et démontreront les difficultés de son implémentation sur le fleuve Niger au regard du type de tourisme existant. Ainsi, nous pointerons du doigt une différence de référentiel, le patrimoine d’un côté, le tourisme de l’autre.

3.1. Histoire du développement du tourisme fluvial en Europe

3.1.1. De la naissance du tourisme au tourisme fluvial

Point de passage obligé d'une étude traitant du tourisme, la définition de la notion de tourisme et le point sur ses origines permettent de mettre en évidence plusieurs facteurs déterminants pour la suite de l'analyse. Tout d'abord, il est intéressant de remarquer que le tourisme trouve ses origines dans des pratiques antérieures déjà présentes sur un fleuve tel que la Loire. Ces pratiques ont conduit à la production d'œuvres aujourd'hui considérées comme majeures. L'œuvre de Turner est d'ailleurs à rapprocher de la question du tourisme car c'est bien dans une perspective de découverte d'un fleuve, d'une région, que Joseph Mallord William Turner produira sa série de croquis et d'aquarelles célèbres en Val de Loire. Le point sur les origines de la question du tourisme permet donc de percevoir que les pratiques de tourisme sont plus anciennes que le verrou temporel de la révolution industrielle le suggère. Toutefois, l'intérêt de la conception moderne du tourisme va être de mieux comprendre les déterminants du fait touristique et par digression ses applications concernant les deux fleuves nous intéressant.

Nombreux sont les auteurs qui se sont penchés sur les origines du tourisme ainsi que sur ses définitions. Amélie-Emmanuelle Mayi date l'apparition du mot « tourist » de 1792 dans la langue anglaise et de 1816 dans la langue française. Puis, apparait le mot « tourism » en 1811, mot qui sera traduit dans la langue française en 1841 sous la forme de « tourisme » (Mayi, 2007). Du point de vue des origines, Florence Deprest (Deprest, 1997, p11) relie l'apparition du tourisme à une jonction entre deux pratiques antérieures, inventées par la classe oisive du XVIIIème siècle : le Tour et la villégiature[54]. La villégiature qui consiste à rejoindre des villes connues pour pouvoir s'y soigner, se divertir, se cultiver, va connaître un nouvel essor[55] au sein de l'aristocratie anglaise du XVIIIème siècle. C'est notamment sous les traits du « Tour » ou « Grand Tour » qui désigne le voyage en boucle accomplit par les jeunes aristocrates anglais du XVIII^{ème} siècle désireux de parfaire leur éducation que la villégiature connait ce nouvel essor. Sous ce nouveau visage, la raison du déplacement se transforme et ce n'est plus uniquement le fait de se soigner, se divertir, se cultiver qui importe, mais c'est également et surtout l'aspiration au voyage qui devient le facteur déterminant. Amélie-Emmanuelle Mayi décrit ce voyage sous la forme d'un itinéraire : *« mis en pratique au 18e siècle par les aristocrates anglais qui parcouraient le continent au départ de Calais, d'où ils gagnaient*

[54] De l'italien *villegiatura*, de *villegiare*, issu de *villa*, signifie « aller à la campagne »
[55] Cette dernière était pratiquée depuis l'antiquité

Paris, la Provence ou les Alpes, notamment par la voie du Mont Cenis, accessoirement l'Italie et la Grèce, pour revenir enfin par Vienne, Berlin, Dresde, la vallée du Rhin, les Pays-Bas et la Belgique, et cela pendant plusieurs mois, voire plusieurs années » (Mayi, 2007). Ainsi, le fait touristique trouve des origines lointaines dans ces anciennes pratiques issues de la norme de l'époque, à savoir l'oisiveté ou otium. Pour Lévy et Lussault, ces filiations demeurent néanmoins *« parentés lointaines, purement formelles, dans la mesure où la société qui produit les pratiques actuelles n'a plus rien à voir avec celle qui les inventa » Lévy et Lussault (Lévy and al, 2003).* Si cette remarque introduit le tournant qu'est la révolution industrielle et la réappropriation de ces pratiques dans le cadre du travail, il en demeure néanmoins que ces pratiques permettent de resituer l'œuvre majeur de Turner au sein d'un tour des grands fleuves européens et permettent également de mieux comprendre les mots prononcés par Mérimée[56] lors de sa nomination à la tête des monuments historiques en 1834 : *« Cette nomination convient fort à mes goûts, à ma paresse et à mes idées de voyage »*.

C'est donc la révolution industrielle du XIXème siècle qui instituera le travail comme valeur universelle détruisant par la même l'otium comme norme. Les activités de l'otium ne sont pas abandonnées mais sont réappropriées dans le cadre du travail et l'on passe du tour au tourisme, déplacement d'agrément effectué durant la période de vacances. La loi du 20 juin 1936 institutionnalisera les vacances par l'instauration globale des congés payés jusque là réservés à quelques corps de métier. Cette loi est la reconnaissance d'une nécessité, celle d'un temps annuel pour la reconstitution du travailleur reconnaissant le lien entre santé et tourisme au même titre que santé et villégiature étaient reliées. Florence Deprest décrit parfaitement cet historique du tourisme (Deprest, 1997, p7-11) ainsi que le lien fort existant entre le tourisme et la santé. Notre conception moderne du tourisme sera alors inculquée par l'élite progressiste, le patronat et l'État qui promouvront certaines pratiques telles que le camping. A partir des années '50 le tourisme connaîtra l'essor « exponentiel » que l'on connaît et deviendra tourisme de masse. Aussi, si certains auteurs différencient le tourisme vert, l'éco-tourisme, le tourisme culturel et le tourisme d'aventure du tourisme de masse, on ne peut que rejoindre Florence Desprest en les associant au tourisme de masse car ils ne sont que des formes de diversification d'un tourisme trouvant ses origines dans un mouvement historique des masses travailleuses. C'est cette explosion du tourisme de masse en lien avec les congés payés qui fera place à une autre explosion, celle du tourisme et des loisirs sous l'effet de l'accroissement du temps libre et de l'allongement de la durée de vie (Donadieu, 2002).

[56] Ndlr : « Cette nomination convient fort à mes goûts, à ma paresse et à mes idées de voyage »

La naissance du tourisme trouve donc des origines lointaines et c'est donc tout naturellement que peuvent être retrouvées des traces de pratiques proches des pratiques touristiques actuelles sur la Loire dès le XXème siècle. Ces pratiques ont d'ailleurs fait l'objet d'une exposition produite par la mission Val de Loire et intitulée « Plaisirs de Loire - 1800-1970 ». On y retrouve de nombreuses pratiques de loisirs / tourisme démontrant que l'attrait pour le fleuve comme objet touristique ou de loisirs est ancien. Notre propos n'est pas antagoniste de cet état de fait car nous considérons que la touristicité introduite par l'inscription au patrimoine mondiale (et bien avant par le PNR Loire Anjou Touraine) ne peut être considérée que sous un angle novateur, celui du « fleuve patrimonial ».

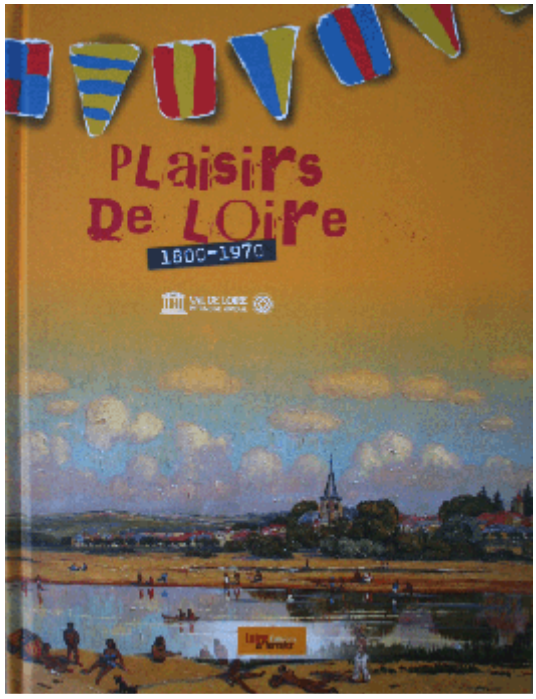


Figure 18 : Plaisirs de Loire, une exposition de la Mission Val de Loire sur les pratiques de loisirs / tourisme en Loire depuis 1800 (Collectif, 2007).

La question du tourisme, à l'image de ses origines et de son évolution, est donc fortement reliée à des déterminants que l'on peut rassembler sous le vocable de « ce qui est recherché ». L'histoire du tourisme montre que ces déterminants ont évolué quelque peu au cours du temps même si les déterminants de la villégiature et du Tour restent fortement structurant. La prise en compte de ces déterminants est nécessaire dans une étude qui vise à reconstruire ou identifier des espaces fonctionnels touristiques. En effet, comme le rappelle Mayi, *« l'homme est bien au centre de toute analyse. C'est lui qui invente les lieux et les pratiques, c'est sa présence qui induit l'aménagement des lieux… On est donc loin des déterminismes naturels et historiques, la société ne subit pas le tourisme, elle l'invente à ses fins » (Mayi, 2007). Aussi, dans une étude qui vise à aider la formulation de politiques publiques touristiques*

(aménagements notamment) par l'identification d'espaces fonctionnels, on se doit de réfléchir la pertinence de ses espaces au regard des déterminants du tourisme, ou plutôt du touriste (public cible) et de ses aspirations.

Avant même de donner une définition du tourisme et de ses déterminants, il nous faut définir au préalable une notion proche du tourisme, celle du (des) loisir(s). En effet, le tourisme ne prend de sens qu'en opposition, ou tout du moins en combinaison avec le(s) loisir(s). Les premières formes d'intérêt de la communauté scientifique française vis-à-vis de la question du tourisme datent des années '60 et ceci notamment avec les travaux de Joffre Dumazedier dont le fondateur *« Vers une civilisation du loisir »* (Dumazedier, 1972). Dumazedier définira alors le loisir de la manière suivante : *« le loisir est un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'adonner de plein gré, soit pour se reposer, soit pour se divertir, soit pour se développer, après s'être dégagé de ses obligations professionnelles, familiales et sociales » (Dumazedier, 1972, p29).* Nous retiendrons la proposition de différenciation entre loisirs et tourisme de Mayi lors de ses travaux de thèse ainsi qu'une typologie des loisirs de Dewailly qui regroupe sous le générique « loisirs » les loisirs domestiques (télévision, lecture, bricolage), les loisirs d'extérieur pratiqués en plein air (promenade, chasse, pêche, sport) ou à couvert (sport, musique, cinéma, musées, discothèques), les loisirs passifs (promenade, repos, bronzage, spectacles tels que concerts, matchs sportifs, visite de monument) et les loisirs actifs qui supposent une vigoureuse dépense d'énergie (sport) ou l'expression d'une créativité artistique ou culturelle (Dewailly, 1993, p17). L'intérêt de cette typologie réside dans les exemples qui sont donnés. Ils permettent de mieux comprendre les déterminants du fait touristique (voir ci-après) que sont le dépaysement, le voyage hors du quotidien, l'altérité et la récréation notamment. En effet, les loisirs n'investissent que peu sur ces déterminants à l'opposé du tourisme (voir ci-après).

Le tourisme, comme tout autre concept a fait l'objet de nombreuses tentatives de définitions et parmi celles-ci, les avis divergent ou convergent sur le déplacement, la durée (limitation dans le temps), la perception de l'environnement ou du lieu touristique, le rapport à l'autre. Les motivations ou motifs qui sous tendent le déplacement semblent malgré tout être le sujet principal du débat entre les spécialistes. Ainsi, la littérature regorge de définitions larges et très englobantes mais aussi de définitions très précises qui permettent de verser certaines pratiques au chapitre des loisirs, au chapitre du « voyage d'affaire » pour ne pas dire du tourisme d'affaire, qui permettent de séparer ce qui relève du tourisme, de l'excursion, de la

visite à la journée. L'Organisation Mondiale du Tourisme, institution référence en la matière donne la définition suivante du tourisme :

> *« le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité… Le terme "tourisme" couvre toutes les activités des visiteurs incluant à la fois les "touristes" (visiteurs qui passent la nuit) et les "visiteurs de la journée" (excursionnistes) » (Organisation Mondiale du Tourisme, 2000).*

Cette définition très large n'aurait d'égale que celle de Dewailly dont on retiendra l'expression suivante *« un individu fait du tourisme quand il a le sentiment d'en faire »* (Dewailly, 2000). Bien entendu, la définition institutionnelle du tourisme par l'OMT est reprise en cœur par le Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer français :

> *« Est considérée comme touriste toute personne en déplacement hors de son environnement habituel pour une durée d'au moins une nuitée, et d'un an au plus, pour des motifs non liés à une activité rémunérée dans le lieu visité » (Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer - direction du tourisme, 2008).*

Les raisons d'une définition aussi large sont à rechercher dans une volonté d'homogénéisation des (res)sources statistiques collectées à partir de méthodes de dénombrement (Cazes, 1989, p10) ne venant pas contrarier cette définition dans le cas d'un tourisme international (arrivées aux frontières, échanges de devises, nuitées en hébergements). Pour le tourisme national, la France recourt aussi à des enquêtes par sondage.

Loisir/loisirs et tourisme sont donc des notions proches quand à leurs définitions. Elles diffèrent néanmoins concernant les déterminants de la pratique touristique et/ou de loisirs. Si les motifs qui sous tendent le tourisme tels que vus par l'OMT peuvent être qualifiés de raison principale du tourisme, les déterminants du fait touristique et/ou de loisirs peuvent être traduits par « ce qui est recherché ». C'est ce que Mayi présente comme étant l'altérité, l'appropriation, le dépaysement, le déplacement dans un espace du quotidien ou du hors quotidien, le caractère permanent ou temporaire de l'habitat, les pratiques, la re-création ou la récréation (Figure 19 : Différenciation entre tourisme et loisirs du point de vue des déterminants (Mayi, 2007)). Ces déterminants conditionnent le regard, conditionnent l'approche de la pratique et par extension le caractère fonctionnel des territoires puisque ce

qui est recherché est différent. Un exemple, les usages en bord de fleuve peuvent participer d'une altérité ou d'un dépaysement pour le touriste alors qu'ils peuvent être vus comme des éléments du quotidien par le résident ou l'usager local. La perception de l'espace serait donc dépendante du regard porté par l'usager, qu'il soit usager local, touriste, etc : *« Ce sont des lieux qui revêtent un sens, une valeur idéelle pour le touriste, ils sont en discontinuité avec le lieu de vie, d'autant plus que ces espaces permettront de répondre à ses diverses attentes » (Mayi, 2007).* En effet, si il apparait évident qu'un travail sur la rythmicité des paysages *(*Les rythmes paysagers, une dimension des espaces perçus) peut s'avérer utile dans la sélection d'itinéraires touristiques, cela demande à être relativisé en fonction du lieu où s'effectue le déplacement, notamment quand certains déterminants du tourisme prévalent sur le besoin de rythmes paysagers variés (les treks sahariens se déplacent dans un milieu homogène au point de vue paysager mais des déterminants tels que le dépaysement, le déplacement dans un espace hors du quotidien prévalent dans ce cas). Ainsi, on se doit de mieux cerner le public cible d'une offre touristique et/ou de loisirs, le tout afin de savoir quels seront ses attentes et donc la pertinence de l'identification des espaces fonctionnels.

Pour l'aménageur, la question de la perception de la pratique devient donc essentielle. Les exemples en la matière sont nombreux. Au chapitre des exemples quelque peu éloignés de notre sujet, la pêche sportive montre des approches tantôt de loisirs tantôt touristiques. Ainsi, les séjours de pêche au leurre de l'Aymara en Guyane française proposent un déplacement dans un univers hostile, avec de fortes difficultés de navigation… La difficulté de vie dans de telles conditions participe aussi au sentiment de dépaysement des pêcheurs étrangers venus également dans le but de se confronter à de telles conditions (établir des campements en forêt amazonienne, se nourrir du fruit de sa pêche et des ressources de la forêt, éviter le jaguar, les serpents, araignées et fourmis géantes, prévenir maladies de toutes sortes…). Aménager la rivière pour faciliter la pratique (aménager les sauts de rivière pour les rendre aisément traversables) ou encore proposer une hôtellerie haut de gamme déconnectée des populations locales serait ici contre producteur vis-à-vis de l'altérité, du dépaysement, du quotidien ou de la re-création. Transposé au fleuve Niger, l'échouage sur un banc de sable du fleuve au cours d'une croisière augmente le sentiment de dépaysement tout autant que le repas préparé par les cuisinières sur la pirogue même et partagé de manière collective à la cuillère quand ce n'est pas à la main. Il en est tout autant des routes de terre rouge versus routes bitumées. Les dernières s'avèrent plus confortables mais ne vont pas dans le sens du dépaysement. A

l'inverse, une excursion kayak pour un récréant[57] local ne peut qu'être bonifiée sur un itinéraire varié plutôt que sur un itinéraire monotone. Le schéma suivant synthétise les déterminants du tourisme et/ou des loisirs et permet de mieux comprendre la difficulté d'aménager en fonction du sens de la pratique.

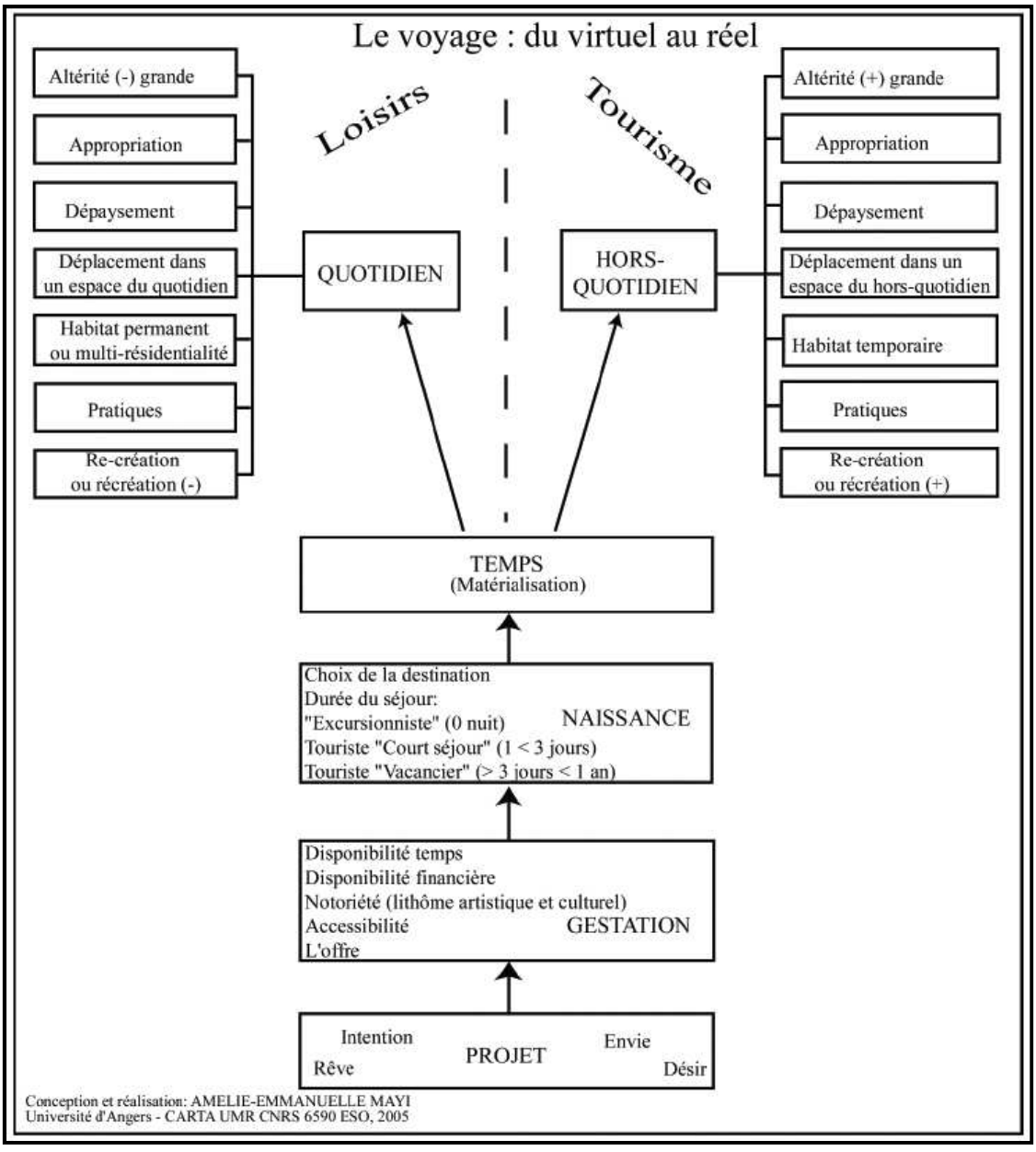


Figure 19 : Différenciation entre tourisme et loisirs du point de vue des déterminants (Mayi, 2007).

[57] Nous pouvons employer la notion d'activités récréatives ou de récréation qui rassemble sous sa coupe à la fois les activités de loisirs et de tourisme. Cette notion est pratique car elle permet l'emploi du terme « récréant » rassemblant à la fois les individus s'adonnant à des activités de tourisme et de loisirs. En effet, s'il existe bel et bien un terme pour définir l'individu faisant du tourisme (le touriste), il n'en existe pas pour les loisirs, la richesse de la langue française n'étant pas suffisante à ce sujet.

On voit ici l'expression des différences d'approche des pratiques touristiques et de loisirs. Dans les cas concrets de la Loire et du fleuve Niger, ces déterminants prennent une importance différente. Ainsi, en Val de Loire, le fleuve fait l'objet de pratiques de loisirs mais également de tourisme. La nouvelle touristicité du Val de Loire en lien avec l'inscription au patrimoine mondial rend les choses plus complexes puisqu'elle suggère le développement d'un tourisme mixte, entre tourisme de grands sites, tourisme rural ou écotourisme et tourisme fluvial. De plus, les politiques publiques à l'œuvre renforcent également le potentiel récréatif du Val de Loire (Les territoires d'action de la valorisation touristique d'un fleuve patrimonial). Par ailleurs, le touriste ligérien n'est pas majoritairement étranger. Le dépaysement n'est donc, pour un touriste ou récréant, pas aussi évident que sur le fleuve Niger. On comprend alors pourquoi certaines portions de fleuves, plus rythmées par exemple du point de vue des rythmes paysagers puissent constituer des potentiels d'itinéraires récréatifs. A l'opposé, la réflexion est plus simple sur le fleuve Niger. Le touriste y est essentiellement étranger et non africain. Les paysages peuvent être plus homogènes sans que cela n'altère le potentiel touristique puisque ces paysages demeurent dépaysant, le tout dans un contexte où le rapport à l'autre demeure prégnant. Le potentiel du fleuve y est par ailleurs essentiellement touristique et les loisirs quasi absents. De même, les points durs ne sont que peu structurants pour l'activité touristique fluviale et ce à la fois pour des raisons liées à l'hydraulique du fleuve tout autant qu'au fait que l'échouage sur un banc de sable peut être vécu de manière positive par le touriste. En effet, ce dernier peut y voir une caractéristique normale du fleuve sur un continent où le touriste ne vient pas dans l'idée d'y trouver une philosophie de *« maître et possesseur de la nature »*.

A la lumière de ces divers éléments et si nous ne devions retenir qu'une définition du tourisme, nous reprendrions celle de Lévy et Lussault, définition systémique dont nous partageons particulièrement la description institutionnelle initiant déjà la possibilité de faire du tourisme fluvial ligérien une institution, une organisation possédant sa propre culture (culture de l'organisation) : *« Le tourisme n'est ni une activité ou une pratique, un acteur ou un espace ou une institution : c'est l'ensemble mis en système. Et ce système comprend : touristes, lieux, territoires et réseaux touristiques, marché, pratiques, lois, valeurs et jeu des autres institutions sociales » (Lévy and al, 2003, p931).* Cette définition met en avant la difficulté à impulser un développement touristique par de simples aménagements, c'est sur tout le système qu'il convient d'agir. Elle fonde en partie notre approche qui vise à croiser des aspects fonctionnels de l'espace et des logiques territorialisées d'action puisqu'il s'agit là d'une partie du système en action.

3.1.2. Des origines du tourisme fluvial

Très tôt, la rivière, le fleuve, les canaux ont fait l'objet de transports de passagers. La Loire et le fleuve Niger n'échappent pas à la règle. Depuis les temps les plus anciens, la voie d'eau représente un vecteur de transport de fret et de passagers privilégié. Ce n'est pas tant l'agrément qui constitue la principale motivation du transport mais des considérations liées à la sécurité et à la vitesse du transport.

Sur la Loire du XVème au XVIIIème, un des premiers freins au développement du transport de passagers est la sécurité. Les brigands, les « gens de guerre », sillonnent le fleuve, s'intéressant plus au fret qu'aux passagers. Toutefois, ils ne dédaignent pas pour autant quelques butins soustrais aux passagers (Jeanson et Mantellier, 1987, p383-395). De même, les rapports entre passagers et bateliers sont aussi une source de difficultés pour le passager. Ce dernier doit veiller au respect des clauses du « contrat » passé avec le batelier, notamment concernant les escales souhaitées, le nombre de passagers supplémentaires autorisés au batelier, l'identité de la personne payant les vivres, l'assurance d'être mené à bon port par le même batelier de métier que celui ayant contracté le contrat initial. En effet, la pratique est souvent répandue que de charger un maximum de passagers, les emmener le plus vite possible à bon port et laisser bateau et passagers à des équipages inexpérimentés. Le marché du transport de passagers, longtemps resté sous forme inorganisée en Loire, sera marqué par un libéralisme exacerbé. L'autorisation de transport de passagers ne fait l'objet d'aucune régulation : *« les voituriers sont libres […] en ce que toutes les personnes qui sont en état d'entretenir des équipages, peuvent aussi prendre des voitures sans d'autre aveu et permission que celle qui leur vient de leur volonté et de leur faculté » (*Jeanson et Mantellier*, 1987, p394).*

De même, les heures et lieux d'arrivée et de départ sont totalement inorganisés (aucun obligation pour le voiturier). Enfin, et c'est là l'expression du libéralisme des échanges, les prix ne sont pas fixés, tout est affaire de marchandage et de circonstances. Les premières formes de régulation du transport de passagers sur la Loire (et non pas les premières tentatives) verront le jour à la fin du 17°siècle : *« Dès 1673, le duc de la Feuillade en obtint le privilège, d'autres tentatives (d'établir des coches d'eau) suivirent, ressenties comme autant d'atteintes à la liberté de concurrence. A nouveau, par arrêt du 30 avril 1679, le sieur obtint la concession des coches d'eau de Roanne à Nantes, moyennant un loyer annuel. Il comptait instaurer une "navigation réglée" en mettant en place, également, un halage par chevaux » (De Person, 2003, p52).*

On retrouve trace de cette entreprise chez Jeanson et Mantellier qui mentionnent une compagnie de coches d'eau entre Orléans et Nantes en 1781 (Jeanson et Mantellier, 1987, p383-395). Puis, c'est en 1820 qu'apparaitront les bateaux à vapeur avec départs à date fixe sur la Loire, lesquels finiront par se concentrer dans la partie inférieure du bassin. Ces activités finiront par péricliter sous l'effet de la concurrence combinée du chemin de fer et de la route.

Le parallèle avec l'histoire des bateaux mouches parisiens est saisissant. Au jeu des métaphores, au vocable « parallèle », nous devrions plutôt préférer celui de « perpendiculaire ». En effet, le transport de passagers sur la Seine fait très tôt l'objet de mesures de régulation et c'est Louis XIV qui essaiera de développer la batellerie sur la Seine (développement des batelets), le tout sous les conseils de Colbert. Les mesures de régulation mises en œuvre concernent la quantité maximale de personnes transportées, la rémunération des bateliers, les prix, la relation batelier /client (http://www.histoire-en-ligne.com/, 2009). À l'image des bateliers ligériens, les bateliers de Seine ont pour réputation d'être grossiers et portés sur la bouteille. Les batelets deviendront vite des sortes de tavernes ambulantes et seule l'arrivée des bateaux à vapeur à Aube en 1825 sonnera le glas des batelets. En 1865, le service de transport de passagers devient administration d'État et le premier concessionnaire sera la compagnie des Bateaux de Lyon dite des « Bateaux-Mouches ».

On le voit, la genèse de l'offre de transports de passagers n'est pas égale en Loire ou en Seine. La Loire présente le contexte d'une offre répondant à une demande quand la Seine voit le développement de son offre sous impulsion royale. Ces offres dont certains auteurs soulignent le caractère d'agrément ne sont pas encore du tourisme fluvial mais juste du transport de passagers. Parmi les auteurs ayant souligné cet agrément, on trouve Madame de Sévigné, qui dans ses correspondances, évoque les plaisirs du voyage par la voie d'eau : *« Nous sommes montés dans le bateau à six heures par le plus beau temps du monde… Nous passons tous les ponts avec un plaisir qui nous les fait souhaiter… Notre Loire qui est sage et majestueuse » (Madame de Sévigné – Lettres à Madame de Grignan, in Bourgeois, 2008, p2).* Honoré de Balzac traduira aussi le caractère amène de cette manière de voyager dans la femme de trente ans : *« ça et là des îles verdoyantes se succèdent dans l'étendue des eaux comme les chatons d'un collier […] Au moment où la voiture parvint sur le pont de la Cisse, plusieurs voiles blanches débouchèrent entre les îles de la Loire et donnèrent une nouvelle harmonie à ce site prodigieux » (Honoré De Balzac, 1832).* Ces témoignages soulignent l'intérêt principal du

voyage par la voie d'eau, avant même que la notion de loisirs ou de tourisme n'émerge, et donc bien avant que le tourisme fluvial ne naisse.

Outre ces témoignages on trouve des traces de loisirs en Loire dès le XVème siècle. Il s'agit notamment des joutes de bateaux sur Loire (Jeanson et Mantellier, 1987, p 385-386). Il s'agit là d'ancêtres de pratiques de loisirs sans pour autant pouvoir y être associées, le concept de loisir n'étant pas encore né. Ces témoignages ne suffisent pourtant pas réellement à dater les origines du tourisme fluvial, tout juste servent-ils à matérialiser le glissement progressif des représentations associées aux pratiques. Ils sont à repositionner au sein du glissement entre pratiques liées à l'otium (le Tour et la villégiature) et pratiques liées au travail (vacances). Dès lors, la révolution industrielle du XIXème siècle et le début du XXème siècle sont à considérer comme une période charnière de l'évolution des représentations et des pratiques qui y sont associées. Le tourisme fluvial ne déroge pas à la règle et c'est tout naturellement qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale, on voit apparaître des chroniques retraçant des croisières fluviales dans la revue « le Yatch » (geotourweb, 2009). Cette tendance tend à être confirmée par la publication en 1927 d'un ouvrage référence, « le yatching de rivière ». En France, il faudra attendre les années 1960 pour que l'idée d'un tourisme fluvial prenne réellement corps. Le Touring Club de France, en organisant le rallye des canaux bretons mettra le doigt sur le délabrement des voies navigables et inspirera l'idée d'une reconversion possible de ces dernières pour un nouvel usage.

Tout aussi bien qu'un touriste fait du tourisme quand il a le sentiment d'en faire, le tourisme fluvial patrimonial nait du moment que l'activité est organisée en ce sens. L'histoire du développement du tourisme fluvial en Angleterre est à ce point édifiante qu'elle est un formidable exemple de l'organisation de bouleversements des représentations sociales et c'est bel et bien par une artialisation au sens de Roger (Roger, 1997), patrimonialisation et une institutionnalisation du patrimoine fluvial que sont posées les bases d'un tourisme fluvial moderne et patrimonial[58] (Woessner, 2007). Les canaux de la Grande Bretagne ont, tout comme la Loire, fait l'objet d'un commerce important, d'un transport de fret dont l'outil principal était le narrow boat ou narrowboat (les puristes réservant généralement la seconde orthographe aux bateaux modernes inspirés des narrow boat traditionnels) dont la fonction peut être assimilée à celle du chaland en Loire. Le destin croisé des canaux de Grande Bretagne et de la Loire est saisissant. Tout comme la Loire, les canaux étroits (narrow) de

[58] Voir partie 1, chapitre 1, le tourisme fluvial patrimonial, du temps de l'artialisation, au temps de la patrimonialisation, et enfin au temps du tourisme fluvial patrimonial

Grande Bretagne verront se développer une flotte de bateaux impressionnante au cours du XVIIIème, XIXème et XXème siècle. Les mariniers de Loire y trouvaient leurs homologues puisque les canaux anglais recensaient lors de « l'âge d'or » des canaux britanniques (1770-1830) plus de 100 000 bateliers. A l'image de la marine de Loire, le chemin de fer précipitera le destin funeste de cette batellerie sans que l'on puisse pour autant monter en généralité à l'échelle mondiale. En effet, la batellerie sur le fleuve Niger au Mali a longtemps vécu en symbiose avec la ligne de chemin de fer liant le Sénégal au Mali, montrant ainsi que ces deux modes de transport ne sont pas nécessairement antagonistes. Ayant vécu une histoire quelque peu comparable à celle de la Loire, les canaux britanniques montrent un exemple de recomposition des pratiques nautiques dans un contexte de représentations sociales favorables de la voie d'eau. Ce contexte est le résultat de l'influence conjuguée d'une artialisation précoce de la voie d'eau et de ses usages sous l'effet des travaux de John Constable (1776-1837) d'un côté, et du développement d'une culture sportive faisant de la voie d'eau un bien support de services de l'autre : *« les watermen organisent la première course d'aviron en 1716 […] la première confrontation entre les universités d'Oxford et de Cambridge a lieu en 1829 à Henley » (Woessner, 2007, p7).* Le tournant de ce renouveau est à attribuer à « Tom » Rolt dans les années 1960 dont les écrits auront contribué à assener une valeur à la voie d'eau[59].

D'autres exemples décrivent un chemin différent quant à la recomposition des pratiques, et tendent à démontrer que l'artialisation / patrimonialisation n'est pas un nécessaire préalable au développement du tourisme fluvial. Tel est le cas du port de Colmar qui après avoir vu sa navigation commerciale péricliter à partir des années 60 à démontré qu'il existait des perspectives de redéveloppement au travers du tourisme fluvial. Toutefois, ce port de plaisance a misé sur un tourisme fluvial classique et la mise en place d'aménagements portuaires aux services importants : *« la capitainerie qui l'équipe dispose de sanitaires, de douches, d'une laverie et d'un service d'accastillage. S'y ajoutent une aire de carénage et une grue mobile et, dans un écrin de verdure et de fleurs, une cafeteria, une aire de jeux, un espace gril. Pour d'éventuelles interventions sur le moteur du bateau, un spécialiste de la réparation navale se trouve à proximité immédiate » (Navigation, Ports et Industries, 2005, p82).*

[59] Parmi les titres de sa bibliographie qui lui donnent la paternité de ce nouveau rapport à la voie d'eau, on trouve : Narrow boat (1944), Green and silver (1949), The inland waterways of England (1950), The Thames from mouth to source (1951), From sea to sea: the Canal du Midi (1973), Navigable Waterways. (1973)

Le même phénomène (artialisation – patrimonialisation – institutionnalisation) est à signaler sur le canal du midi (voir par ailleurs), où les britanniques exporteront leurs savoir-faire en la matière. Raymond Woessner fait d'ailleurs du canal du midi le lieu de l'émergence du tourisme fluvial moderne en France, le tout en lien avec l'inscription au patrimoine mondial. On doit compléter cette émergence avec des volontés politiques affichées de développement antérieures à l'inscription du Canal du Midi au patrimoine mondial (1996). On trouve un témoignage de cette volonté dans une lettre datée du 25 juillet 1988 par Georges Sarre (secrétaire d'État chargé des transports routiers et fluviaux) à destination de Michel Cantal-Dupart : *« Les fleuves, rivières et canaux dont notre pays est largement pourvu constituent un patrimoine précieux tant sur le plan économique que touristique et culturel »*. Georges Sarre missionne alors Michel Cantal-Dupart de lui présenter des propositions de valorisation *(Chiappero, 1996, p228).*

***

Le tourisme tel que nous le concevons aujourd'hui est né de la révolution industrielle et hérité de pratiques anciennes des jeunes aristocrates anglais notamment. Cette provenance occidentale explique peut être en partie la moins grande vigueur des pratiques touristiques sur le continent africain qui n'a pas vu naître le phénomène touristique. Du côté des déterminants du tourisme, le dépaysement et l'altérité sont deux notions particulièrement importantes influençant le fait touristique (ce que nous verrons par la suite).

Concernant le tourisme fluvial, on peut dater ses origines de l'après seconde guerre mondiale même si des pratiques antérieures lui sont assimilables. Les canaux étroits britanniques ainsi que le canal du midi peuvent être considérés comme les lieux centraux de son développement. Ces deux sites ont vu se développer l'activité avec une certaine intentionnalité, et ceci tout particulièrement concernant le canal du Midi à qui il fallait redonner une vocation. Le point commun de ces différents contextes à l'origine du tourisme fluvial est l'organisation intentionnelle de l'activité. Quand cette intention n'est pas à l'origine même de l'émergence, elle vient cependant donner l'impulsion et le cadre nécessaire à la transformation d'initiatives locales qui péricliteraient ou s'essoufflerait sans cette intervention.

L'intentionnalité qui gouverne le principe d'action publique organisée est au centre du modèle d'émergence que nous défendons dans le sous chapitre suivant. Nous y proposerons une vue de l'organisation d'un système de valorisation d'un patrimoine fluvial.

3.2. Le tourisme fluvial patrimonial ligérien, un processus itératif

Au travers de son article sur l'émergence du tourisme fluvial en Europe, Raymond Woessner identifie le modèle britannique comme une des contributions les plus importantes à l'émergence de ce tourisme (Woessner, 2007). La description du modèle britannique faite par Woessner s'appuie sur plusieurs faits. Le premier concerne l'existence préalable d'une culture spécifique des canaux ancrée dans les représentations par le biais des arts (via les œuvres de John Constable et Thomas Caswall Rolt). Le second concerne une mutation de l'usage principal des « narrow boat » d'une fonction économique de transport de fret vers une fonction touristique (le tout agissant comme un moteur de patrimonialisation). Le troisième fait est la conservation d'un patrimoine industriel associé à ces canaux. Enfin, le dernier est l'existence d'une conception récréative de la voie d'eau notamment au travers du sport. Ces faits mis bouts à bouts décrivent, sans que l'auteur ne le formule, une séquence d'émergence d'un tourisme fluvial patrimonial qui constitue une grille de lecture particulièrement adaptée au contexte ligérien. Les phases de cette séquence se déroulent de manière successive tout en se chevauchant. On peut décrire cette séquence de la manière suivante :

Artialisation ➔ Patrimonialisation ➔ Institutionnalisation du patrimoine ➔ Mise en tourisme

On montrera dans les lignes suivantes que la valorisation d'un fleuve patrimonial suit ces différentes phases et que l'intentionnalité émerge au fur et à mesure du processus. En ce sens, on démontrera que la valorisation d'un fleuve patrimonial est le fait d'une action publique organisée se nourrissant et transformant certaines opportunités locales. L'artialisation est la seule étape non influencée par l'action publique. La patrimonialisation voit apparaitre l'action publique mais n'est pas toujours reliée à cette dernière. Artialisation et patrimonialisation constituent ce socle d'opportunités que l'action publique va mobiliser en tant que ressource, qu'elle va renforcer (institutionnalisation) dans une perspective de valorisation du fleuve.

La première phase de cette séquence correspond à l'artialisation selon Roger (Roger, 1997). Dans son « Court traité du paysage », Alain Roger s'attache à traiter des questions liées à la notion de paysage et commence notamment par réfuter l'idée que le regard que nous portons sur la nature et les paysages est spontané. Pour lui, notre sensibilité esthétique du paysage est un phénomène qui s'est construit dans le temps, par le biais de l'art : le paysage provient de l'art, est rendu perceptible par lui et *« la nature ne devient belle à nos yeux que par le*

truchement de l'art » (Roger, 1997). On retrouve cette articulation entre l'artistique et le paysage chez Anne Cauquelin au début de son ouvrage « L'invention du paysage ». Elle y décrit un rêve maternel, celui d'un jardin où se mêlent lumière, odeurs et sensations et s'interroge sur l'originalité et la genèse d'une telle vision idéalisée. Pour se l'expliquer elle fait un parallèle avec la peinture impressionniste et la littérature comme étant à la source de ce songe et conclut que *« le rêve de ma mère n'était rien qu'ordinaire, la projection d'un goût fabriqué ou la marque d'une certaine culture, une norme » (Cauquelin, 2002, p.15).* Sans la nommer pour autant, Anne Cauquelin offre une nouvelle illustration de ce phénomène qu'est l'artialisation. L'artialisation au sens d'Alain Roger, peut donc être défini comme un processus dynamique au bout duquel des objets se voient attribué un référentiel de valeurs. Ce processus dynamique peut être le fait d'œuvres artistiques picturales ou photographiques (Joliet, 2003, p241) mais peut également être le corollaire d'œuvres littéraires, ou même encore de campagnes publicitaires : *« Les artistes sont des ambassadeurs du paysage. Leur représentations picturales et photographiques sont à l'origine d'une matrice esthétique, qui configure les valeurs du paysage ligérien » (Joliet, 2003, p241) ; « l'analyse des représentations consiste à identifier et interpréter les éléments qui forment le filtre de la perception, métissé par la peinture, la littérature, la photographie, le cinéma et la publicité. Il est en effet bon de rappeler que le paysagiste ou l'aménageur intervient sur un paysage qui n'est pas le sien, mais celui de groupes sociaux, qui, par le biais de leur appartenance culturelle, projettent sur lui plus ou moins consciemment un ensemble de valeurs » (Joliet, 2003, p241).* Ce processus qu'est l'artialisation participe également à la constitution des motifs paysagers et est mobilisé comme ressource de la patrimonialisation.

L'inscription au patrimoine mondial dont on peut dire qu'il s'agit à la fois de l'aboutissement de multiples processus de patrimonialisation mais qui constitue également un acte patrimonialisant permet de révéler la place de l'artialisation dans un processus de patrimonialisation. Dans leurs dossiers d'inscription, le Val de Loire mais également le Rhin romantique s'appuient sur les œuvres littéraires et picturales produites sur leurs territoires. Il en est de même pour les narrow canals en Grande-Bretagne où les œuvres de John Constable et Thomas Caswall Rolt sont considérées comme un facteur déterminant de la reconquête des *inland waterways : « Le vent du renouveau a soufflé de Grande-Bretagne, dont le réseau fluvial, particulièrement ancien et malcommode, aurait disparu au XXème siècle si une culture spécifique n'avait pas ancré la voie d'eau dans les représentations » (Woessner, 2007, p7).* Sur le Val de Loire, le dossier d'inscription valorise à la fois les écrivains mais également les artistes en tant que bâtisseurs de l'esthétique ligérienne. Chez les écrivains, on

recense Charles d'Orléans, Rabelais, Pierre Ronsard, Honorat de Racan, Joachim du Bellay, Jean de la Fontaine, Alfred de Vigny, Gustave Flaubert, Baudelaire, Victor Hugo, Maurice Genevoix, Charles Peguy, René Bazin, René Boylesve, Julien Gracq, Francis Ponge, Hubert-Fillay. Chez les artistes, on rencontre Joseph Mallord William Turner, Delacroix, Debré, Boller, Kolsek, Verdenet (République française, 2000). A ces derniers artistes mentionnés dans le dossier d'inscription du Val de Loire doivent être ajoutés la foule des artistes plus anonymes qui ont contribué et contribuent encore à faire de la Loire une des muses les plus courtisées. Au-delà des dossiers d'inscriptions au patrimoine mondial dont on peut dire qu'ils actent la patrimonialisation, on lit et entend souvent la référence à l'artistique dès lors qu'il s'agit de justifier la dimension patrimoniale du paysage. La référence à Turner est ainsi omniprésente en Val de Loire (on parle des paysages de Turner) tout autant que la référence à Rabelais en Chinonais. Cette ressource qu'est l'artialisation opère un changement de représentation des paysages ligériens et généralement des objets patrimoniaux en Val de Loire. Plus globalement encore, le Val de Loire est généralement médiatisé comme le lieu de villégiature des artistes et écrivains de la renaissance. Il s'en dégage une ambiance particulière donnant à ces lieux une signification propre, telle une toile de fond permanente sur laquelle s'inscrivent les choses. Le regard que l'on porte alors aux paysages, aux monuments, aux objets est nécessairement tronqué par le prisme de l'art. Ce dernier possède une rémanence si forte sur les représentations que nombre d'initiatives contemporaines de valorisation du fleuve et de son Val utilisent la référence à l'artiste.

A la question du lien entre artialisation et patrimonialisation, on est tenté de répondre que l'artialisation n'entraine pas nécessairement la patrimonialisation. Toutefois, la patrimonialisation se nourrit de cette artialisation comme le souligne Di Méo dans un contexte plus général : *« Les paysages dotés d'une fonction patrimoniale interprètent également un jeu territorial très efficace. C'est autour des paysages emblématiques, patrimonialisés par la diffusion des images (tableaux, gravures, photographies, récits) et par la fréquentation touristique, mais aussi par les politiques de protection et de sauvegarde dont ils font l'objet, que se cristallisent nombre de représentations territoriales » (Di Méo, 2008).* L'artialisation peut donc être considérée comme un facteur facilitant de la patrimonialisation, et d'autant plus dans le cadre des fleuves et/ou canaux comme a pu le relater Woessner (2002).

Outre certains facteurs déterminants tels que l'artialisation, le principal rouage du processus de patrimonialisation réside dans la mutation des valeurs associées au fleuve. C'est avec la perte de la valeur utilitariste du fleuve que la valeur des lieux accomplit sa mutation, c'est

alors le temps de la patrimonialisation : *« Enfin, il apparaît que les approches paysagère et environnementale se sont imposées à partir du moment où l'aspect fonctionnel (utilitarisme, productif) lié à la Loire et à ses usages s'est trouvé contrebalancé par une autre vision du développement du Val de Loire et des ses ressources […] La construction de l'objet Loire, c'est-à-dire le passage d'un héritage reçu à un patrimoine qu'une société désire intégrer en tant que tel dans son histoire, s'est donc établi par un double processus : un changement de statut et d'image, avec le passage d'un fleuve "ressource" au "dernier fleuve sauvage d'Europe" » (Ghiotti, 2009, p80).* Cette description du contexte ligérien trouve écho par analogie chez Di Méo décrivant des processus concrets de patrimonialisation. La phase de prise de conscience patrimoniale que ce dernier met en évidence trouve essence dans des crises sociales intenses d'ordres politique, idéologiques, religieux, économique ou environnemental (Di Méo, 2008, p10). Tel est le cas en Val de Loire où la prise de conscience patrimoniale répond d'une double cause, la perte de vocation utilitariste couplée à l'émergence de la question environnementale. Là aussi, Di Méo donne des éléments de lecture généraux particulièrement saillants pour le contexte ligérien : *« Dans tous ces cas, la prise de conscience patrimoniale est aussi celle d'une page tournée et de la nécessité de s'engager, collectivement, dans une nouvelle aventure territoriale : politique, économique ou culturelle » (Di Méo, 2008, p11).* C'est donc le renversement important du système de valeurs associé aux lieux qui préside au processus de patrimonialisation. Ce renversement prend corps avec ce que Veschambre dénomme l'événement déclencheur : *« Pour qu'un héritage soit patrimonialisé, il faut nécessairement un événement déclencheur qui remette en cause son usage antérieur et/ou sa conservation : arrêt d'une activité, changement de propriétaire, projet de démolition » (Veschambre, 2007).* Concernant le Val de Loire, cet événement déclencheur est l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique du Barrage de Serre de la Fare en 1991, laquelle fait suite à un renversement progressif du paradigme de l'aménagement ligérien décrit par Huyghues Despointes dans ses travaux de thèse soutenus en 2008. Si le Val de Loire n'est pas encore inscrit au patrimoine mondial, il démontre dès lors son intrusion dans le champ du patrimoine en combinant les trois fonctions du patrimoine décrites par Gravari-Barbas : fonctions identitaires, valorisantes et légitimantes (Gravari-Barbas & Guichard-Anguis, 2003, p310). Parmi ces trois fonctions, la fonction légitimante est ainsi utilisée afin d'infléchir la politique d'aménagement de l'espace. La fonction valorisante est quant à elle lisible au travers des retombées économiques attendues par la mise en tourisme du Val de Loire (et pas uniquement de ses châteaux).

La batellerie ligérienne (sa patrimonialisation et sa mise en tourisme) est un bon exemple permettant d'illustrer le processus, les enjeux et fonctions de la patrimonialisation. Le phasage du processus décrit par Di Méo au travers de cas concrets (Di Méo, 2008, p10-14) éclaire la patrimonialisation de la marine de Loire. Bien qu'une vision linéaire du processus soit largement discutable, cette dernière permet de mieux saisir les moteurs de la patrimonialisation.

1/ La prise de conscience patrimoniale (*crise, disparition d'objets ou d'usages, périclitassions de classes sociales ou d'usagers…*)

2/ Jeux d'acteurs et contextes

3/ Sélection (*grands choix thématiques, choix des objets*) et justification patrimoniales (*principe narratifs, recours à la ressource symbolique*)

4/ Conservation, exposition, valorisation

Figure 20 : Phase des processus concrets de patrimonialisation selon Di Méo (2008, p10-14)

La première étape du processus de patrimonialisation est donc *la prise de conscience patrimoniale*. Cette phase caractérisée par l'existence de crises sociales intenses correspond au renversement du paradigme de l'aménagement ligérien dont nous avons déjà parlé. Ce renversement est concomitant de l'émergence de la question environnementale en Loire. Il s'agit d'une crise politique locale importante ouvrant la voie d'une idéologie d'aménagement différente de celle de Jean Royer. En ce sens, on peut dire que la prise de conscience patrimoniale ligérienne correspond en grande partie à la crise sociale importante décrite par Di Méo (crise politique, idéologique, religieuse, économique, environnementale). De manière moins déterminante mais néanmoins importante, cette crise marque l'aboutissement d'un long processus de disparition des usages ligériens. Si la navigation commerciale a disparu depuis longtemps, la fin du siècle dernier a vu disparaitre petit à petit certaines pratiques de pêche traditionnelle et ceci même si demeurent ça et là quelques pêcheurs locaux (une quarantaine en tout et pour tout depuis la limite de salure des eaux). Un exemple frappant concerne la pêche de l'alose au filet barrage. Cette pêche n'est actuellement plus représentée que par deux pêcheurs locaux depuis l'arrêt de la pêche du saumon ligérien depuis 1994. Beaucoup plus présente au début du siècle dernier, cette pêche a quelque peu disparu du paysage ligérien malgré sa dimension indéniablement patrimoniale.

Figure 21 : Toue cabanée pêchant au filet barrage à la Ménitré (49). Crédit photographique : B. Pin.

Il en de même concernant un grand nombre d'usages qui au fil du temps ont quitté la Loire et ses rives. Tel est le cas d'usages de pâturage sur les îles, mais également d'usages industriels (extraction de sable, activité chaufournière, pétrolier fluviaux), etc. Cette disparition progressive des usages accompagne le renversement de l'idéologie de l'aménagement ligérien, participant donc au renversement de la valeur utilitariste du fleuve. Ainsi, la patrimonialisation locale du fleuve agit de manière identique à la patrimonialisation rurale : *« sans crise rurale point de patrimoine du même nom » (Di Méo, 2008, p11).*

La seconde phase, celle des jeux d'acteurs est indéniablement celle qui voit émerger la néo-marine de Loire en tant qu'objet patrimonial ligérien. Ainsi, lorsque Dany Chiappero décrit le processus d'émergence du patrimoine ligérien (Chiappero, 1996), elle en fait un processus itératif passant par la désaffectation de l'objet, puis par la perte de la valeur d'usage de l'objet et enfin par la réappropriation progressive de l'objet patrimonial (à qui l'on affectera une valeur d'un autre ordre). Elle décrit ce processus sur de nombreux objets ligériens dont la « marine de Loire ». La courte description consacrée à cette dernière met l'accent sur la genèse de cette néo-batellerie en accordant la plus grande importance au jeu d'acteurs : *« on retrouve ici le schéma traditionnel de la construction du patrimoine. De l'élite, le phénomène s'élargit pour atteindre ensuite la société toute entière. L'élite ici n'est pas savante mais autodidacte » (Chiappero, 1996, p221).* On identifie ici un des rouages classiques du processus de patrimonialisation selon Di Méo : *« Au total, le processus patrimonial résulte de l'interaction dynamique et dialectique d'acteurs et de contextes, à la fois sociaux, culturels et territoriaux… […] dans de nombreux cas, des acteurs, y compris isolés (intellectuels, experts,*

amateurs d'art, architectes, enseignants, universitaires et chercheurs, etc.), peuvent jouer un rôle déterminant de précurseurs, d'initiateurs partiels de la patrimonialisation et de ses bifurcations thématiques » (Di Méo, 2008, p12).

La place des acteurs dans le processus d'émergence est centrale. Nous l'avons déjà décrite précédemment (Les artisans de l'émergence patrimoniale). Toutefois, il est intéressant de lire à nouveau la place des acteurs selon le schéma décrit par Chiappero. *En s'intéressant à l'événementiel festif organisé autour du patrimoine ligérien et notamment celui concernant la marine de Loire, on retrouve l'élargissement du phénomène patrimonial depuis l'élite autodidacte vers la société toute entière. L'événementiel festif est en effet d'abord organisé par les associations locales, parfois en collaboration avec les communes, puis est repris par les institutions d'échelon supérieur, dont le Conseil Général et la Mission Val de Loire. L'étude de l'évolution de l'événementiel festif organisé autour de la marine de Loire montre ainsi comment, petit à petit, cet événementiel a été repris par l'action publique (*Tableau 2*).*

Fête	Porteur	Année de création
Rendez-vous de l'Erdre	Association Culturelle de l'été depuis 2005	1987
Fête de Saumur	Ville de Saumur en collaboration avec les néo-mariniers locaux (vent d'travers)	Fin années '80 début des années '90
Fête de la plate de Loire	Syndicat d'initiatives de Béhuard	
Fête de la Loire à la Possonnière	Association « Gens de Loire » à la Possonnière	
Fête de la Loire à la Montjean	Écomusée de Montjean Loire angevine	
Fête de la batellerie à Chinon (aujourd'hui les 20 ans du Val de Vienne)	Communauté des bateliers de Chinon	1992-1994
Fête de la batellerie à Saint-Jean-de-Braye (45)	Association « Les compagnons Chalandiers »	1992
Journée « bateaux de tradition »	Association « Jeanne Camille » (créée en 1996)	A partir de 1996
La route des ports	Association « Jeanne Camille » (créée en 1996)	
La remontée du sel	D'abord créé par Jacques Gilabert et repris par la Mission Val de Loire en 2005 (qui décide de l'arrêter après sa dernière édition en 2007)	1997
Jour de Loire	Conseil Général (49) puis Conseil Général (37)	2002
L'été de la Saint-Martin	Conseil Général d'Indre et Loire	2004
Festival de Loire	Ville d'Orléans	2003
Les rendez-vous du patrimoine mondial	Mission Val de Loire	2009

Tableau 2 : Événementiels locaux festifs « marine de Loire » de basse Loire et événementiels festifs « marine de Loire » à l'échelle du bassin (réalisation : B. Pin).

Figure 22 : Bateaux traditionnels sous voile à Tours et à quai à Saint Cyr sur Loire lors de la remontée du sel.

Le tableau ci-dessus montre l'importance des initiatives locales qu'elles soient communales ou associatives dans les prémices de la patrimonialisation de la marine de Loire fin des années '80 début des années '90. Les manifestations festives organisées à l'époque ont concouru à l'émergence d'événementiels à l'échelle du bassin que sont la remontée du sel, Jour de Loire, le festival de Loire et plus récemment « les rendez vous du patrimoine mondial ». Concernant ces derniers, seuls la remontée du sel et le festival de Loire sont purement consacrés à la marine de Loire. Les deux autres traitent cette thématique au même titre que l'ensemble du patrimoine ayant justifié l'inscription au patrimoine mondial. Cet inventaire de l'événementiel festif organisé autour du patrimoine fluvial ligérien montre l'appropriation par l'ensemble de la société (collectivités territoriales y compris) de thématiques culturelles portées initialement à une échelle inférieure. L'événementiel est à ce titre à considérer comme une ressource mobilisée par les collectivités territoriales pour servir des intérêts divers.

Pour les communes, l'aide apportée à la mise en œuvre des fêtes locales, ou encore la prise en main de ces dernières répond à un intérêt d'animation culturelle. On trouve d'ailleurs un discours sur l'exploitation « naïve » de la marine de Loire chez Catherine et Bernard Desjeux (Desjeux and al, 2003, p320) : *« les municipalités ont compris le parti qu'elles peuvent tirer de telles manifestations en termes de communication. Le marketing fait son apparition, tout un folklore parfois un peu outrancier et grossier remplace les animations de majorettes. On sort le marinier grande gueule et braillard pour faire couleur locale, comme un pot de fleur à une fenêtre »*. Cette exploitation de la ressource festive peut cependant être interprétée de manière beaucoup moins « naïve » chez des acteurs d'échelon supérieur tels que la Mission

Val de Loire. En effet, l'événementiel festif est l'occasion pour cette dernière de réaliser un de ses objectifs constitutifs, à savoir *« L'appropriation des valeurs de l'inscription par les populations ligériennes »*. Ainsi, pour une institution telle que la Mission Val de Loire, l'événementiel festif est un instrument permettant de répondre à des objectifs précis tout autant qu'un moyen d'entretenir une culture de l'organisation[60], une ressource contribuant à institutionnaliser le patrimoine ligérien. A cette fin, la Mission Val de Loire mobilise également une autre ressource qu'est l'événementiel scientifique[61]. Durant ces moments de culture de l'organisation et d'institutionnalisation du patrimoine ligérien, la thématique de la marine de Loire est abordée au même titre que toute autre thématique patrimoniale du Val de Loire.

La place des acteurs est donc centrale dans le processus de patrimonialisation. Les uns agissent par passion (associations), d'autres souhaitent embellir le cadre de vie de leurs administrés (collectivités territoriales et publiques), les derniers orientent leur action de manière stratégique (culture de l'organisation et de l'institution). L'action concomitante et croisée des différents acteurs est un des moteurs de la patrimonialisation et même de l'institutionnalisation du patrimoine.

La troisième étape du processus selon Di Méo concerne l*a sélection des grandes thématiques et objets patrimoniaux.* En Val de Loire, cette sélection est le fait des institutions

[60] Cette instrumentation de l'événementiel servant la culture de l'organisation ne va pas sans coût pour celui qui veut la mettre en place, dont des coûts directs liés à l'implantation et la transmission de valeurs spécifiques (séminaires, réunions d'ateliers, initiation de nouveaux entrants) ainsi que des coûts indirects (Ménard, 2004, p75).

[61] Concernant l'événementiel « scientifique », les quelques manifestations organisées sont portées par la mission Val de Loire, l'EPL, la ZAL, les études ligériennes et SOS Loire vivante. Les événements organisés par la mission Val de Loire sont principalement les universités d'été du Val de Loire patrimoine mondial ainsi que les rendez-vous du Val de Loire. Les premiers se veulent être des « colloques scientifiques » itinérants entre les différentes universités ligériennes. Ces dernières ont été organisées chaque année entre 2002 et 2006. Les secondes, conçues comme des moments de restitution de l'action de la mission Val de Loire auprès des acteurs ligériens laissent une place plus restreinte au scientifique. Les 3 éditions organisées remontent à 2003, 2006 et 2008. Nous n'oublierons pas le dernier né de la mission Val de Loire « Université populaire : "Loire et culture – Loire et futur" » organisés à l'occasion des rendez-vous du patrimoine mondial de 2009. Ces moments de culture de l'organisation, de culture de l'institution sont essentiels pour le maintien d'une organisation bâtie dans une perspective d'action. La zone atelier Loire regroupe à l'occasion de séminaires thématiques l'ensemble des chercheurs intéressés à la question ligérienne. Les thématiques traitées concernent les recherches récentes des jeunes chercheurs (2003), la Loire saumuroise (2004), les changements climatiques (2008). L'EPL quant à lui organise des colloques sous l'appellation Freude am Fluss autour de la question du risque lié fleuve (2005, 2006 et 2008) ainsi qu'un événement original intitulé « rendez-vous annuel entre la communauté scientifique et les gestionnaires ligériens » (2007 et 2008). En 2003, CORELA organise aussi un colloque intitulé « Gestions des Fleuves ». En 2008, on compte aussi un colloque intitulé « L'eau et l'énergie dans le bassin de la Loire » organisé par les études ligériennes et en 2009 un colloque organisé par « SOS Loire Vivante » et intitulé « Colloque vingt ans de Loire ». L'ensemble de ces colloques aborde principalement les questions de patrimoine, de gestion et d'environnement, de manière cloisonnée ou croisée.

départementales du tourisme ou des institutions *ad hoc* d'échelon supérieur (PNR, Mission Val de Loire, etc). Parmi les actions opérant un principe de sélection, on compte par exemple la stratégie de développement touristique du CDT49 autour de l'axe ligérien, et ceci avant même l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial. Dès l'introduction de l'état des lieux préalable au schéma de développement touristique de l'Anjou porté par le CDT49 en 2000, l'accent est mis sur la nécessité de sélectionner au mieux les valeurs fortes de l'Anjou touristique. La conclusion de l'état des lieux précise à l'époque que *« malgré ses dessertes de qualité (liaisons autoroutières et ferroviaires), le Maine et Loire doit devenir davantage une destination de séjours, en s'appuyant particulièrement sur ses pôles forts et sur l'axe qui les relie : la vallée de la Loire » (CDT49, 2000, p197).* Ce choix stratégique est une des thématiques de développement mises en avant par le CDT49. A ce titre, il s'agit d'une action publique opérant un principe de sélection. Cette sélection est confirmée par la politique départementale 2000-2006 de développement touristique du CG49. Cette dernière précise que parmi les actions prioritaires doit être réalisé un plan directeur pour l'axe ligérien : le plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou (CDT49, 2003, p4). Enfin, cette politique est renforcée par le « Plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou » de 2003 qui dans son introduction fait du fleuve un axe de développement prioritaire : *« Parallèlement, les actions d'aménagement s'attacheront à valoriser les thématiques fortes et spécifiques du département, et en priorité le fleuve lui-même, dans une logique de développement durable, soucieux de la viabilité économique des équipements, du respect d'un patrimoine culturel et naturel exceptionnel » (CDT49, 2003, p3).*

Si l'échelon départemental fait de la Loire et de son potentiel patrimonial un axe de développement touristique, il se garde néanmoins d'opérer un choix thématique précis, tout du moins en Maine et Loire. Tel n'est pas le cas en Indre et Loire où la batellerie et son patrimoine font l'objet d'une action très ciblée de la part du CG37. En effet, le CG37 a récemment créé un service dont les attributions visent notamment à développer le tourisme fluvial traditionnel. Les objectifs affichés tels que le maintien de l'activité des associations néo-marinières et la conservation / construction des bateaux traduisent à la fois le choix de la thématique « marine de Loire » et précisent également un type d'objet patrimonial (les bateaux de marine de Loire).

Du côté de la Mission Val de Loire, les thématiques patrimoniales valorisées sont nombreuses. La marine de Loire fait partie de ces thématiques et est notamment valorisée au

travers du Schéma d'Orientation des Navigations de Loisirs en Loire. La marine de Loire y est mise en avant en tant qu'objet de développement. Dans les faits, ce choix n'est que l'aboutissement d'un long processus qui vaut aussi bien principe de sélection, de justification que de valorisation.

Étape ultime du processus, la valorisation est une nécessité permettant de servir la *protection* et la *conservation du patrimoine* : *« La fréquentation du patrimoine culturel sociétal ligérien est la condition nécessaire à sa pérennité » (Cayla, 2007, p1)*. D'un point de vue technique, la valorisation du patrimoine peut prendre diverses formes comme l'explique Rémy Deleplanque :

> *« On peut faire tellement d'autres choses (que le tourisme) avec cette inscription […] développer une politique de gestion et de développement des lieux d'anthropisation […] on pourrait faire revenir les gens sur la notion d'un patrimoine de proximité […] le tourisme, ce n'est jamais qu'une des choses. Après, il y a un choix politique qui fait qu'on privilégie tel ou tel aspect parce qu'on n'a pas les moyens de tout faire » (Rémy Deleplanque - Chargé de mission éducation et culture – Mission Val de Loire, Entretien B. Pin)*

Toutefois, et même si le label est une opportunité d'engager des démarches innovantes, le développement touristique demeure l'un des axes de valorisation prégnant du Val de Loire. En revenant sur les premiers questionnements concernant la valorisation de cette inscription, lors des universités d'été du Val de Loire – Patrimoine mondial de 2001, il n'était pas directement question de ce développement touristique. Jacques Gautron, président de l'université de Tours, et Yves Dauge, concluaient simplement à la nécessité de mettre en place un « institut international de gestion du patrimoine ». Cette proposition prendra effectivement corps quelques années plus tard avec la création de l'Institut International Fleuve et Patrimoine qui malgré de nombreux lancements (2004, 2005 et 2006) sera réabsorbé par la mission Val de Loire faute d'une volonté politique suffisante (Verdelli, 2008, p433). Même si la question du tourisme est soulevée par quelques intervenants des universités d'été 2001, ce n'est qu'à partir des universités d'été 2004 que la question de la valorisation économique de l'inscription est clairement posée. Au cours de ces dernières, les communications de plusieurs intervenants traiteront de thématiques liées au tourisme fluvial dans son acception la plus large. La valorisation de l'inscription par le tourisme fluvial se pose alors comme un axe de réflexion déjà engagé une année auparavant, en septembre

2003[62], lors du colloque *« fleuves et navigation de loisirs 1ère rencontres européennes en Val de Loire »*. A cette occasion, Dominique Tremblay pose la problématique en ces termes : *« Il est impossible de ne pas se poser la question d'une navigation de loisirs en Loire bien qu'elle soulève de nombreuses interrogations : comment concilier navigation et réalités des dynamiques hydrauliques du fleuve ? Comment associer navigation et patrimoine fluvial ? Comment valoriser les ouvrages de navigation ? Quelles adaptations des infrastructures, des bateaux et des hommes ? Pour quelles clientèles touristiques ? Pour quels projets culturels ? […] L'inscription du Val de Loire sur la Liste du patrimoine mondial de l'Humanité est une chance à saisir pour faire émerger une véritable offre de navigation de loisirs, touristique, sportive, ludique, durable et structurée »*.

Au cours de ce colloque, une étude qui deviendra le « Schéma d'Orientation des Navigations de Loisirs en Loire - marines et ports de Loire » est projetée. Cette étude se sera basée sur un état des lieux des pratiques de navigation réalisé par Philippe Auclerc (juin 2004), une étude prospective réalisée par Philippe Jugé et Isabelle Ygouf (janvier 2005) mais surtout sur une expertise menée par le cabinet d'études « ACT-OUEST – Consultants Tourisme » de Saint-Malo[63].

Peut-on alors penser que l'inscription au patrimoine mondial ait fait naitre ces volontés de développement touristique ? Il est partiellement hasardeux de conclure sur ce fait. Les volontés de développement d'un tourisme fluvial en Val de Loire sont plus anciennes. Le colloque organisé en 1990 à Tours et intitulé *« Tourisme fluvial, de l'aménagement au développement culturel et économique »* est une des manifestations de ces volontés de développement. Un an auparavant, en 1989, le Syndicat Intercommunal du Val de Vienne acte un projet d'achat d'une barge, dans le but d'en faire un support de développement touristique et d'animation locale. Ce projet du Chinonais[64] (puisque porté par la ville, l'ADUC et le Syndicat Val de Vienne) ne verra pas le jour même si le bateau (le « Alain ») sera acheté et remonté jusqu'à Chinon. Il ne sera en effet pas réaménagé comme prévu et finira par disparaitre faute d'investissement public. Cette expérience, même avortée, témoigne des volontés de développement touristique fluvial locales. De même, sous l'impulsion de Michel Verdier, des initiatives de développement d'itinéraires de cyclotourisme mais

[62] "Dossier du colloque "Fleuves et navigation de loisirs"." 1ères rencontres européennes en Val de Loire, Orléans, 77.
[63] Cabinet spécialisé dans le développement du tourisme nautique maritime.
[64] A l'origine de ce projet, on trouve François Ayrault, l'homme de Vienne du Chinonais.

également d'itinéraires de Canoës-Kayaks voient le jour dès la fin des années 80 début des années 90.

> *« on a créé les premiers itinéraires cyclo sur les bords de l'Indre et non pas sur le bord de la Loire, en 1990, c'était il y a 20 ans […] Même chose pour le CK (canoë-kayak ndlr) sauf que cela n'a pas abouti […] ça avait un peu bloqué. Sur Chinon, ça avait développé un peu mais c'était sur la ville elle-même, pas d'itinéraires. Mais comme j'étais membre de la FFCK, j'ai co-rédigé le plan départemental de randonnée nautique. Je l'ai rédigé en 88-89, plan départemental qui est resté lettre morte en tant que tel… mais on avait analysé tous les parcours possibles, avec la Loire bien sûr dessus, mais aussi l'Indre, le Cher. On avait analysé tous les points où l'on pouvait accoster, embarquer, si il y avait des points noirs, tout ça avait été étudié à l'époque, et l'impact touristique que ça pouvait avoir » (Michel Verdier, Entretien B. Pin, 2009).*

Enfin, à cet inventaire non exhaustif des initiatives de développement d'un tourisme fluvial antérieures à novembre 2000, on se doit de rajouter le projet phare du tourisme ligérien, la « la Loire à Vélo ». Ce projet est en effet le résultat d'une volonté de développement soutenue par les régions Centre et Pays de la Loire dès 1995 : *« L'idée d'un itinéraire interrégional prend sa source en 1995 d'une étude commandée par les régions Centre et Pays de la Loire sur un projet d'aménagement des bords du fleuve pour la pratique du vélo » (Région Centre et Région Pays de la Loire, 2009, p2).*

Il est donc difficile d'interpréter l'inscription au patrimoine mondial comme l'élément déclencheur des processus de valorisation. De nombreuses initiatives lui sont effectivement antérieures, tendant à mettre en évidence le fait que l'inscription peut être vu comme l'aboutissement d'un processus de patrimonialisation plus que comme le début d'un projet de valorisation.

Au chapitre de l'exposition / conservation / valorisation de ce patrimoine batelier figure également la participation à la construction de nouveaux « bateaux traditionnels » par les collectivités territioriales. Il en est de même des expositions des maquettes de François Ayrault au château de Montsoreau, mais également de l'exposition des collections de l'écomusée de Montjean (aujourd'hui fermé), du musée de la marine de Loire à Châteauneuf sur Loire, de la maison de la rivière à Chinon, du musée de Cosnes à Cosnes-sur-Loire, ainsi que du musée des mariniers de Chouzé sur Loire. Ces expositions démontrent que l'objet « marine de Loire » a versé dans le champ du patrimoine puisque méritant d'être muséifié. Le déménagement récent du musée des mariniers de Chouzé sur Loire (petite commune d'un peu plus de 2000 habitants) dans des locaux flambants neufs (ouverture au 15 juin 2010) montre la vigueur de la thématique patrimoniale marinière.

Figure 23 : Nouveaux locaux du musée des mariniers de Chouzé sur Loire. Crédit photographique : B. Pin.

Au-delà de cette exposition classique au sein des musées, on se doit de souligner le caractère permanent de l'exposition in-situ des bateaux traditionnels au sein des ports abritant les associations de néo-mariniers. Cette exposition est vécue comme une externalité positive par les prestataires touristiques locaux :

> « *C'est très important parce que ces gens là apportent beaucoup à la rivière… elle est vivante, c'est sympa » (Gestionnaire de l'Amarante, Entretien B. Pin)*

> *« Yann il m'a dit : je te mets le Val de Vienne (un bateau traditionnel de type chaland), ça va t'attirer du monde. Et c'est vrai ça m'a attiré du monde. En fait, ça faisait un pôle, ça faisait un peu effet de masse et les gens nous remarquaient beaucoup plus » (Loueur de canoës-kayaks de Chinon et de Candes Saint-Martin, Entretien B. Pin).*

Figure 24 : Le Val de Vienne sous voile. Crédit photographique : Alain Lacroix.

L’exposition permanente de ce patrimoine participe d’une forme de valorisation qui contribue à alimenter l’émergence d’un néo-motif paysager ligérien. On retrouve ce néo-motif partout. Il investi même la télévision au travers d’émissions phares telles que « vu sur Loire » ou « chroniques de Loire » (France 3) traitant régulièrement de la thématique marinière. Enfin, la traduction la plus saillante de ce néo-motif paysager est l’utilisation aujourd’hui régulière des bateaux traditionnels en tant que mobilier urbain décoratif ou en tant que support publicitaire. Les plates de Loire habillant les entrées de bourg, les bateaux traditionnels sur les ronds-points composent aujourd’hui le cadre de vie des tourangeaux notamment mais également des ligériens. La marine de Loire devient même source d’inspiration pour les architectes ayant imaginé la guinguette de Saint-Martin-de-la-Place. Il s’agit là de l’expression la plus remarquable de l’entrée de la marine de Loire dans les motifs paysagers ligériens.

Figure 25 : Plate de Loire utilisée en mobilier urbain et en tant que support publicitaire à Chouzé sur Loire (haut gauche et droite), « pseudo » toue cabanée servant de mobilier urbain sur le rond point en rive droite de la Loire au niveau du pont de Saint Cosme ou Pont de la Motte à Fondettes (37), plate de Loire servant de mobilier urbain sur un rond point den Saint Avertin (37). Crédit photographique : B. Pin.

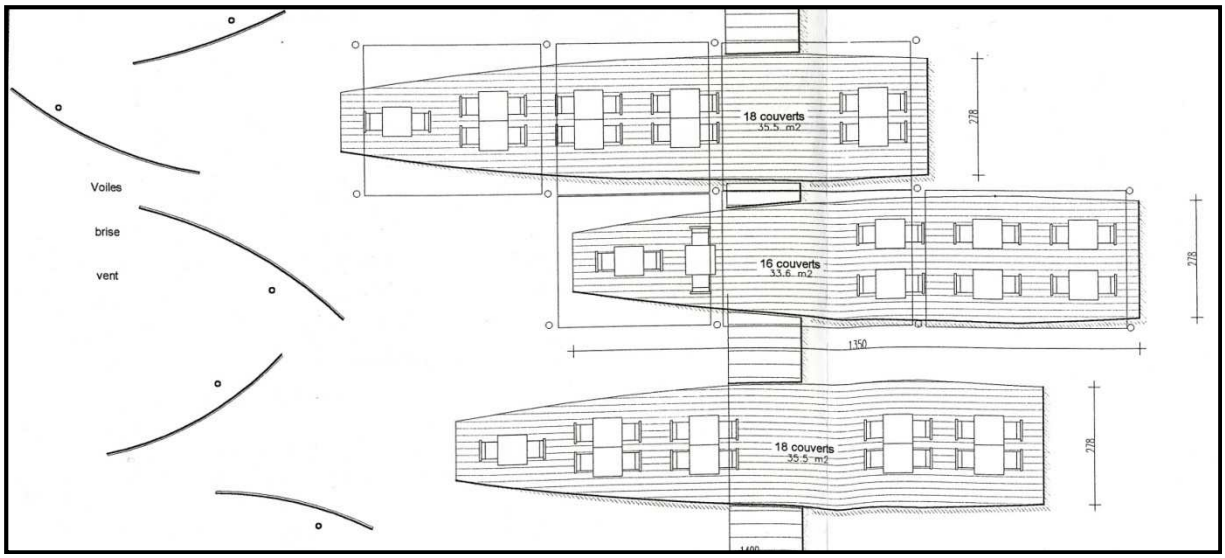


Figure 26 : Plan des terrasses du projet de guinguette de Saint-Martin-de-la-Place (source : commune de Saint-Martin de la Place, 2005)

En forçant quelque peu le trait, et au-delà de l'émergence de ce néo-motif paysager ligérien, on peut même avancer que le marinier est devenu un cliché et la marine un vecteur d'identité, l'identité ligérienne. C'est ce que suggère ce passage d'un entretien réalisé où la casquette de marinier est décrite comme un « signe ostentatoire » d'identité, de patrimoine :

> « *moi quand j'étais là en 70, il n'y avait pas un seul marinier ! Et puis alors tout d'un coup, maintenant vous vous promenez, vous voyez des anciens avec des casquettes de mariniers, moi j'en ai jamais vu avant… ce sont des générations spontanées (rires) » (Gestionnaire de l'Amarante, Entretien B. Pin).*

On le voit, le processus de patrimonialisation se décompose bel et bien en différentes phases bien que non linéaire. L'émergence du patrimoine associé à la marine de Loire (sous thématique) est intimement reliée à l'émergence du patrimoine ligérien (thématique) et ne peut s'expliquer sans ce lien même si cette sous thématique alimente également fortement l'émergence de la thématique générale. Au-delà de cette émergence, le modèle proposé par Di Méo nous semble pouvoir être enrichi d'une étape supplémentaire, celle de l'institutionnalisation du patrimoine.

Point sur la notion d'institution (d'après Chavance, 2007) :

On retrouve la notion d'institutions dans l'économie institutionnelle et ses différents courants (Chavance 2007), allant de l'institutionnalisme originaire (Veblen, Commons), à l'école autrichienne (Hayek), puis à la nouvelle économie institutionnelle (Williamson, North) et enfin aux courants contemporains dont celui de la régulation.

Pour Schmoller, une institution est *« un ensemble d'habitudes et de règles de la morale, de la coutume et du droit, qui ont un centre ou un but communs, qui se tiennent entre-elles, qui constituent un système » (Schmoller in Chavance, 2007, p8)*. Schmoller y associe la notion d'organe, laquelle représente le côté personnel de l'institution (la famille représente l'organe de l'institution mariage).

Chez Veblen (Chavance, 2007, p16), les institutions sont des habitudes de pensée ou d'actions dominantes, nécessairement héritées du passé et adaptées aux conditions du passé. Chez Hamilton, une institution est *« un ensemble d'usages sociaux, une manière de penser et d'agir assez fréquente et permanente qui est incorporée dans les habitudes d'un groupe ou les coutumes d'un peuple » (Hamilton in Chavance, 2007, p24)*.

Chez Common, les institutions se partagent en deux types particuliers d'action collective, la coutume ou action collective inorganisée et l'action collective organisée faisant de l'institution *« l'action collective qui contrôle l'action individuelle » (Chavance, 2007, p35)*. La coutume ou action collective inorganisée verse dans le champ du droit sous le principe du « Commons law » qui consiste à donner un caractère de contrainte organisée et de règles d'actions à l'action collective inorganisée.

Ce principe ouvre la porte de l'école autrichienne et notamment de la genèse des institutions selon Menger (Chavance, 2007, p43). Ce dernier distingue deux types de genèses, organique et pragmatique. La genèse organique suppose que les institutions soient le résultat non voulu explicitement d'efforts humains réalisés dans le but de satisfaire des objectifs individuels. La genèse pragmatique consiste plus en une volonté commune orientée vers la création des institutions et verse plus dans le champ du droit de type législatif ou légiféré constructiviste et rationaliste chez Hayek.

Dans la nouvelle économie institutionnelle, les institutions deviennent les *« contraintes établies par les hommes et qui structurent les interactions humaines » (North in Chavance, 2007, p65)*. Les institutions deviennent en quelque sorte les règles (formelles et informelles) du jeu entre acteurs.

Pour Aoki (nouvelle économie institutionnelle), les institutions deviennent la forme actée de l'équilibre du jeu entre acteurs (Chavance, 2007, p74).

Enfin, du côté de l'école de la régulation, les institutions deviennent des formes de compromis institutionnalisés telles la convention, ce *« type particulier de règles, empreintes d'un certain arbitraire, la plupart du temps non assortis de sanctions juridiques, d'origines obscure, et de formulation relativement vague ou alors éventuellement précise mais sans formulation officielle » (Favreau in Chavance, 2007, p89)*.

Par analogie avec l'encadré ci-dessus, on pourrait définir l'institutionnalisation du patrimoine comme la production de normes formelles et informelles relatives au patrimoine. Reprenant les différentes définitions, on arrive rapidement à donner du relief à l'affirmation selon laquelle l'institutionnalisation du patrimoine est une étape du processus de patrimonialisation (si ce dernier englobe la valorisation comme chez Di Méo). En effet, aujourd'hui, le patrimoine fluvial ligérien n'est plus en questionnement, il est devenu implicite, est rentré dans le mode de raisonnement des ligériens, tout du moins dans celui des acteurs touristiques ligériens. A tord ou à raison, on ne réfléchit plus le tourisme autrement qu'autour de l'axe ligérien, ce dernier est devenu la norme. Par « convention », on ne se pose plus la question de savoir si la construction d'un musée de la batellerie n'est pas une charge trop élevée pour une commune de 2000 habitants. Le patrimoine devient un objet d'action publique, renvoyant ainsi à la définition de l'institutionnalisation du patrimoine de Patrice Melé qui désigne sous ce terme la façon dont le patrimoine est devenu une catégorie de l'intervention des pouvoirs publics. L'implication des administrations publiques signifie la construction d'un nouveau domaine d'intervention et donc la création de nouveaux services (Melé, 2006). Les projets concernant le patrimoine ligérien portés par les divers échelons publics se multiplient, allant du simple rond point ornementé d'une toue cabanée, au financement d'une fête ligérienne, à la restauration d'un port, à la construction d'un musée. Les services en charge du développement se développent (Mission Val de Loire, service tourisme fluvial au CG37) et produisent leurs lots de normes formelles (voir 5.3. Territoires d'action publique touristique ligériens). Une véritable culture de l'organisation se met en place. Cette dernière tire sa légitimité[65] de l'institution patrimoniale qu'elle entretien par ailleurs. On retrouve ici la définition des institutions selon Lévy et Lussault : *« ensemble d'attributs matériels ou immatériels d'une organisation qui assure à celle-ci légitimité, rigidité et stabilité » (Lévy et Lussault, 2003, p.514).* Ainsi, l'événementiel festif et scientifique est promu par la Mission Val de Loire afin de cultiver les valeurs de l'inscription, les faire approprier par les populations locales, et en quelque sorte assoir son action, la rendre légitime.

> *« Et puis, dans le concept d'origine, il y avait deux idées fortes, deux mots clefs sur le concept des Rendez-vous du Patrimoine Mondial "foisonnement et convergence". L'idée c'était de mettre en place un moment où ça va foisonner, où il va y avoir plein de choses, partout et sous toutes les formes, à toutes les échelles. Mais tout ça placé sous l'angle de la valorisation du patrimoine constitué par le paysage culturel du Val de Loire. Donc, ça c'était le concept*

[65] On retrouve l'idée de légitimité dans la définition du verbe institutionnaliser donnée par la version 2008 du Petit Robert *« donner à quelque chose le caractère officiel d'une institution »*

de l'opération, le tout étant sous-tendu par la poursuite d'un objectif assigné à la Mission Val de Loire, un objectif d'appropriation : il faut que les riverains du Val de Loire soient conscients du fait qu'ils sont sur un territoire qui est reconnu du fait de son inscription internationale » (Rémy Deleplanque – Mission Val de Loire - Chargé de mission éducation et culture, Entretien B. Pin).

Il s'agit là d'une forme de culture de l'organisation et de ses valeurs (Ménard, 2004, p74) construite selon le principe suivant : pour qu'une population adhère à un projet, il faut entretenir les valeurs de ce projet. L'événementiel est donc instrumenté en ce sens, ce que Philippe Cayla[66] décrit en ces termes : *« Les fêtes urbaines ligériennes de Saumur (années 1990) à Orléans (années 2000), relais et copie largement budgétisée de la manifestation de village (premier rassemblement de voiles de Loire en 1990 à Montjean), ne constituent pas, au-delà de l'image forte de la communication, une ressource pérenne prenant en responsabilité le patrimoine sociétal ligérien dont elles exploitent les aspects les plus spectaculaires, parfois naïvement simplifiés (ainsi de l'image du marinier). Ce type de médiation, produit sans assez de réflexion scientifique ni support patrimonial mis à jour, comporte un côté instrumentalisation, réducteur de la thématique patrimoniale fluviale » (Cayla, 2007, p2).*

***

La valorisation d'un objet patrimonial peut donc être vue comme un processus complexe itératif. Le processus semble suivre la séquence de patrimonialisation décrite par Di Méo (Di Méo, 2008). Le point de départ est un élément déclencheur qui prend la forme d'une crise politique, environnementale, idéologique. Cette crise peut être reliée en Loire au changement de paradigme de l'aménagement ligérien, du temps des barrages au temps de l'écologie et du patrimoine. Globalement, cette crise peut être associée à la disparition des usages économiques en Loire. Puis vient le rôle des acteurs. La société civile va redonner une

[66] Notons que pour cet auteur, l'institutionnalisation des ressources patrimoniales ligériennes est un nécessaire préalable à la mutation d'un tourisme d'échelle non pérenne à un tourisme d'échelle pérenne (Cayla, 2007a, p3). Toutefois, pour cet auteur l'institutionnalisation du patrimoine est plus à considérer comme une mobilisation de la communauté scientifique pour la formulation, en collaboration avec les représentants des collectivités, d'une stratégie conceptuelle de valorisation du patrimoine, soit la conception d'un réel projet scientifique et culturel (Cayla, 2006, p3).

vocation à la voie d'eau que la collectivité publique va consacrer en reprenant les activités de la société civile (cas de l'événementiel notamment). La collectivité publique va alors formuler des stratégies de valorisation et par extension des choix quant au patrimoine qui va lui-même évoluer (métapatrimoine, voir précédemment).

On se doit toutefois de nuancer l'approche de ce processus décrit ici de manière quelque peu linéaire. Par ailleurs, la patrimonialisation décrite par Di Méo semble pouvoir s'enrichir de deux étapes supplémentaires. La première, l'artialisation, semble *a priori* favoriser la patrimonialisation. La seconde, l'institutionnalisation du patrimoine, facilite la valorisation (dont la mise en tourisme).

3.3. Le fleuve Niger, entre développement touristique autonome et opportunités des modèles

La Loire montre l'exemple d'un fleuve patrimonialisé selon un processus non linéaire allant de la prise de conscience patrimoniale à la valorisation du patrimoine. Qu'en est-il du fleuve Niger ? Ce dernier dont on peut dire qu'il est le théâtre d'initiatives patrimonialisantes est-il le support de processus de patrimonialisation identiques et quelle est la portée de ce processus.

La première étape du processus de patrimonialisation marque d'emblée une différence importante entre la Loire et le fleuve Niger selon la grille de lecture proposée par Di Méo. En effet, le fleuve Niger ne montre qu'une crise partielle concernant sa politique d'aménagement ou le système de valeurs qui lui est attribué (utilitariste versus environnement / patrimoine). En l'absence d'une crise profonde (tout du moins à l'heure actuelle), on peut tout de même verser à cette étape un exemple de mutation partielle d'usage. Ainsi en est-il de la batellerie commerciale du fleuve, qui bien qu'inchangée depuis le milieu du siècle dernier (Champaud, 1961) et transportant toujours un fret varié, a su saisir l'opportunité du tourisme afin de diversifier son activité. Cette diversification s'est opérée dans un contexte de concurrence accrue avec le réseau routier en phase de développement à partir des années '80 (construction de la nationale 6 Bamako-Ségou en 1979). En réponse, des piroguiers diversifieront leur activité dès 1990 (Mounyro Sabata, 2008, entretien B. Pin) et ceci même si la navigation piroguière (94 pinasses d'une capacité de 3820 tonnes en 1995) semble peu touchée par le développement et la sécurisation de la route depuis Bamako jusqu'à Tombouctou[67]. Dans les faits, cette mutation partielle d'usage demeure inopérante en termes de patrimonialisation. D'ailleurs, les rapports au fleuve n'ont que peu (ou pas) évolué si ce n'est une certaine désacralisation somme toute partielle (sous l'effet de l'offensive néolibérale, voir ci-avant). A l'opposé, on rencontre des discours qui tendraient à témoigner d'une prise de conscience d'un « problème public » fleuve Niger. Ces discours, on les retrouve dans le sous chapitre 1.3. On le retrouve également dans les discours de deux auteurs de « *Djoliba, le grand fleuve Niger »*

[67] Ce développement a apporté une diversification quant aux modes de transport d'hommes et de marchandises et a contribué à faire baisser le trafic de 63816 tonnes de produits et de 46593 passagers en 1967-1968 à 9708 tonnes de produits et 11545 passagers en 2003-2004 pour la seule COmpagnie MAlienne de NAVigation (Cissé, 2005). Dans les années à venir, cette recomposition des pratiques pourrait s'accentuer sous l'effet de la concurrence de la route vis-à-vis du bateau, lequel devrait rester concurrentiel uniquement pour la partie Mopti – Tombouctou où des villages ne restent accessible que par la voie d'eau durant une bonne partie de l'année (Cissé, 2005).

(Mäiga, 2010). Ainsi, Aminata Dramane Traore[68] et Sékou Diarra[69] choisiront-ils pour titres respectifs de sous parties de leurs contributions *« Un fleuve qui se meurt »* et *« Pour l'Afrique, un grenier mourant »*. Les thèmes repris sont à nouveau l'ensablement et la jacinthe d'eau, mais également les déchets (notamment industriels), la pression démographique et l'urbanisation, la surexploitation agricole. Ces thèmes non récurrents associés à des thèmes récurrents permettent de nuancer notre propos en proposant l'émergence d'une crise environnementale à défaut (*a priori*) de patrimoniale.

Une question se pose donc : la prise de conscience patrimoniale existe-elle réellement ? La dimension patrimoniale du fleuve (au sens de patrimoine « construit » par l'action individuelle et collective) est moins palpable que sur la Loire. Le patrimoine fluvial reste en filigrane du potentiel touristique du fleuve et notamment à Ségou qui axe son développement touristique sur une entrée commerciale, le fleuve. Le fleuve est le prétexte au développement touristique tout autant qu'il en est le support. Les actions mises en œuvre à Ségou entremêlent donc à la fois des mesures de structuration de la filière touristique, tout autant que des actions visant à entretenir le potentiel touristique, soit en quelque sorte l'institution touristique fluviale.

Alors que sur la Loire, il est difficile de savoir si les volontés de développement touristique ont été à l'origine ou au terme du processus de patrimonialisation, il en est tout autre sur le fleuve Niger à Ségou. A Ségou, c'est la volonté de développement touristique qui a entraîné l'émergence d'une prise de conscience, celle du potentiel touristique du fleuve. Nous n'employons volontairement pas le terme de prise de conscience patrimoniale car bien qu'un discours patrimonial existe, il semble destiné uniquement au public cible de la filière touristique. Les acteurs du tourisme mobilisent effectivement la rhétorique patrimoniale mais exclusivement en tant que ressource marketing. Ainsi, la dimension patrimoniale émerge au sein des offres touristiques qui proposent une médiation des composantes patrimoniales du fleuve recherchées par les touristes (voir 2.4. Djoliba, un patrimoine vivant complexe distant de sa valorisation). Cette conscience patrimoniale toute relative est confirmée par Mamou Daffé, l'instigateur du festival sur le Niger de Ségou et acteur central de la structuration du

[68] Ministre de la culture et du tourisme au Mali de 1997 à 2000, directrice du centre Amadou Hampâté Bâ (CAHBA), animatrice du forum pour un autre Mali (FORAM). Essayiste et animatrice du mouvement social au Mali et Afrique et militante connue du mouvement altermondialiste.

[69] Sociologue économiste, président de l'Association de soutien aux initiatives d'autopromotion populaires (ASIAP), membre fondateur du réseau africain de l'eau (RAE) et de coalition des alternatives africaines/dette et développement (CAD-Mali).

secteur touristique. Pour ce dernier, le fleuve Niger n'était qu'un prétexte (entrée commerciale) au développement touristique (Mamou Daffé – Président de l'AHRTS[70] – Président du CPEL[71] – Directeur du festival sur le Niger de Ségou – Responsable de 4 sociétés à Ségou dont des hôtels et agences de voyage, Entretien B. Pin) :

> *« La première année, il y a 5 ans, c'était notre entrée commerciale "Ségou, la majesté du fleuve…" Notre support matériel c'est le fleuve. Nous avons même fait un colloque scientifique sur le fleuve » (Mamou Daffé, Entretien B. Pin).*

Mamou Daffé considère le fleuve comme un avantage comparatif touristique de Ségou. D'un point de vue institutionnel, hormis le festival sur le Niger (qui célèbre le fleuve mais dont le programme demeure principalement culturel et quelque peu déconnecté du fleuve), on recense peu d'action à dimension patrimoniale. Seule une initiative du CPEL empreinte la rhétorique patrimoniale. Cette initiative, c'est l'Observatoire du fleuve Niger. Ce dernier est à verser au chapitre des quelques manifestations d'une conscience patrimoniale puisque construit sur la notion d'héritage. Le patrimoine pris au sens d'héritage demeure néanmoins peu naturelle au Mali (Ouallet, 2003), laissant à penser que cette initiative soit purement symbolique. Au regard de la qualité des données produites par cet observatoire, on peut réellement penser que cette réalisation est plus de l'ordre de la ressource symbolique que de la ressource scientifique à visée opérationnelle (malgré l'affiche clairement définis en ce sens).

Du point de vue du jeu d'acteurs, on observe une dilution d'actions à vertu patrimonialisante au sein d'une plus grande densité d'actions de structuration du secteur touristique. Ces actions peuvent être vues comme une forme d'institutionnalisation d'un tourisme axé autour du fleuve (et en moindre partie autour de son patrimoine). Ces actions émargent également au sein des étapes de sélection (recours à la ressource symbolique ici) tout autant qu'au sein de la valorisation. Parmi ces actions, on recense bien entendu le festival sur le fleuve Niger de Ségou né en 2005. Porté par la ville de Ségou et par son artisan principal en la personne de Mamou Daffé, parrainé par le ministère de l'Artisanat et du Tourisme ainsi que par le Ministère de la Culture, le festival du Niger affiche un programme (http://festivalsegou.org/) à dimension essentiellement culturelle[72]. Le patrimoine culturel valorisé à l'occasion de ce festival se compose de danses, masques, marionnettes, contes et légendes, d'objets artisanaux

[70] Association des Hôteliers et Restaurateurs pour le Tourisme à Ségou
[71] Conseil pour la Promotion de l'Économie Locale - http://www.cpelsegou.org/
[72] faut-il rappeler que le message véhiculé par l'OMATHO représentant le ministère de l'artisanat et du tourisme : *« le potentiel touristique de ce pays c'est le patrimoine culturel » (OMATHO de Bamako, 2007, entretien B. Pin).*

ou artistiques, etc. En marge de ce patrimoine culturel, le festival sur le Niger peut être considéré comme un festival musical à la programmation internationale. Malgré un centrage affiché autour du fleuve, on s'aperçoit donc que le fleuve n'est ici qu'un prétexte et que la médiation entreprise autour d'un patrimoine fluvial s'avère plus que réduite. On recense également l'observatoire du fleuve Niger dont le but semble purement symbolique (voir ci-avant) ainsi que les formations de guides piroguiers axées autour des composantes patrimoniales exogènes. Les actions patrimonialisantes sont peu nombreuses et s'avèrent purement symboliques renforçant l'idée d'une émergence héritée de l'objet fleuve patrimonial (voir 1.3. Le fleuve Niger, un avenir patrimonial ?). La prise de conscience réelle semble plutôt celle du potentiel touristique du fleuve.

Du côté du jeu d'acteur, la structuration touristique du secteur s'appuie sur un réseau d'acteurs dynamique ainsi que sur des acteurs centraux tels que Mamou Daffé, promoteur touristique multi-casquette de la ville de Ségou. L'acte fondateur de structuration de la filière touristique locale est sans conteste la création en 2003 de l'AHRTS qui *« s'assigne comme mission de contribuer au développement et à la prospérité du tourisme dans la région de Ségou sur un plan national et international » (*http://festivalsegou.org/*)*. C'est donc l'AHRTS de Ségou qui *« met en place sous l'impulsion de son président Mamou Daffé, hôtelier à Ségou, un comité de gestion, chargé de concevoir, financer et mettre en œuvre la 1ère édition du Festival sur le Niger, qui s'est déroulée les 4, 5 et 6 février 2005 à Ségou » (*http://festivalsegou.org/*)*. Cette première réalisation se traduira par la suite par la création du CPEL en 2006, structure *ad hoc* dont le but consiste à valoriser les potentialités économiques de Ségou et disposer d'un service compétent pour le développement des entreprises locales. Le festival a donc servi de rampe de décollage à ce développement « endogène » (slogan repris en cœur par les différents acteurs locaux du développement de Ségou) dont le principe consiste en une coopération / mise en réseau des acteurs économiques de Ségou (la Mairie de la commune urbaine de Ségou, Coordination Régionale des Artisans de Ségou, Association des Hôteliers et Restaurateurs pour le Tourisme de Ségou, Coordination des GIE Nogo Kélé, Association des Transporteurs pour l'Intégration et la Promotion de Ségou, Union Régionale des Transformatrices des Produits Agroalimentaires, Fédération des Maraîchers du Falla). La constitution du CPEL traduit une volonté de développement dont le tourisme doit être le catalyseur d'un côté et le fleuve la ressource emblématique de l'autre. Parmi les résultats du CPEL on observe d'ailleurs un nombre important de réalisations liées au tourisme (http://www.cpelsegou.org/) :

- Conception et élaboration d'un site internet du tourisme à Ségou : www.tourismesegou.com ;
- Organisation d'une « Formation CPEL » pour les guides de Ségou sur l'histoire, la culture, le civisme et le secourisme selon les besoins qui ont été exprimés par l'AGTPS ;
- Création du label « qualité tourisme Ségou » pour les guides de Ségou ;
- Conception des plaquettes et dépliants d'informations gratuits pour le Centre d'Information d'AHRTS (Association des Hôteliers et Restaurateurs pour le Tourisme à Ségou) ;
- Élaboration des différents circuits touristiques dans la ville de Ségou ;
- Création d'un slogan pour la ville de Ségou : « Partageons les couleurs de la vie ».

D'un point de vue purement institutionnel et en matière de normes formelles régulant ce développement, on trouve en premier lieu la création du CPEL chargé de la « mise en musique » des autres acteurs. Le rôle de coordination de l'action donné au CPEL peut être considéré comme une tentative de régulation formelle de l'action des autres acteurs. Les dispositifs tels que l'OPEL (réseau des entreprises locales promotrices de l'économie), l'EPEL (réseau d'experts locaux en vue de capitaliser leurs expériences) ainsi que le JPEL (programme de jeunes promoteurs de l'économie locale) complètent le cadre institutionnel formel mis en place afin de réguler mais surtout impulser le développement local.

On le voit, le processus à l'œuvre consiste plutôt en une touristification qu'en une patrimonialisation. Le fleuve n'est qu'une ressource symbolique mobilisée pour le développement touristique de la région. L'émergence à la fois héritée et empruntée de l'objet fleuve patrimonial est à relativiser. Elle émerge au travers d'opportunités saisies au gré de programmes de coopération décentralisée (formation des guides de l'AGTPS au travers de la coopération avec la ville d'Angoulême, projet de création d'une maison du fleuve Niger en lien avec le projet fleuve Niger de l'UNESCO et de la commission européenne).

A Mopti, le festival diamwari, « cousin » du festival du Niger de Ségou, est né en 2008. Organisé à la mi-février, soit une quinzaine de jours après le festival sur le Niger de Ségou, il présente un contenu en tous points comparables avec ce dernier. Au programme de ce festival : concerts, expositions d'objets d'arts, courses de pirogues, et forums de réflexion. La démarche engagée par la ville, l'OMATHO et les différents partenaires du tourisme de la région de Mopti est également comparable :

> *« Un seul mot d'ordre pour cette ville incontournable sur le plan touristique au Mali : s'ouvrir sur le monde et faire visiter le riche patrimoine artistique et culturelle de la région de Mopti […] "Venise du Mali" par sa position géographique, Mopti dispose d'énormes potentialités artistiques et culturelles qu'elle met en avant lors de ce festival. C'est également un hommage rendu au fleuve, à l'origine de la postérité de la ville. Toutes les activités se dérouleront tout au long du Bani un affluent du fleuve Niger »* (http://www.festivalculturelmopti.org/).

Ce festival tourné vers le fleuve est également tourné vers le patrimoine culturel général comme en témoigne son programme. A l'instar de Ségou, des formations ont été réalisées auprès des piroguiers et des guides. Des mesures de contrôle de l'activité de guidage non officielle sont aussi mises en œuvre (ordres de mission des agences de voyages locales décernées aux guides par exemple). La différence fondamentale avec le contexte ségovien est l'identité de l'acteur régulateur du développement touristique. A Mopti, c'est l'OMATHO qui joue le rôle de chef d'orchestre. Les créations des associations et notamment celles de guides et de piroguiers ont été initiées par l'OMATHO dans le but de créer les conditions nécessaires du développement touristique dans un contexte de décentralisation nouvelle :

> *« Nous avons besoin d'associations de tourisme puissantes, réellement structurées, avec lesquelles nous pouvons échanger. Mais je crois que c'est graduellement parce qu'avant les gens n'avaient pas toutes ces habitudes et parce qu'ils ont évolués en une décennie, parce qu'avant il n'y avait pas l'administration sur Mopti et qu'ils étaient laissés à eux mêmes et qu'aujourd'hui nous sommes là » (Moctar Ba, OMATHO de Mopti, Entretien B. Pin).*

A Mopti comme à Ségou, le fleuve est considéré comme un potentiel touristique mais sa dimension patrimoniale n'est pas institutionnalisée. Le réel objet d'action publique est donc le tourisme et non pas le fleuve patrimonial. Le tourisme y est vu comme un tourisme de grand site, et si le fleuve est célébré par les différents événementiels locaux, le tourisme principal reste encore axé autour de sites tels que le Pays Dogon, Tombouctou ou Djenné : *« Aujourd'hui, le tourisme dans la région de Mopti concerne essentiellement le produit "Pays Dogon" : sur une semaine passée dans la région, un touriste y passera quatre jours. Il visitera ensuite Mopti, puis Djenné. A partir de l'une de ces deux villes, il pourra passer un jour sur le fleuve » (Assemblée Régionale de Mopti, 2006, p27).* Là aussi, la portée du processus à l'œuvre est plus de l'ordre de la touristification que de la patrimonialisation.

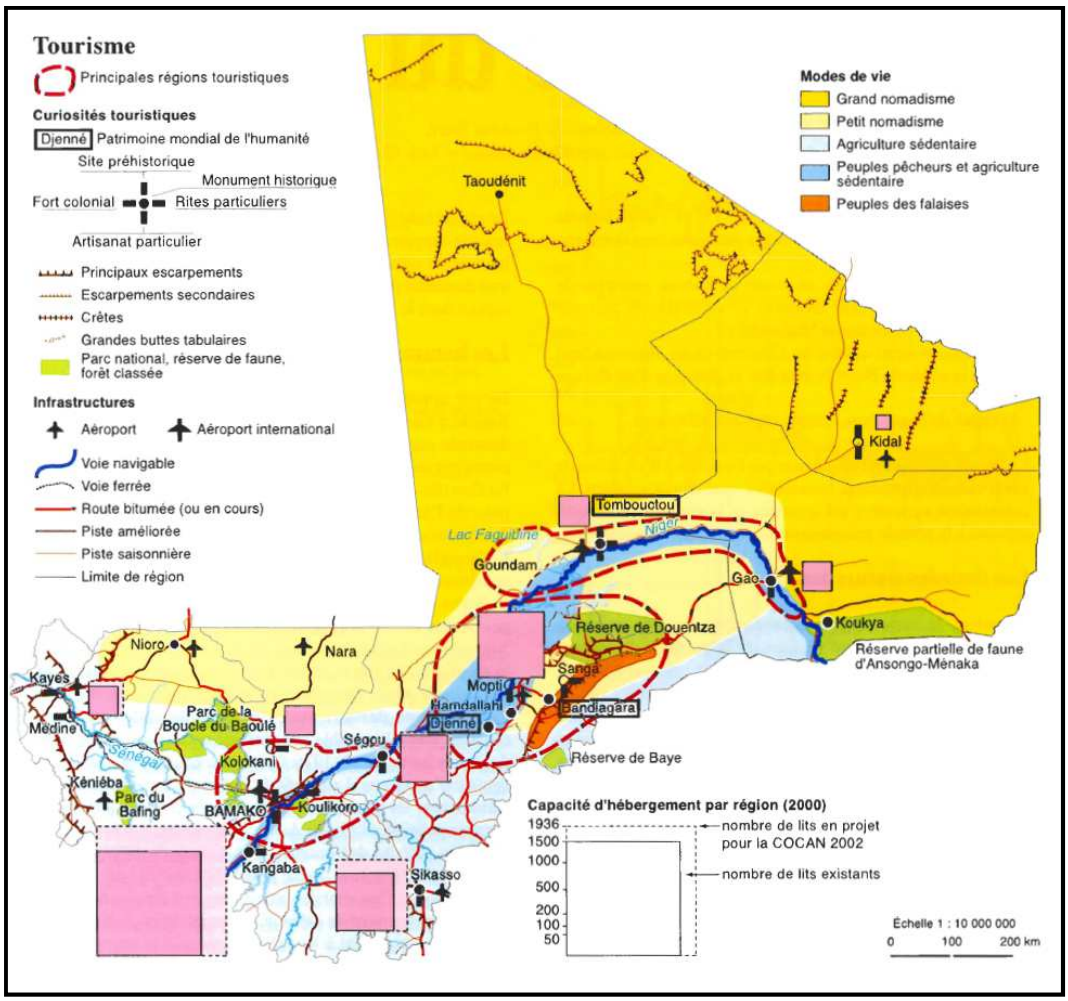
On retrouve cette divergence avec la Loire dans le discours des acteurs du tourisme. Lorsque le fleuve Niger est mentionné comme atout touristique, c'est plus pour sa qualité de supports d'offres classiques de tourisme fluvial que pour les patrimoines qui lui sont associés : *« le*

Mali dispose d'importantes potentialités touristiques encore très inégalement exploitées. Ses atouts sont multiples et originaux : […] La présence du fleuve Niger et de son Delta Intérieur qui est l'une des zones lacustres les plus vastes du monde. Durant une période de l'année, des bateaux permettent d'y effectuer des croisières jusqu'à Tombouctou et Gao » (Lerebours Pigeonnière and al, 2001, p60). Cette tendance s'explique en partie par une différence fondamentale de cible touristique entre le Val de Loire et le fleuve Niger. Au Mali, le tourisme est nécessairement international puisque la notion même de tourisme n'existe pas réellement chez les populations locales. Quand ces dernières se déplacent, c'est le plus souvent pour « visiter la famille ». D'ailleurs, la genèse du fait touristique (voir 3.1.1. De la naissance du tourisme au tourisme fluvial) trouve ses origines dans des mutations sociales n'ayant pas de résonnance au Mali[73]. Or, le tourisme international s'accommode bien d'un tourisme de « grands sites » et plus généralement de pratiques touristiques respectant les canons du tourisme classique. Ceci explique pourquoi le fleuve Niger figure plus dans les discours pour sa qualité de support d'offres de tourisme fluvial (croisières), ou pour sa capacité à donner l'accès à des grands pôles touristiques (lac Débo, Tombouctou). Par ailleurs, on peut expliquer la touristification du fleuve plutôt que sa patrimonialisation par la stratégie de développement qui consiste plus à accroitre le tourisme international que le tourisme local ou de proximité. Un des moteurs de la patrimonialisation sur la Loire est la nécessité de diversifier le public touristique en proposant des formes de tourisme aptes à capter un public de proximité. Cet enjeu n'existe pas au Mali ce qui explique en partie la touristification plutôt que la patrimonialisation.

Les modèles touristiques existant portent donc naturellement sur des modèles de types « grands sites » et si le delta intérieur du fleuve Niger voit se développer le tourisme de manière importante depuis 2000 c'est donc plus en raison d'une situation géographique favorable que d'une réelle stratégie de développement orientée vers la valorisation du Delta. En effet, le delta se trouve à proximité des grands sites touristiques du pays qui forment le « triangle touristique malien » (Djenné, Pays Dogon, Tombouctou). Ces sites inscrits au patrimoine mondial peuvent être considérés comme les pôles d'attractivité touristique de la

[73] Cette interprétation mériterait d'être nuancée. En effet, au même titre qu'il existait une tradition du tour initiatique chez les aristocrates anglais, il existe une tradition du voyage initiatique chez les mandéns (empire manden) qui possède encore une rémanence aujourd'hui (Maïga, 2010, p75-80). Ce voyage initiatique (dont le but était la confrontation à l'altérité pour apprendre quelque chose de non matériel et bénéfique à la communauté d'origine au retour) est fortement similaire aux pratiques des aristocrates anglais. Ainsi, même si le passage du voyage au tourisme n'a pas eu lieu en Afrique de l'Ouest, il demeure néanmoins qu'il existe une tradition du voyage.

région, expliquant les comportements de transits[74] des populations de touristes à Mopti qui y trouvent une curiosité touristique indéniable mais aussi des capacités d'hébergement nécessaires.



Carte 5 : Carte touristique générale du Mali (Lerebours Pigeonnière, 2001, p61)

***

Même si l'on observe l'émergence d'un problème public fleuve Niger, il demeure difficile, à l'heure actuelle, de la relier à un processus de patrimonialisation. Les jeux d'acteurs rencontrés à Ségou comme à Mopti doivent semble-t-il être associés à une prise de conscience d'un potentiel touristique, plus que d'une dimension patrimoniale. Les jeux d'acteurs sur ces deux sites montrent l'importance de chefs d'orchestre tels que le CPEL ou que l'État au

[74] En effet, les touristes arrivent en soirée à Mopti, cherchent un guide et un 4*4 pour un départ au Pays Dogon et repartent le lendemain au pire ou le surlendemain au mieux.

travers de l'OMATHO. Le chef d'orchestre qu'est le CPEL peut par ailleurs être considéré comme la matérialisation d'une inter-corporation (les différentes corporations du tourisme) qui démontre l'aptitude des corporations représentées à dépasser leurs logiques de court terme et imaginer des stratégies à moyen terme.

A l'inverse de la Loire, le processus à l'œuvre sur le fleuve Niger est donc plus à verser au chapitre d'une touristification que d'une patrimonialisation. L'importation du modèle « fleuve patrimonial » est cependant une réalité comme on a pu l'observer précédemment. La question qui reste en suspens est de savoir si les velléités d'exportation d'un modèle tel que celui du fleuve patrimonial peuvent s'accompagner d'un réel effet inductif. En effet, la relative stabilité des pratiques du fleuve ainsi que le succès d'un tourisme de grand site déjà existant et l'absence d'un potentiel « tourisme de proximité » ne semblent pas permettre l'exportation du modèle ou de son processus. Pourtant, le fleuve Niger offre des atouts indéniables pour l'exportation du modèle tant il semble matérialiser la vision même d'un fleuve patrimonial (voir 2.4. Djoliba, un patrimoine vivant complexe distant de sa valorisation).

3.4. Conclusion de chapitre

Le tourisme fluvial trouve ses origines au sein de deux contextes européens que sont les canaux étroits britanniques ainsi que le canal du midi. Le point commun de ces deux contextes est l'organisation intentionnelle de l'activité. Cette dernière suit un processus formalisable que nous avons décomposé selon une séquence artialisation – patrimonialisation – institutionnalisation – valorisation. Cette séquence offre une lecture synthétique de l'émergence du fleuve patrimonial, met en lumière la polymorphie du patrimoine au sein du processus (métapatrimoine) et permet de comprendre le rôle de la collectivité publique (chef d'orchestre) dans la valorisation d'un patrimoine.

Ce processus trouve avec le fleuve Niger un exemple contradictoire riche d'enseignements. Ainsi, le fleuve Niger dont on peut penser qu'il est peut être au début d'une prise de conscience d'un problème public démontre qu'un fleuve peut faire l'objet, localement, d'une « touristification », sans passer par l'étape « patrimoine », même si ce fleuve présente un patrimoine naturel et culturel important. Ainsi, le processus à l'œuvre sur le fleuve Niger est donc plus à verser au chapitre d'une touristification que d'une patrimonialisation. Cet exemple met toutefois également en évidence l'importance de chefs d'orchestre (acteurs privés et État). Surtout, le fleuve Niger met en exergue l'aspect déterminant du type de tourisme existant, et par extension l'importance des déterminants du tourisme dans la mise en œuvre d'un modèle de développement.

Nous retrouverons l'importance des déterminants du tourisme dans la seconde partie, notamment en matière d'espaces fonctionnels.

Conclusion de la première partie

La question que soulevait cette première partie était de savoir si le « fleuve patrimonial » constituait un nouvel objet de développement touristique. Notre point de départ était donc un constat, celui de l'existence de l'objet « fleuve patrimonial ». La question à laquelle nous devions répondre était de savoir si la vocation principale de cet objet était bien le développement touristique.

Dans un premier temps, nous avons donc retracé l'émergence de cet objet à l'échelle internationale (canaux, paysages culturels) et à l'échelle locale (Loire notamment), avant d'en conclure à son insertion au niveau local en tant que référentiel (nouveau ou agrégé à d'autres référentiels) d'action publique.

Dans un second temps, et après nous être intéressé au contenant, nous nous sommes concentrés sur le contenu de l'objet « fleuve patrimonial ». Il s'agissait alors de cerner avec plus d'acuité quelles étaient les qualités sur lesquelles reposait le modèle de développement. Dès lors, nous avons considéré ces qualités comme des ressources pour le développement. L'observation de ces qualités nous a permis de mettre en évidence leur évolution au cours du processus de patrimonialisation jusqu'aux initiatives de valorisation. Ce constat d'évolution du patrimoine (métapatrimoine) valida la dimension de « ressource » du patrimoine, soit son *instrumentation* au cœur d'un processus de développement, *a fortiori* touristique.

En conclusion de cette première partie, et après avoir questionné le contenant et le contenu de l'objet, nous avons donc questionné son utilisation au cœur d'un processus de développement touristique que nous avons cherché à synthétiser comme une séquence de différentes étapes (logique de projet). Il s'agit du processus « artialisation – patrimonialisation – institutionnalisation – valorisation ». La déconstruction de nos terrains d'étude selon ce processus nous a permis à la fois de valider le modèle mais également d'en cerner les limites et de repositionner également la réflexion du développement touristique d'un fleuve patrimonial sur les déterminants du tourisme et sur le rôle des acteurs centraux ou chefs d'orchestre.

Cette première partie nous a donc permis de répondre à la première question en affirmant la vocation de développement touristique de l'objet « fleuve patrimonial ». Forts de ces premiers

enseignements, nous allons donc chercher à savoir, dans la seconde partie de ces travaux, si le contenu de l'objet et l'utilisation qui est en faite sont réellement en adéquation. Pour ce faire, nous allons analyser les espaces fonctionnels du tourisme fluvial patrimonial et les réalités spatiales de l'action publique dénommées territoires d'action.

Partie 2 : Les outils d’une politique de valorisation touristique d’un fleuve patrimonial

Introduction de la seconde partie

La dimension patrimoniale d'un fleuve est une réalité construite par un processus de patrimonialisation. L'espace fluvial, au travers des objets sélectionnés et patrimonialisés (métapatrimoine), peut alors être vu comme un patchwork de composantes patrimoniales. Ces objets donnent au fleuve et à son val des réalités spatiales particulières qui, nous le verrons, composent des espaces fonctionnels dans des perspectives de développement touristique (valorisation).

La valorisation touristique (vocation principale de l'objet « fleuve patrimonial ») peut s'appuyer sur les acteurs du secteur touristique, dont les collectivités territoriales. L'action de ces dernières va notamment prendre la forme de projets qui, par les périmètres d'interventions ou de prescriptions qu'ils reconnaissent, constituent des *« actes de dénomination, qualification, valorisation (de qualités et valeurs) qui instituent des territoires d'actions » (Melé and al, 2008, p17).*

Finalement, l'objet qu'est le fleuve patrimonial s'inscrit dans un territoire global qui abrite à la fois des espaces fonctionnels (pour la valorisation touristique) mais aussi des territoires d'action (de cette valorisation touristique). Ces espaces et ces territoires ont en commun les mêmes composantes patrimoniales. Ces composantes structurent les espaces fonctionnels d'un côté et alimentent la construction des territoires d'action de l'autre.

La question à laquelle cette seconde partie se propose de répondre est de savoir si les territoires d'action prennent réellement en compte les espaces fonctionnels. Nous identifierons et caractériserons ces espaces fonctionnels dans un premier temps, avant de nous concentrer sur les territoires d'action dans un second temps. Puis, nous conduirons une analyse comparative « espaces fonctionnels *versus* territoires d'action » et réfléchirons à une méthode d'articulation entre ces deux pôles. En conclusion, nous formulerons des propositions quant au rôle des chefs d'orchestre dans une visée d'ingénierie territoriale.

Chapitre 4. Les espaces fonctionnels de la valorisation touristique d'un fleuve patrimonial

Avant d'entreprendre ce travail sur les espaces fonctionnels, nous devons nous poser la question de la pratique touristique et par extension la question du public. En effet, les espaces fonctionnels n'existent en soi que pour une catégorie de touristes bien définie et surtout pour une pratique touristique ciblée (pour une catégorie de touristes différente et une pratique différente, les espaces fonctionnels diffèrent).

Bien entendu, et comme notre première partie le suggère, les pratiques que nous considérerons rassemblent les pratiques connues sous le vocable de tourisme fluvial. Il s'agit notamment des marchés tels que ceux du bateau à passagers ou bateau promenade, le marché de la plaisance individuelle de location, le marché des péniches hôtels et paquebots fluviaux, le marché de la plaisance privée, le marché du canoë-kayak et enfin le marché du motonautisme. Toutes les pratiques ici visées n'existent pas sur nos terrains. Toutefois, ces pratiques ont des points communs que l'on peut questionner concernant les espaces fonctionnels. Le premier de ces points communs est la perception du patrimoine fluvial vu depuis le fleuve. La question de l'originalité du regard est un point commun à toutes ces pratiques. Aussi, nous chercherons à connaître les réalités spatiales de ces patrimoines vus depuis le fleuve et selon différentes échelles prenant en compte les différentes pratiques. A cette fin, nous appliquerons et adapterons une méthode d'étude intitulée « les rythmes paysagers ». Le second des points communs de ces pratiques est que l'on ne peut y accéder que depuis des haltes fluviales que l'on peut considérer comme des nœuds (carrefours) entre un fleuve à naviguer et un hinterland (arrière-pays fluvial) à découvrir. Dès lors, on peut caractériser ces haltes du point de vue de leur centralité[75], de leur capacité à attirer et en même temps à accéder au patrimoine fluvial ligérien. Nous examinerons leur aménagement, leur profil touristique et le patrimoine présent dans leur arrière pays. Nous examinerons également en premier lieu les difficultés de navigation de l'espace fluvial.

Les espaces fonctionnels ainsi identifiés constituent le cadre spatial fonctionnel de la valorisation touristique du fleuve patrimonial.

[75] Par centralité, on entend la capacité de polarisation et d'attractivité (Lévy and al, 2003, p139).

4.1. Les espaces fonctionnels ?

Dans une perspective de recherche pour l'action qui constitue le champ de l'aménagement, nous avons cherché à comprendre si l'instrumentation du fleuve et de son patrimoine, matérialisé par les territoires d'action *ad hoc* (voir chapitre suivant), valorisait les potentialités réelles du fleuve. Pour se faire, nous avons considéré que l'espace géographique ligérien pouvait être traduit en un certain nombre de constructions (rythmes paysagers par exemple). Ces dernières matérialisent des espaces non « isotropes et homogènes », des « espaces produits » ou « espaces relatifs » (Pumain and al, 2004, p44-45). Ces espaces appartiennent à ce que Denise Pumain dénomme les espaces fonctionnels : *« Les espaces fonctionnels sont des espaces dérivés de l´espace physique transformé par les attributs des lieux et les liens entre les lieux. Ce sont des espaces où peuvent s´effectuer les mouvements, les déplacements, en fonction d´un but déterminé » (Pumain, 2008, p18).*

Ces espaces permettent d'appréhender l'espace ligérien du point de vue de ses potentialités touristiques. Les limites de ces constructions résident dans leur faiblesse partielle à retranscrire la dimension sociologique de ces espaces de pratiques[76]. En effet, si certaines constructions intègrent le filtre culturel et personnel (méthodes intégrant le « dire d'expert », croisement des pratiques), d'autres se concentrent uniquement sur les caractéristiques intrinsèques de l'espace. Nous utiliserons ces deux types de méthodes dans la suite notre propos.

Par espace fonctionnel, nous entendrons donc cet espace de vie utilisé ou utilisable, cet espace aux potentialités spatialisées que Colette Cauvin avait décrit, concernant la ville, de la manière suivante : *« la ville fonctionnelle sous jacente, celle avec laquelle on vit, celle que l'on utilise tous les jours » (Cauvin, 1998, p82).* Ainsi, dans le chapitre suivant, nous chercherons à identifier des espaces que l'on pourrait qualifier de fonctionnels et dont la superposition forme un « fleuve fonctionnel ». Le premier chapitre de cette seconde partie est donc un travail sur la centralité soit la *« capacité de polarisation de l'espace et d'attractivité d'un lieu ou d'une aire qui concentre acteurs, fonctions et objets de société » (Lévy and al, 2003, p139).* Cauvin définit l'attractivité *« comme la capacité que possède un sujet pouvant être une personne, un groupe de personnes, un objet ou un groupe d'objets », à attirer vers*

[76] « *Les caractéristiques des espaces fonctionnels ne nous parviennent pas directement. Elles sont modifiées par les motivations des individus, par ce qui retient leur attention, car l´individu aperçoit surtout les parcours qui sont importants pour lui. Elles sont également transformées, triées, par des filtres comme le filtre culturel ou le filtre personnel » (Pumain, 2008, p18).*

lui d'autres sujets, à induire un mouvement ou plusieurs dans sa direction » (Cauvin, 1998, p79).

Afin de déterminer plusieurs axes de prospection concernant ces espaces fonctionnels, nous nous sommes inspirés de la géographie des ports maritimes. La question de la centralité ou de l'attractivité des ports maritimes a déjà été traitée de manière abondante par les géographes. A notre connaissance, il n'en n'est pas de même concernant les ports fluviaux. Toutefois, Marie-Madeleine Damien dresse une typologie des ports fluviaux (Damien, 2001) comparable en de nombreux points avec une typologie des ports maritimes axée sur des questions de centralité (Sonnic, 2005).

Ainsi, la typologie des ports fluviaux établie par Marie-Madeleine Damien (Damien, 2001, p67) est basée sur la capacité des ports ainsi que sur leurs services associés. Elle différencie trois types d'infrastructures nautiques :

- *Les haltes fluviales* (ou haltes nautiques) : elles accueillent un nombre limité de bateaux en transit (de cinq à quinze). Elles ne donnent pas lieu à la mise en place d'une concession. Des places à quai dotées de bollards sont matérialisées et on ne trouve en général pas de pontons. L'espace public sur le terre-plein est aménagé de manière simple et ne donne pas lieu à la production de services marchands. Ceux-ci sont fournis par les commerçants du bourg situés en général à proximité. L'équipement est le plus souvent géré par la collectivité. Le stationnement est gratuit et n'est autorisé que pour une durée limitée. Le mouillage ne dure généralement que quelques heures. D'un point de vue réglementaire, ces infrastructures nécessitent la demande d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du DPF accordées en priorité aux communes et aux groupements de communes qui deviennent de ce fait territoires d'action en la matière. L'habilitation à délivrer ces autorisations peut être déléguée par l'autorité compétente à une autorité organisatrice qui aurait vocation à développer la plaisance fluviale dans un bassin de navigation déterminé *« ce qui pourrait contribuer à dynamiser le tourisme fluvial » (Arzul, 2008, p18).* Cette autorité organisatrice pourrait prendre plusieurs identités sur le Val de Loire.
- *Les relais fluviaux* (ou relais nautiques) : donnent lieu à la production d'un service marchand sur site, notamment sous la forme de bornes électriques ou mixtes « eau / électricité ». Leur gestion est encadrée par la procédure de concession (délégation de service public) sous le nom d'Équipement Léger de Plaisance (ELP). Du fait de leur taille (15 à 50 anneaux), il conviendrait plutôt de les nommer Équipements Intermédiaires de

Plaisance (EIP). Petits ports de plaisance disposant d'une palette réduite de services, la présence d'une capitainerie y est recommandée. A défaut, la gestion du site est assurée par la collectivité ou par un professionnel privé (loueur...) situé sur le site ou à proximité. La durée de fréquentation n'excède pas quelques jours. A partir de ce type de port, on peut parler réglementairement de port de plaisance du fait que ces ports sont régis par des contrats de concession. *« Toutefois, les lois de décentralisation des 30 juillet 2003 et 12 août 2004 ont rendu possible la décentralisation en pleine propriété des ports intérieurs » (Arzul, 2008, p18).*

- *Les ports de plaisance* : ce sont des équipements intégrés dotés d'une capitainerie et d'une palette de services marchands et non marchands. C'est un pôle de service impliquant une présence permanente adaptée au site. Ils se distinguent à la fois par leur taille, la palette de services offerts (capitainerie « cœur» du port...) et leur localisation. Les séjours y sont assez longs et le stationnement à l'année y est fréquent. C'est sur ce modèle, celui d'une infrastructure de services importants, que sont construits les ports de Namur, de Colmar ou de Condrieu (Caradot-Bail, 2006, p119), ce dernier ayant démontré que même une commune modeste peut faire le choix et le pari du tourisme fluvial autour d'une stratégie basée sur la pluralité des pratiques nautiques, la mise en place d'une structure de coordination et un projet ambitieux.

Les infrastructures nautiques présentes sur notre site d'étude sont assurément du type halte fluviale. Les services associés sont réduits au minimum et toujours dans le village avoisinant. Cette typologie est à mettre en perspective avec la typologie des ports de plaisance maritimes proposée par Ewan Sonnic en matière de services (Sonnic, 2005). Même si les pratiques nautiques observées sont différentes, nous considérons intéressant d'effectuer un transfert de champ de la plaisance maritime à la plaisance fluviale concernant les aménagements qu'elles suscitent. Nous retenons ainsi deux typologies formulées par Ewan Sonnic, celles des gammes d'équipements et de services et celles du degré d'attraction. Ces deux typologies nous renseignent, par analogie sur les degrés de centralité, en termes d'attractivité, des haltes fluviales.

- Typologie en termes de hiérarchisation des gammes d'équipements et de services :
    - ports d'équilibre dont la particularité est d'offrir une gamme d'équipements et de services très complète : zone technique complète (pôle carburant, aire de carénage aux normes en vigueur, engins de levage et de manutention des navires même de grande taille…), port accessible à toute heure du jour et de la nuit, escale confortable :

pontons forcément équipés d'arrivées d'eau et d'électricité, douches-sanitaires généralement utilisables 24 heures sur 24, laverie automatique avec sèche-linge, commerces de l'industrie nautique (magasins d'accastillage, voileries, concessionnaires de bateaux, chantiers navals, loueurs…) ou non (bars, restaurants, boutiques…) nombreux ;

- les ports d'escale (proposant un panel de services relativement satisfaisant : pontons et quais, douches-sanitaires, eau et électricité, cale et / ou grue de mise à l'eau…) ;
- les ports abris : ils sont les plus nombreux et les plus sommairement équipés (bouées et corps-morts, cales de mise à l'eau, zone de stockage d'annexes, parfois une digue bien souvent antérieure à l'activité de plaisance…) ;
- les zones de mouillage et d'équipements légers ;
- les ports à sec.

- Typologie portuaire relative au degré d'attraction :
  - ports à fréquentation exceptionnelle, insulaires la plupart du temps, ports à très fort pouvoir attractif (accessibles à toutes heures de la marée et présentant un bon nombre de place pour le passage),
  - ports à fort pouvoir attractif (escales touristiques ou escales obligatoires sur itinéraire classique de croisière),
  - ports assez attractifs (sur un bassin de navigation attractif ou sein de villes de moyenne importance),
  - ports à pouvoir d'attraction modéré (ports d'attente ou ports en marge),
  - ports à pouvoir d'attraction modeste (accessibilité faible, difficultés de navigation),
  - ports peu fréquentés (concurrence, trop grande densité de ports, points durs dangereux à traverser).

Ces deux typologies associées à la plaisance maritime mettent l'accent sur deux aspects de la centralité des ports et haltes nautiques, les services d'une part, et l'accessibilité d'autre part (niveaux d'eau, potentialités ou patrimoine de l'arrière pays, difficultés de navigation et points durs).

Ainsi, il existe de nombreux éléments de comparaison entre les typologies des ports fluviaux et les typologies des ports maritimes. Aussi, nous avons utilisé les éléments de centralité

retenus par Ewan Sonnic afin de prospecter l'attractivité des ports fluviaux ligériens. Ce transfert de champ est d'autant plus justifié que des éléments non retenus par Marie-Madeleine Damien et mentionnés par Sonnic, sont également cités comme éléments de centralité par Woessner : *« Les villes et les villages traversés apparaissent comme des points de polarisation grâce à leurs qualités urbanistiques et architecturales, ainsi que par les services qu'ils offrent (le patrimoine bâti, les manifestations culturelles, les bonnes tables, la chalandise) » (Woessner, 2006, p5).*

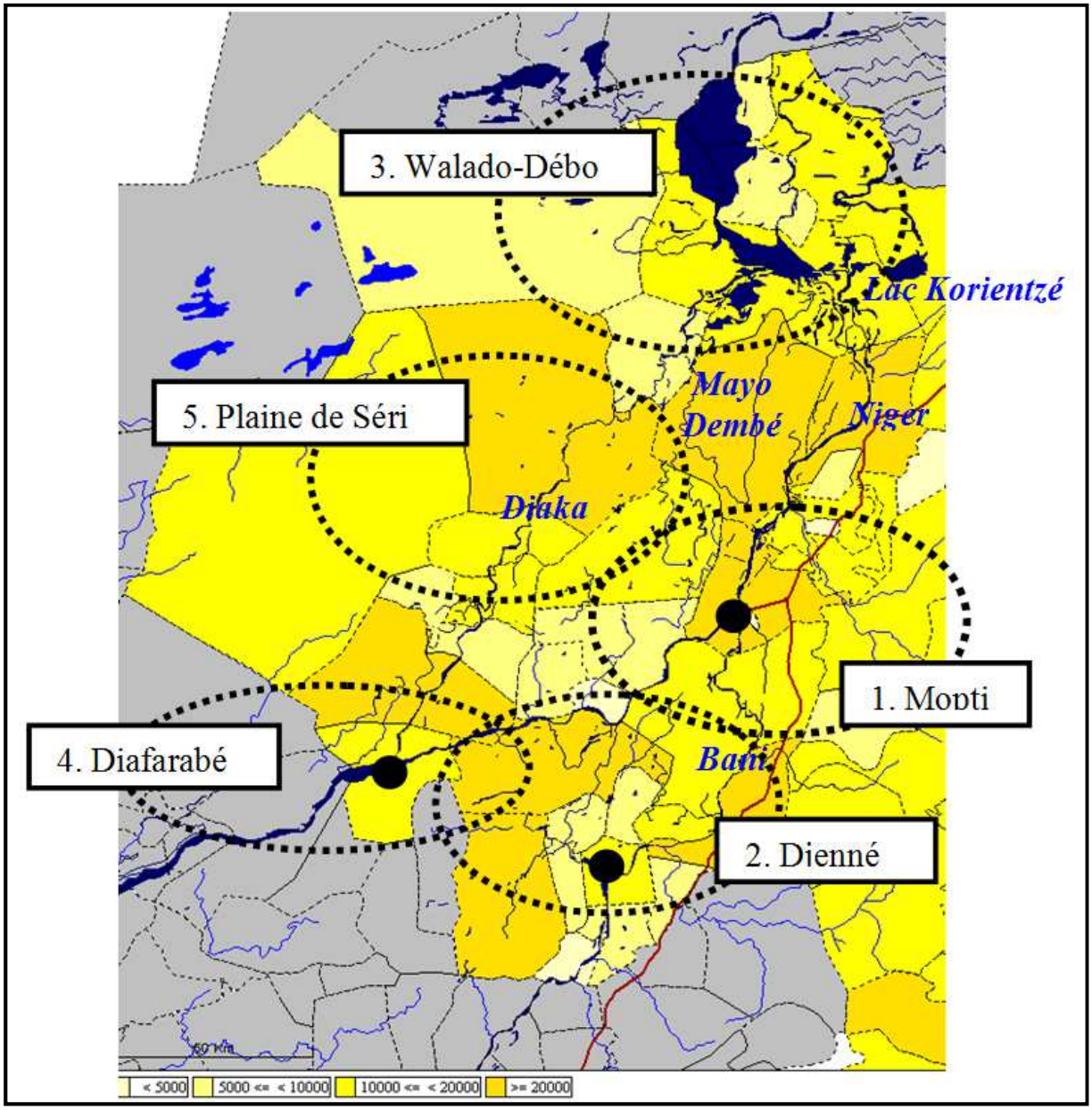
Ainsi, la centralité des ports telle que nous l'investiguerons est une fonction à plusieurs variables. Parmi ces déterminants, on trouve les difficultés de navigation (et par extension l'hydrologie et les points durs), l'aménagement des ports, les services présents, le patrimoine de l'arrière pays maritime (degré d'attraction). Ces éléments constituent autant de portes d'entrées permettant une caractérisation des haltes. En marge de l'analyse des haltes fluviales, nous avons également réalisé un travail non centré sur les ports mais sur le fleuve lui-même. Ce travail réalisé sur les paysages vus du fleuve ne se concentre plus sur des nœuds (ports) mais considère le fleuve dans sa globalité. Il s'agit moins de réfléchir à partir des haltes déjà présentes que de prospecter des caractéristiques intrinsèques permettant le positionnement des offres touristiques fluviales où concentrer l'action publique. Il s'agit là du travail réalisé sur les rythmes paysagers.

La valorisation touristique d'un fleuve est donc, d'un point de vue fonctionnel, fonction de la centralité multidimensionnelle des objets :

Valorisation touristique = f (centralité) = f (hydrologie, points durs, aménagements, services, patrimoine de l'arrière pays, rythmes paysagers, …)

Du point de vue de l'opérationnalité et de la légitimité de ces constructions (espaces fonctionnels), on retrouve une prise en compte des espaces fonctionnels chez les techniciens de la sphère touristique de Violier (Violier, 1999b). Tel est le cas par exemple du CDT49 qui fait directement mention de 3 territoires fonctionnels ligériens sur son propre territoire : *« La vallée de la Loire dans le département peut être décomposée en trois secteurs : la Loire "saumuroise" (de Montsoreau aux Ponts-de-Cé), la Loire "angevine" qui est davantage sous influence urbaine (des Ponts-de-Cé à Bouchemaine / Savennières) et la Loire "maugeoise" ou aval de Savennières à la Varenne » (CDT49, 2003, p5).* Le CDT49 décline ces mêmes espaces en sous espaces en admettant l'existence d'espaces fonctionnels liés à la profondeur de l'hinterland : *« De façon plus précise, regardons quel diagnostic peut être porté sur les 3*

grands espaces de la vallée de la Loire en Anjou : les bords du fleuve, les espaces inondables, les espaces rétro-ligériens » (CDT49, 2003, p8). On retrouve donc une prise en compte de ces logiques chez les techniciens du tourisme en Val de Loire mais aussi au sein des institutions politiques locales maliennes. L'Assemblée Régionale de Mopti a ainsi identifié des espaces fonctionnels d'un point de vue touristique et notamment *« cinq (5) pôles d'attraction dans le Delta » (Assemblée Régionale de Mopti and al, 2006, p26).* La vision ici défendue est celle de techniciens français volontaires du progrès au sein de l'Assemblée Régionale de Mopti.



Carte 6 : Pôles d'attractions touristiques dans le Delta Intérieur du Fleuve Niger » (Assemblée Régionale de Mopti and al, 2006, p26).

***

L’objet de ce chapitre consiste donc à identifier et caractériser des espaces fonctionnels selon des principes de centralité. Les méthodes qui seront mises en œuvre ont été construites en partie grâce à un corpus bibliographique. Les données utilisées seront à la fois issues de bases de données existantes mais également d’une phase de terrain qui a permis de recueillir des données spécifiques à nos zones d’étude. Ces éléments seront précisés au sein de chaque sous chapitre.

Seront successivement abordés les éléments de centralité définis précédemment :

- Caractéristiques physiques (hydrologie, points durs…) ;
- Accessibilité au paysage (rythmes paysagers) ;
- Caractérisation des haltes fluviales (aménagements, services, accès au patrimoine culturel de l’arrière pays fluvial).

4.2. Des espaces fonctionnels fonction des caractéristiques physiques du fleuve

Le fleuve Niger et la Loire sont deux fleuves aux caractéristiques physiques relativement spécifiques. Ces caractéristiques sont à considérer comme des facteurs déterminant les pratiques des usagers mais également le positionnement des offres touristiques fluviales. A l'inventaire de ces caractéristiques physiques on compte :

- l'hydrologie du fleuve,
- le mouillage et la hauteur libre,
- les seuils naturels et artificiels.

4.2.1. Hydrologie

Du point de vue de l'hydrologie, la Loire et le fleuve Niger partagent en commun un régime hydrologique saisonnier très marqué. Ce régime hydrologique, même s'il influence les pratiques n'est malgré tout pas complètement discriminant vis-à-vis de ces dernières. Ainsi, si l'on considère que le début annuel des pratiques en Loire se situe début avril (source : entretiens auprès des prestataires touristiques), on peut étendre la période navigable jusque mi-novembre. Dans les faits, les pratiques nautiques touristiques en Loire ne s'étendent pas jusqu'en novembre et s'arrêtent même courant septembre pour les pratiques du canoë-kayak. De même, en dehors d'épisodes hydrauliques spécifiques (crues), on pourrait considérer que la période la plus propice à la navigation serait en fait inverse à la période naviguée par le tourisme fluvial. On peut d'ailleurs établir une analogie avec les hauteurs d'eau propices au commerce fluvial au XVIIIème siècle : *« Par eaux pleines, la navigation traditionnelle est excellente (enfoncement des bateaux de 1 à 1,2m). Par eaux moyennes (enfoncement de 60cm), la navigation est bonne et cet enfoncement est considéré comme encore rémunérateur par De Vézian. Par basses eaux (enfoncement de 35cm), la navigation n'est plus rentable (15cm d'enfoncement utile soit 15t de chargement). La navigation se fait à perte pour faire face aux engagements » (Beaudouin, 1984).*

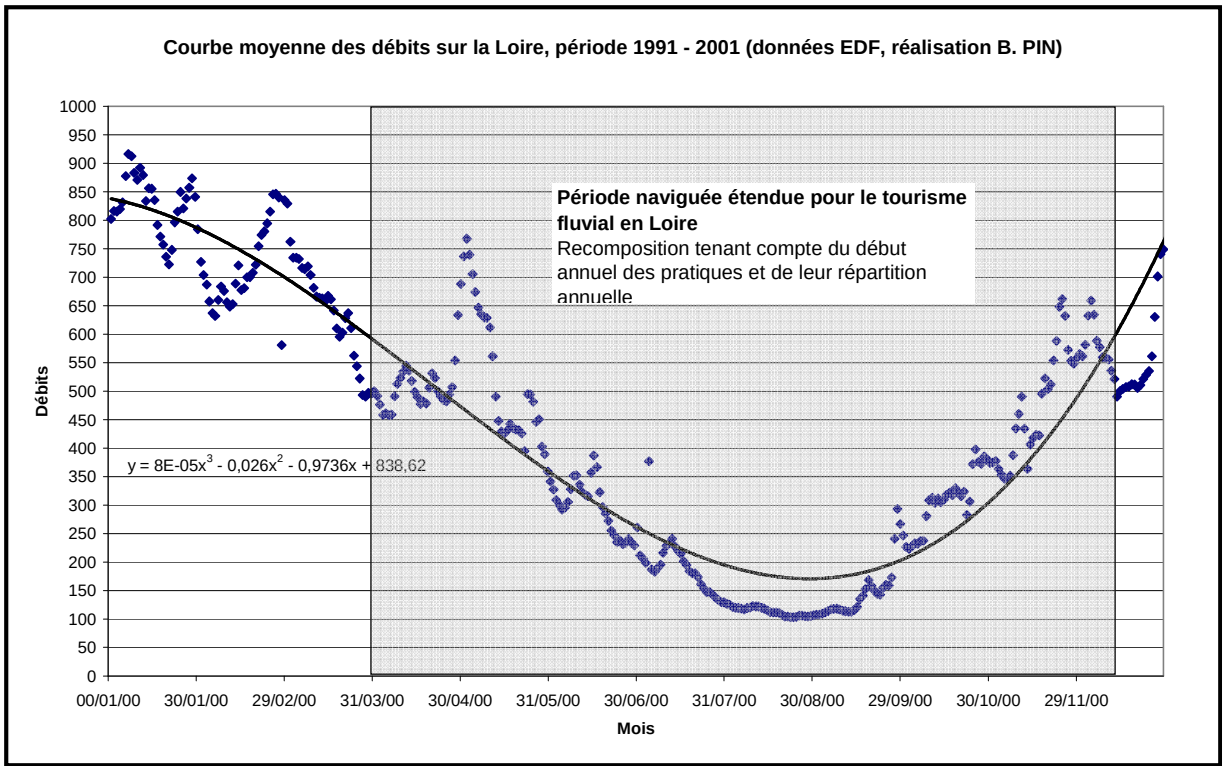


Figure 27 : Courbe moyenne des débits en Loire, période naviguée étendue pour le tourisme fluvial (réalisation : B. Pin).

Les pratiques touristiques fluviales considèrent donc la disponibilité des publics comme étant un facteur plus important que l'hydrologie. Il s'agit là de l'expression de l'offre et la demande, soit l'expression du marché. C'est donc aux pratiques touristiques de s'accommoder de conditions de navigation difficiles puisque la demande des différents marchés du tourisme fluvial coïncide avec la période où les difficultés de navigation liées aux conditions physiques s'expriment avec le plus de vigueur. En effet, si l'on considère le marché du « bateau à passagers » ou « bateau promenade », on observe une demande s'étalant principalement de mai à septembre soit lors de la période des basses eaux. Le régime hydrologique de la Loire serait donc quelque peu antagoniste de la saisonnalité du tourisme fluvial si la demande n'était pas quelque peu décalée vis-à-vis de l'étiage. Or l'étiage en Loire est le plus sévère lors de la période Juillet/Septembre. A l'inverse, les flux autocaristes sont plus denses en avant et après saison soit lors de périodes de basses eaux mais pas lors des étiages les plus forts. En effet, dans les régions peu touristiques, les bateaux promenades fonctionnent très bien en mi-saison. Les mois de mai et juin étant les deux mois les plus chargés généralement (Grelet, 2005, p5). On peut donc considérer que la saison touristique ligérienne (mai à septembre) pousse les entreprises de la filière nautique à composer avec des conditions de navigation difficiles mais que les bateaux à passagers profitent d'une fenêtre de

pratiques un peu moins complexe que leurs homologues situés dans des régions associées à un tourisme héliotropique.

Ce facteur déterminant que sont les caractéristiques hydrologiques du fleuve est un facteur difficilement influençable par les politiques publiques, et à fortiori par les politiques locales. Seul le soutien d'étiage pratiqué à Naussac et Villerest[77] impacte l'hydrologie du fleuve et influence positivement la saisonnalité touristique. Au-delà du maintien de débit réalisé à Naussac et Villerest, il semble difficile de mettre en œuvre d'autres mesures de soutien de débit. En effet, l'enrayement de la spirale de l'aménagement ligérien dans les années '80, début des années '90 pose le problème dans le sens d'une adaptation des pratiques au milieu, et pas du milieu aux pratiques.

Facteur déterminant lié aux débits, la hauteur d'eau[78] peut également être influencée par les aménagements dans le lit mineur dont les objectifs consistent à chenaliser ou remonter la ligne d'eau d'étiage. Ces aménagements restent possibles comme en témoignent les dernières réalisations du plan Loire grandeur Nature sur la partie aval à Chalonnes-sur-Loire et notamment au Fresne-sur-Loire. L'objectif principal de ces seuils est le relèvement de la ligne d'eau à l'étiage (et pas nécessairement l'augmentation du mouillage, un des moyens d'action utilisé consiste à remobiliser du sédiment pour faire remonter le niveau du lit lui-même). Toutefois, même en l'absence éventuelle d'augmentation du mouillage, ce type de seuil reste intéressant pour la navigation. En effet, bien qu'engendrant des difficultés de navigation au passage de l'aménagement, le relèvement de la ligne d'eau d'étiage permet de remettre en fonctionnement des aménagements tels que les cales de mise à l'eau. Ces dernières, suite à l'incision du lit, se sont retrouvées exondées sur la totalité de la rampe et ne sont par conséquent plus fonctionnelles pour la plupart. De même, on remarque que certains villages tels que celui de la Chapelle-aux-Naux ou Souzay-Champigny sont actuellement déconnectés du lit de la Loire. Ces déconnections sont à relier à la dynamique sédimentaire de la Loire fortement influencée par l'incision du lit. L'incision du lit à contribué en des lieus particuliers à favoriser certains chenaux au détriment d'autres, qui mobilisés moins régulièrement, se sont végétalisés et ont fixé les sédiments. Ces déconnexions s'avèrent potentiellement pérennes par secteur, et seule l'intervention humaine serait en mesure de reconnecter à nouveau ces lieus à moyen terme. Il s'agit toutefois d'une politique ambitieuse et coûteuse que seul le PLGN

[77] Naussac et Villerest sont deux lacs de barrages dans la partie amont du bassin de la Loire et dont les fonctions principales sont le soutien de débit

[78] Appelée de manière abusive tirant d'eau et dont la réelle appellation (voir code Vanion) est le mouillage

pourrait mener dans sa globalité et dont les effets escomptés seraient certainement associés à des impacts cumulatifs faisant réagir un système dans sa globalité. Il apparait par conséquent difficile que de telles politiques soient mises en œuvre, d'autant plus que le changement de rapport au fleuve a remis en cause la relation « maîtres et possesseurs ».

Figure 28 : cale de mise à l'eau hors d'eau (aval de saumur rive gauche).

La prise en compte des déterminants abiotiques au sein des politiques de développement touristique ne peut donc se faire que sous l'angle de l'adaptation et non de la maîtrise. En effet, la prévalence des autres déterminants, l'échelle d'action, les moyens mobilisables, mais aussi le nouveau rapport au fleuve ne permettent ni une maîtrise ni une adaptation parfaites à ces déterminants abiotiques.

Le fleuve Niger présente un contexte différent de celui de la Loire. Avec un régime très marqué de type tropical, le fleuve Niger est animé de très amples variations saisonnières. Le débit du fleuve peut ainsi varier d'un facteur de 100 à Mopti entre la période de basses eaux et la période de hautes eaux, passant de 30 $m^3.s^{-1}$ à plus de 3000 $m^3.s^{-1}$ (Marie and al, 2007a, p18).

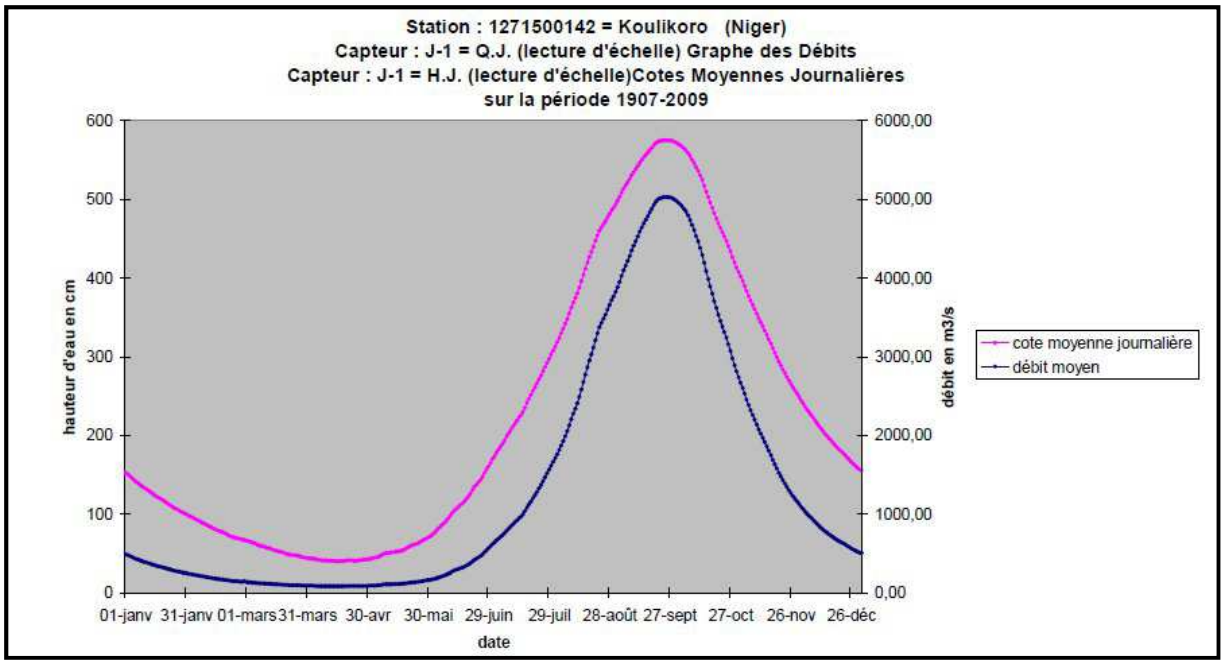
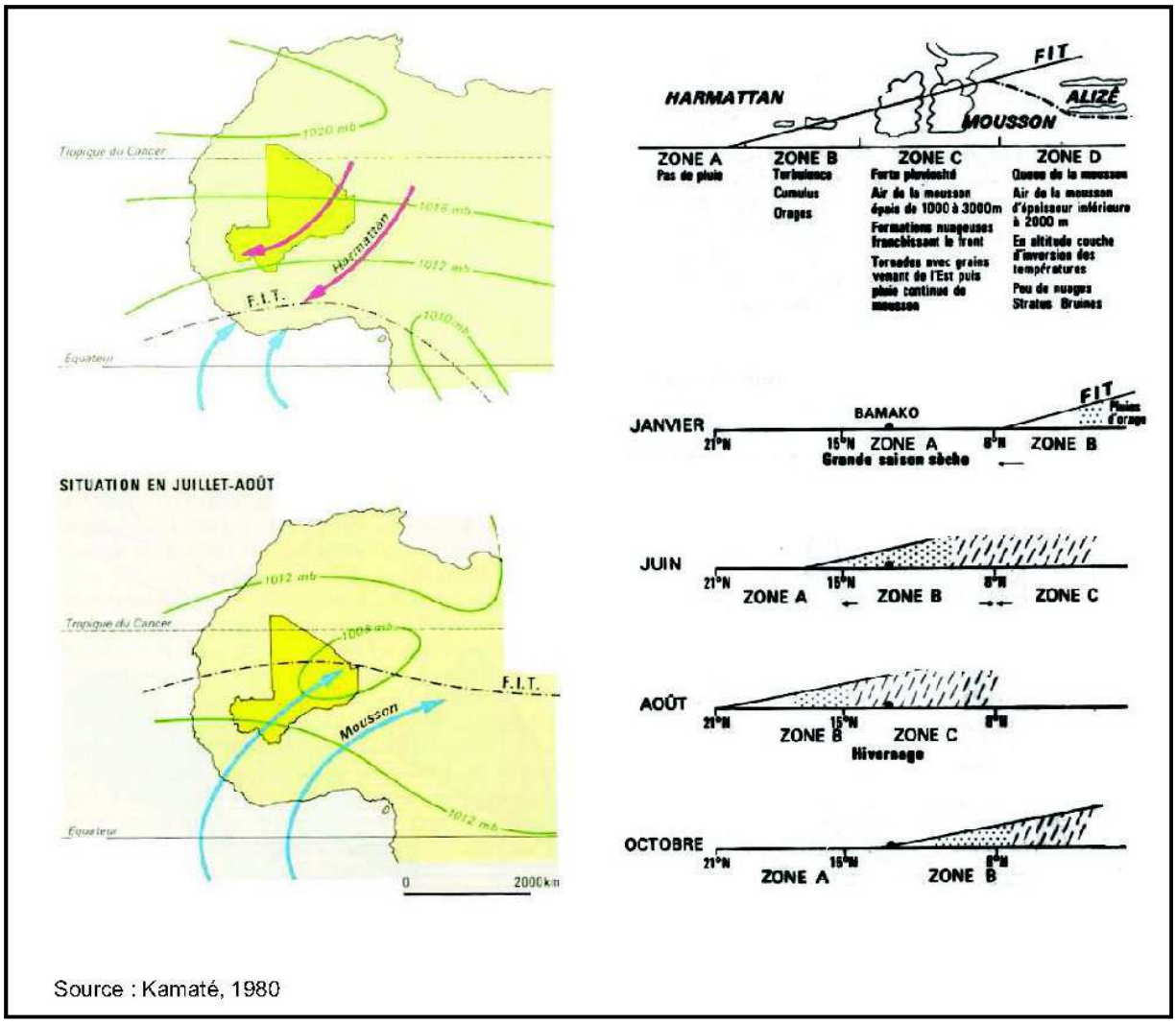


Figure 29 : Cycle annuel moyen des débits à Koulikoro (moyen Niger, Mali) (source : Collerie, 2010, p12)

Le régime hydraulique du fleuve est largement influencé par la migration interannuelle du Front InterTropical[79] (Figure 30) vers le nord (Lerebours Pigeonnière, 2001, p16) et par la vitesse de propagation de l'onde de crue qui tendent à décaler le pic de crue de septembre à Bamako à octobre/novembre à Mopti.

[79] FIT par la suite



Source : Kamaté, 1980

Figure 30 : Migration du FIT (source : Marie and al, 2007b, p14).

Les pratiques touristiques nautiques sur le fleuve Niger au Mali s'étalent tout au long de la période touristique, soit de juillet/août (au début de la période des pluies), à mars pour les pirogues touristiques (Mounyro Sabata, entretien B. Pin) et de juillet/août à janvier pour les paquebots fluviaux de la COMANAV (chef d'exploitation de l'escale de Mopti, Entretien B. Pin). La période touristique dépasse donc quelque peu la période de hautes eaux ce qui s'explique en partie par la desserte en vols internationaux de l'aéroport Amboledio de Mopti. Ce dernier est en effet desservi d'octobre à mars, délimitant ainsi la période touristique de la région (Assemblée Régionale de Mopti and al, 2006, p22).

Du point de vue des politiques publiques, ce sont les politiques nationales et même internationales qui représentent les seuls facteurs d'influence de l'hydrologie du fleuve. Les projets de barrages en cours sur le fleuve Niger devraient influencer la période et les zones navigables. Le barrage de Taoussa (à l'arrêt à l'heure actuelle) devrait prolonger la saison de crue / hautes eaux en aval du lac Débo. Le barrage de Fomi, dans le haut Niger (Guinée), de

par ses dimensions dantesques devrait avoir un fort impact sur l'écrêtage des crues et devrait également apporter un soutien d'étiage important même si aucune estimation des quantités prélevées ou perdues par évaporation du plan d'eau n'est disponible à notre connaissance. Du côté des barrages réalisés, le barrage de Talo, inauguré en 2007, sur le Bani (affluent du fleuve Niger) doit (selon les estimations) quant à lui différer l'arrivée de la crue à Mopti de l'ordre d'une semaine (Marie and al, 2007a, p38), différant d'autant le début de la période touristique, et doit quelque peu soutenir l'étiage en mars et avril, période où le tourisme au Mali devient difficile en raison de la hausse des températures (bien que réalisé, nous ne possédons pas d'éléments quant aux impacts avérés de ce barrage à l'heure de notre propos). Au-delà de l'impact direct de ces aménagements sur l'arrivée de la crue, sur son pic et son étendue, la modification de l'hydraulique du fleuve se traduira sans conteste par des modifications dans le transfert de sédiments et dans la colonisation végétale.

La recherche d'une articulation entre les enjeux associés au tourisme fluvial et les enjeux associés aux grands barrages semble difficile. En effet, dans la hiérarchisation des enjeux, ceux associés aux grands barrages sont beaucoup plus importants que ceux associés au tourisme. *Comme sur la Loire, ce sont plutôt aux pratiques touristiques de s'adapter au fleuve qu'au fleuve d'être adapté aux pratiques*. Toutefois, en comparaison de la Loire, les pratiques nautiques sur le fleuve Niger au Mali se plaquent beaucoup plus sur les rythmes du fleuve, les rythmes naturels et notamment celui des températures. Les mois les plus chauds se situent en effet durant la période non ou peu naviguée. Cette période est celle où les niveaux d'eau sont les plus faibles et où la navigation est la plus difficile, et ceci même pour les pirogues.

L'hydrologie s'avère donc être un facteur déterminant pour les pratiques touristiques, Ces dernières doivent s'adapter aux conditions de navigabilité du fleuve plutôt que de chercher à adapter le fleuve à la navigation. Ainsi, les pratiques doivent non seulement composer avec les fenêtres temporelles de navigabilité mais également avec la disponibilité des publics et *in fine* avec les fenêtres spatiales de navigabilité. Ce sont ces dernières que nous allons questionner par la suite.

4.2.2. Mouillage / hauteur libre

Le mouillage (profondeur) influence directement les tirants d'eau des différentes formes de navigation présentes sur un bassin de navigation. Si le débit définit partiellement des espaces fonctionnels dans le temps, la hauteur d'eau délimite des espaces fonctionnels dans l'espace.

En Loire, les hauteurs d'eau disponibles augmentent de l'amont vers l'aval. Les profondeurs minimales sont de l'ordre de 0,25 m en amont du Bec de Vienne, de 0,5 m entre le Bec de Vienne et le Bec de Maine et de 0,70 m (et plus), en aval du Bec de Maine (SOGREAH, 1998). Si l'on relie ces profondeurs aux tirants d'eau des différentes formes d'embarcations (voir schéma ci-dessous), on comprend mieux l'implantation des pratiques nautiques en Loire (Annexe 8).

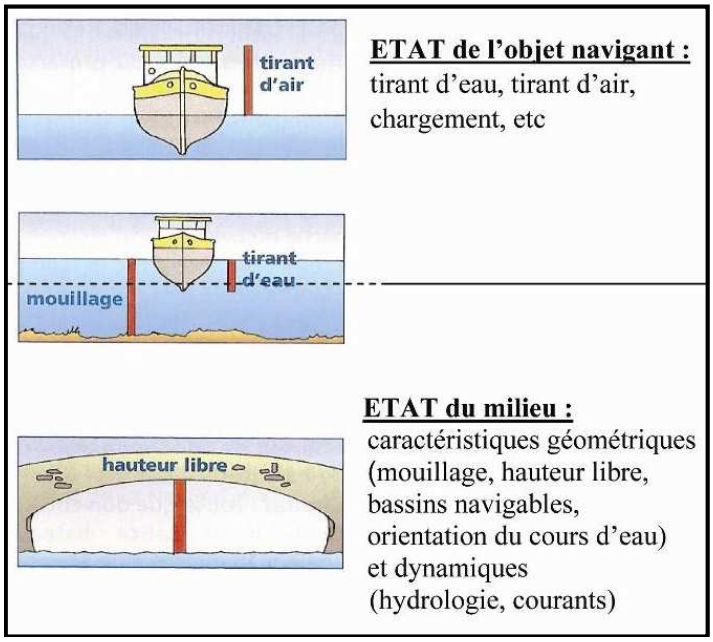


Figure 31 : Caractéristiques géométriques des bateaux et du milieu (Vagnon, 2004).

Ainsi, hormis les exceptions que constituent les bateaux à passagers de Rochecorbon et d'Amboise, la majorité des bateaux à passagers présents en Loire se situent en aval du Bec de Vienne leur permettant ainsi de profiter de chenaux aux mouillages suffisants (le tirant d'eau de ces bateaux variant de 35/40cm à plus de 1m). Il en est de même concernant les bateaux de type péniches ou pénichettes localisées principalement en aval du bec de Maine. En aval du bec de Maine, certains bras de Loire abritent d'ailleurs des péniches d'habitation. La profondeur des mouillages est en effet déterminante pour ces bateaux dont le tirant d'eau peut être supérieur au mètre. A partir de l'aval du bec de Maine, et tout particulièrement à partir d'Ancenis, les mouillages existants permettent d'accueillir la plupart des bateaux fluviaux mais également des bateaux maritimes ce qui se traduit localement par la présence de quelques ports d'hivernage pour bateaux maritimes (tirant d'eau de 20 cm à plus de 1m). Le motonautisme présente également une distribution singulière le confinant au sein de bassins dédiés (délimités par arrêté préfectoral) en amont du pont Dumnacus (commune des Ponts de Cé). Ici, plus que le tirant d'eau, le facteur déterminant de cette distribution correspond au statut de la voie d'eau (« voie navigable » ou pas). En effet, en dehors des voies navigables,

les pratiques motonautiques nécessitent qu'un arrêté préfectoral délimitent des bassins autorisant ces pratiques (ces bassins restent très limités en nombre et ne linéaire). Dans les faits, seules les embarcations légères (canoës-kayaks, barques, bateaux de pêche de plaisance orientés eau douce, plates de Loire) et les bateaux traditionnels semblent pouvoir composer avec les conditions de navigation difficiles en amont du Bec de Vienne. Pour ces embarcations, la présence de bassins de navigation est moins discriminante pour les pratiques.

Ce qui est vrai en Loire pour le mouillage l'est aussi pour la hauteur libre. Les bateaux ligériens ont de tout temps composé avec la hauteur libre qui leur était offerte sous les ponts, n'hésitant pas à démâter si le besoin s'en faisait sentir, développant même une pratique de passage des ponts à la volée que certains qualifient de « pratique de haute voltige marinière ». Aujourd'hui encore, les bateaux de Loire doivent s'adapter à la hauteur libre des arches (marinières ou pas) des ponts de Loire. Toutefois, seuls les bateaux traditionnels sont soumis à cette contrainte (seuls bateaux à voile réellement actifs de Tours aux Ponts de Cé si l'on excepte quelques pratiques très localisées comme à proximité de la base nautique de Saumur ou sur le bassin du Thoureil).

Les caractéristiques géométriques des bateaux et morphologiques de la ligne d'eau sont donc des facteurs explicatifs, en partie seulement, de la distribution des bateaux en Loire. La situation dans le cas du fleuve Niger au Mali est largement différente. Tout d'abord, les formes de navigation sont moins variées. On distingue deux formes de navigation principales que sont d'un côté les paquebots fluviaux de la COMANAV et de l'autre les pinasses de transports de fret et pirogues touristiques. Les premiers possèdent un tirant d'eau important (de 0,70 m à 1,15m en fonction du chargement). Les secondes possèdent un tirant d'eau beaucoup moins important leur permettant de naviguer en toutes saisons sur quasiment toutes les portions du fleuve entre Koulikoro et Gao.

En amont de Koulikoro, la navigation est beaucoup plus difficile et ceci jusqu'à Bamako. En effet, le fleuve Niger, au Mali, se départage en deux biefs de navigation distincts, un bief sud ou bief amont et un bief nord ou bief aval[80] (Cissé, 2005). Le bief sud permet la remontée du fleuve Niger depuis Bamako jusque Kouroussa (374 km). Le bief sud regroupe également l'itinéraire empruntant le Milo, affluent du Niger de Bamako à Kankan (385 km). Le bief nord décrit quant à lui plusieurs portions de fleuve entre Koulikoro et Ansango, soit

[80] La navigabilité du fleuve Niger n'a pas évolué depuis les travaux de Champaud en 1961 (Champaud, 1961).

Koulikoro – Mopti (504 km), Mopti – Tossaye (694 km) et Tossaye – Ansongo (210 km). Ces deux biefs sont séparés par la portion Bamako – Koulikoro où les rapides de Sotuba et de Kenié rendent difficile toute forme de navigation exceptées les formes légères de navigation en période de hautes eaux (Cissé, 2005). Aussi, et même en l'absence de données à notre disposition nous permettant de décrire le mouillage moyen Koulikoro / Gao, on peut statuer sur des profondeurs d'eau non discriminantes, au moins durant la période de navigation des bateaux de la COMANAV, soit de juillet/août à mars.

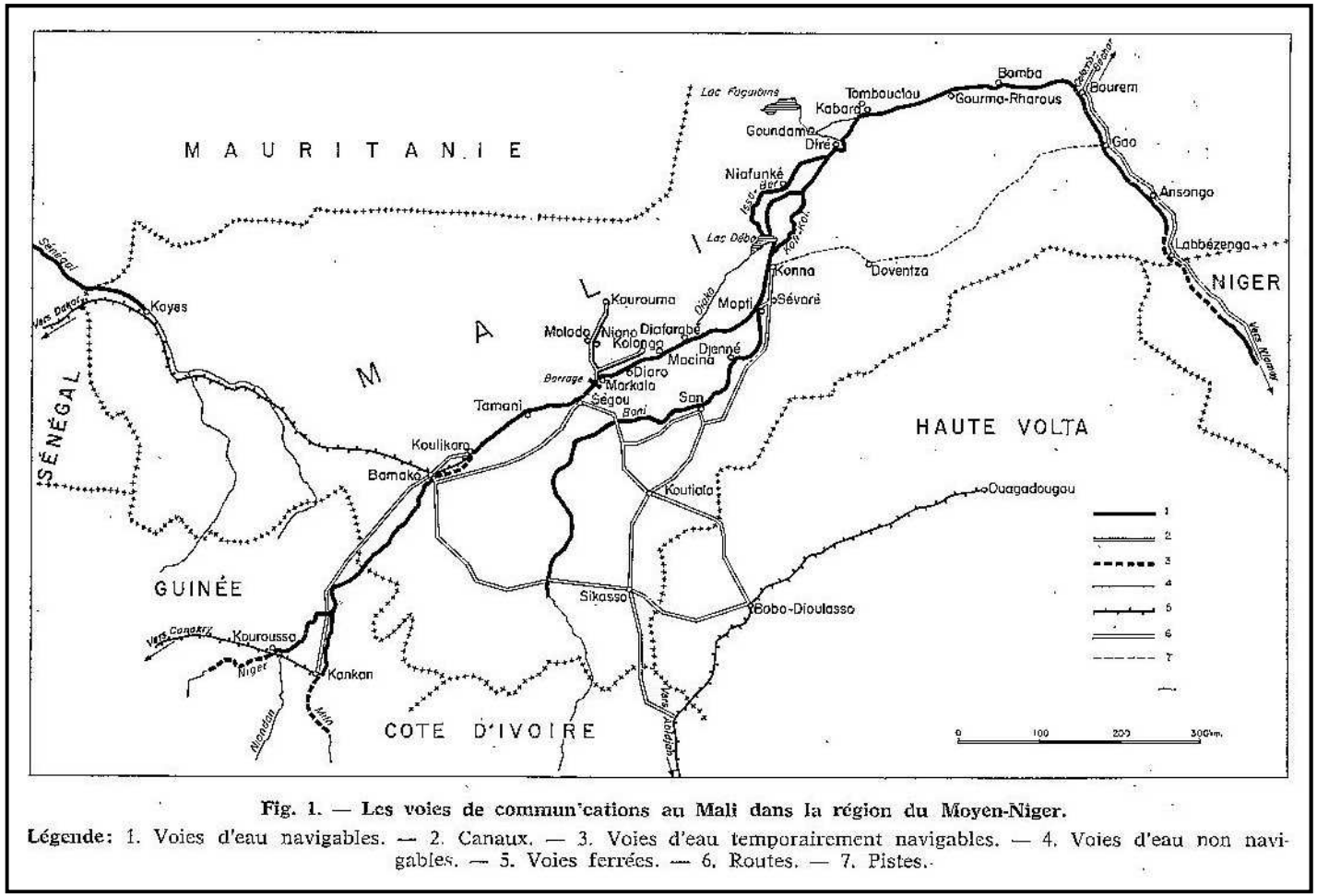


Fig. 1. — Les voies de communications au Mali dans la région du Moyen-Niger.

Légende: 1. Voies d'eau navigables. — 2. Canaux. — 3. Voies d'eau temporairement navigables. — 4. Voies d'eau non navigables. — 5. Voies ferrées. — 6. Routes. — 7. Pistes.

Carte 7 : Biefs de navigation au Mali (Champaud, 1961, p4)

Ainsi, l'hydrologie s'avère inégalement déterminante sur les deux fleuves (Loire et Niger). En Loire, le marché l'emporte sur l'hydrologie concernant la répartition temporelle des pratiques. Toutefois, l'hydrologie détermine l'extension spatiale d'un certain nombre de pratiques. Sur le fleuve Niger, les conditions hydrologiques favorables et la saison touristique sont approximativement synchrone. L'hydrologie ne détermine pas l'extension spatiale des pratiques dès lors que la saison humide commence. De ce fait, le facteur hydrologique est moins déterminant que sur la Loire pour toute initiative de développement d'un tourisme fluvial.

4.2.3. Points durs naturels et artificiels

En dehors des conditions hydrologiques, les difficultés de navigation varient également en fonction de la densité des points durs. L'arrêt des pratiques de dragage en Loire a fortement modifié les conditions de navigation, gommant certains chenaux, faisant naitre des points durs naturels (seuils sableux). Si l'on retrouve un discours sur l'arrêt du dragage chez les usagers, on retrouve moins d'allusions à cet arrêt que de griefs envers les pouvoirs publics qui selon de nombreux usagers devraient intervenir pour ôter quelques encombrants (points durs artificiels) des chenaux de navigation.

> *« Quand on parle de navigation sur la Loire, encore faut-il pouvoir naviguer. Du coup, quand on a pensé à développer notre activité, on nous a dit qu'il fallait que l'on s'accommode de l'aspect sauvage de la Loire. Nous on a participé quelque peu à la réflexion sur le schéma de navigation… Hors depuis que le schéma a vu le jour, plus rien… Nous on a parlé des problèmes avec les quelques tas de cailloux qu'il faudrait enlever mais non rien… on nous a répondu qu'il ne fallait surtout rien toucher… Alors c'est bien beau de produire des plaquettes pharaoniques qui ne servent à rien mais nous ce que nous avons besoin ce sont des interventions légères où une pelleteuse suffirait pendant 2 heures… » (Frères Delaporte, bateau l'Amarante, 2008, Rendez-vous du Val de Loire).*
>
> *« L'an dernier est parut le cahier du Val de Loire avec une identification des points durs mais depuis rien… Pas de réalisation ou de traitement des points durs. Il serait intéressant de mobiliser des moyens et de nous mobiliser nous, les mariniers, pour aider au traitement des points durs » (Anonyme, 2008, Rendez-vous du Val de Loire).*

Ces encombrants sont en grande majorité des restes des politiques générales d'aménagements dont la succession et l'évolution sont de nature à leur donner une valeur universelle exceptionnelle et/ou une authenticité. Les digues, épis, duits et chevrettes témoignent de ce temps de l'aménagement du fleuve pour son exploitation. Roger Dion a largement décrit ces aménagements et les politiques qui ont contribué à les ériger. Ces aménagements ont contribué à lutter contre les inondations durant de nombreux siècles et continuent encore aujourd'hui à jouer un rôle plus ou moins actif pour ces problématiques (Dion, 1961).

Figure 32 : épis en amont de la confluence Loire / Vienne. Crédit photographique : B. Pin.

L'équipe pluridisciplinaire Plan Loire Grandeur Nature a d'ailleurs réalisé une étude sur les points durs de la Loire (Rethoret and al, 2001). 117 points durs ont été répertoriés et classifiés selon qu'ils soient d'origines naturelles[81] ou artificielles[82]. C'est à partir de la cartographie de ces points durs que nous avons réalisé une caractérisation des haltes fluviales vis-à-vis des difficultés de navigation à l'étiage (les points durs n'affectant la navigation qu'à l'étiage). Le principe consiste à caractériser l'espace proche de ces haltes en fonction de la densité de points durs présents et donc à *« exprimer des centralités inégales » (Cauvin, 1998, p86).* En dehors des objectifs généraux développés en introduction de cette partie, les objectifs de cette caractérisation des haltes fluviales ligériennes selon les difficultés de navigation sont multiples :

- Renseigner l'hétérogénéité des difficultés de navigation en Loire de l'amont vers l'aval ;
- Affirmer l'intérêt de la notion de « Dire d'experts »[83] (nous exploiterons deux jeux de données identiques, le premier non corrigé et le second corrigé par le dire d'experts) ;
- Aider la formulation de politiques publiques sur cette question des « points durs », soit pour la délimitation de bassins de navigation, soit pour le traitement des points durs ;
- Apporter des éléments de compréhension des politiques publiques touristiques à l'œuvre.

[81] substratum rocheux calcaires, blocs témoins calcaires, grèves détritiques calcaires, substratum rocheux siliceux, blocs témoins siliceux, grèves détritiques siliceuses.
[82] Épis de petite taille, épis de grande dimension, épis façonnés avec pieux, vestiges d'anciens ponts, ancrages de sablières et de canalisations, barrages ou seuils de centrale électronucléaire.
[83] Il s'agit d'une notion régulièrement employée dans les études techniques et qui consiste à mobiliser l'expertise de personnes ressources de différentes origines (administrations, collectivités, associations, privés) afin de s'affranchir d'incertitudes ou d'étapes de travail dont les résultats ne légitimeraient pas un investissement lourd.

Méthode

Synopsis de la méthode employée pour la caractérisation des haltes fluviales selon les difficultés de navigation :

(i) Choix des haltes fluviales (points) à soumettre à l'analyse ➔ (ii) construction de zones tampons (buffers) autour de chaque halte aux divers pas de temps de navigation (1h, 2h, 4h, 8h de navigation) ➔ (iii) compte du nombre de points durs intersectant le chenal de navigation pour chaque buffer & création d'un tableau croisé dynamique de la fréquence de points durs par observation et temps de navigation ➔ (iv) Cartographie et analyse thématique des résultats ➔ (v) Typologie des haltes (ACP + CAH + Cartographie)

(i) : Concernant le choix des haltes fluviales à soumettre à l'analyse, celles retenues l'ont été à la suite d'un examen de terrain. Nous avons retenu l'ensemble des haltes qui permettent un accès direct entre le fleuve et le Val, haltes sur lesquelles nous avons mené un travail de caractérisation concernant leur capacité d'accueil, les aménagements existants, les possibilités offertes par l'arrière pays fluvial (hébergement, restauration, patrimoine), les services offerts aux bateaux et aux hommes et enfin les bateaux qu'elles abritent. Pour cette application (caractérisation des haltes selon les difficultés de navigation), nous ne retenons que la localisation de ces haltes.

(ii) : A partir des points précis de localisation des haltes, un buffer (zone tampon) relatif aux tranches horaires est réalisé (si la tranche horaire est de 1h, on délimite un buffer de 1h de chaque côté de la halte). Dans notre cas, les tranches horaires retenues sont les suivantes :

- 1 heure (ballades en bateaux à passagers)
- 2 heures (ballades en bateaux à passagers et bateaux traditionnels)
- 4 heures (excursions en canoës-kayaks à la demi-journée et en bateaux traditionnels)
- 8 heures (excursions en canoës-kayaks à la demi-journée, en bateaux traditionnels, offres de location de bateaux type coches de plaisance[84])

Le pas kilométrique[85] est de l'ordre de 2 km pour 30 minutes de navigation[86] (un buffer de 4km de rayon approche un bassin navigable de 1h de chaque côté de la halte). En pratique,

[84] Le développement d'un bateau de type « coche de plaisance » adapté à la Loire et revendu pour un type de prestation spécifique n'est pas impossible selon François Beaudouin. Pour ceci, François Beaudouin a déjà développé et conçu un bateau appelé « le randonneur » dont les caractéristiques et aptitudes marinières laissent entrevoir une possibilité de valorisation sous forme de location (François Beaudouin, archéologue fluvial, conservateur du musée de la batellerie, entretiens B. Pin)

cela revient à réaliser un cercle de 4km de rayon (1h de navigation), 8 km de rayon (2h de navigation), 16 km de rayon (4h de navigation), 32 km de rayon (8h de navigation) pour chaque halte. Toutefois, une approximation est réalisée concernant le temps à la descente comme à la remontée, considérés comme identiques, et qui sont différents dans la pratique. De même, le buffer réalisé ne tient pas compte de la sinuosité éventuelle du lit et ceci à des fins d'automatisation des traitements.

(iii) Un comptage des objets (points durs) « intersectant » le chenal navigable[87] (Pacaud, 2004) est réalisé pour chaque buffer (et donc pour chaque halte en fonction du pas de temps visé par ce buffer). Ce comptage est transformé en nombre de points durs par heure de navigation[88]. Cette transformation est nécessaire afin de permettre des comparaisons de l'accessibilité à divers pas de temps de navigation.

(iv) : Les données produites sont enfin représentées de manière cartographique, à l'aide du logiciel MapInfo. Les données d'accessibilité sont notamment représentées à la suite d'une analyse thématique du nombre de points durs et ouvrages intersectés par chaque buffer et par heure de navigation (les classes des analyses thématiques sont produites suite à une CAH du nombre de haltes par classe[89]). Nous n'avons pas souhaité produire de classes de densités valables pour tous les pas de temps. En effet, la représentation graphique qui en aurait découlé aurait conduit à lisser les différences observables au sein d'un même pas de temps[90].

(v) : *In fine*, nous avons choisi de produire une typologie des haltes selon la densité des points durs et ouvrages en procédant à une CAH sur les coordonnées des observations (haltes) d'une ACP ce qui est une pratique courante en statistiques descriptives[91] : *« En pratique, le dépouillement des résultats d'une analyse factorielle s'accompagne de celui des résultats d'une classification ascendante hiérarchique » (Escofier and al, 2008, p31).* L'ACP réalisée a

---

[85] Pour plus de détails sur ce pas kilométrique, voir « L'accessibilité au bien « paysage », les rythmes paysagers »

[86] Distance théorique en l'absence d'obstacles à la navigation

[87] Nous avons retenu pour chenal navigable le bras de Loire de la BD Carthage correspondant au chenal navigable selon Luc Pacaud (Pacaud, 2004).

[88] Le nombre de points durs intersecté par un buffer « 1 heure » est divisé par deux car le buffer représente aussi bien une heure de navigation à la remontée qu'à la descente. De même, pour les buffers « 1 heure aller-retour », on ne divise pas par deux car un point dur rencontré à l'aller, l'est aussi au retour, etc.

[89] On raisonne ici en relatif et non pas en absolu. Le principe consiste non pas à se baser sur des limites connues ou arbitraires mais à identifier les haltes donnant un accès à un espace navigable plus simple.

[90] Plus les pas de temps sont élevés et plus on lisse les densités de points durs et ouvrages par halte. Une tentative en ce sens a été réalisée en choisissant de reproduire les classes de la CAH réalisée pour le pas de temps de 1h, et de les appliquer aux autres pas de temps. Le résultat observable lissait les différences observables aux autres pas de temps et tendait à grouper des haltes aux profils pourtant différents.

[91] On utilise aussi les vocables d'analyses multivariées ou statistiques multidimensionnelles

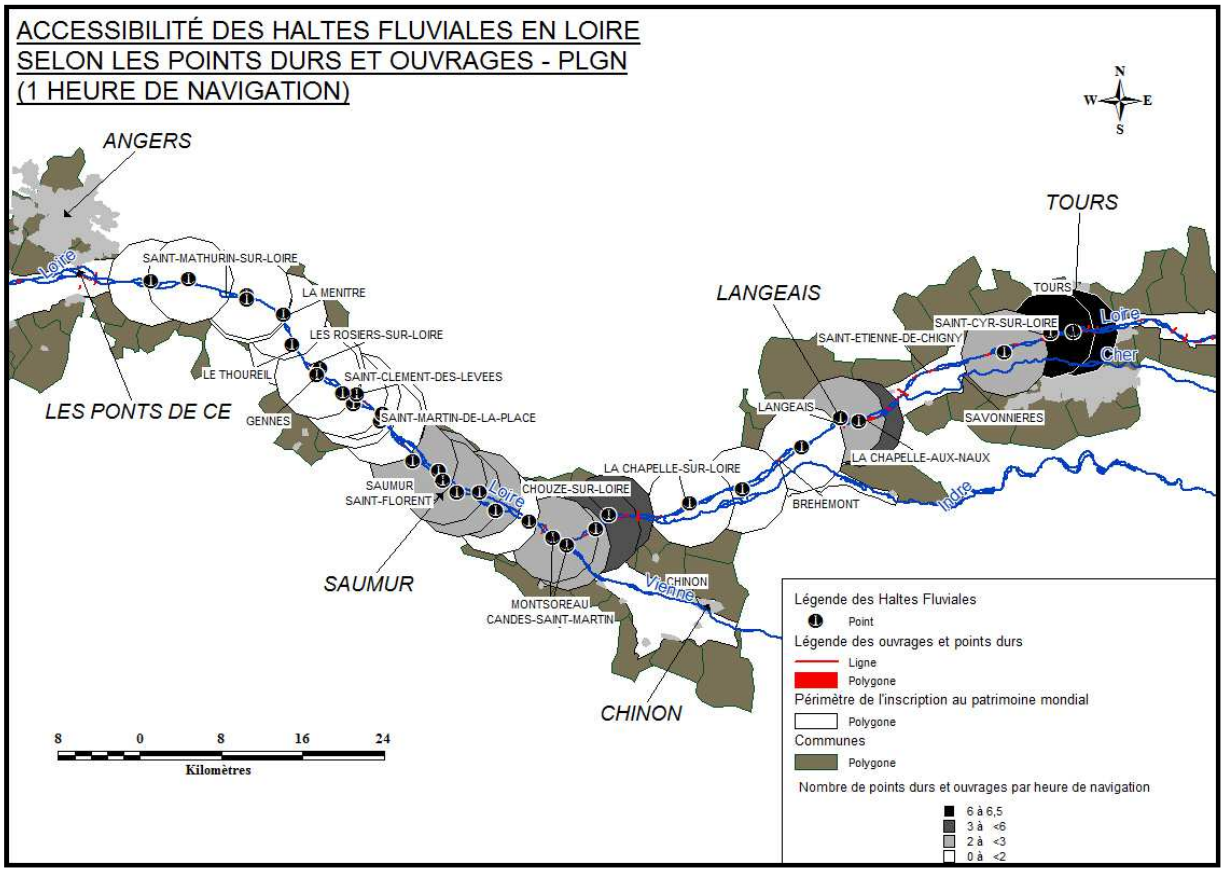
porté sur les valeurs continues des densités de points durs aux différents pas de temps où les haltes sont les individus et les densités sont les variables.

Résultats :

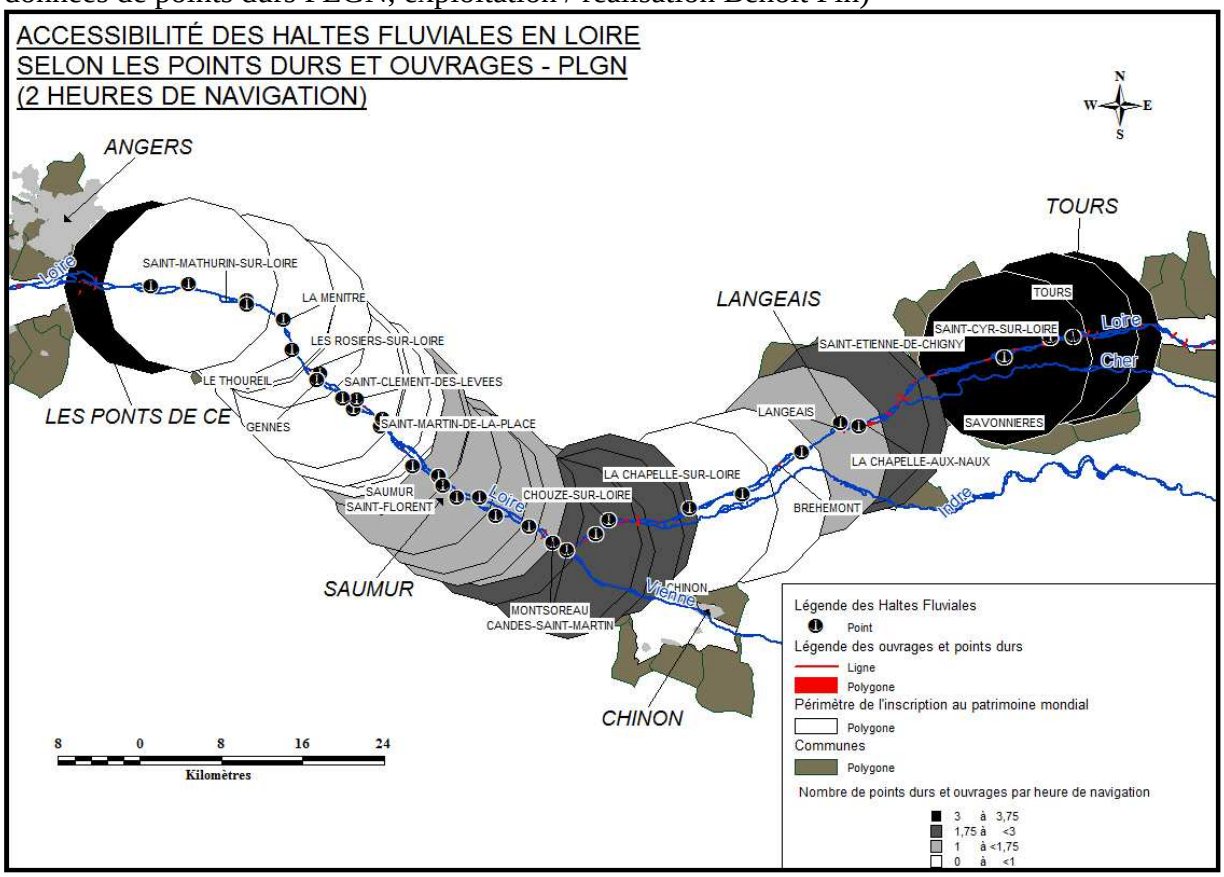
L'observation, de la carte réalisée pour une durée de navigation de 1 heure théorique tend à montrer un gradient croissant de difficultés de navigation de l'amont vers l'aval et ceci tout particulièrement à partir de Chouzé-sur-Loire (Carte 8 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 1h). Ponctuellement, on observe que la proximité des grandes agglomérations se manifeste également par des difficultés de navigation plus importantes. Ceci semble être le corollaire de la présence des grands ponts ligériens mais également d'aménagements anciens (duits notamment) visant à fixer le chenal de navigation sur la berge supportant le port. On observe également que les sites considérés comme des verrous pour la navigation à la descente et à la remontée en Loire sont non seulement le fait d'ouvrages importants comme le pont Wilson à Tours, le pont de Langeais ou le pont de Port Boulet (amont Bec de Vienne) mais que ces ouvrages s'accompagnent généralement de points durs de natures diverses :

> *« Il y a le pont de Langeais, il y a le pont de Port Boulet, il faut faire attention. Le pont de Langeais, toute l'année il y a un tablier qui est sur une grande partie du pont qui est juste dessus ou juste dessous l'eau […] le pont de Langeais, cet été, si vous le passiez à droite, à tous les coups vous restiez accrochés dessus… » (Responsables société de location de Canoë Kayak Loisirs Nature Chinon, Entretien B. Pin).*

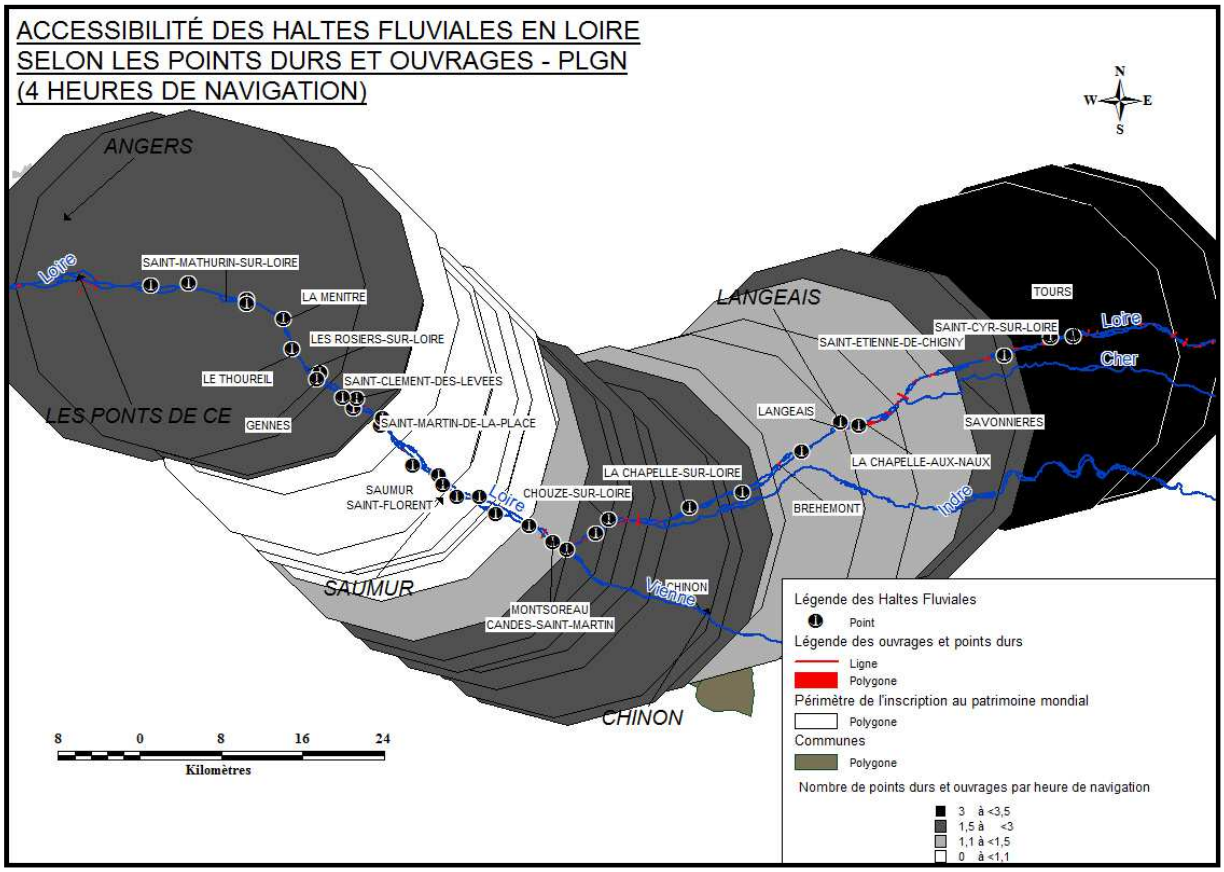
Enfin, le verrou situé directement en amont de la confluence entre la Vienne et la Loire ressort également de l'analyse. Ce verrou est constitué d'une multitude de petits ouvrages mais également de points durs naturels tels que des seuils rocheux et bancs de sable, s'étale de la confluence à l'aval, au pont de Port Boulet à l'amont.



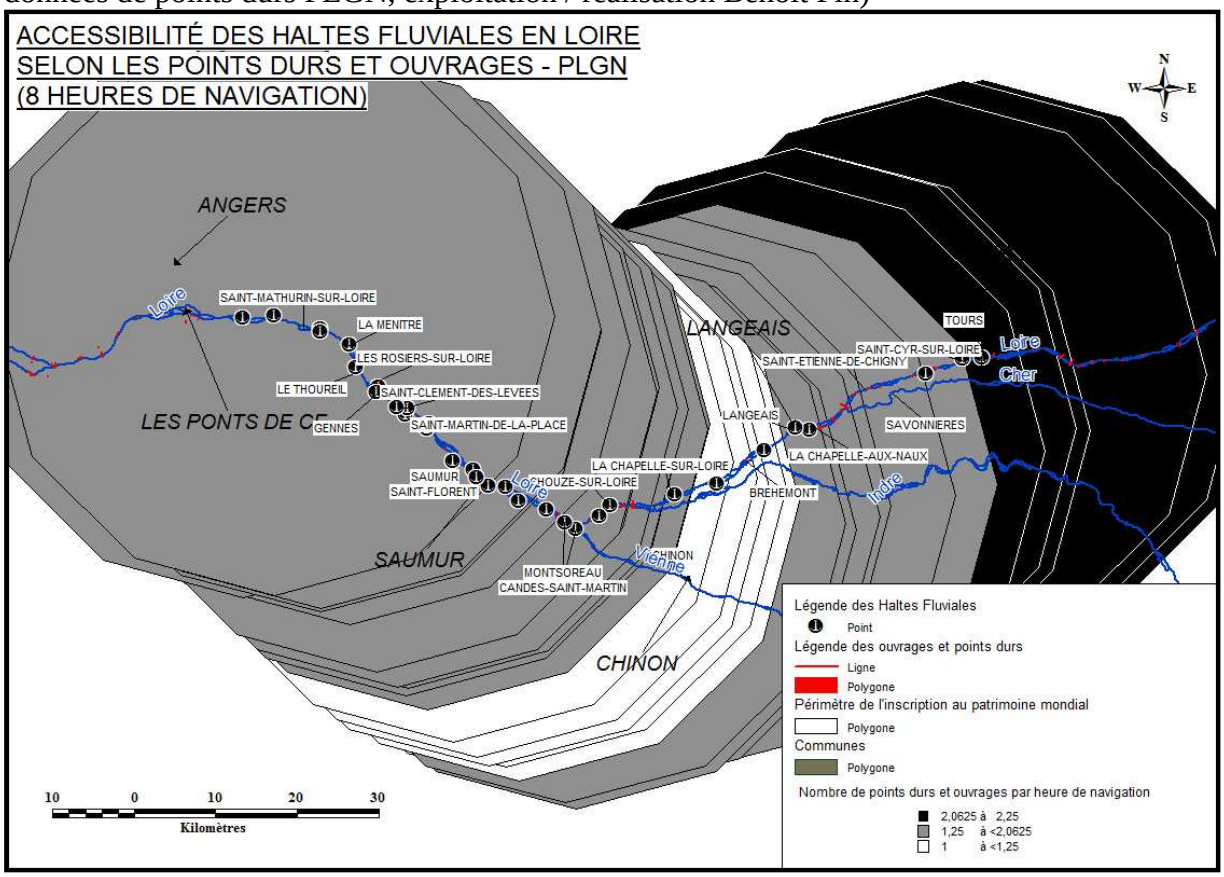
Carte 8 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 1h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)



Carte 9 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 2h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)



Carte 10 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 4h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)



Carte 11 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 8h (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)

L'étude interscalaire de cette accessibilité (Carte 8, Carte 9, Carte 10, Carte 11) démontre quant à elle une homogénéisation croissante des conditions de navigation au fur et à mesure que le pas de prospection augmente. Il s'agit là d'une tendance logique au regard du fait que les buffers recouvrent de plus en plus de zones communes au fur et à mesure de l'augmentation du pas. Il en résulte un gommage progressif des particularités locales qui n'est cependant pas inintéressant puisqu'il permet de matérialiser avec plus d'acuité les tendances globales, et surtout permet de renverser certaines observations faites sur les petits pas de temps. C'est le cas notamment de la ville de Saumur et des haltes en amont et en aval de la ville qui au pas de temps de 1h figurent parmi les densités moyennes et au pas de 8h figurent parmi les densités faibles. Ceci matérialise ainsi des bassins de navigation propices de chaque côté de cette zone. Ainsi, la ville de Saumur peut se targuer de disposer d'un bassin de navigation relativement propice aux prestations longues (8h), ce que le pas de temps de 1h ne laisse pas entrevoir. Le traitement des points durs les plus problématiques entre Candes-Saint-Martin et Bouche-Thouet (en faisant appel aux associations par exemple) pourrait donc ouvrir un bassin de navigation intéressant dès la confluence Loire / Vienne (Figure 33).

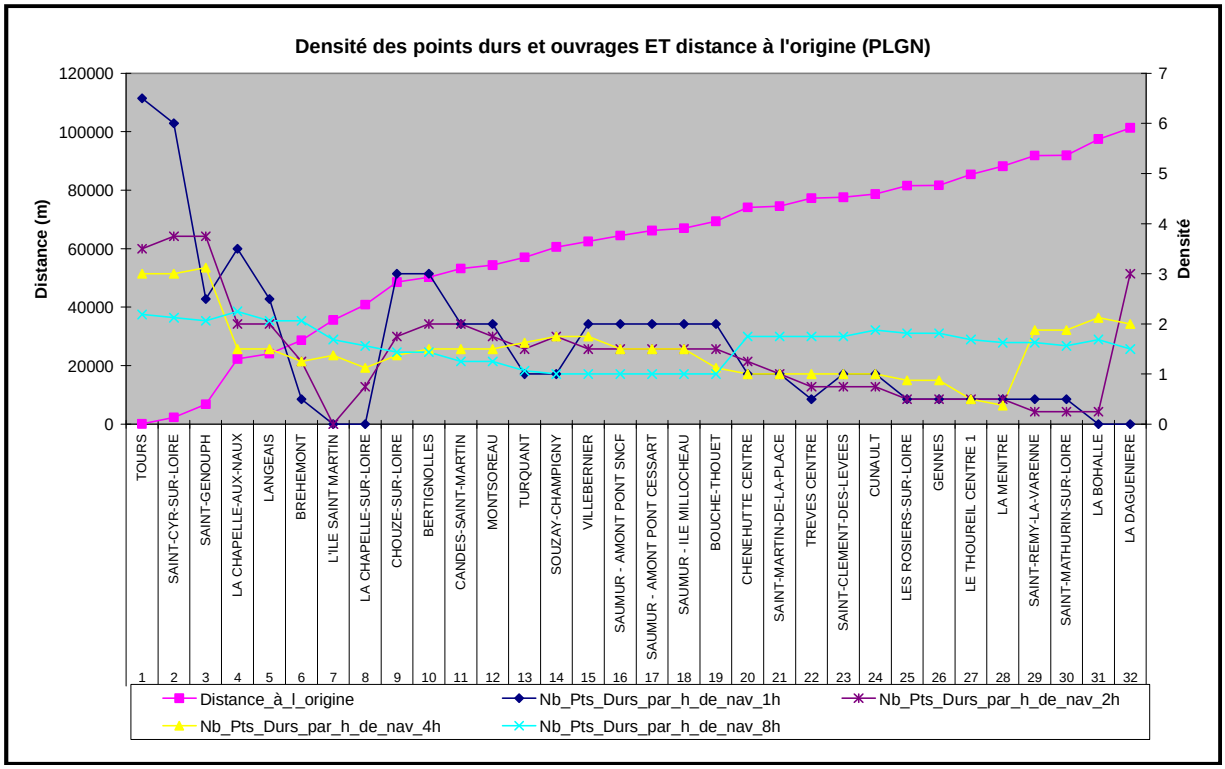


Figure 33 : Graphique des densités de points durs aux différents pas de temps – PLGN (réalisation : B. Pin).

A l'inverse, des portions de Loire telles que celles de Chênehutte à la Bohalle s'avèrent intéressantes à naviguer pour des croisières courtes à moyennes mais pâtissent, au pas de 8h,

de la présence de points durs sur les extrémités des buffers (en amont et en aval du bassin Chênehutte / La Bohalle).

Dans un second temps, nous avons procédé à l'établissement d'une typologie des haltes fluviales ligériennes selon la densité de points durs. Pour ce faire, nous avons mise en œuvre[92] une Analyse en Composante Principale sur les valeurs continues des densités de points durs aux différents pas de temps. Cette ACP a mis en évidence la forte relation existant entre les accessibilités aux pas de temps de 1h, 2h et 4h.

Variables	Densité_Pts_Durs_1h	Densité_Pts_Durs_2h	Densité_Pts_Durs_4h	Densité_Pts_Durs_8h
Densité_Pts_Durs_1h	**1**	**0,767**	**0,605**	0,225
Densité_Pts_Durs_2h	**0,767**	**1**	**0,727**	0,152
Densité_Pts_Durs_4h	**0,605**	**0,727**	**1**	0,175
Densité_Pts_Durs_8h	0,225	0,152	0,175	**1**

Les valeurs en gras sont significativement différentes de 0 à un niveau de signification alpha=0,05

Tableau 3 : Matrice de corrélation (Pearson (n)) de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages.

Les chiffres en gras dans la matrice de corrélation précédente marquent le rapport étroit entre les différents pas de temps caractérisant l'accessibilité (le pas de temps de 8h excepté). Ce sont ces pas de temps qui contribuent à définir le facteur F1 comme le confirme les valeurs de corrélation entre les facteurs et les variables (Tableau 4).

	F1	F2	F3	F4
Nb_Pts_Durs_par_h_de_nav_1h	0,883	-0,052	-0,406	-0,229
Nb_Pts_Durs_par_h_de_nav_2h	0,919	-0,173	-0,064	0,349
Nb_Pts_Durs_par_h_de_nav_4h	0,857	-0,126	0,476	-0,150
Nb_Pts_Durs_par_h_de_nav_8h	0,332	0,942	0,029	0,031

Tableau 4 : Corrélations entre les facteurs et les variables de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages.

La matrice de corrélation (Tableau 3) présentant des fortes valeurs de corrélation entre les 3 premières variables, toutes positivement corrélées entre-elles (valeurs positives) doit être comprise comme la matérialisation d'un « effet taille ». L'« effet taille » exprime le fait que certains individus (haltes fluviales ici) sont caractérisés par de fortes valeurs pour l'ensemble des variables, et d'autres par de petites valeurs pour l'ensemble des variables. Ici, cela indique que certaines haltes présentent une densité de points durs beaucoup plus importante que les autres pour tous les pas de temps. On trouve logiquement les haltes aux densités de points durs les plus importantes à l'extrême droite du plan factoriel (les haltes tourangelles) et les haltes aux densités de points durs les moins importantes à l'extrême gauche (l'île Saint

[92] à partir du logiciel xlstat®

martin, La Chapelle sur Loire, Gennes, le Thoureil, la Ménitré). Ainsi, quelque soit le pas de temps considéré, les haltes tourangelles ont une densité de points durs supérieure à la moyenne et inversement. Cela traduit une évolution parallèle des densités de points durs quelque soit le pas de temps considéré (hormis le pas de temps de 8h), mais aussi, dans le cas présent, la présence « d'outliers » (individus caractérisés par de fortes valeurs). Dans notre cas, celui d'une approche prospective notamment, cela indique que les haltes favorables à la navigation en raison d'une faible densité de points durs le sont pour l'ensemble des pas de temps considéré (hormis le pas de temps de 8h). Cette caractéristique s'avère intéressante du point de vue de l'investissement public puisque les haltes aménagées peuvent ainsi accueillir des offres nautiques diversifiées.

Le premier facteur semble donc lié à la densité moyenne aux différents pas de temps (pas de 8h excepté). Ceci est confirmé par l'introduction de la densité moyenne dans l'analyse, donnant lieu à un coefficient de corrélation entre le facteur F1 et cette densité moyenne très proche de l'unité (0.996). A l'inverse, l'axe du facteur 2 est indéniablement à rapprocher de la densité à 8h, preuve que les particularités locales s'effacent à l'échelle d'un pas de temps de 8h. Le graphique (Figure 34) représentant les axes F1 et F2 de l'ACP matérialise d'ailleurs cet état de fait puisque le vecteur de la variable « Nb_Pts_Durs_par_h_de_nav_8h » est orthogonal aux autres vecteurs marquant ainsi de manière significative une absence de corrélation avec les autres vecteurs. Ceci tend à renforcer les observations réalisées sur la Figure 33, et notamment concernant les haltes situées de part et d'autres de Saumur.

Du point de vue des observations, le facteur F1 expliquant 61,7% de la variabilité est dû en particulier aux haltes tourangelles (Tours, Saint Cyr sur Loire, Saint Genouph) qui l'expliquent à environ 68,4%. Le facteur F2 expliquant quand à lui seulement 23,40% de la variabilité est dû à un nombre plus important de haltes (Langeais et les deux haltes situées directement en amont et en aval), mais surtout les haltes situées entre Turquant et Bouche-Thouet, qui expliquent le facteur F2 à près de 69,4%. Ces dernières montrent un contraste plus marqué entre les densités de points durs aux pas de temps de 1h, 2h, 4h d'un côté et 8h de l'autre. L'investissement public doit donc y cibler de manière précise le marché nautique convoité.

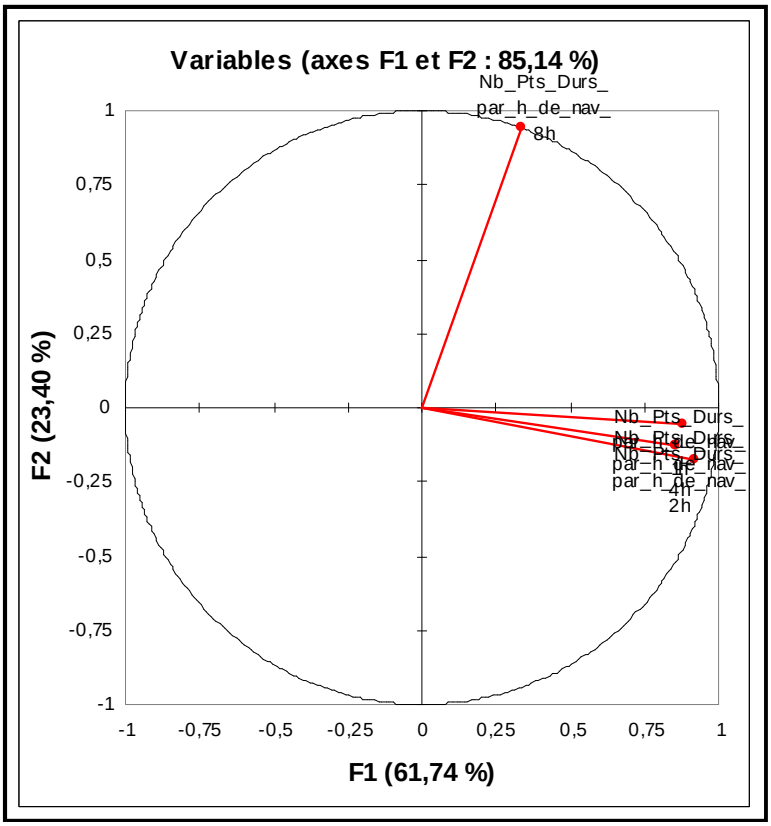


Figure 34 : Représentation des variables de densité 1h, 2h, 4h et 8h sur l'ACP – PLGN (réalisation : B. Pin).

L'observation du nuage de points des haltes dans ce système de représentation (Figure 35) permet d'isoler 4 catégories de haltes isolées par la CAH réalisée sur les coordonnées des haltes dans ce système.

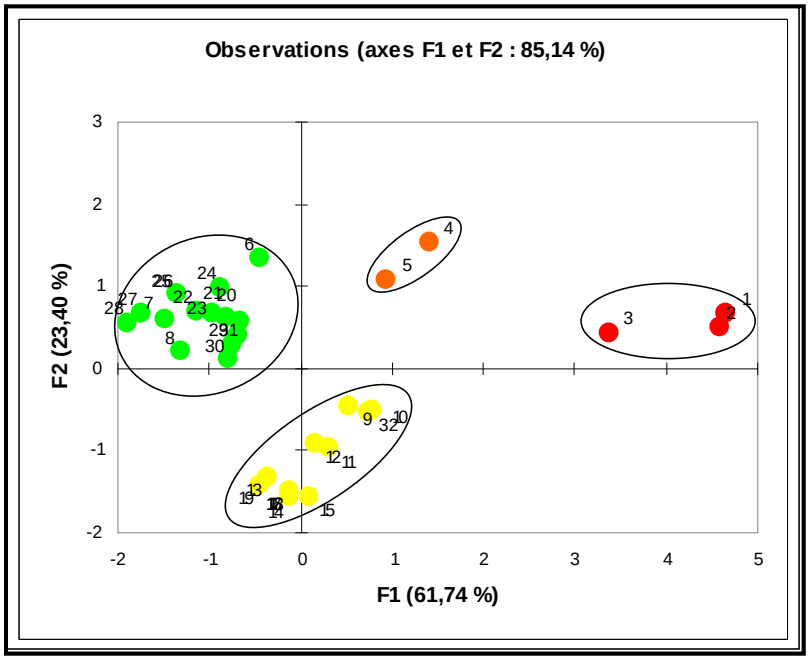
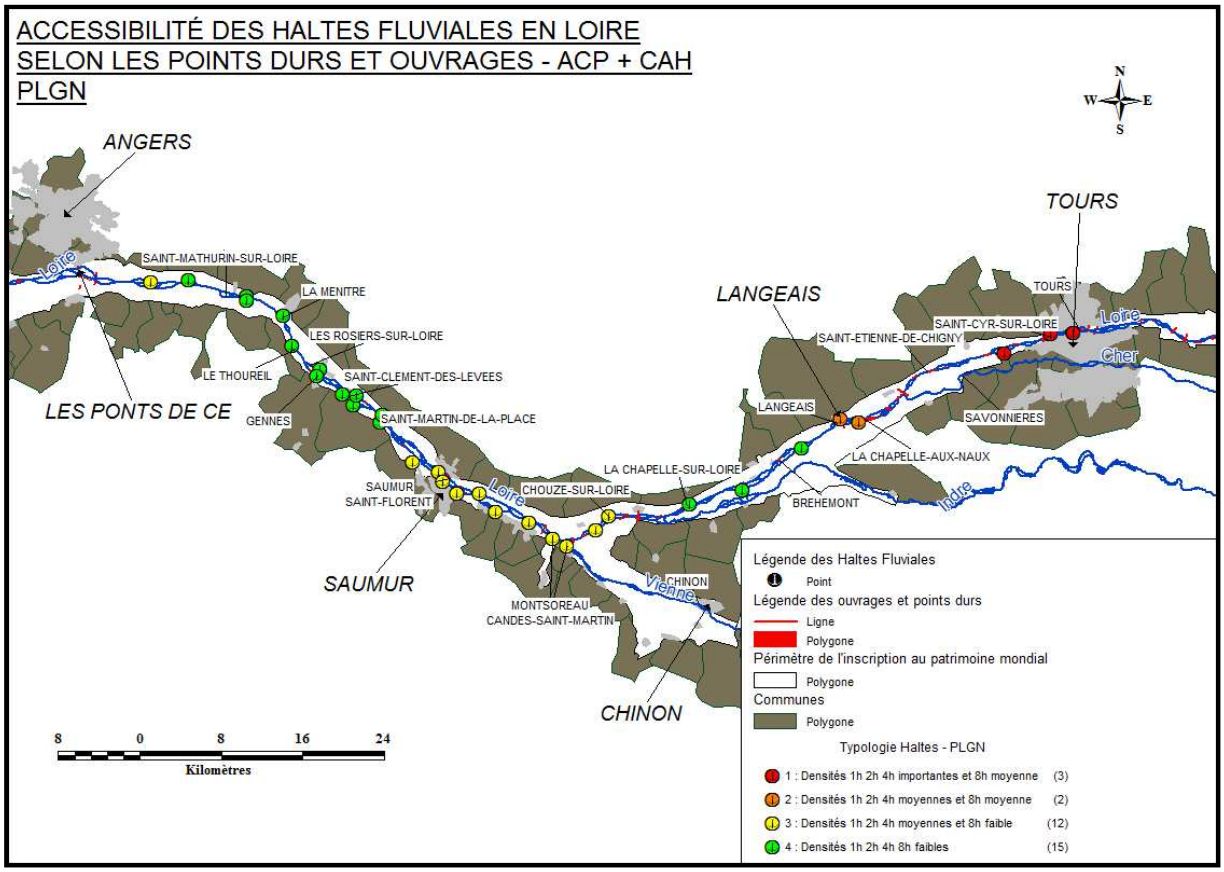


Figure 35 : Représentation des haltes dans le plan factoriel F1/F2 de l'ACP réalisée sur les différents pas d'accessibilité – PLGN (réalisation : B. Pin).

Dans une première approche, on peut donc formuler une typologie basée sur l'accessibilité à 1h/2h/4h d'une part et à 8h d'autre part. L'interprétation du graphique ci-dessus permet donc de dresser la typologie et la carte suivantes :

- « 1 :Densités 1h 2h 4h importantes et 8h moyenne » (haltes tourangelles, de Tours àSaint Cyr) correspondant à de fortes difficultés de navigation pour des pratiques de l'heure à la demi-journée (bateaux à passagers, écotourisme) et des difficultés de navigation globalement importantes à la journée (écotourisme). Il s'agit de zones à réserver aux pratiques du canoë-kayak ;
- « 2 : Densités 1h 2h 4h moyennes et 8h moyenne » (Haltes autour de Langeais) correspondant à des difficultés de navigation importantes aussi bien pour les pratiques courtes que pour les pratiques à la journée. Il s'agit de portions de Loire à réserver aux pratiques écotouristiques courtes et aux pratiques du canoë-kayak ;
- « 3 : Densités 1h 2h 4h moyennes et 8h faible » (de Chouzé sur Loire à l'aval immédiat de Saumur mais aussi abords des Ponts de Cé) correspondant à des difficultés de navigation intermédiaires de l'heure à la demi-journée jusqu'à la journée. Ces zones permettent des pratiques diversifiées ainsi que des pratiques écotouristiques à la journée aisées ;
- « 4 : Densités 1h 2h 4h 8h faibles » (de Bréhémont à la Chapelle sur Loire et partie aval de la zone d'étude). Ces zones permettent l'ensemble des pratiques nautiques, en particulier celles relatives au marché du bateau à passagers et au marché de l'écotourisme.



Carte 12 : Profils d'accessibilité des haltes fluviales en Loire (source des données de points durs PLGN, exploitation / réalisation Benoit Pin)

D'un point de vue cartographique (Carte 12), cette typologie met en avant un gradient amont-aval de la densité de points durs relativement décroissant même si la densité de points durs entre Chouzé sur Loire et Saumur aurait tendance à être quelque peu supérieure aux densités observées entre l'aval de Langeais et Chouzé. L'application réalisée met donc bien en évidence une hétérogénéité des difficultés de navigation de l'amont vers l'aval. Toutefois, son utilisation pour la formulation de politiques publiques peut souffrir d'un manque de légitimité. Les résultats pourraient en effet être discutés concernant la partie située entre l'aval de Langeais et Chouzé. La pratique montre que cette partie est plus difficilement navigable que celle située en aval du bec de Vienne. Cette discordance entre la réalité et le terrain est en grand partie imputable à la qualité des données disponibles. En effet, l'inventaire des points durs réalisé par le PLGN (Rethoret and al, 2001) ne prenait pas en compte l'impact sur la navigation de ces points durs, tout du moins pas implicitement. L'inventaire réalisé par le cabinet « Act-Ouest Consultants Tourisme » en vue de l'établissement du Schéma d'Orientation des Navigations de Loisirs en Loire[93] reprend les données du PLGN et les

[93] Étude portée par la Mission Val de Loire dans le but d'initier un développement des pratiques nautiques en Loire. Nous avons pu suivre de près ce projet pour y avoir participé de manière ponctuelle.

complète largement. De plus, cet inventaire fut mené avec pour objectif d'identifier les points durs ayant un impact certain sur la navigation. Les ressources mises en œuvre pour satisfaire cet objectif furent une phase terrain mais aussi le « Dire d'expert » mobilisé lors des commissions géographiques de l'étude. Ainsi, en lieu et place de 117 points durs identifiés par le PLGN, ce sont pas moins de 162 points durs qui figurent à l'inventaire issu de l'étude Act-Ouest, soit une densité de 0,58 point dur par kilomètres (sur les 280 km inscrits au patrimoine mondial). A ces points durs, on ajoute une vingtaine de points qualifiés de points durs principaux ce qui amène le nombre total de points durs à 182 points durs, et la densité des points durs à 0,65 point dur par kilomètre. Nous avons donc appliqué à nouveau la méthode mise en œuvre sur cette nouvelle couche de données (voir ci-après) afin de tester l'intérêt du « Dire d'experts » en le corrélant avec les réalités de terrain issues de témoignages de pratiquants.

Si l'on actualise la cartographie réalisée[94] à partir de cette nouvelle couche de données (Carte 13, Carte 14, Carte 15, Carte 16), on confirme, et ceci à tous les pas de temps considérés, que la navigation est plus simple en aval de la confluence entre la Vienne et la Loire (bec de Vienne) qu'en amont. Il s'agit là d'une traduction de la différence de hauteur de mouillage entre l'amont et l'aval de cette confluence (voir précédemment). Ainsi, les points durs retenus lors de cet inventaire semblent avoir été choisis selon des aspects fonctionnels traduisant la différence évidente de difficulté de navigation entre l'amont et l'aval du bec de Vienne. A l'inverse de l'application concernant l'inventaire du PLGN, on remarque que le lissage produit par le pas de temps de 8h de navigation n'affecte que peu les caractéristiques spatiales de la navigabilité.

[94] L'analyse thématique mise en œuvre reprend les limites de classe de l'analyse thématique réalisée pour le pas de temps de 1h afin d'autoriser des comparaisons entre les différents inventaires.

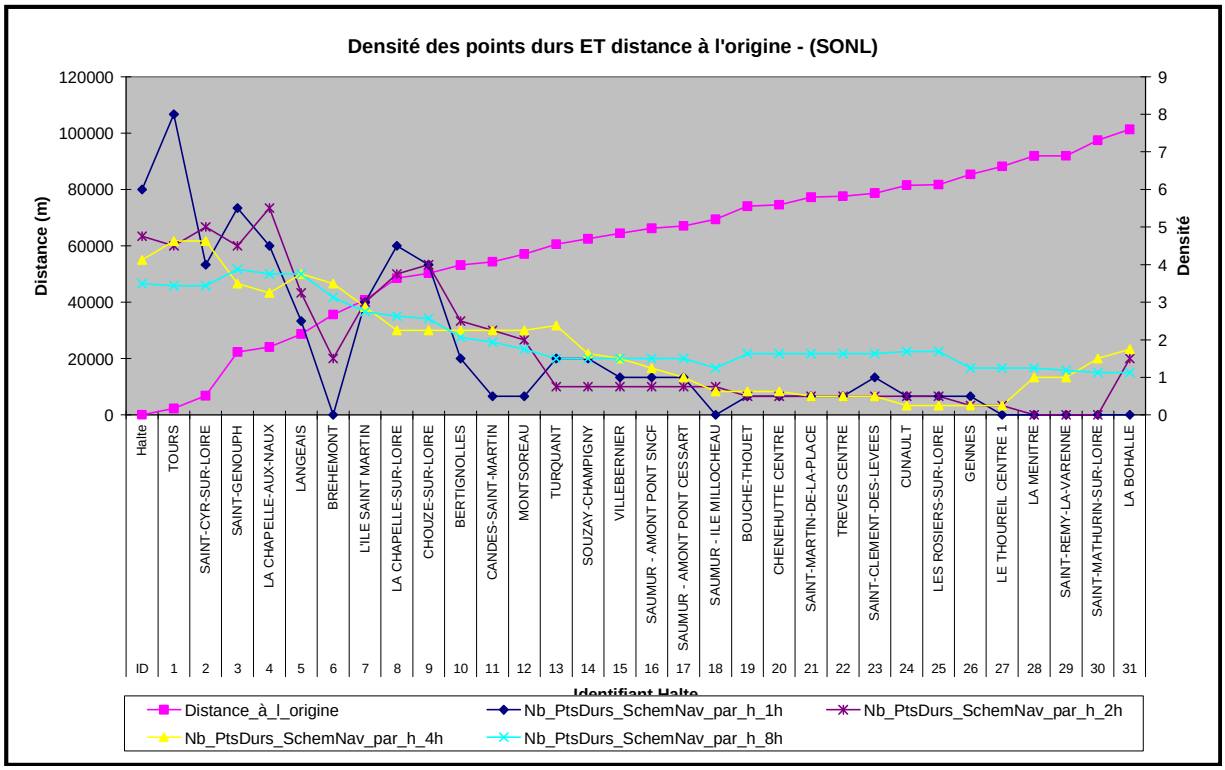
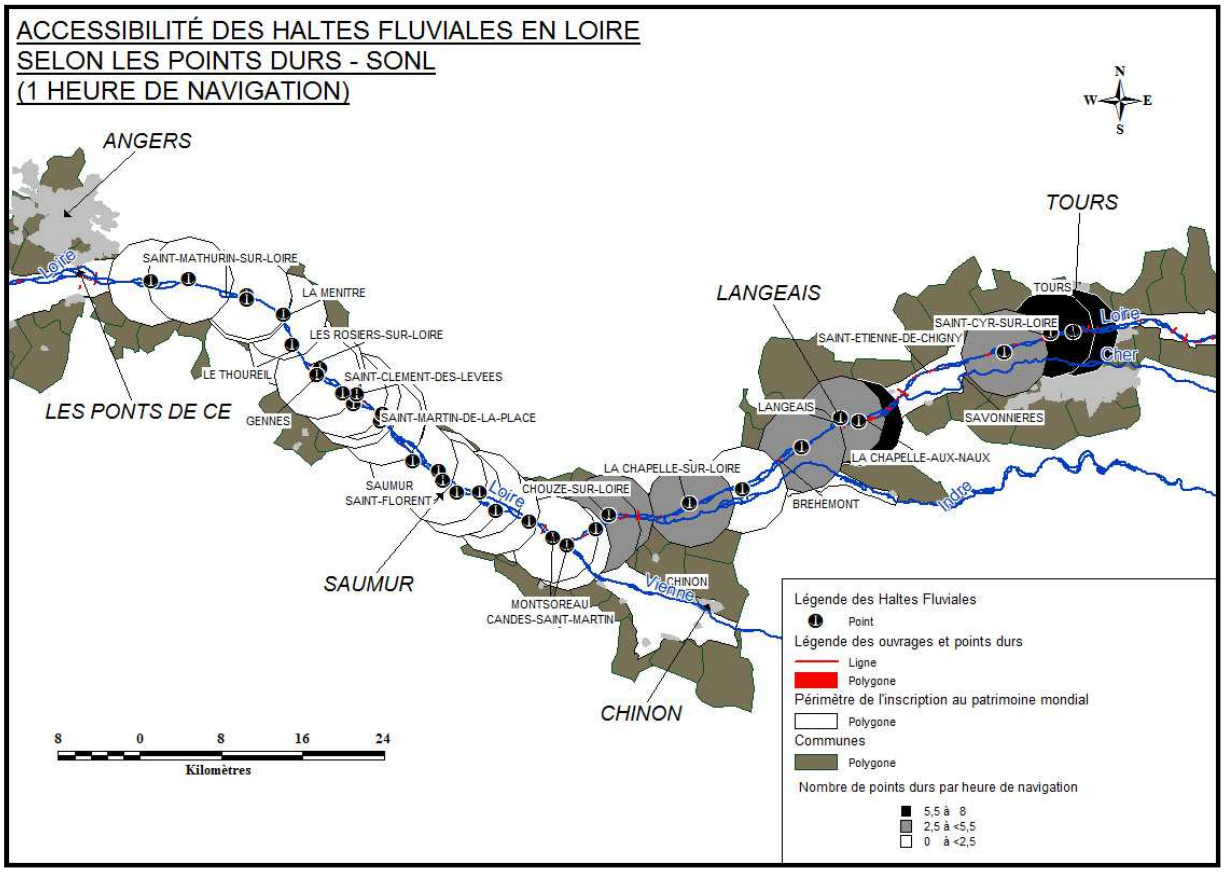
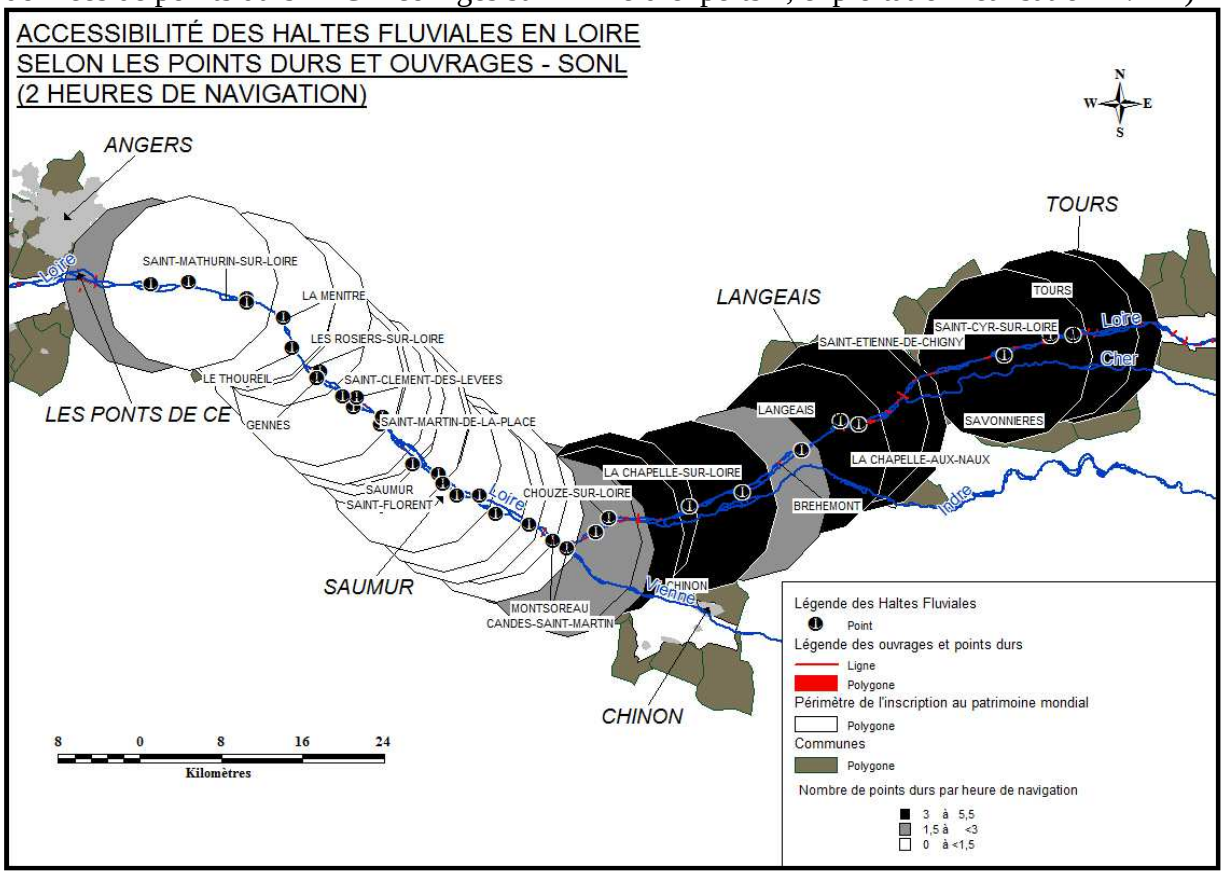


Figure 36 : Graphique des densités de points durs aux différents pas de temps – SONL (réalisation : B. Pin).

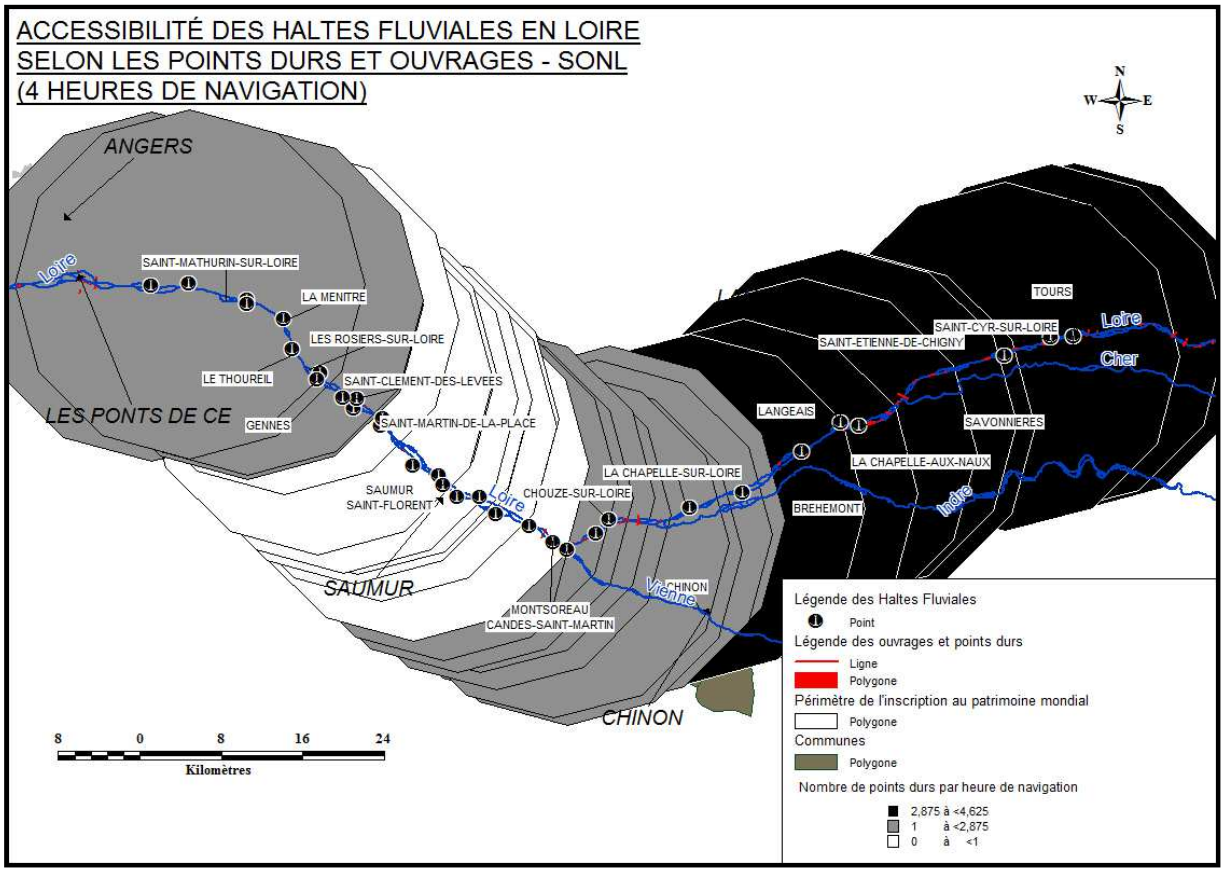
Globalement, le gradient de densité des points durs de l'amont vers l'aval entre Tours et les Ponts de Cé semble marqué d'une certaine linéarité. La Figure 36 ci-dessus démontre ce gradient.



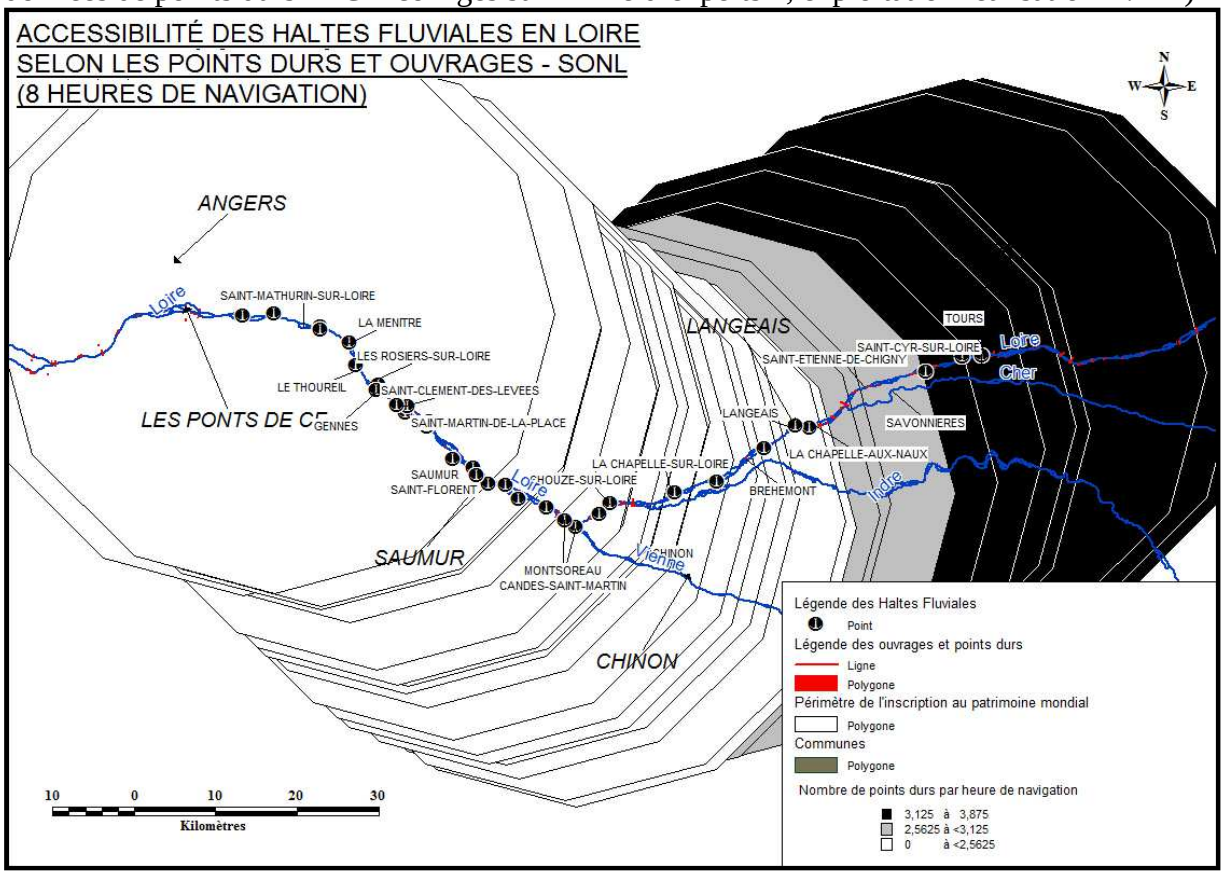
Carte 13 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 1h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin)



Carte 14 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 2h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin)



Carte 15 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 4h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin)



Carte 16 : Accessibilité des haltes fluviales - points durs et ouvrages en Loire - 8h (source des données de points durs PLGN corrigés sur « Dire d'experts », exploitation réalisation B. Pin)

D'un point de vue statistique, l'absence de corrélation entre le pas de temps de 8 heures et les autres pas de temps n'existe plus. Ainsi, les coefficients de corrélation de Pearson aux différents pas de temps démontrent une corrélation positive entre toutes les variables. A nouveau, la matrice des corrélations démontre un « effet taille » concernant cette fois-ci l'ensemble des variables.

Variables	Densité_Pts_Durs_1h	Densité_Pts_Durs_2h	Densité_Pts_Durs_4h	Densité_Pts_Durs_8h
Densité_Pts_Durs_1h	**1**	**0,881**	**0,766**	**0,817**
Densité_Pts_Durs_2h	**0,881**	**1**	**0,860**	**0,903**
Densité_Pts_Durs_4h	**0,766**	**0,860**	**1**	**0,861**
Densité_Pts_Durs_8h	**0,817**	**0,903**	**0,861**	**1**

Les valeurs en gras sont significativement différentes de 0 à un niveau de signification alpha=0,05

Tableau 5 : Matrice de corrélation (Pearson (n)) de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages (données corrigées)

Les indices de corrélation entre les facteurs et les variables confirment une contribution importante de toutes les variables à la définition du facteur F1 (Tableau 6).

	F1	F2	F3	F4
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_1h	0,919	0,364	-0,115	-0,096
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_2h	0,968	0,056	0,058	0,236
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_4h	0,926	-0,309	-0,216	-0,029
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_8h	0,952	-0,108	0,262	-0,119

Tableau 6 : Corrélations entre les variables et les facteurs de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages (données corrigées)

En introduisant à nouveau la moyenne des densités de points durs aux différents pas de temps dans l'analyse, on s'aperçoit en effet que la moyenne des densités de points durs aux différents pas de temps est parfaitement corrélée au facteur F1. Le coefficient de corrélation entre la moyenne des densités et le facteur F1 est en effet très proche de 1 (0,999 dans les faits).

Du point de vue des observations, on s'aperçoit que les observations apportant la plus grande part à la définition du facteur F1 sont les observations les plus proximales et les plus distales (vis-à-vis de l'origine) par rapport au point d'origine laissant suggérer un gradient de densité de l'amont vers l'aval. En introduisant une variable de distance à l'origine, et en procédant à une ACP normée[95], on s'aperçoit que cette variable est parfaitement négativement corrélée avec la moyenne des densités démontrant ainsi *l'existence d'un gradient amont-aval de densité des points durs possédant un impact sur les difficultés de navigation*. Ce résultat traduit les réalités de terrain issues des témoignages des pratiquants.

[95] Il convient de normer les données car si les densités de points durs aux différents pas de temps étaient ramenées à des densités horaires (permettant ainsi de comparer des chiffres de signification et d'échelle identique), la distance à l'origine introduit un chiffre d'une nouvelle signification et échelle. Il faut alors normer les données afin de pouvoir établir des liens valides (existants ou non) entre les variables.

	F1	F2	F3	F4	F5
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_1h	0,919	0,366	-0,094	-0,096	0,060
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_2h	0,963	0,081	0,047	0,229	-0,110
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_4h	0,927	-0,291	-0,224	0,038	0,065
Nb_PtsDurs_SchemNav_par_h_8h	0,951	-0,110	0,264	-0,016	0,115
Densités_moyenne_SONL	0,996	0,072	-0,031	0,041	0,022
Distances_à_l_origine	-0,961	0,116	-0,029	0,200	0,147

Tableau 7 : Corrélations entre les variables (densité moyenne des points durs et distances à l'origine comprises) et les facteurs de l'ACP sur les densités de points durs et ouvrages – SONL

On retrouve également cette corrélation (densité des points durs, distance à l'origine) graphiquement.

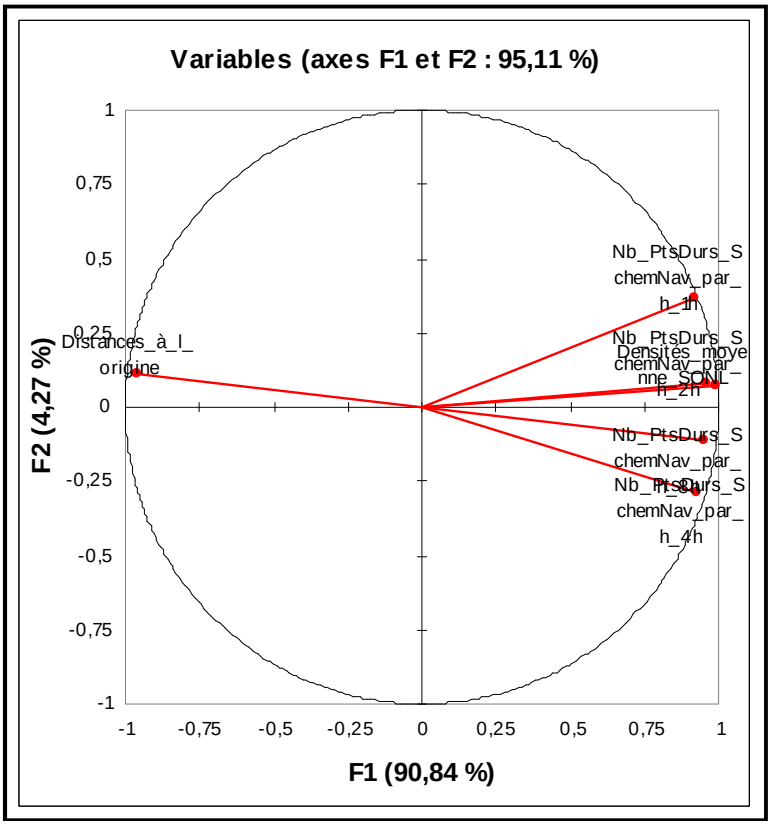


Figure 37 : Représentation des variables de densité 1h, 2h, 4h, 8h, densités moyennes, distances à l'origine sur l'ACP – SONL (réalisation : B. Pin).

Le facteur F2 est anecdotique dans cette analyse.

La distribution des observations sur le plan factoriel F1/F2 ainsi formé confirme le gradient amont / aval des densités de points durs puisque les observations suivent de près l'axe F1, lequel oppose d'un côté les densités de points durs et la distance à l'origine de l'autre. En groupant l'ensemble des densités de points durs aux différents pas de temps du même côté et à proximité de l'axe F1, l'analyse réalisée induit que *toute halte qui serait choisi pour un développement de pratiques nautiques courtes en raison de ses caractéristiques d'accessibilité liées aux points durs permettrait également le développement de pratiques*

longues. Il s'agit là d'un élément tout particulièrement intéressant en matière de formulation de politiques publiques de développement touristique.

D'un point de vue graphique, on ne peut donc déduire une typologie en fonction des variables que sont les densités de points durs aux pas de 1h, 2h, 4h et 8h. Ces variables varient effectivement de manière parallèle et dans le même sens ce qui se traduit notamment par une distribution des observations le long de l'axe F1 (Figure 38). Nous avons donc recours à la CAH afin de déterminer les sauts entre les différentes classes d'accessibilité des haltes représentées sur le plan factoriel F1/F2 déterminé suite à l'ACP.

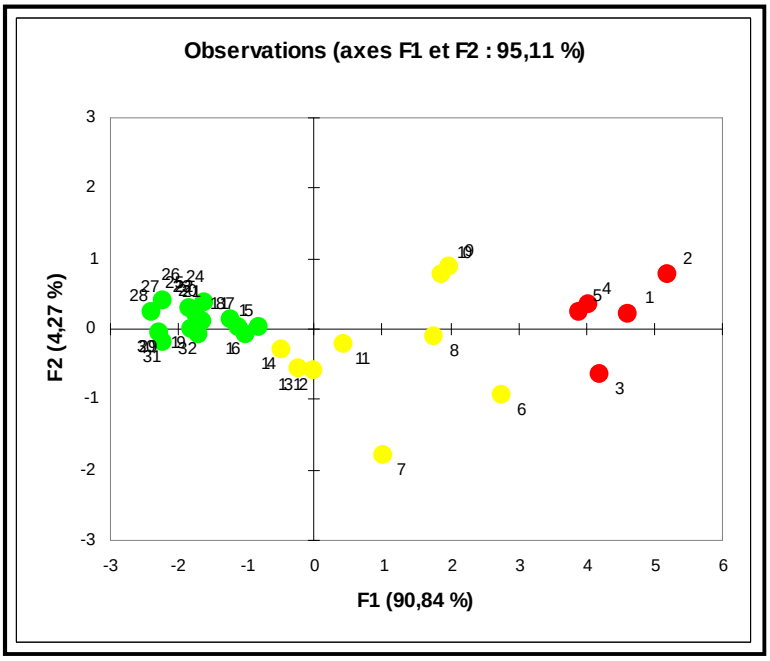
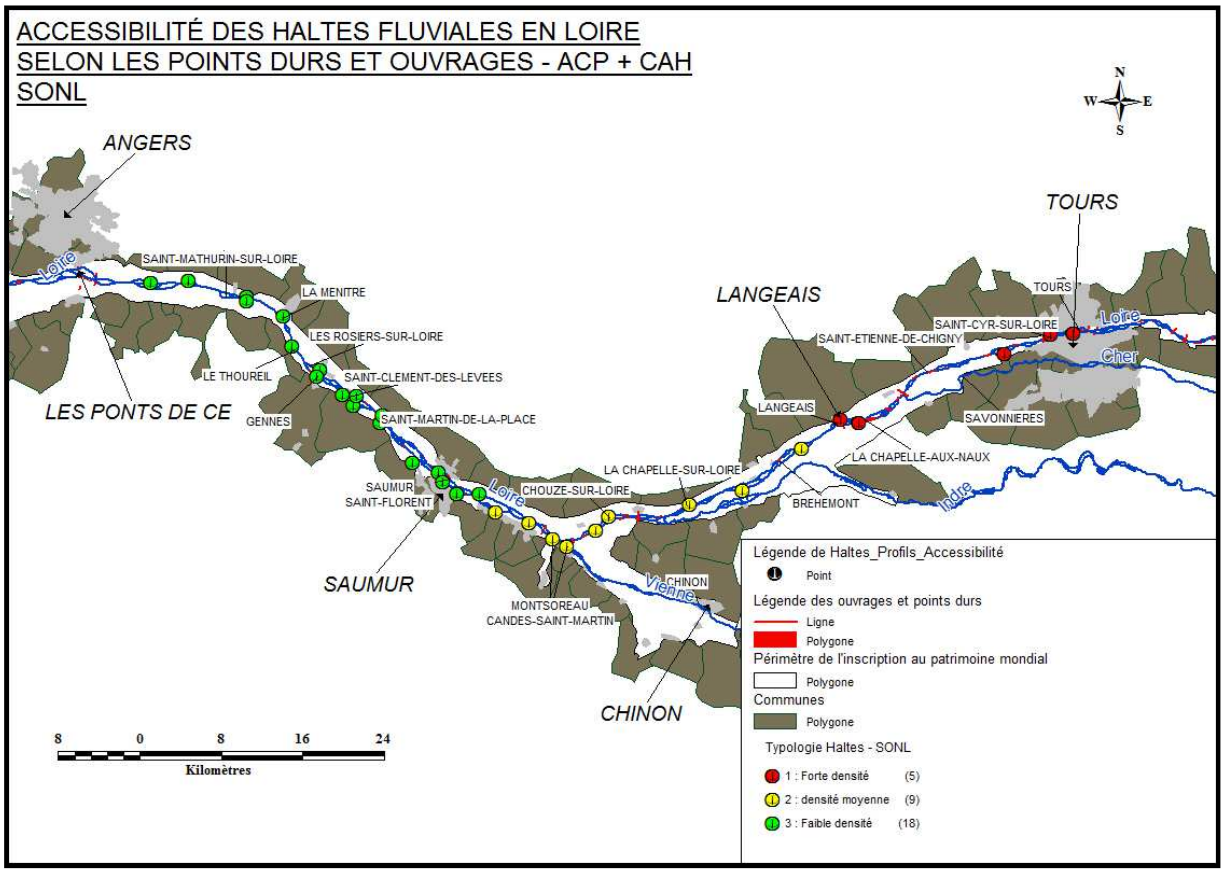


Figure 38 : Représentation des haltes dans le plan factoriel F1/F2 de l'ACP réalisée sur les différents pas d'accessibilité[96] – SONL (réalisation : B. Pin).

La CAH (sur les coordonnées de l'axe F1 uniquement) nous permet de déterminer des classes d'accessibilité isolées selon la méthode des sauts. Nous pouvons ainsi bâtir une carte illustrant 3 bassins de navigation aux conditions d'accessibilité différentes. Ces conditions marquent un gradient amont/aval décroissant de la densité des points durs impactant la navigation (Carte 17). On observe ainsi une zone à l'accessibilité restreinte de Tours à Langeais (zone où privilégier le canoë-kayak), une zone intermédiaire de Langeais à Souzay-Champigny (partie où privilégier des pratiques écotouristiques et localement des offres de bateaux à passagers) et une zone plus ouverte à l'aval de Souzay-Champigny (zone permettant des activités nautiques diversifiées) jusqu'aux limites distales du territoire d'étude. Cette analyse mettant en avant

[96] On ne retient pas les variables de distance à l'origine et de moyenne des densités qui fausseraient la CAH.

l'existence d'un gradient de densité de points durs de l'amont vers l'aval doit être comprise à la lumière du dire d'expert qui a rejeté certains points durs initialement retenus par le PLGN. *Le dire d'expert a donc permis de prendre notamment en compte l'influence reconnue de l'apport de la Vienne quant au mouillage de la Loire*. Le savoir profane est donc un outil intéressant afin d'évaluer les difficultés de navigation engendrées par des points durs qu'il convient d'observer à différents niveaux d'eau afin de statuer sur l'impact réel des points durs sur la navigation.



Carte 17 : Profils d'accessibilité des haltes fluviales en Loire – SONL (réalisation : B. Pin).

***

L'étude mise en œuvre démontre une plus grande importance des facteurs physiques vis-à-vis du tourisme fluvial ligérien que vis-à-vis du tourisme fluvial nigérien. L'analyse des points durs en Loire illustre la légitimité du dire d'expert et par extension le filtre personnel quant à l'expression des facteurs physiques. Du point de vue des espaces fonctionnels délimités par l'analyse, la Loire est caractérisée par un gradient amont - aval des difficultés de navigation.

L’agglomération tourangelle et son prolongement jusque Langeais délimitent un bassin de navigation plus difficilement navigable qu’à l’aval. La confluence de la Loire avec la Vienne, par ses apports hydrologiques, facilite la navigation en augmentant le mouillage et en gommant quelque peu l’impact des points durs. Par ailleurs, cette frontière hydrologique coïncide avec une moins grande densité de points durs. Enfin, les zones navigables à des pas de temps courts le sont aussi à des pas de temps longs ce qui légitime l’investissement public permettant de proposer des panels d’offres touristiques diversifiées au droit des haltes.

Dans la section suivante, nous allons à nouveau nous positionner en tant que « navigant » en cherchant à identifier les zones les plus intéressantes du point de vue du paysage accessible à celui-ci.

4.3. L'accessibilité au bien « paysage », les rythmes paysagers

> *« La circulation sur les levées empêche toutefois une visite sereine et les arrêts, peu nombreux, sont souvent rendus impossibles car dangereux. De plus, les vues sur le fleuve sont rares et limitées. La végétation, parfois excessive et inappropriée, constitue un barrage aux points de vue » (CDT49, 2003, p9).*

> *« L'attractivité paysagère est également liée à l'accessibilité visuelle exceptionnelle et spécifique de l'Anjou permise par la présence de voies routières contigües à la Loire. C'est particulièrement vrai sur le secteur situé entre le Bec de Vienne et les Ponts de Cé, bénéficiant du promontoire constitué par la Grande levée d'Anjou (rive droite) et par la route en contrebas du coteau sud (rive gauche) » (CDT49, 2003, p63).*

Ces deux citations sont issues d'un même document technique touristique. Il s'agit là de deux discours antagonistes décrivant l'accessibilité visuelle du fleuve vu depuis les berges. On ne retrouve pas cette ambigüité de discours concernant le patrimoine fluvial vu depuis le fleuve bien que l'on puisse, de manière tout à fait simpliste, relier les deux types de vision par la simple notion de covisibilité. Généralement, le discours véhiculé par les « pro-navigation » est celui de l'originalité des points de vue depuis la voie d'eau mais aussi celui de l'aptitude des pratiques nautiques à faire découvrir le « fleuve patrimonial » mieux que tout autre media :

> *« la meilleure façon de la découvrir (la Loire), c'est naturellement par l'eau » (Jean Ley, in Des racines et des ailes – Trésors du Val de Loire, 2008).*

C'est donc à la fois l'ambigüité du discours concernant l'accessibilité visuelle du fleuve vu depuis la berge mais également un esprit critique quant au discours univoque concernant la vision du patrimoine fluvial vu depuis le fleuve qui nous ont conduits à mener une recherche sur ce que nous dénommerons les rythmes paysagers. Cette recherche s'inscrit dans la lignée des travaux de Griselin et Nageleisen (Griselin & Nageleisen, 2003) ou encore de Cossin et Piegay (Cossin & Piegay, 2001). Bien qu'elle ne réponde pas pleinement à la question de savoir si les pratiques nautiques autorisent une plus grande accessibilité visuelle au patrimoine fluvial, cette recherche nous a permis de caractériser le paysage vu depuis le fleuve et a donc contribué à alimenter notre réflexion sur les espaces fonctionnels.

4.3.1. Du concept de paysage, au courant de l'écologie du paysage

Le concept de paysage, tout autant que le concept de patrimoine, revêt différentes réalités le plaçant dans la position du « construit », telle est la conclusion de nombre d'auteurs s'étant essayé à la définition du paysage. Ce sont les tous premiers siècles de notre ère qui voient apparaître la conscience paysagère. La Chine sera le berceau de l'esthétique paysagère

(Berque, 1995). C'est bien plus tard que le concept de paysage émergera en Europe. Cauquelin (2002, p27) retrace son apparition en Europe à partir du XVème siècle (1415 exactement), venant de Hollande et transitant par l'Italie. Néanmoins, l'idée de « nature » chez les grecs et de « jardin » chez les romains pourraient également être considérées comme les prémices d'une sensibilité paysagère (Cauquelin, 2002). De fait, si la notion moderne de paysage prend ses origines dans l'art de la perspective et de la représentation picturale (celles de la renaissance notamment), force est de constater que le concept a bien évolué, que les sciences modernes s'en sont emparées pour le décliner en de multiples courants. L'entrée du vocable « paysage » dans la langue française remonte à la renaissance (Perigord, 1996) pour s'appliquer d'abord à la peinture avant de devenir aux XVIIIème et XIXème siècles un objet littéraire. Dans le même sens, pour Roger (1997, p10), le paysage trouve ses origines dans les dimensions humaines et artistiques inspirant des considérations historiques et culturelles. Les définitions multiples du paysage sont généralement peu précises. Toutefois, la conception anglophone (landscape) du paysage apporte un éclairage intéressant (Burel, 1999). L'origine du terme viendrait de la concaténation de deux mots « land » (portion de territoire) et « scape » (assemblage d'objets). Cet assemblage est très proche du sens que lui donne une partie du monde scientifique.

Chez les géographes, le paysage demeure un objet central. Sous la double influence originelle du baron de Humbolt (début XIXème) qui introduit la notion de milieu (et préparant ainsi la voie de la géographie zonale) et de Vidal de la Blache, qui ramène l'objet de la discipline (géographie) à l'étude des paysages, la géographie verra petit à petit apparaître une géographie zonale s'intéressant notamment aux paysages (Perigord, 1996, p19). Les années 70 instaurent l'analyse de la structure des paysages, préparant le lit du « paysage objet » par opposition au « paysage sujet » (Gamache, 2004). La première conception (objective), celle des aménageurs notamment, tend à considérer le paysage sous ses traits physiques alors que la seconde (subjective) porte plus attention aux représentations (du paysage) que s'en font les individus. Cette dernière étudie donc les représentations du paysage afin de les raccrocher à la culture (aux modèles artistiques, pittoresques, emblématiques). Une autre approche qu'est la géographie culturelle complète ces approches considérant que la culture s'affiche par le paysage et que celui-ci informe sur les valeurs et le genre de vie. Dans cette dernière approche, le paysage construit les représentations sociales autant qu'il en est la forme accomplie (Gamache, 2004).

C'est au sein de la conception « paysage objet » que s'insère l'écologie du paysage. Le terme d'écologie du paysage a été introduit par Troll (Burel, 1999, p7) en 1939. Comme la

définition de Burel (1999) le suggère, cette dernière s'intéresse aux niveaux d'organisation des systèmes écologiques supérieurs à l'écosystème. Ces niveaux se caractérisent notamment par une forte hétérogénéité et par une dynamique gouvernée par les activités humaines. On y utilise notamment les outils d'analyse de l'espace ainsi que les concepts liés aux processus écologiques. La démarche adoptée en écologie du paysage intègre donc l'objet d'étude qu'est le paysage mais aussi ses déterminants, à savoir le milieu et la société (Burel, 1999, p45). En résumé, l'écologie du paysage nécessite de prendre en compte l'espace de façon explicite, de reconnaître l'homme comme partie intégrante du système écologique, de reconnaître l'hétérogénéité spatiale et temporelle des milieux étudiés[97]. C'est au sein de ce courant que s'insère les méthodes de caractérisation des rythmes paysagers que nous nous proposons de mettre en œuvre.

4.3.2. Les rythmes paysagers, une dimension des espaces perçus

« Déambuler au sein d'un espace naturel », telle est la problématique nous intéressant au sein de ce chapitre. Dans un souci d'identification d'espaces fonctionnels pour le développement du tourisme fluvial, il nous a semblé opportun de travailler sur la notion de rythmes paysagers. Les pratiques nautiques, au même titre que les pratiques touristiques où le touriste déambule au sein d'un espace naturel, sont soumises à deux approches totalement différentes quant aux objectifs recherchés et à la manière de les réaliser. Ainsi, on isole deux manières de déambuler au sein d'un espace fréquenté pour ses qualités esthétiques, symboliques ou plus globalement pour les aménités qu'il recèle. Premier cas de figure, le touriste est en attente de découverte d'un patrimoine particulier, ses attentes en matière de médiation du patrimoine sont importantes. Les pratiques nautiques considérées sont les pratiques accompagnées. Concernant ce type de pratiques, il n'est pas nécessaire d'identifier des espaces fonctionnels rythmés par des paysages variés. Second cas de figure, le touriste déambule sur un espace sans que son objectif premier soit une découverte approfondie du patrimoine. Dès lors, l'identification espaces fonctionnels rythmés par des paysages variés peut être prise en considération dans les plans d'aménagement visant la pratique considérée. C'est dans ce type de contexte qu'a été réalisée l'étude de Griselin et Nageleisen intitulée *« "Quantifier" le paysage au long d'un itinéraire à partir d'un échantillonnage photographique au sol »*. Cette approche spatiale et temporelle des paysages regroupée sous le terme de « rythmes » est

[97] Nous laisserons de côté les critiques (le « monstre conceptuel ») formulées par Roger (1997, p128) à l'égard de la réelle dimension paysagère de l'écologie du paysage, postulant que si des aménités du paysage sont retenues dans une étude paysagère, alors ce sont par la même les fondements esthétiques et artistiques du paysage qui sont retenues.

particulièrement justifiée dans l'approche des itinéraires de tourisme fluvial. Nous retrouvons en filigrane l'importance de ces rythmes paysagers au sein d'une description d'itinéraire fluvial de la société Crown Blue Line (grande société de location de coches de plaisance) caractérisant les paysages de la Charente en ces termes : *« A la barre de votre bateau sans permis, vous aurez souvent l'impression de traverser une succession de grands jardins luxuriants au fil des eaux cristallines, entre pâturages verdoyants et cortège de peupliers d'où surgit ça et là un majestueux château » (Crown Blue Line98, accès février 2009).*

L'approche repose sur un constat simple : *« on se déplace linéairement dans le paysage et on le perçoit donc au long d'itinéraires : le déplacement et le rythme qu'il induit sont donc une des bases de la perception paysagère. C'est à travers le mouvement que l'observateur entre en contact avec ce qui l'entoure » (Griselin et Nageleisen, 2003).* De ce fait, le vecteur de déambulation (véhicule, marche, canoë, cheval…) induit des perceptions différentes du paysage. Il convient donc de se mettre en situation, en canoë par exemple, afin de pouvoir estimer au mieux la rythmicité des paysages au regard de la pratique nautique considérée. Cette démarche appartient au courant géographique de l'espace perçu, que Collot définit comme *« l'aspect visible, perceptible de l'espace » (Collot, 1995).* L'espace perçu se construit sous la forme d'une organisation des informations de l'espace (informations visuelles), dans le but de donner du sens (à l'espace visible). L'espace perçu selon Collot dépasse largement l'organisation d'éléments visibles, il est bien plus qu'un espace vu. L'espace perçu est conditionné par des significations liées à l'existence et à l'inconscient du sujet. L'espace perçu est donc plus complexe que la simple vision, il porte la marque des codes culturels et des idéologies de son observateur. Toutefois, l'organisation des informations spatiales telle qu'analysée dans « les rythmes paysagers » reste un fondamental de l'espace perçu car avant d'y associer des représentations, on doit avant tout organiser ce qui est vu. Les rythmes paysagers rentrent donc dans le champ de l'espace perçu mais en limitent sa portée dans ses dimensions culturelles, idéologiques, phénoménologiques, psychanalytiques[99].

Les rythmes à analyser peuvent s'avérer d'une grande diversité. Frémont (Frémont in Roger, 1995, p40) s'attache aux rythmes des couleurs, aux rythmes topographiques, aux rythmes de l'occupation du sol et utilise une méthode plus qualitative que quantitative pour évaluer ce rythme. Griselin et Nageleisen (Griselin et Nageleisen, 2003) ont quant à eux développé une

[98] http://www.crownblueline.fr/region_intro.html?region=CR

[99] Nous tenterons toutefois de prendre en considération ces aspects en utilisant dans l'analyse les aménités composant les motifs paysagers ligériens (voir ci-après).

méthode d'analyse quantitative du paysage à partir d'échantillonnages photographiques au sol dans le but de pouvoir identifier des itinéraires touristiques pédestres. Une des applications de cette méthode a consisté à évaluer deux itinéraires retenus par la Région Franche-Comté dans une perspective de liaison entre itinéraires déjà existants et figurant au sein d'itinéraires de Compostelle. La méthode mise en œuvre par ces auteurs a consisté à réaliser un échantillonnage photographique le long de deux itinéraires avec un pas de deux kilomètres soit environ toutes les demi-heures. Ce pas adapté à la déambulation pédestre est ajustable à 15 minutes pour une pratique telle que le canoë selon Griselin et Nageleisen. Les auteurs mettent en avant la nécessité d'un pas de mesure permettant la reconstitution d'un continuum spatial objectivable. Sur chaque point de mesure identifié par ce pas, trois photos faussement panoramiques sont réalisées afin de reconstituer un angle de vue de 100°, angle permettant de s'approcher de la vue humaine. Puis, une typologie des paysages rencontrés fondée sur les objets (forêt, culture, village, eau) et sur la scénographie (ouvert, fermé, composite) est dressée à partir d'un examen de l'ensemble des clichés.

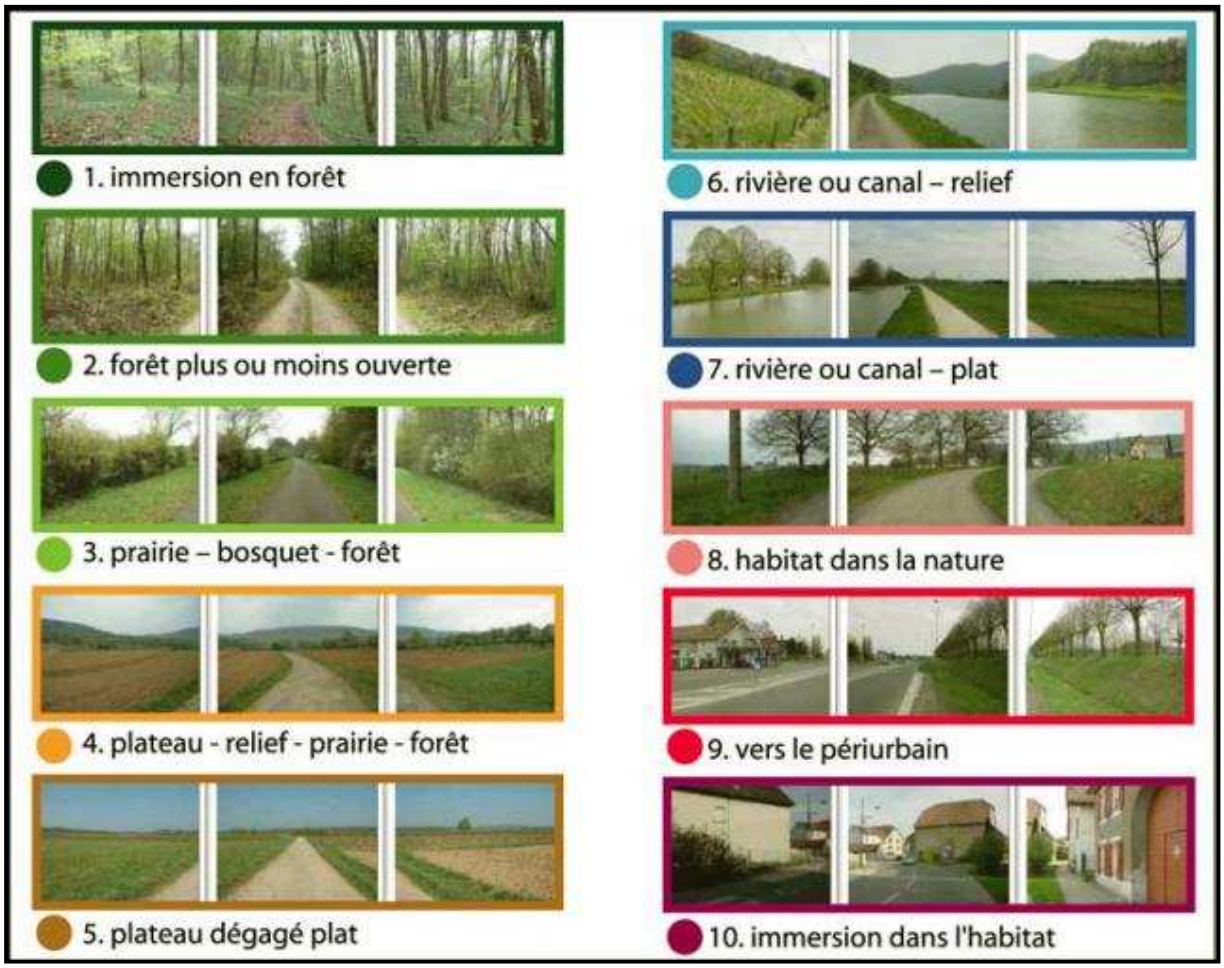


Figure 39 : Typologie des clichés de paysage des deux itinéraires comtois (Griselin et Nageleisen, 2003, p7).

Cette méthode permet ensuite de reconstituer la « partition » des rythmes paysagers sous la forme d'un histogramme des types paysagers, histogrammes faisant aussi figurer les pentes des différents parcours.

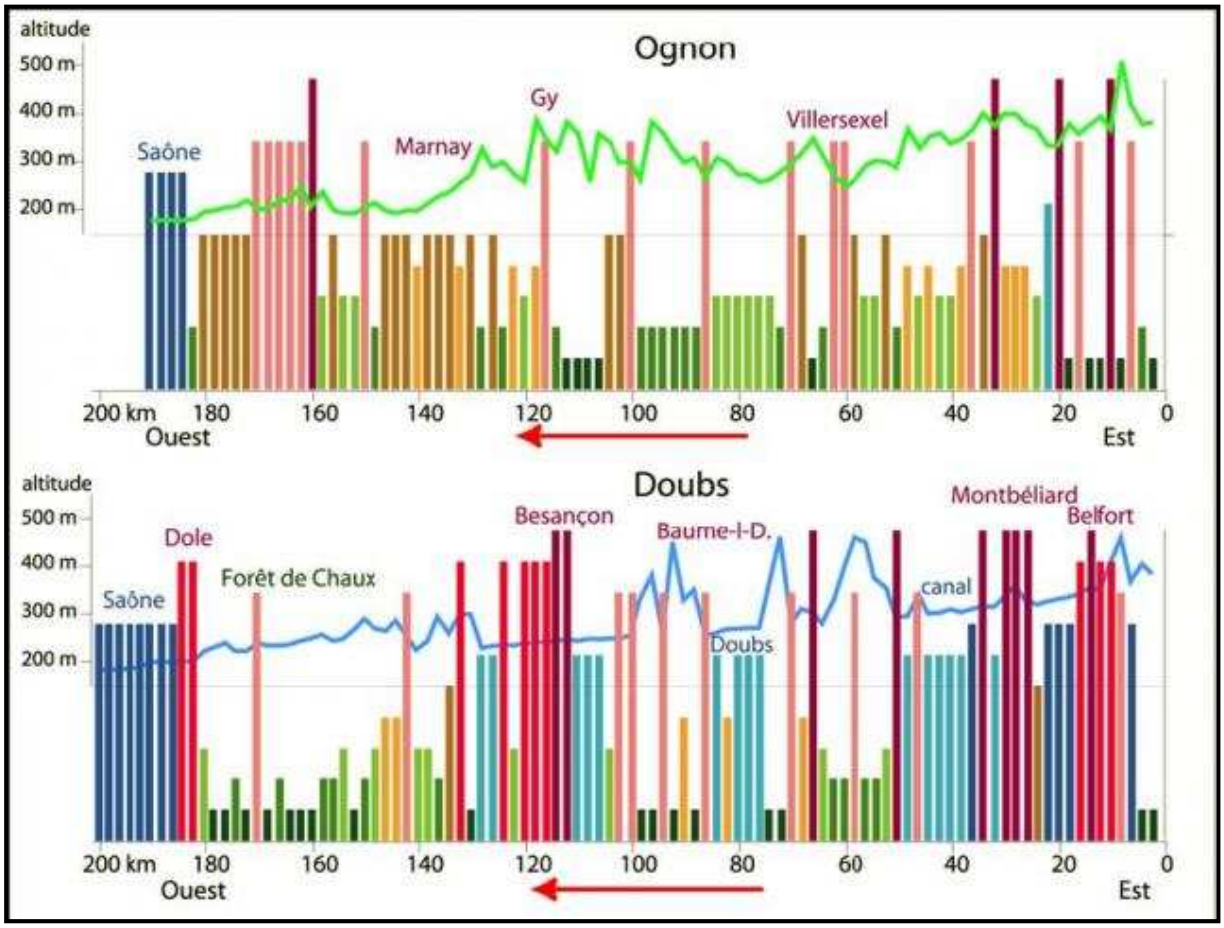


Figure 40 : Les rythmes du paysage entre Belfort et St-Symphorien (Griselin et Nageleisen, 2003).

Cette méthode permet d'objectiver la fréquence des relevés et donne une première idée des variables (au sens des statistiques multidimensionnelles) à rechercher dans une analyse paysagère visant à reconstruire la « partition » des rythmes paysagers. Toutefois, la méthode mise en œuvre par Griselin et Nageleisen n'utilise *a priori* pas les outils des statistiques exploratoires (« Analyse en Composantes Principales » et « Classification Ascendante Hiérarchique » par exemple), lesquels auraient permis de dresser une typologie des paysages à partir de leur structure propre.

De leur côté, Cossin et Piegay ont mis au point une méthode d'analyse des micro-paysages rivulaires directement inspirée des méthodes de l'écologie du paysage (Cossin et Piegay, 2001). Cette discipline s'intéresse à l'analyse de la structure et de la composition de la mosaïque paysagère à partir des éléments structurant le paysage (matrice, tâches, unités paysagères élémentaires, réseaux, corridors). La méthode développée exploite des

photographies horizontales prises au sol permettant une « vue du dedans » à grande échelle (Lacoste, 1977, Weber, 1985, Rougerie et Beroutchachvili, 1991, in Cossin et Piegay, 2001, p39) en opposition à la « vue du dehors » (Collot, 1995, p212). Cette dernière (la vue du dehors) ignore la perspective horizontale, écrase les notions de points de vue (ce qui est typiquement le cas d'une carte), rend tous les espaces visibles alors *« qu'un paysage se caractérise nécessairement par des espaces qui ne sont pas visibles » (Collot, 1995, p213).* De la même manière que chez Griselin et Nageleisen, des clichés du paysage sont réalisés avec un pas de relevé de 1 ou 1,5 km (Griselin et Nageleisen, 2003, p4). Les auteurs proposent même une formule permettant le calcul d'un pas de relevé. Le pas de relevé proposé répond à la formule suivante :

P = x * W

P : pas de relevé

W : largeur du lit du cours d'eau (si en mètres, alors P sera exprimé en mètres).

x : variable située entre 50 et 75 fois la largeur du lit[100].

[100] Nous verrons à l'usage que cette formule est inadaptée au cas de la Loire et qu'une échelle arbitraire correspondant à un déplacement de 20 à 25 minutes a été choisie.

Les variables étudiées quant à elles par Griselin et Nageleisen sont identifiables au sein du tableau suivant.

Groupes élémentaires	Composantes visuelles	Code	Nombre maximal de variables
Végétal (1er, 2e et arrière-plan)	herbacée	H	
	arbustive	A	
	arborée avec sous bois	AS	
	arborée sans sous bois	AR	12
Minéral (1er, 2e et arrière-plan)	sables et limons	T	
	graviers	G	
	blocs	B	9
Aquatique (1er, 2e et arrière-plan)	eaux lotiques	LO	
	eaux lentiques	LE	6
Anthropique (1er, 2e et arrière-plan)	prairie	P	
	plantation	Pl	
	culture	C	
	bâti	Ba	12
Mixte (1er, 2e et arrière-plan)	aquatique - minéral	AM	
	aquatique - végétal	AV	9
	minéral - végétal	MV	
Topographiques (sur l'ensemble de la photo)	berge	SB	
	versant	SV	3
	plats	SA	
Ciel		Ci	1
Nombre total de variables pouvant être présentées sur les photographies			**52**

Figure 41 : Variables retenues dans l'analyse des micropaysages rivulaires (Cossin et Piegay, 2001, p42)

Chacune des variables est estimée quant à son pourcentage de recouvrement et sa position sur le cliché (1er plan, 2ème plan et arrière plan) mis à part concernant les variables topographiques. Une fois ces variables évaluées, un tableau individus / variables présentant les pourcentages de recouvrement des variables sur chaque cliché est réalisé. C'est à partir de ce tableau que sont mises en œuvre deux techniques statistiques :

- Analyse en Composante Principale normée : permet de savoir comment se structurent les variables, quelles sont celles qui sont associées, celles qui s'opposent voir même celles qui sont indépendantes (vecteurs perpendiculaires).
- Classification Ascendante Hiérarchique : permet de réaliser une typologie des stations.

Les méthodes mises au point et employées par les auteurs précédents constituent un cadre à la fois théorique et pragmatique mobilisable pour nos travaux. La méthode d'identification d'espaces fonctionnels relatifs aux rythmes paysagers que nous avons mis en œuvre combine les approches précédentes (méthode de relevés de Cossin et Nageleisen, pas de relevé et traitements statistique des données de Cossin et Piegay) et les complète (cartographie et typologie). Nous avons donc conduit une analyse des rythmes paysagers afin d'alimenter notre réflexion sur les espaces fonctionnels, lesquels seront questionnés dans un second temps à la lumière des territoires d'action et inversement (voir De la nécessaire articulation entre territoires d'action et espaces fonctionnels ?).

Du point de vue des objectifs spécifiques, ce travail sur les rythmes paysagers doit servir à :

- Questionner la richesse du paysage observable depuis la voie d'eau (avec l'hypothèse d'une assez grande homogénéité des paysages mais également l'existence de pôles d'aménités, ainsi que la structuration du paysage selon des associations de composantes visuelles et topographiques) ;
- Aider la formulation de politiques publiques par la délimitation de secteurs rythmés d'un point de vue paysager ;
- Apporter des éléments de compréhension des politiques publiques touristiques à l'œuvre ;
- Articuler les résultats avec le positionnement des offres touristiques nautiques actuelles.

4.3.3. Méthode

Synopsis de la méthode employée pour l'identification des rythmes paysagers :

(i) Adaptation des méthodes existantes et imagination du protocole de relevés terrain ➔ (ii) Phase de relevés terrain en canoë-kayak ➔ (iii) Traitement au laboratoire des données collectées (digitalisation des photographies en triptyques panoramiques) ➔ (iv) Exploitation des données transformées / caractérisation des points prospectés et typologie (ACPn, ACM, CAH) ➔ (v) Cartographie

(i) La méthode utilisée afin d'étudier les rythmes paysagers a consisté à réaliser une campagne de relevés photographiques horizontaux. Les clichés ont été réalisés avec un pas de 2 km. Ce pas a été défini en croisant les approches de Griselin & Nageleisen (Griselin & Nageleisen, 2003) et de Cossin & Piegay (Cossin et Piegay, 2001). La formule de Cossin et Piegay n'est pas adaptée au cas d'un fleuve aussi large que la Loire, elle conduirait à définir des pas de relevés trop importants. Afin de définir un critère de longueur nous avons donc du

le réfléchir au regard d'un critère de temps de déplacement. Nous avons ainsi retenu un critère de temps de l'ordre de 30 minutes, critère de temps au-delà duquel l'ennui semble intervenir en l'absence de changement paysager dans le cas de randonnées pédestres[101]. Dans les faits, nous avons traduit ce critère de temps en un critère de longueur de 2 km qui nous semblait correspondre à cette échelle temporelle de la demi-heure. En pratique, cette échelle de 2 km s'est traduite en une échelle temporelle de 20 minutes. En marge de ces considérations, le pas de relevés utilisé nous a semblé suffisamment précis afin d'éviter toute distorsion des données. En effet, un pas de relevés plus serré ne nous semble pas apporter plus de détails à l'analyse, d'autant plus que de nombreux panoramas amont ou aval se succédant montrent des zones de recouvrement visuel. Il nous semble donc que le pas de relevés utilisé assure une bonne représentativité. Par l'établissement de règles claires concernant la fréquence des relevés, l'utilisation d'un pas de relevé permet également un tirage aléatoire des points de relevés et n'induit donc pas de dépendance *a priori* entre nos variables. Le choix des points de relevés ne souffre donc d'aucune subjectivité et n'introduit donc pas de dépendance entre les variables mesurées.

Les points de relevés ont été identifiés à partir du tracé des bras principaux de la Loire de la BD CarThAgE[102]. Un outil (*.mbx) a permis de positionner les points de relevés à équidistance de 2 km. Le mode de déplacement choisi entre les points fut le kayak. Les clichés réalisés ont consisté à réaliser des triptyques faussement panoramiques concernant les perspectives amont / aval / Rive Gauche / Rive Droite. Les triptyques réalisés devaient permettre des zones de recouvrement entre les photographies permettant *In fine* de reconstituer des clichés amont / aval de 110° d'angle, avoisinant ainsi la vision humaine.

(ii) Les relevés ont été réalisés par « Loire porteuse » à savoir par eaux plutôt hautes et donc avec des vitesses de courant induites plutôt importantes. Les relevés ont été effectués sur 2 jours, le 27 et 29 août 2007. Le 27 août 2007, les relevés ont été réalisés entre Tours et Candes Saint-Martin. La station de mesure la plus représentative des débits sur cette portion est la station de mesures de Langeais. Le débit observé lors de la journée du 27 août était de 509 m3.s-1 ce qui rapporté à la synthèse des débits sur 26 ans de cette station correspond à un débit élevé habituellement observable de décembre à Mai.

[101] Le pas de 15 minutes proposé par Griselin et Nageleisen pour le Canoë-Kayak n'est pas adapté car induisant trop de recouvrements de panoramas sur un fleuve tel que la Loire ;
[102] Base de Données Cartographie Thématique des Agences de l'Eau.

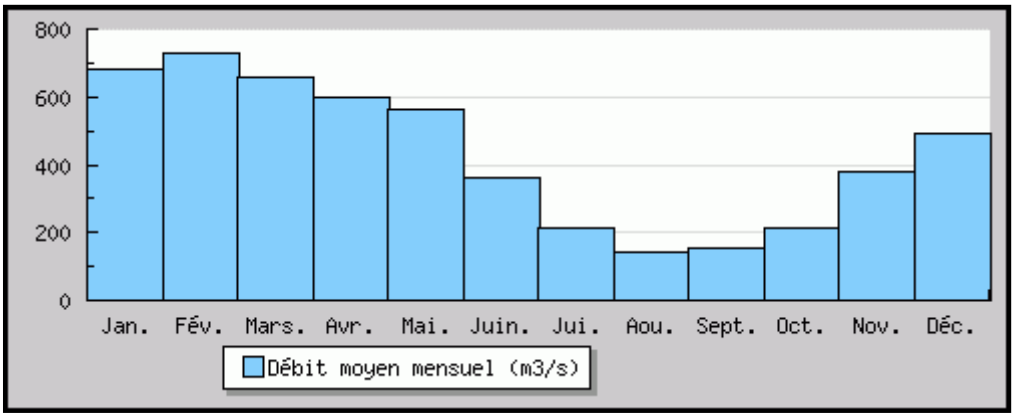


Figure 42 : Modules interannuels (loi de Gauss - septembre à août) - données calculées sur 26 ans - station de Langeais : K6830020 La Loire à Langeais (données : banque hydro).

Le 29 août 2007, les relevés ont été réalisés entre Candes-Saint-Martin et Les Ponts de Cé. La station de mesure la plus représentative est celle de Saumur (pas d'apports majeurs après cette station). Le débit observé à la station de Saumur est de 553 m3.s-1 ce qui là aussi correspond à un débit élevé habituellement observable de novembre à mai.

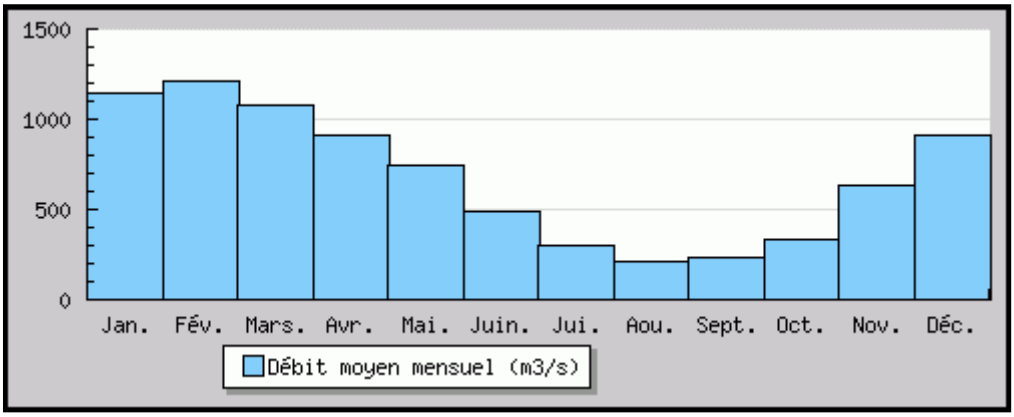


Figure 43 : Modules interannuels (loi de Gauss - septembre à août) - données calculées sur 95 ans - station de Saumur : L8000020 La Loire à Saumur (données : banque hydro).

Ces débits particuliers ne sont pas anodins quand à l'analyse paysagère et les résultats qui suivront ci-dessous doivent être lus à la lumière de l'influence des niveaux d'eau sur le paysage. L'alternance crue / étiage est d'ailleurs reconnue comme une variable de l'esthétique paysagère ligérienne : *« le rythme crue / étiage entraîne une variation de la structure plastique, notamment une alternance dynamique de la palette de couleurs et des formes. Les basses eaux font éclater les jaunes et ors du sable […] tandis que les hautes eaux réverbèrent simultanément le gros-bleu de l'onde et du ciel ; les courbes irrégulières sont quand à elles soumises à une géographie variable, démultipliées à l'étiage puis englouties et recomposées par le découpage de l'inondation… » (Joliet, 2003, p242).*

(iii) Les traitements opérés sur les clichés ont été de diverses natures. Il a fallu tout d'abord reconstituer les panoramas amont / aval en veillant à embrasser environ 110° d'angle. Puis, les images ont été traitées sous logiciel de Système d'Information Géographique[103] (SIG), non pas pour les caler (ce qui n'a aucun sens pour une image « vue du dedans »), mais plutôt pour les fonctions de calcul de surface disponibles. Puis, chaque image a été reconstruite sous forme d'un assemblage de polygones (Figure 44).

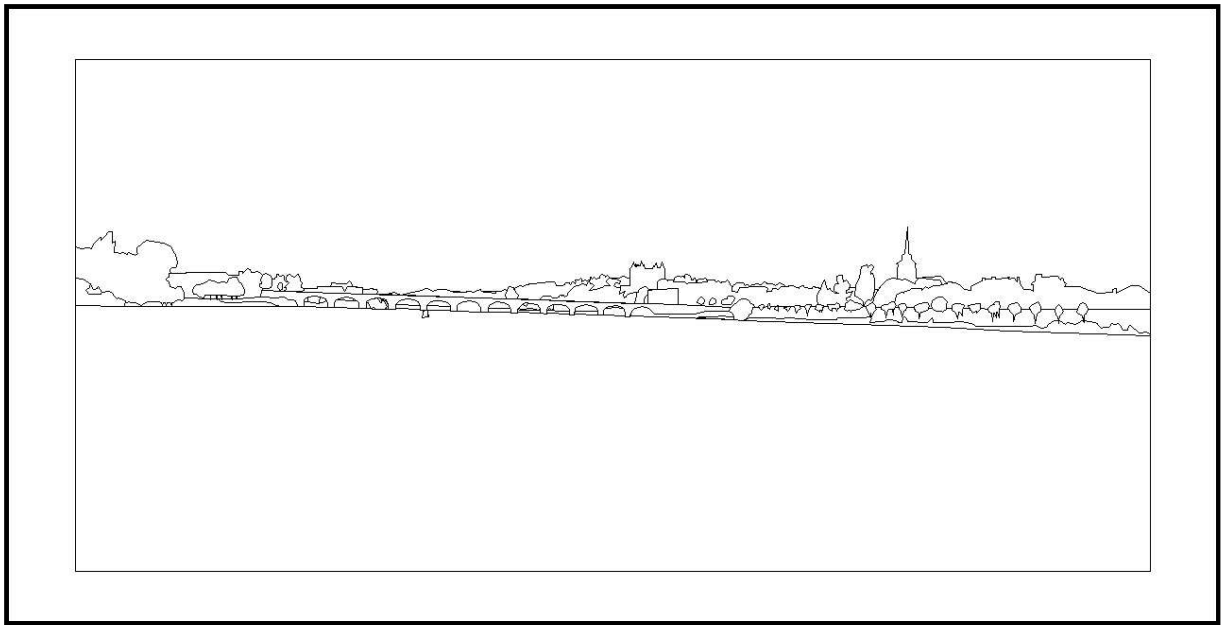


Figure 44 : Reconstruction d'un panorama perspective amont à partir de polygones, Saumur vu depuis l'aval (réalisation : B. Pin).

Chaque polygone a été renseigné selon les variables (champs) suivantes :

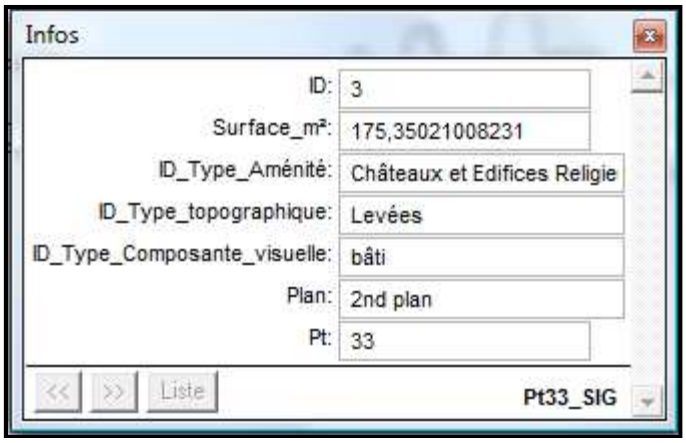


Figure 45 : Structure de la table associée à chaque panorama, structure de la table Pt33_SIG

[103] MapInfo 6.5

Pour chacun des champs, on a cherché à renseigner les champs par les données attributaires du Tableau 8.

Type_Aménité	Type_topographique	Type_Composante_visuelle
Marine de Loire	Iles	Herbacée
Cales, Quais et Ports	Levées	Arbustive
Châteaux et Édifices Religieux	Coteaux	arborée avec sous bois
Patrimoine architectural	Plats	arborée sans sous bois
Patrimoine environnemental	Ciel	sables et limons
Villages de Loire	Eau_Fleuve	Graviers
Villes de Loire		Blocs
La Loire et ses guinguettes		eaux lotiques
Métiers de bord de Loire		eaux lentiques
Troglodytes		Prairie
Vignobles		Plantation
Levée		Culture
Ponts ligériens		Bâti
Lignes Haute-Tension et Nucléaire		aquatique minéral
Pêche loisir		aquatique végétal
Gabions chasse		minéral végétal
Routes		
Plates de Loire		
Bateaux modernes		
Motonautisme		
Voile		
Aménagements navigabilité		
Épis, duits, chevrettes		

Tableau 8 : Données attributaires des différentes variables de l'analyse des rythmes paysagers

Parmi ces données, on note tout d'abord un ensemble d'*aménités*, soit un ensemble de composantes patrimoniales dont la liste a été extraite d'une étude de documents d'ingénierie touristique concernant la Loire (CDT49, 2000, 2002, 2003, CDT37, 2007, PNR Loire Anjou Touraine, 2000). Le renseignement de ces aménités est nécessaire dans une étude s'intéressant à un paysage dont la signification a été construite (voir 2.3. La Loire, un patrimoine polymorphe évoluant au prisme de sa valorisation) : les *« lieux (touristiques) s'emblématisent plus encore que les autres dans des paysages, créés pour et par le tourisme qui en est un gros consommateur » (Lévy and al, 2003, p932).* Cette précaution permet ainsi de prendre quelque peu en considération les représentations alimentant le « paysage perçu » tel que définit par Collot *(Collot, 1995).* Concernant ces aménités, un certain nombre sont à verser au chapitre des éléments construisant le paysage culturel. Il s'agit des motifs paysagers tels que les aménagements liés à la navigation. Il est en de même concernant les attributs liés à la pierre (troglodytes), à la vigne et au jardin (Coyaud, 2003, p8-9). On retrouve ces mêmes jardins mais aussi les châteaux, le patrimoine naturel (sous l'idée de naturalité), les usages de Loire

ou scènes de vie fluviale, chez Joliet (Joliet, 2003, p246) comme composantes de l'esthétique paysagère du Val de Loire et donc des motifs paysagers ligériens. Les cales, quais et ports de Loire sont également à identifier comme composantes patrimoniales. Leur importance patrimoniale et leur vulnérabilité sont reconnues au sein de nombreux documents, et notamment au sein du PLGN 2000-2006 (Préfet coordonnateur du bassin Loire-Bretagne).

Concernant les *composantes topographiques*, nous avons inséré l'attribut « Levée » en tant que composante culturelle visible du paysage qui a imprégné les vocables géographiques employés pour décrire les parties successives de la Loire. On parle par exemple de la Loire des levées entre la confluence Loire / Vienne et les Ponts de Cé. Chez Joliet (Joliet, 2003, p242-246) : *« Cet aménagement gigantesque, né en Anjou au XIIIème siècle dans sa conception d'ensemble s'étend d'abord de Saint-Clément à Saint-Patrice, sur plus de 60 kilomètres. Revu, renforcé, corrigé et surtout étendu bien au-delà de ses termes initiaux, sur les deux rives désormais, c'est un ensemble qui est un paysage en soit » (Coyaud, 2003, p8).* On retrouve l'importance esthétique de la levée dans le paysage mais aussi l'importance des ponts, quais, épis, hameau, villages, clochers : *« Sur ces grandes lignes de composition se greffent en effet des motifs contrastés, témoins de défis techniques et d'efforts de domination du fleuve, ou bien au contraire « naturels ». Les motifs relatifs à l'aménagement du paysage ligérien sont les éléments symboliques qui marquent la maîtrise du fleuve par les hommes : ponts, quais, levées, épis, signes de l'implantation humaine comme le hameau, le village et le clocher » (Joliet, 2003, p242).* Les îles ont également été prises en compte parmi les attributs topographiques puisque composantes de l'esthétique paysagère ligérienne (Joliet, 2003, p242). On retrouve également un grand nombre des données attributaires choisies pour cette application au sein du cahier n°4 du Val de Loire – patrimoine mondial qui est le fruit d'une expertise technique sur les paysages du Val de Loire (Mission Val de Loire, 2008).

De même, chaque objet (polygone) de chaque table a été renseigné par la variable *plan* ainsi que par une valeur de surface géographiquement infondée (les images n'étant pas calées) mais mathématiquement exploitable grâce à deux biais :

- transformation en pourcentage de surface à l'intérieur d'un même panorama ;
- normalisation des données.

(iv) Le regroupement des données et leur préparation pour l'analyse statistique ont été réalisés sous un logiciel de gestion de bases de données relationnelles (Access). Les données

préparées sous la forme d'un tableau « Individus / Variables »[104] furent exploitées sous l'extension « statistiques » d'Excel, xlstat. Les techniques statistiques mises en œuvre furent :

- une Analyse en Composante Principale normée (ACPn) afin de déterminer d'éventuelles relations entre les valeurs des variables continues ;
- une ACP sur les rangs (Spearman) afin de gommer les effets des outliers et déterminer d'éventuelles relations entre les valeurs des variables continues ;
- une Analyse des Correspondances Multiples (ACM) sur les liens entre modalités (attributs) des différentes variables
- une ACM sur les liens entre modalités des attributs.

Dans la mesure où les surfaces associées à chaque variable ont dû être transformées en pourcentage de recouvrement[105], nous avons dû soustraire à l'analyse une ou plusieurs variables non constantes. Il s'agit là d'éviter d'induire une dépendance entre les variables alors même que l'ACPn se réalise sous hypothèse d'indépendance[106]. En pratique, cela revient à ne pas soumettre l'ensemble des polygones de chaque observation à l'ACPn. Nous avons donc soustrait à l'analyse les polygones renseignés par les variables « ciel », « Eau_Fleuve » et « eaux lentiques ». Cette soustraction n'a que peu d'importance dans l'établissement d'une typologie *« c'est (la Loire) une trouée de nature dans les villes ; par son ampleur même, la Loire est partout une coulée de lumière, une grande bande de ciel qui passe entre les levées, les champs et les pâtures » (Coyaud, 2003, p8).* De même, les variables qui pouvaient s'avérer directement dépendantes les unes des autres ont été utilisées à part dans les analyses (afin de ne pas retrouver des relations évidentes non recherchées).

L'exploitation des données récoltées a également nécessité quelques traitements préalables afin d'éviter ou tout du moins diminuer les phénomènes d'outliers[107]. Ainsi, des variables telles que celles liées à la présence de tel ou tel type de bateau ont été groupées. La présence de sables et limons a été écartée de l'analyse d'autant plus que la campagne de relevés a été réalisée lors de débits importants recouvrant la majorité des bancs de sable conduisant ainsi à une faible représentativité des résultats de cette variable. Les blocs rocheux ont été groupés

[104] Les individus correspondant en fait à des points de relevés
[105] La surface recouverte par chaque variable est divisée par la somme des surfaces des polygones dont l'attribut de topologie est différent de Ciel ou de Eau_Fleuve.
[106] En effet, la somme des pourcentages de recouvrement par image est de 100 si l'on soumet tous les polygones de chaque image à l'analyse. Ceci induit une dépendance entre les variables lorsque l'on travaille sur plusieurs images.
[107] Valeurs aberrantes et extrêmes, pas toujours inintéressantes, bien au contraire, mais faussant les résultats

aux épis, duits et chevrettes dont ils sont certainement des ersatz. Les épis, duits et chevrettes ont été couplés aux cales, quais et ports pour leur aptitude à participer d'une ambiance portuaire ou tout du moins pour le lien indissociable entre ces objets. Les vignobles et troglodytes ont été groupés en raison de liens évidents entre les deux types de tourisme qu'ils représentent mais également pour le lien qui les unit du point de vue de la topographie. Les notions de patrimoine architectural et environnemental ont été écartées du fait de leur subjectivité d'un côté ou de leur trop grande relation à des processus de patrimonialisation qui engage l'observateur (celui qui digitalise) du point de vue de sa connaissance du territoire. Les deux variables « arborée » ont été groupées afin d'éviter certains biais dans l'analyse. Enfin, les gabions de chasse n'ont pas été utilisés du fait de leur présence très localisée. Ces choix ont été dictés à la fois par la connaissance du terrain mais également dans le souci de soumettre à l'analyse des variables renseignées de manière non nulle pour au moins 10% des observations ce qui tend à diminuer le phénomène d'outliers.

Enfin, l'Analyse en Composantes Principales normée a été réalisée sur les panoramas des perspectives amont et aval dans un même lot afin d'augmenter le nombre d'observations soumises à l'analyse (et donc insérer un plus grand nombre de variables dans l'analyse[108]). Ce regroupement n'est pas dommageable du point de vue de l'analyse car il n'insère pas de biais dans les données, ni du point de vue des recouvrements de panoramas, ni du point de vue des types de panorama. Il en aurait été différemment s'il s'agissait de mélanger ces points de vue avec des panoramas rive droite ou rive gauche.

4.3.4. Résultats

La première Analyse en composante principale présentée est une ACPn réalisée sur les pourcentages de recouvrement (données continues) des attributs[109] ayant été renseignés pour chaque panorama. Il s'agit là de tester plusieurs hypothèses :

- Première hypothèse : le paysage offert depuis la voie d'eau n'aurait qu'une faible variabilité.

[108] En pratique, le nombre d'observations ou individus soumis à une analyse multivariée doit être supérieur ou égal au nombre de variables multiplié par 10.

[109] bateaux, aménagements pour la navigation (accueils ou pratiques), châteaux et édifices religieux, lignes haute-tension et nucléaire, ponts ligériens, vignobles et troglodytes, villages de Loire, villes de Loire, arborée avec sous bois, arborée sans sous bois, arborés, arbustive, herbacée, coteaux, îles, levées, premier plan, second plan, dernier plan

- Seconde hypothèse : malgré cette grande homogénéité, il existerait, d'un point de vue paysager, des pôles d'aménités reliés à des composantes topographiques (coteaux, levée) et sans lien avec les composantes visuelles (notamment végétales).
- Troisième hypothèse : à l'opposé de ces pôles d'aménités, le paysage se structurerait quelque peu selon les composantes visuelles (principalement naturelles) et topographiques.

Les variables de profondeur de champ visuel (plans) ont été écartées de l'analyse car n'apportant (après tests) que peu d'information quant à la structuration des paysages. De plus, pour cette analyse, les variables représentant la strate arborée ont été groupées. L'histogramme des valeurs propres présenté ci-après (Figure 46) montre, de par sa forme, que le premier axe de l'ACP (F1) est significativement représentatif d'une partie de la variabilité des données. Celui-ci montre en effet une rupture de la régularité de la décroissance des valeurs propres (Lebart and al, 2004, p54). L'axe F2 s'écarte moins des valeurs de représentativité des autres axes ce qui tendrait à moins légitimer sa prise en compte.

Le plan factoriel (Figure 46) représentant les variables de cette ACPn tend à démontrer un effet « taille » dans les variables puisque la quasi-totalité des variables sont situées du même coté. Cette disposition apparait lorsque les variables sont fortement corrélées entre elles. Il s'agit ici des variables « châteaux et édifices religieux, villes de Loire, troglodytes, coteaux, vignobles ». Cet effet taille corrobore une première hypothèse, celle selon laquelle *on retrouve des pôles d'aménités (aménités mises en évidence ci-dessus) pour un certain nombre de panoramas*.

Autre constat, on note une certaine orthogonalité entre les variables représentant un premier groupe de variables (situées à droite du plan factoriel et au dessus de l'axe F1) et deux autres groupes de variables situées en haut et en bas de l'axe F2. Cette orthogonalité démontre de manière significative l'absence de corrélation entre les variables de ces deux groupes. Parmi les variables du second groupe, on retrouve notamment l'ensemble des variables végétales (arborés, arbustive, herbacée). Cette absence de corrélation pourrait être interprétée comme une *absence de structuration végétale visuelle aux abords des pôles d'aménités. Cette tendance s'expliquerait ainsi par la liberté laissée au fleuve entre ses digues*. En effet, l'arrêt des usages en Loire, l'absence ou le faible nombre de mesures d'entretien du lit, des chenaux secondaires et des berges se lit jusqu'au cœur de certaines villes. Ainsi en est-il de la ville de Tours où le plaisancier peut aisément avoir le sentiment d'être déconnecté de la ville (Figure

47), tout du moins en dehors de la petite partie située entre le pont Wilson et le pont Napoléon, soit 600 à 700 m de linéaire.

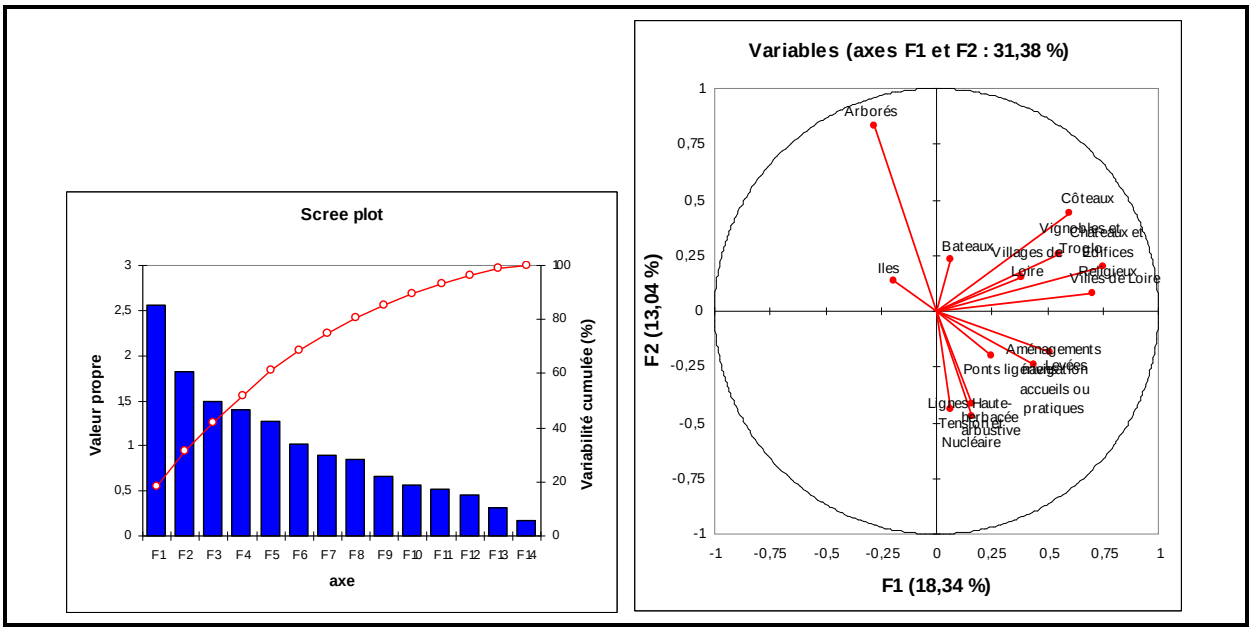


Figure 46 : A gauche : Histogramme des valeurs propres des facteurs de l'ACPn sur les variables d'aménités, composantes visuelles, topographie / A droite : Plan factoriel de l'ACPn sur les variables d'aménités, composantes visuelles, topographie (réalisation : B. Pin).

Figure 47 : Vue de l'agglomération de Tours (point 1, vue amont rive gauche). Crédit photographique : B. Pin.

Un quatrième groupe de variables situées en bas à droite du plan factoriel (Figure 46) pourrait être corrélé à l'ensemble des autres groupes. Toutefois, les faibles valeurs que prennent les variables de cet autre groupe sur les axes F1 et F2 nous engagent à la plus grande prudence quant à l'interprétation de ce groupe.

L'axe F1 peut ainsi être relié aux variables Châteaux et Édifices Religieux, Villes de Loire, Coteaux, Vignobles et Troglodytes, Levées. Il matérialise *l'originalité d'un certain nombre de points présentant des panoramas singuliers sur des villes aux paysages forts du point de vue de l'assemblage d'aménités*. Le second axe, l'axe F2, oppose quant à lui la strate arborée sur les coteaux aux variables de strate arbustive, strate herbacée et lignes à haute tension en bordure de Loire. S'il existe une certaine logique à opposer les strates arborées situées sur coteaux aux strates arbustives situées généralement plus en bordure de Loire, la présence de la variable de lignes à hautes tension jointe aux variables herbacée et arbustive est plus compliquée à interpréter. Dans les faits, cela matérialise la faible distinction entre l'axe F2 et les axes qui lui succèdent tout autant que la faible structuration végétale au sein d'un corridor fluvial relativement homogène. L'axe F2 est donc peu significatif de la variabilité des paysages vus depuis la voie d'eau. L'intérêt de l'analyse réalisée réside plus dans la mise en évidence du *caractère pittoresque des points de vus présentant des assemblages d'aménités* que dans la mise en évidence d'une structuration végétale et topographique. En effet, la singularisation des pôles d'aménités au sein de cette analyse est le corollaire de la capacité de ces derniers à focaliser le regard dans un paysage relativement homogène. Du point de vue des contributions des observations, il est à noter l'importance des observations 33_amont, 27_amont, 31_aval, 26_aval, 15_amont, 32_aval, 44_aval, 1_amont, 46_aval, 1_aval. Parmi ces observations, les panoramas 33_amont, 27_amont, 31_aval, 26_aval offrent des points de vue particuliers sur le complexe Candes-Saint-Martin / Montsoreau d'une part et sur Saumur d'autre part. Ces observations sont représentatives de ce groupe de panoramas présentant des pôles d'aménités.

Cette première analyse permet de corroborer en partie deux hypothèses de départ, à savoir une *faible hétérogénéité des points de vue, dont se dégagent néanmoins quelques panoramas singuliers (pôles d'aménités)*. Bien qu'insinuant une faible structuration des paysages selon les variables échantillonnées, cette analyse mérite d'être complétée par trois autres analyses afin de valider ou nuancer la faiblesse de structuration paysagère :

- une ACP sur les rangs (Spearman) afin de gommer les effets des outliers (observations prenant des valeurs extrêmes pour quelques variables et influençant de manière exagérée l'analyse) ;
- une analyse sur les liens entre modalités (attributs) des différentes variables (ACM sur un tableau où les polygones de l'ensemble des panoramas sont les individus et où les

variables « Aménité, Topographie, Composante visuelle » sont renseignées par leurs attributs du Tableau 8[110]) : ACM1

- une analyse des liens entre modalités des attributs (une ACM est réalisée sur un tableau où les individus sont les panoramas et les variables sont les modalités du Tableau 8 renseignées par les pourcentages de recouvrement transformés en données discrétisées par la méthode de Fisher) : ACM2.

L'ACP menée sur les rangs met à nouveau en évidence un effet taille et un premier axe (Figure 48) expliquant la variabilité des données à 20%. Les variables contribuant à cet axe composent à nouveau des pôles d'aménités (aménagements pour l'accueil et la pratique de la navigation, châteaux et édifices religieux, levée, bateaux, vignobles et troglodytes, coteau, villes de Loire, villages de Loire). Outre la mise en évidence confirmée de ces panoramas singuliers (pôles d'aménités), cette analyse est plus satisfaisante quant à la prospection de la structuration paysagère. En effet, l'axe F2 expliquant la variabilité à 15% oppose les villages et les villes de Loire, en associant les ponts ligériens aux villes (ce qui matérialise une réalité de terrain), et en unissant les villages à la strate arborée (les confinant donc dans un écrin naturel). Du point de vue des observations (Figure 48), l'axe F1 représente principalement les panoramas sur Saumur, Candes-Saint-Martin / Montsoreau, Langeais ou Tours. L'axe F2 est quant à lui formé par les contributions de panoramas sur Saumur, Candes-Saint-Martin-Montsoreau, la Bohalle, Saint-Mathurin sur Loire, Chouzé sur Loire, etc. Cette représentation plus satisfaisante *a priori* demeure néanmoins réductrice dans la mesure où la strate arborée peut s'avérer omniprésente concernant des villes telles que Tours (voir ci-avant). Elle contribue à corroborer l'hypothèse d'une faible structuration paysagère mais ne suffit pas à la valider. Nous avons donc procédé à une ACM afin de tester les correspondances entre les associations de variables en s'affranchissant des valeurs continues.

[110] Sont également insérés les variables Plan et Pt (numéro du point de relevé)

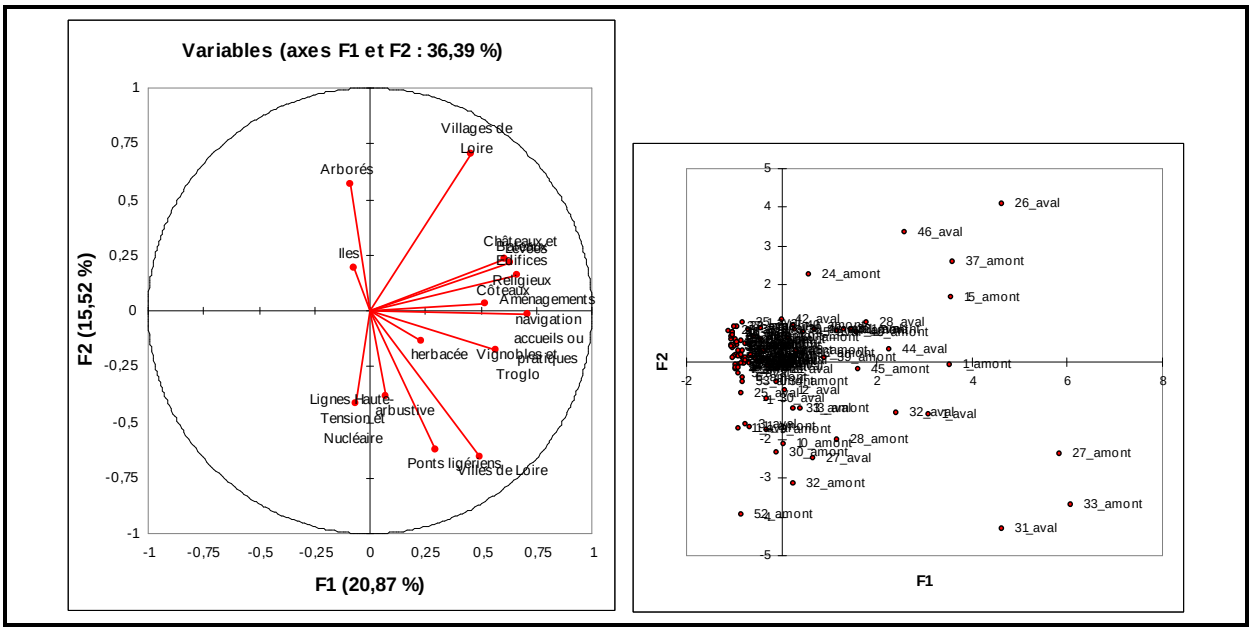


Figure 48 : A gauche : Plan factoriel de l'ACP sur les rangs – Aménités, Composantes visuelles, Topographie / A droite : Répartition des observations sur le plan factoriel F1/F2 de l'ACP sur les rangs - Aménités / Composantes visuelles / Topographie (réalisation : B. Pin)

L'intérêt de l'ACM1 était de prospecter les arrangements possibles entre les modalités de variables (au sein des polygones) afin de déceler une possible structuration paysagère en fonction de la topographie notamment. L'ACM1 met en évidence un premier axe F1 regroupant d'un côté de l'axe une catégorie de panoramas aux aménités nombreuses, constitués de villes et villages sur la levée, présentant un château ou un édifice religieux (une église parfois plus simplement) et la plupart du temps des aménagements liés à la marine marchande du XVIIème / XVIIIème siècle (cales, quais, ports). Ces panoramas sont la plupart du temps exempts d'île et présentent des pourcentages de strate arborée et arbustive faibles. L'axe F2 met quant à lui en avant des panoramas caractérisés par la présence de lignes à haute tension mais aussi de bateaux modernes et plates de Loire sans réel déterminisme entre attributs. Il faut aller chercher l'axe F3 dont l'inertie est tout aussi importante que celle de l'axe F2 et qui identifie des panoramas caractérisés par la présence de forêt sur coteau en opposition aux panoramas principalement structurés par la levée. La représentation graphique de tels résultats est difficile. Toutefois, ces résultats viennent en partie corroborer l'ACP réalisée sur les rangs et apporte une nuance à la faible structuration paysagère en *affirmant l'influence de la topographie sur cette structuration (coteau et levée en premier lieu)*. La structuration des données soumises à l'analyse n'a cependant pas permis de systématiser la typologie paysagère (utilisation d'une CAH). Pour ce faire, il a fallu dresser un tableau observations / variables gommant les informations de lien entre attributs au sein des polygones.

L'ACM2 a permit d'isoler un premier axe (F1) caractérisant des panoramas constitués de villes et villages de Loire, d'un coteau, de bateaux en densité intermédiaire. Ces panoramas peuvent également présenter une levée ainsi qu'un pont ligérien et sont globalement caractérisés par une faible densité des strates végétales. Cet axe est caractérisé par un effet taille et il n'oppose pas de panoramas aux panoramas visés par la structuration décrite ci-avant. L'axe F2 regroupe d'un côté de son axe des panoramas marqués par des densités importantes de coteaux recouverts de vignobles et/ou de troglodytes mais également de villes et/ou de villages ainsi que de châteaux et/ou édifices religieux. De l'autre côté de cet axe F2, on retrouve des panoramas présentant des cales, quais, ports, épis, duits et/ou chevrettes ainsi que des châteaux et/ou édifices religieux entourés d'un écrin de végétation (différentes strates) aux pourcentages de recouvrement importants d'un point de vue relatif. Cet axe matérialise donc la *visibilité des composantes patrimoniales*. D'un côté, les composantes patrimoniales fortes (villes et villages, châteaux et édifices religieux) sont visibles mais ils ne cumulent pas la visibilité des cales, quais, ports, épis, duits, chevrettes. Étant donné le caractère nécessairement portuaire des zones construites en Loire, cela signifie généralement une *distance à la focale* (appareil photo) importante mais une visibilité réelle des villes et villages et bien entendu des clochers. A l'inverse, les valeurs faibles sur l'axe matérialisent une distance à la focale faible étant donné la visibilité des aménagements portuaires mais également une faible visibilité de la zone bâtie du fait d'un écran de végétation dont seul le clocher peut émerger. Cette distance à la focale est à interpréter de deux manières. La première consiste à penser que le chenal de navigation (itinéraire que nous avons emprunté pour les relevés) influence cette distance et que la structure paysagère pourrait être différente en fonction de l'endroit d'où est pris le cliché sur le fleuve. Toutefois, les relevés ont été réalisés dans le but de caractériser les paysages vus du fleuve par les pratiques nautiques ce qui légitime la position d'où est pris le cliché (en effet, les pratiques nautiques empreintent le chenal de navigation et observent donc des paysages identiques à ceux échantillonnés). La seconde interprétation de la distance à la focale réside dans les différences de largeur du lit qui peuvent être importante entre la partie amont (Tours) et la partie aval (les ponts de Cé). En effet, le fleuve s'élargit par endroit, se resserre en d'autres et oblige parfois à empreinter des chenaux à la largeur moins importante (ambiance paysagère plus confinée). Cette seconde interprétation est également intéressante vis-à-vis de la rythmicité des paysages et participe pleinement à la structuration de ces derniers.

Les analyses réalisées mettent donc en avant le *caractère fortement structurant des pôles d'aménités dans le paysage*. Cette tendance générale est le corollaire d'une association quasi

systématique des aménités ligériennes, celles-ci n'étant que rarement isolées au sein des panoramas. Autre propriété émergente, *la topographie semble être un élément structurant des panoramas rencontrés*. Enfin, les perspectives et profondeurs de champ isolées au sein de la dernière analyse trouvent un écho particulier à l'examen visuel des clichés réalisés.

On retrouve ces tendances au sein de la CAH réalisée[111] sur les coordonnées des observations de l'ACM2. Cette classification permet d'isoler 4 classes de panoramas :

- Classe 1 (voir Figure 49) : les panoramas présentant de fortes valeurs sur l'axe F1. Il s'agit des panoramas sur Bréhémont vu depuis l'aval, du panorama sur Saint-Martin de la place (RD) / la Mimerolle (RG) vu depuis l'amont, du panorama sur Saint-Mathurin sur Loire, des panoramas sur Saumur ainsi que sur le complexe Candes-Saint-Martin / Montsoreau. *Il s'agit en général de pôles d'aménités représentant des panoramas singuliers où les aménités et composantes bâties dominent le paysage au détriment des composantes végétales* ;
- Classe 2 (voir Figure 50) : une classe de panoramas présentant des valeurs moyennement fortes pour l'axe F1 et intermédiaires pour l'axe F2. Il s'agit là principalement de panoramas à l'extraordinaireté monumentale peu importante, des panoramas pouvant présenter alternativement des coteaux boisés sans vignobles et/ou troglodytes, des villages en perspective lointaine plus ou moins visibles, des levées abritant ces villages lointains et offrant des accès éparses à l'eau (cales de mise à l'eau). Il s'agit de paysages en perspectives fuyantes dont la verticalité du coteau est gommée par les boisements et dont l'aspect fuyant est donné à la fois par le fleuve et par la levée. On y trouve également les paysages marqués par une rupture perpendiculaire de la perspective linéaire du fleuve en lien avec la présence d'un pont. Ces paysages sont également marqués par une distance assez importante des composantes visuelles vis-à-vis de la focale. *Ouvert ou coupé par une rupture transversale, cette classe abrite donc des paysages mixtes marqués par une profondeur de champ importante, mariant aménités et composantes paysagères naturelles, mais à l'extraordinaire monumentale peu marquée* ;
- Classe 3 (voir Figure 51) : une classe de panoramas présentant des valeurs faibles pour l'axe F2. On y trouve donc des panoramas aux strates végétales importantes ne gommant toutefois pas complètement la présence et la visibilité de châteaux et/ou d'édifices

[111] Nous avons retiré de l'analyse les panoramas 27 amont (offrant une perspective sur Candes-Saint-Martin / Montsoreau) et 52 amont (caractérisé par un fort recouvrement en lignes hautes tension) en raison de leur comportement d'outliers.

religieux mais également la présence de cales, quais, ports, épis, duits, chevrettes. Ces panoramas sont relativement fermés du fait d'une distance à la focale moins importante. Dans cette même classe, on trouve également des pôles d'aménités paysagères vus en perspective lointaine. Cette classe est donc marquée par des extrêmes en matière de distance à la focale. *La rupture avec l'homogénéité du paysage se fait soit par un renfermement de la perspective, soit par un îlot d'aménités en perspective lointaine dans le paysage* ;

- Classe 4 (voir Figure 52) : une classe de panoramas présentant des valeurs faibles pour l'axe F1 et intermédiaire à fortes pour l'axe F2. *Les perspectives sont lointaines et l'empreinte humaine peut importante visuellement. Lorsque l'empreinte humaine existe*, elle est située au loin dans la perspective et *seuls les éléments visuellement importants émergent à cette distance* (villes et villages importants dégagés de tout écran de végétation vis-à-vis de la Loire, clochers, château).

Figure 49 : Panoramas représentatifs de la Classe 1 (point 15 amont : Bréhémont vu depuis l'aval / point 27 amont : Candes Saint-Martin - Montsoreau vus depuis l'aval / point 33 amont : Saumur vu depuis l'aval). *Il s'agit en général de pôles d'aménités représentant des panoramas singuliers où les aménités et composantes bâties dominent le paysage au détriment des composantes végétales. Crédit photographique : B. Pin.*

Figure 50 : Panoramas représentatifs de la classe 2 (point 33 aval, point 39 amont, point 42 aval). *Ouvert ou coupé par une rupture transversale, cette classe abrite donc des paysages mixtes marqués par une profondeur de champ importante, mariant aménités et composantes paysagères naturelles, mais à l'extraordinaire monumentale peu marquée. Crédit photographique : B. Pin.*

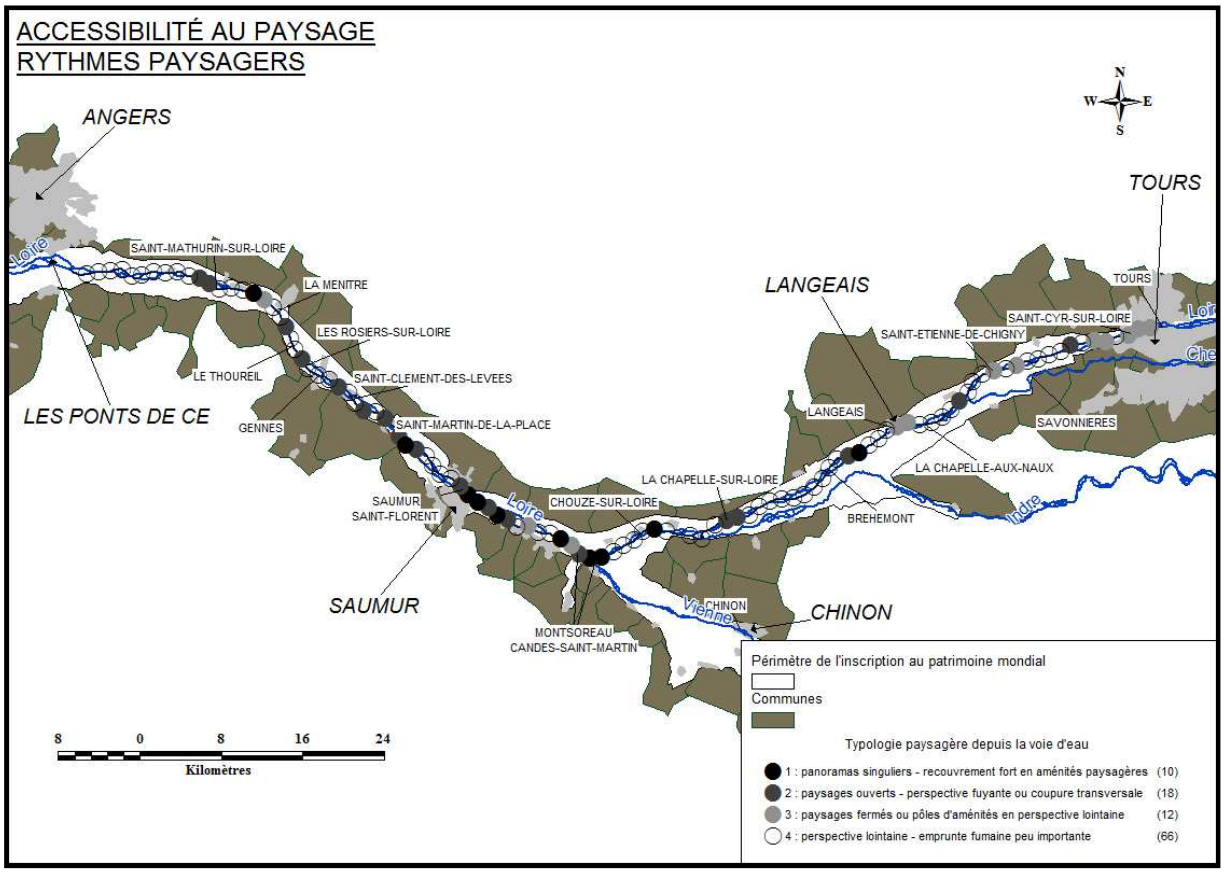
Figure 51 : Panoramas représentatifs de la classe 3 (Point 1 amont, Point 3 aval, Point 28 amont avec Montsoreau Candes Saint Martin en perspective lointaine). *La rupture avec l'homogénéité du paysage se fait soit par un renfermement de la perspective, soit par un îlot d'aménités en perspective lointaine dans le paysage. Crédit photographique : B. Pin.*

Figure 52 : Panoramas représentatifs de la classe 4 (point 7 aval, point 20 aval, point 29 amont). *Les perspectives sont lointaines et l'empreinte humaine peut importante visuellement. Lorsque l'empreinte humaine existe, seuls les éléments visuellement importants émergent à cette distance*. Crédit photographique : B. Pin.

La cartographie des rythmes paysagers réalisée suite à la CAH (Carte 18) met en évidence une certaine *homogénéité paysagère dans la partie amont entre Tours et la confluence*. Toutefois, la *proximité de Tours autorise l'accès à une portion paysagère rythmée* sur une dizaine de kilomètres depuis le pont Wilson et vers l'aval. Plus à l'aval, on retrouve des *zones rythmées d'un point de vue paysager à partir de Chouzé sur Loire* et plus spécifiquement à partir de la confluence entre la Loire et la Vienne *jusqu'à l'aval proximal de Saumur*. Sur la *partie Saumur / Les Ponts de Cé, les paysages redeviennent moins rythmés* mais toutefois moins homogènes que sur la partie amont de la zone d'étude. D'un point de vue qualitatif, *l'amont de la confluence offre une série de panoramas lointains à l'empreinte humaine peu importante*. Cette série est *interrompue épisodiquement entre Tours et Langeais* par quelques panoramas à la perspective fermée cachant plus ou moins des zones bâties en arrière de la levée. A l'aval de Langeais, le *panorama singulier* possédant un recouvrement en aménités paysagères important est à attribuer *à Bréhémont*. *La Chapelle sur Loire* offre un *paysage ouvert en perspective fuyante* à l'extraordinaire monumentale peu marquée. Vers l'aval, *Chouzé sur Loire* vient à nouveau rompre l'homogénéité des panoramas successifs en offrant l'image d'un port ouvert sur la Loire, sans rupture de quais et dont le paysage offre un *recouvrement en aménités* suffisamment important pour faire passer ce panorama dans la classe 1. En poursuivant la descente, l'arrivée sur la *confluence offre une succession de panoramas diversifiés*. Cette portion est à la fois marquée par des panoramas singuliers, par des paysages en perspective ouverte fuyante s'éloignant des panoramas singuliers, ou par des panoramas à la perspective coupée de manière transversale (pont). On y trouve également deux points appartenant à la classe 3, le premier (amont) correspondant à un pôle d'aménités paysagères en perspective lointaine, le second correspondant à une perspective particulière (à relativiser du fait d'un choix d'itinéraire particulier s'écartant du chenal navigable). Le *pôle saumurois offre quant à lui une succession de panoramas singuliers et de coupures transversales* (nombreux ponts). Enfin, *l'aval de Saumur* (Saumur aux Ponts de Cé) est marqué par une *succession de panoramas à l'empreinte humaine peu importante* relevés de pose en pose par des paysages ouverts recélant quelques aménités (villages, cales, quais, ports et levée). Deux points paraissent présenter un recouvrement en aménités important (saint-Mathurin notamment) que l'on peut néanmoins attribuer à la méthode de relevés mise en œuvre qui peut survaloriser certains panoramas dès lors que le positionnement du point de relevé *a priori* se situe idéalement au droit d'un village important.

Malgré ses quelques biais, la méthode mise en œuvre reste intéressante pour sa propension à identifier des rythmes, des grandes tendances et des pôles. Elle permet ainsi de mettre en

évidence des ambiances paysagères quelque peu différentes entre l'amont et l'aval du bec de Vienne. L'amont offre une Loire à l'empreinte humaine peu importante où le rythme des paysages est à rechercher du côté de l'ouverture et de la fermeture des perspectives. L'aval montre une zone intéressante à partir de Chouzé sur Loire jusqu'à l'aval saumurois. Plus bas, le paysage ouvert et les perspectives lointaines offrent une ambiance moins confinée que la partie amont et moins rythmée du point des ouvertures et fermetures de perspectives en raison notamment d'un lit plus large. Les pôles d'aménités sont également moins nombreux.



Carte 18 : Accessibilité au paysage - Rythmes paysagers en Val de Loire (réalisation : B. Pin)

Cette cartographie doit être lue enfin à la lumière d'éléments d'interprétation supplémentaires. Du point de vue des rythmes paysagers, la frontière observable à partir de la Chapelle sur Loire rappelle les mots de Charles Etienne en 1553 (Charles Etienne, in Dion, 1961, p110) qui fait de la Chapelle Blanche (La Chapelle sur Loire), le « départ de Touraine et d'Anjou ». Toutefois, comme nous l'avons déjà précisé, on peut étendre la « Loire des Levées » de Tours aux Ponts de Cé tant les paysages y sont homogènes au regard des paysages observables en Val de Loire. Cette portion de Loire est en effet celle des tertres de rives ou chantiers, portion qui aura donné naissance aux levées les plus anciennes et les plus imposantes (Dion, 1961, p109). Cette portion de Loire est également la plus habitée en bord de fleuve au moment de la création des levées. Néanmoins, là où l'on aurait pu s'attendre à un paysage marqué d'une

empreinte anthropique forte, les paysages vus du fleuve présentent plutôt à l'heure actuelle un aspect « naturel ».

Une autre précision concernant l'âge des levées nous permet de mieux interpréter quelques différences observables au sein de la portion de Loire située entre Tours et les Ponts de Cé. Roger Dion apporte une explication intéressante permettant de mieux comprendre les paysages influencés par la levée : *« Mais le véritable pays d'origine des levées n'est pas la vallée d'Anjou toute entière : il faut distinguer, dans la grande digue qui protège ce pays, exactement depuis Saint-Patrice (Indre-et-Loire) jusqu'au pont de Sorges, deux tronçons inégaux en âge et opposés l'un à l'autre par une différence capitale. Le tronçon inférieur en aval des Rosiers, porte des villages qui ont été fondés sur la digue elle-même, et qui sont, par conséquent, postérieurs à celle-ci. Vers l'Est, en amont de Saint-Clément-des-Levées, c'est au contraire la digue qui prend appui sur des monticules ou des tertres habités, évidemment plus anciens qu'elle » (Dion, 1961).* L'aval des rosiers est donc fortement structuré par la présence de frontons ligériens en opposition avec l'amont où les villages sont en retrait de la levée. Cette tendance doit être nuancée car surtout observable en rive droite, celle de la levée. En effet, la rive gauche appuyée sur le coteau présente des frontons de Loire parmi les plus emblématiques du Val de Loire. Tel est le cas du complexe Candes-Saint-Martin / Montsoreau ou encore de l'enfilade saumuroise.

Les éléments précédents renforcent le caractère structurant de la levée mis en évidence par les analyses. Dion rapporte un témoignage qui renforce l'influence de la levée de manière inverse : « *Un voyageur, descendant la Loire dans l'un de ces bateaux légers qu'on appelait autrefois des « cabanes », écrit en 1729 : « la voiture de la cabane est fort douce et fort commode, mais on n'y a pas du tout l'agrément qu'on a par terre, parce que les levées bouchent la vue, et empêchent qu'on ne découvre la beauté du pays*[112] *» » (Dion, 1961, p183).* Ce témoignage n'est toutefois qu'un discours supplémentaire ne suffisant pas à trancher la question de l'accessibilité visuelle depuis la voie d'eau que nous avons cherché à quantifier et qualifier sans l'opposer à d'autres points de vue. L'approche que nous avons mise en œuvre apporte néanmoins des éléments satisfaisant les objectifs visés par ce travail sur les rythmes paysagers et exprimés précédemment.

[112] La Valette in Dion, 1961, p183

**

L’analyse menée nous permet de conclure à une grande homogénéité des points de vues, nuancée ponctuellement par des pôles d’aménités fortement structurant dans le paysage, ainsi que par l’ouverture / fermeture des perspectives ainsi que la distance à la focale. On observe également une absence de structuration végétale visuelle aux abords des pôles d’aménités. Cette tendance s’expliquerait par la liberté laissée au fleuve entre ses digues. Outre ces tendances, les analyses mises en œuvre affirment l’influence de la topographie sur la structuration paysagère (coteau et levée en premier lieu). Localement, on observe :

- une homogénéité paysagère et une empreinte humaine peu importante dans la partie amont entre Tours et la confluence. Toutefois, cette homogénéité est remise en question par une portion paysagère rythmée à proximité de Tours, par les panoramas sur Langeais, Bréhémont, la Chapelle sur Loire et Chouzé sur Loire ;
- des zones rythmées d’un point de vue paysager à partir de Chouzé sur Loire jusqu’à l’aval proximal de Saumur avec une succession de panoramas singuliers et de coupures transversales ;
- des paysages moins rythmés sur la partie Saumur / Les Ponts de Cé.

4.3.5. Mise en perspective par le fleuve Niger

Une analyse identique a été projetée sur des portions du fleuve Niger au Mali, autour des villes de Ségou et de Mopti. Toutefois, la méthode mise en œuvre pour le cas de la Loire n'a pas été poursuivie jusqu'à son terme. En effet, il est vite apparu que l'approche quantitative souffrirait de lacunes dans le contexte particulier du fleuve Niger.

Tout d'abord, la largeur du lit du fleuve, supérieure à celle de la Loire, induit des difficultés quant à l'analyse des composantes paysagères en berge du fait de l'éloignement. Ainsi, des détails relatifs aux strates végétales deviennent difficilement appréciables. De même, couplé à cette largeur importante du lit, la sinuosité du fleuve s'envisage à une échelle trop importante afin d'influencer les perspectives. Enfin, on observe que *le paysage est marqué par une plus grande horizontalité* (au détriment d'une verticalité très réduite) ce qui là encore nuit à une diversité des perspectives. *La topographie est* donc *un élément peu structurant sur le fleuve Niger* (quant aux paysages), tout du moins sur les parties du fleuve nous intéressant. Il en résulte que les *types de paysages observés ne sont pas* ou peu *caractérisables par l'ouverture ou la fermeture des perspectives*, à l'inverse de la Loire (voir Figure 53).

Figure 53 : Exemples de panoramas sur le fleuve Niger (faible verticalité, grande distance à la focale, faible sinuosité). Crédit photographique : B. Pin.

Cette absence de verticalité et donc cette prédominance de l'horizontalité ne signifient pas pour autant que les paysages offerts par le fleuve soient dénués d'intérêt. Les contre-exemples que sont la Lorelei sur le Rhin et les portes de Fer sur le Danube démontrent que la non alternance entre verticalité et horizontalité n'est pas discriminante vis-à-vis de l'intérêt porté au paysage par le tourisme fluvial. En effet, ces sites marqués d'une grande verticalité (au détriment de l'horizontalité cette fois ci) sont également des hauts lieux du tourisme fluvial. Cette « preuve par l'inverse » doit cependant être nuancé par un constat, celui de l'intérêt général porté à la « monumentalité » des paysages « hyper » verticaux : *« Le Doubs est la seule rivière française qui vous donne l'impression de naviguer en montagne : on longe des falaises et on côtoie des ravins » (Voies Navigables d'Europe, 2006, p130) ; « Le cours du LOT est en lui-même un véritable parc touristique : vallée encaissée, à pics, méandres, végétation variée s'allient aux travaux de l'homme au cours des siècles : villages perchés sur les falaises, châteaux, villes fortifiées […] La longueur de sa vallée, sa sinuosité, son encaissement rendent les paysages très variés » (Inland Waterways of Europe, 2006, p95).*

Au-delà de la faible structuration topographique, les paysages nigériens sont essentiellement marqués par l'*omniprésence des usages sur le fleuve et ses abords*. Les campements de populations nomades (campements bozos), les usages temporaires du fleuve (pêche, pâturages, cultures de décrue, traversées de bœufs), les usages quotidiens (baignade, soins, hygiène, linge), les bateaux (pirogues et autres) participent pleinement du paysage (patrimoine) culturel du fleuve Niger (Figure 54). En effet, comme nous l'avons déjà précisé précédemment, le fleuve Niger présente sur ses rives un patchwork d'usages composant un patrimoine culturel immatériel riche. Or, *la temporalité spécifique des usages du fleuve ne permet pas l'identification de rythmes paysagers valides à moyen terme*. En effet, la variabilité spatiale et temporelle des usages (au quotidien comme au fil des saisons et de la crue) rend difficile la production de cartographies pérennes sur lesquelles reposeraient des velléités de développement touristique. Cette temporalité est à rapprocher de la culture de l'éphémère que Michel Verdier a pu identifier sur la Nam Kahm, affluent du Mékong au Laos :

> *« … tout ce que j'avais qualifié de culture de l'éphémère… les cultures de décrue… le fait que les ponts sont construits en bambou, emportés par la crue et qu'on les reconstruit derrière… la fête des lumières… je pose mon petit bateau avec une lumière dessus et le bateau s'en va » (Michel Verdier, Entretien B. Pin, 2009).*

Figure 54 : usages en bord du fleuve Niger (campements bozos, traversée de bœufs, cultures de décrue, pêche, baignade, lavage/séchage du linge, extraction de sable, etc). Crédit photographique : B. Pin.

Enfin, et c'est là un des intérêts du voyage, le dépaysement doit être considéré comme un facteur important de la perception des rythmes paysagers : *« Cette rupture, voire ce changement d'habiter, qui est de surcroît temporaire, - condition sine qua non pour parler de tourisme - opère des bouleversements tant du point de vue physique que psychologique. On parle alors de dépaysement […] c'est l'altérité des lieux ! » (Mayi, 2007, p559).* Le dépaysement influence la perception des scènes fluviales et modifie la perception du temps. Ceci est d'autant plus accentué que le déplacement sur le fleuve se réalise à bord de pirogues, le bateau étant lui même reconnu pour modifier la perception du temps ce que Woessner décrit comme *« la lenteur et la douceur propres à la navigation fluviale » (Woessner, 2006, p5). L'intérêt de l'approche en matière de rythmes paysagers sur le fleuve Niger est donc à pondérer en raison de l'origine étrangère du public touristique*. Ce dernier est donc fortement sensible au dépaysement ce qui ne milite pas pour une approche en termes de rythmes paysagers.

Outre ces aspects, les difficultés d'action à l'échelle locale au Mali (faiblesse des moyens publics en dehors des grandes agglomérations) tout autant que les pratiques touristiques et leurs spatialités (grand sites) ne justifient pas l'identification d'espaces fonctionnels. En effet, l'activité touristique restera concentrée sur les grands sites rejetant d'éventuelles localisations en fonction d'aspects fonctionnels (rythmes paysagers par exemple). De même, et dans l'hypothèse d'une volonté de prise en compte de ces espaces, l'action publique se heurterait rapidement à l'absence de moyens publics à l'échelle locale. Le contexte de décentralisation récente au Mali ne donne effectivement pas les moyens financiers nécessaires aux institutions locales afin de permettre le développement de stratégies d'action territorialisées fondées sur des réalités spatiales. L'approche en termes de rythmes paysagers n'était donc pas pertinente sur le fleuve Niger. Toutefois, les éléments qui l'ont rendu non pertinente réinterroge l'approche mise en œuvre sur la Loire et ne la rend légitime que pour le tourisme de proximité ou l'écotourisme.

***

Ainsi, la Loire et le fleuve Niger présentent des panoramas relativement peu marqués par l'empreinte humaine. La différence principale entre ces deux cours d'eau réside dans l'opposition entre un fleuve reconnu pour son patrimoine culturel représenté par des traces matérielles (la Loire) versus un fleuve dont le paysage cultuel est structuré d'usages non permanents quant à leur localisation (le fleuve Niger) mais omniprésents. Autre différence importante, le fleuve Niger est caractérisé par une faible verticalité des panoramas avec de grandes distances à la focale ainsi qu'une faible sinuosité.

Après nous être positionnés en tant que plaisancier navigant, nous allons maintenant nous positionner en tant que plaisancier à l'escale et dans un premier temps nous attarder sur les haltes fluviales, leurs aménagements, les services auxquels elles donnent accès et le profil touristique qui est le leur. Dans un second temps nous chercherons à identifier les haltes ou groupements de haltes qui donnent accès à un arrière pays fluvial intéressant à visiter en déterminant les densités de patrimoine culturel de l'hinterland.

4.4. Caractérisation des haltes fluviales

4.4.1. Typologie des haltes fluviales

Avant d'entreprendre la caractérisation des haltes fluviales ligériennes selon les services et les variables d'accessibilité (potentialités ou patrimoine de l'arrière pays), précisons ce que nous entendons par arrière pays fluvial ou hinterland. Cette notion est en effet à la base d'une des analyses que nous allons mettre en œuvre dans ce sous chapitre.

Les géographes s'intéressant à la plaisance maritime différencient les notions de bassin de navigation et de bassin de plaisance. Le bassin de plaisance (Dorothée Retière, 2003) implique la prise en compte du bassin de navigation mais aussi de ses dépendances terrestres (lieux d'accueil des résidences secondaires des pratiquants, zone de production des bateaux, services administratifs concernés, etc). Si les géographes de la plaisance maritime différencient ces espaces, ils ne le font pas tant pour évoquer un arrière pays terrestre abritant des potentialités touristiques que pour identifier un espace hébergeant des services (services aux bateaux et aux hommes, services administratifs). C'est ici peut être la traduction d'une des différences fondamentales entre plaisance maritime et fluviale. L'une s'écarte des terres le temps de la pratique quand la seconde ne la quitte jamais vraiment.

C'est donc naturellement que l'on retrouve cette particularité (la dépendance forte à un arrière pays) chez les géographes et techniciens de la plaisance fluviale *: « La diversification des activités et l'appréhension du tourisme fluvial à l'anglo-saxonne sous l'angle, d'une part, nautique et aquatique et, d'autre part, terrestre (écotourisme, randonnée...) s'imposent. La voie d'eau, son environnement proche et son arrière-pays deviennent un espace récréo-touristique » (Damien, 2001, p62).* Marie-Madeleine Damien fixe même les limites spatiales de cet arrière pays à 15 km autour de chaque port : *« C'est pourquoi toute méthodologie de l'aménagement d'équipement (port, halte, hébergement...) ou de développement se doit de souligner l'importance d'un diagnostic global du territoire, le plus complet possible autour du site à aménager, et ce, dans un rayon d'au moins 15 km, si possible à l'échelle d'un pays. C'est la richesse du gisement touristique terrestre qui fera ou non la prospérité et la réussite de l'aménagement fluvial, de leur symbiose dépendra sa revitalisation permanente » (Damien, 2001, p12).* Chez les techniciens du tourisme fluvial, on retrouve également cette construction : *« on ne résonne plus seulement en terme d'itinéraires ou encore en "territoire canal" mais en système complexe intégrant des pans entiers des structures économiques des territoires » (Deprez and al, 2005, p3).*

La voie d'eau n'est donc qu'une des composantes d'un espace fluvial, ou plutôt d'un espace « fluvestre » (synonyme de tourisme fluvial), lieu de « tourisme fluvestre » : *« le tourisme fluvestre allie l'agrément de la navigation fluviale à la visite des territoires traversés » (VNF, 2008, p51)*. Cet espace fluvestre fait la part belle à « l'hinterland », plus connu sous le terme d'arrière pays fluvial. L'arrière pays fluvial ou hinterland est donc une des dimensions spatiales constitutives du tourisme fluvial, une notion qui en délimite les contours tout autant que les dimensions spatiales liées aux pratiques purement nautiques. Même si le tourisme fluvial a longtemps été principalement considéré du point de vue des pratiques nautiques, la prise en compte de l'arrière pays pour des modèles de développement n'est pas nouvelle. Si l'on se désintéresse du tourisme fluvial, on retrouve l'importance de l'arrière pays fluvial pour des modèles de développement chez les commerçants du fleuve Loire au XVIIIème siècle (De Person, 2003, p52). Aujourd'hui, l'arrière pays fluvial fait donc partie des modèles et stratégies de développement du tourisme fluvial. C'est le cas de la stratégie de développement du tourisme fluvial imaginée par VNF et la région Alsace par exemple : *« valoriser et "irriguer" les zones traversées par le canal du Rhône au Rhin en créant des produits de bateaux à passagers avec visite des zones naturelles traversées ou en circuit intermodal » (Frey, 2005, p339)*. Cette stratégie introduit la notion d'intermodalité qui consiste à croiser des modes de déplacement (voiture, bateau, vélo, marche à pied). On ne peut d'ailleurs aujourd'hui concevoir le tourisme fluvial sans un croisement de ces modes de déplacement dont la combinaison est porteuse de valeur ajoutée dans la découverte de l'espace fluvial ou plutôt des espaces fluviaux. Les produits proposés par les prestataires du tourisme nautique valorisent même parfois cette intermodalité. Tel est le cas par exemple de la Belgique où des croisières fluviales combinées à des ballades à vélo attirent de plus en plus de monde chaque saison (Navigation, Ports et Industries, 2006, p325). La valorisation de l'arrière pays fluvial est donc aujourd'hui indissociable du tourisme fluvial, elle génère des retombées économiques à ne pas négliger et est intéressante en ce sens qu'elle contribue à la diversité des pratiques touristiques et permet l'allongement du séjour *: « A terre, la dépense moyenne d'un passager [de croisière fluvial en région PACA] est de 23 € / jour, ce qui est important pour l'économie locale » (Frey, 2005b, p340)*. En termes économiques, on peut raccrocher les modèles actuels du tourisme fluvial à un choix de stratégie reposant sur une branche de l'économie géographique (ou économie spatiale, ou économie des territoires), à savoir l'économie présentielle développée par Laurent Davezies et Christophe Terrier. Cette dernière fait l'objet d'une définition de l'INSEE : *« Les activités présentielles sont les activités mises en oeuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des*

besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes » (INSEE, 2010, p10).

Le tourisme fluvial est donc fonctionnellement associé à un arrière pays, lieu de services et de potentialités touristiques (patrimoine, etc). Nous entreprendrons par conséquent de caractériser les haltes fluviales du point de vue de leurs aménagements et services avant d'en esquisser une caractérisation du point de vue des potentialités de l'hinterland.

4.4.2. Caractérisation des haltes fluviales du point de vue des services

Le cadre à la fois théorique et pratique tiré de la bibliographie sous-tend l'idée que le degré d'aménagement et de services des haltes détermine leur fréquentation[113]. Cette mise en évidence en géographie des ports maritimes ne peut l'être sur les haltes ligériennes du fait de leur appartenance générale à la classe des haltes fluviales de Marie-Madeleine Damien. Toutefois, des différences d'aménagement, de services et de potentialités touristiques existent entre les haltes ligériennes. Les objectifs associés à l'analyse ci-dessous sont redondants des objectifs de l'analyse précédente. Toutefois, l'intérêt principal de cette analyse réside dans son apport à la comparaison avec les territoires d'action ligériens. En effet, si les éléments précédemment analysés sont difficilement appréhendables sans une analyse fine, les éléments analysés ci-après sont des portes d'entrées généralement mobilisées en ingénierie touristique. Les objectifs principaux de cette analyse consistent donc à :

- Aider la formulation de politiques publiques par l'identification des potentialités et profils des haltes ligériennes ;
- Apporter des éléments de compréhension des politiques publiques touristiques à l'œuvre.

Parmi les hypothèses de cette analyse, il va s'agir de tester l'idée selon laquelle les haltes existantes ne sont pas uniformes et que les forces (potentialités touristiques notamment) des territoires desservis par ces haltes structurent leur profil (aménagements, services). En d'autres termes, il va s'agir de vérifier que les types de tourisme ligériens existants sont lisibles au sein des haltes.

[113] Aménagements et services sont à la base des typologies de Sonnic et Damien.

Méthode

Synopsis de la méthode employée pour la caractérisation des haltes selon leurs degrés d'aménagements, de services et de potentialités touristiques :

(i) Construction d'une grille de relevé terrain (en fonction des typologies existantes) en vue d'une caractérisation des haltes existantes ➔ (ii) Phase de relevés terrain ➔ (iii) Traitements au laboratoire des données collectées (transformation des données en modalités de réponses) ➔ (iv) Exploitation des données transformées par ACM (caractérisation des points prospectés et typologie) ➔ (v) Cartographie

S'appuyant en partie sur les typologies retenues par Sonnic et Damien, nous avons bâti une grille de terrain relative aux aménagements des haltes, aux services et potentialités touristiques (Tableau 9). Chacune des questions de cette grille de terrain fut renseignée de manière précise pour chaque halte fluviale[114]. Puis les données furent transformées en modalités de réponse afin de permettre une exploitation statistique (une ACM1 pour les aménagements, une ACM2 pour les services et potentialités touristiques). L'interprétation des ACM permet de caractériser les haltes. *In fine*, une cartographie est dressée afin de matérialiser les résultats issus de l'analyse et servir les objectifs de comparaison avec les territoires d'action.

[114] Le renseignement des fiches de données terrain s'est fait au regard des aménagements directement accessibles au droit de la halte. Nous nous sommes ainsi mis dans la position d'un touriste fluvial ne connaissant pas l'arrière pays. Ceci peut expliquer les variations de renseignement pour certaines questions et certaines haltes vis-à-vis de la réalité.

CATÉGORIE	QUESTIONS	
AMENAGEMENTS	Q1	Capacité des places pour bateaux à quai
	Q2	Présence de quais d'hiver et d'été différenciés
	Q3	Capacité des places pour bateaux au(x) ponton(s)
	Q4	Capacité des places pour bateaux au(x) bouées(s)
	Q5	Capacité des places pour hivernage à sec – terre plein
	Q6	Nombre de cales
	Q7	Présence de cales restaurées
	Q8	Présence de cales d'été et d'hiver différenciées
	Q9	Possibilité d'intermodalité
	Q10	Capacité de parking
	Q11	Type de parking
SERVICES et POTENTIALITES TOURISTIQUES	Q12	Nombre de bateaux traditionnels
	Q13	Nombre de bateaux modernes
	Q14	Nombre de bateaux commerciaux (traditionnels et modernes compris)
	Q15	Services d'accueil – Capitainerie et/ou accueil touristique
	Q16	Services d'accueil – panneaux de signalisation/direction
	Q17	Sanitaires / Douches
	Q18	Bornes électriques / Bornes eau-potable
	Q19	Poubelles / Tables de pique-nique / jeu
	Q20	Carburant / engins de manutention
	Q21	Zone d'hivernage
	Q22	Restaurants
	Q23	Boulangeries / Épiceries / Autres
	Q24	Bars
	Q25	Hébergements hôteliers
	Q26	Camping
	Q27	Piscine
	Q28	Aire de loisirs
	Q29	Sentier de découverte
	Q30	Musées
	Q31	Boutiques de souvenirs / Artisanat

Tableau 9 : Données renseignés par la grille de relevés terrain

Résultats

L'ACM1 (aménagements des haltes) met en évidence une structuration assez claire sur le facteur 1 (F1)[115]. Les contributions des variables au facteur 1 mettent en évidence une structuration des haltes selon la capacité d'accueil des bateaux à quai (Q1), la capacité d'accueil pour hivernage à sec (Q5), la présence de quais d'été et d'hiver différenciés (Q2), le nombre de cales de mise à l'eau (Q6), la capacité de parking (Q10), la présence de cales différenciées été/hiver (Q8).

En s'intéressant à la contribution des modalités de réponse au facteur F1, on s'aperçoit que les modalités structurantes sont principalement les modalités :

- Q1-4 : Capacité d'accueil des bateaux à quai supérieure à 20 places (modalité maximale) ;
- Q2-6 : Une présence de quais d'hiver et d'été différenciés ;
- Q5-16 : Une capacité d'hivernage à sec de 11 à 20 places (soit dans la tranche supérieure des capacités d'hivernage à sec) ;
- Q6-21 : Un nombre de cales supérieur à 2 (modalité maximale) ;
- Q8-25 : La présence de cales d'été et d'hiver différenciées ;
- Q10-33 : Une capacité de parking supérieure à 50 places (modalité maximale).

Ces modalités sont toutes situées du même côté de l'axe F1 et leurs contributions à la structuration de l'axe sont largement supérieures aux contributions des modalités situées à l'opposé sur ce même axe. Ce résultat matérialise une structuration des haltes assez claire opposant d'un côté des ports bien aménagés, correspondant en grande partie à des ports de commerce majeurs au XVIIème, XVIIIème siècle (plusieurs cales dont cales d'été et d'hiver différenciées). En supplément des caractéristiques ci-dessus, ces haltes présentent des capacités de parking (parfois sur quai) ainsi que des capacités d'accueil aux pontons importantes. *Cette mise en évidence des haltes aménagées versus haltes peu aménagées est peu intéressante car tautologique. Toutefois, les résultats de cette analyse matérialisent le fait que les haltes fluviales ligériennes situées entre Tours et les Ponts de Cé sont largement influencées par l'héritage des aménagements historiques. Il n'existe ainsi pas de halte aménagée en dehors des anciens ports de commerce de Loire*. Les marques de recomposition

[115] Nous n'interpréterons pas l'axe F2 non pas du fait de sa valeur d'inertie qui n'a que peu d'importance en ACM mais du fait que les variables, les modalités et les observations qui contribuent à son identification n'ont que peu de lien factuels. C'est donc plus sur la base de la connaissance des données elles-mêmes que nous avons renoncé à utiliser ce facteur peu explicatif selon nous.

des pratiques et de reconquête du fleuve (pontons modernes, restauration des cales, présence de bateaux traditionnels) sont également situées dans ces ports [Tours (1), Bréhémont (6), Chouzé sur Loire (9), Montsoreau (12) et Saumur rive gauche à l'amont du Pont Cessart (17) – voir Figure 55]. *Il n'existe donc pas de structuration des ports en Loire (dans la partie Tours – Les Ponts de Cé) en dehors d'un gradient linéaire opposant « haltes aménagées » versus « haltes peu aménagées »*.

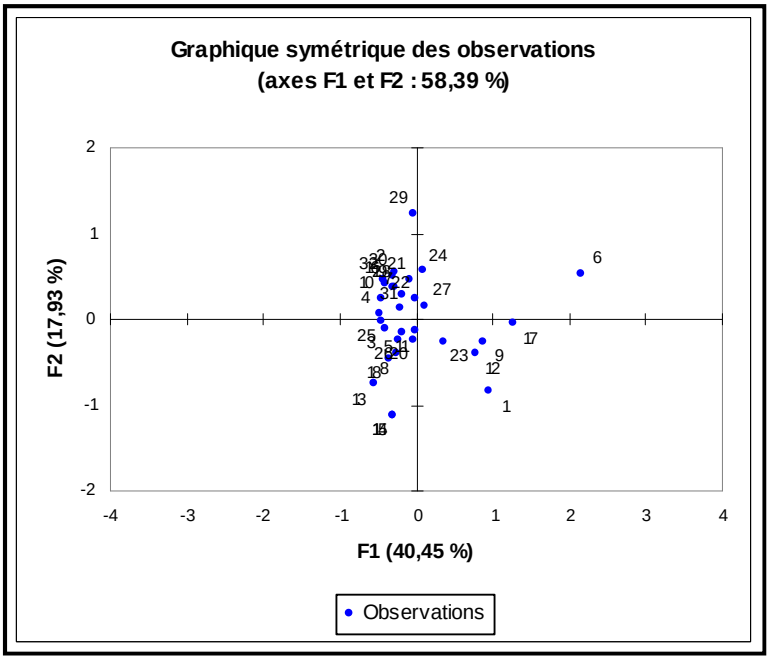


Figure 55 : Graphique symétrique des observations - ACM Aménagement des haltes fluviales (réalisation : B. Pin)

Il n'existe donc pas de halte moderne construite ex-nihilo, selon notamment des critères de structuration modernes. On voit ici l'expression d'une absence de réappropriation forte du fleuve pour de nouveaux usages ou tout du moins la jeunesse de ces réappropriations. On y lit également un lien fort entre la capacité budgétaire des collectivités territoriales et les possibilités d'aménagement de haltes aux faibles enjeux. *On y entrevoit enfin l'absence ou la jeunesse d'un projet de valorisation globale du fleuve et l'inadéquation des caractéristiques de ce dernier à accueillir des marchés tels que celui de la coche de plaisance (bateau individuel de location), lequel nécessite des haltes modernes aux services importants*. Une halte aux nombreux aménagements et services est toutefois en projet à Rassay (voir 5.3. Territoires d'action publique touristique ligériens). Cette halte ex-nihilo devrait être une des matérialisations de la montée en puissance de nouveaux usages du fleuve. En l'absence actuelle de services développés à destination des bateaux, il demeure néanmoins qu'il existe de fortes différences de services et de potentialités touristiques entre les haltes ce que l'analyse suivante va mettre en évidence.

L'ACM2 (services et potentialités touristiques) met en avant une structuration assez nette selon deux axes (F1 et F2). Le premier axe (F1) est déterminé principalement par les variables telles que la présence/absence de restaurants (Q22), de boulangeries / épiceries / traiteur / restauration rapide (Q23), de bars (Q24), de piscine (Q27), d'aire de loisirs (Q28). La contribution des modalités des variables à *l'axe F1* met en avant les modalités des questions Q22 / Q23 / Q24 / Q27/ Q28 en *opposant d'un côté de l'axe (côté positif de l'axe F1) les haltes avec aire de loisirs, bars, restauration, piscine et de l'autre côté de l'axe (côté négatif) les haltes sans restauration, bar et hébergement*. L'axe F1 est donc à relier à la présence de structures d'accueil liées à la restauration mais également à la présence d'aires de loisirs. Du côté des observations, ce sont principalement les haltes de Chouzé sur Loire, Saumur - île Millocheau, La Ménitré, Montsoreau d'une part (côté positif), et l'Île Saint Martin, Saint-Genouph de l'autre (côté négatif) qui participent à l'identification de cet axe.

Concernant l'axe F2, l'inertie peu importante de cet axe F2 (9,50%) ne doit pas conduire à rejeter son caractère explicatif. L'inertie est en effet peu significative en ACM (Escofier and al, 2008, p283). Cet axe est d'autant plus intéressant qu'il structure manifestement les variables comme on peut l'observer sur la Figure 56.

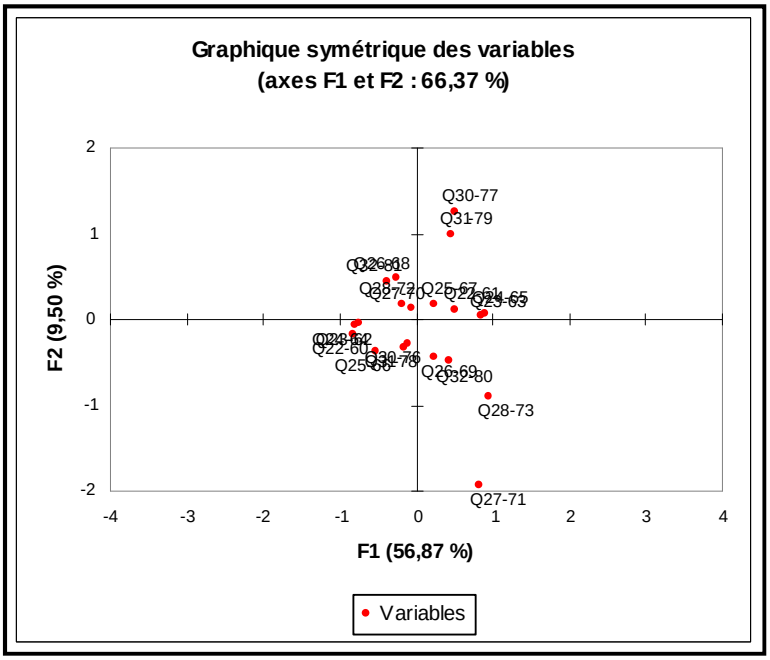


Figure 56 : Graphique symétrique des variables – ACM hôtellerie, restauration, loisirs, curiosités (réalisation : B. Pin)

Les contributions des variables à *l'axe F2* nous informent sur l'importance des questions relatives à la présence de musées (Q30), de boutiques de souvenirs / artisanat / tourisme vitivinicole (Q31), de piscine (Q27), de campings (Q26), de monuments à découvrir (Q32), et d'aires de loisirs (Q28). *D'un côté de l'axe (côté positif), on retrouve les haltes caractérisées*

par la présence de musée(s), de boutique(s) de souvenir(s), de boutique(s) d'artisanat, d'offre(s) associée(s) au tourisme vitivinicole ou encore de monument(s) à découvrir. A l'opposé, on retrouve les haltes caractérisées par la présence de camping, d'aire(s) de loisirs, de piscine et par l'absence de monument à découvrir. L'axe F2 oppose donc les haltes avec des potentialités associées au tourisme culturel versus les haltes orientées « loisirs ». Du côté des observations, les haltes de Tours, Langeais, Montsoreau, Saumur-amont-pont-Cessart d'un côté figurent du côté « culturel » quand Gennes, la Ménitré, la Chapelle sur Loire émargent côté « loisirs ».

L'ACM2 réalisée est donc tout particulièrement intéressante puisqu'elle nous permet d'établir une typologie des haltes selon les capacités d'accueil en hôtellerie / restauration mais également selon le type de tourisme caractérisant les haltes. L'analyse du plan factoriel F1 / F2 nous permet de formuler une typologie des haltes selon les services et potentialités touristiques. On isole ainsi 4 classes d'observations distinctes (Figure 57) :

(1) : une classe rassemblant des haltes constituant des pôles culturels (en haut du plan factoriel) ;

(2) : une classe rassemblant des pôles de loisirs (en bas du plan factoriel) ;

(3) : des haltes à l'industrie touristique (hôtellerie / restauration) peu développée et sans aire de loisirs (à gauche du plan factoriel) ;

(4) : des haltes à l'industrie touristique (hôtellerie / restauration) plus développée et avec aire de loisirs (à droite du plan factoriel).

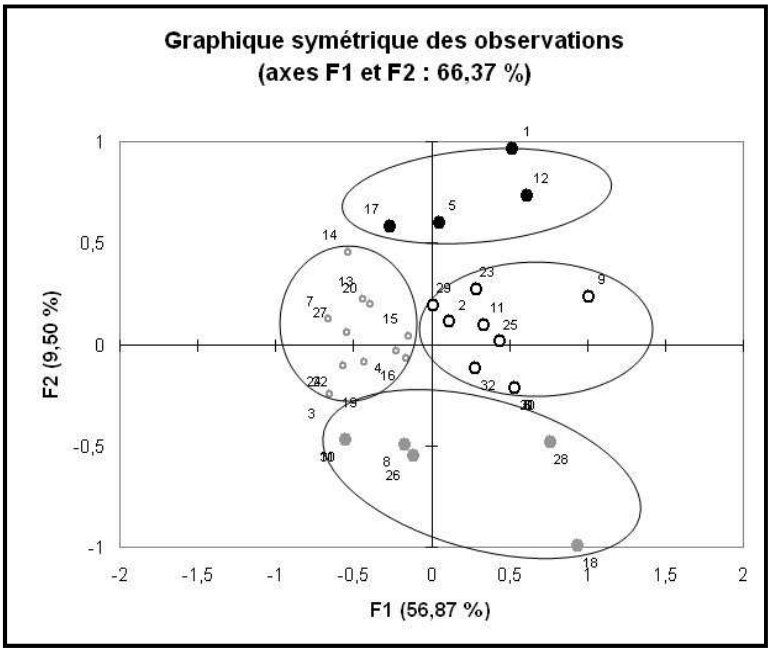
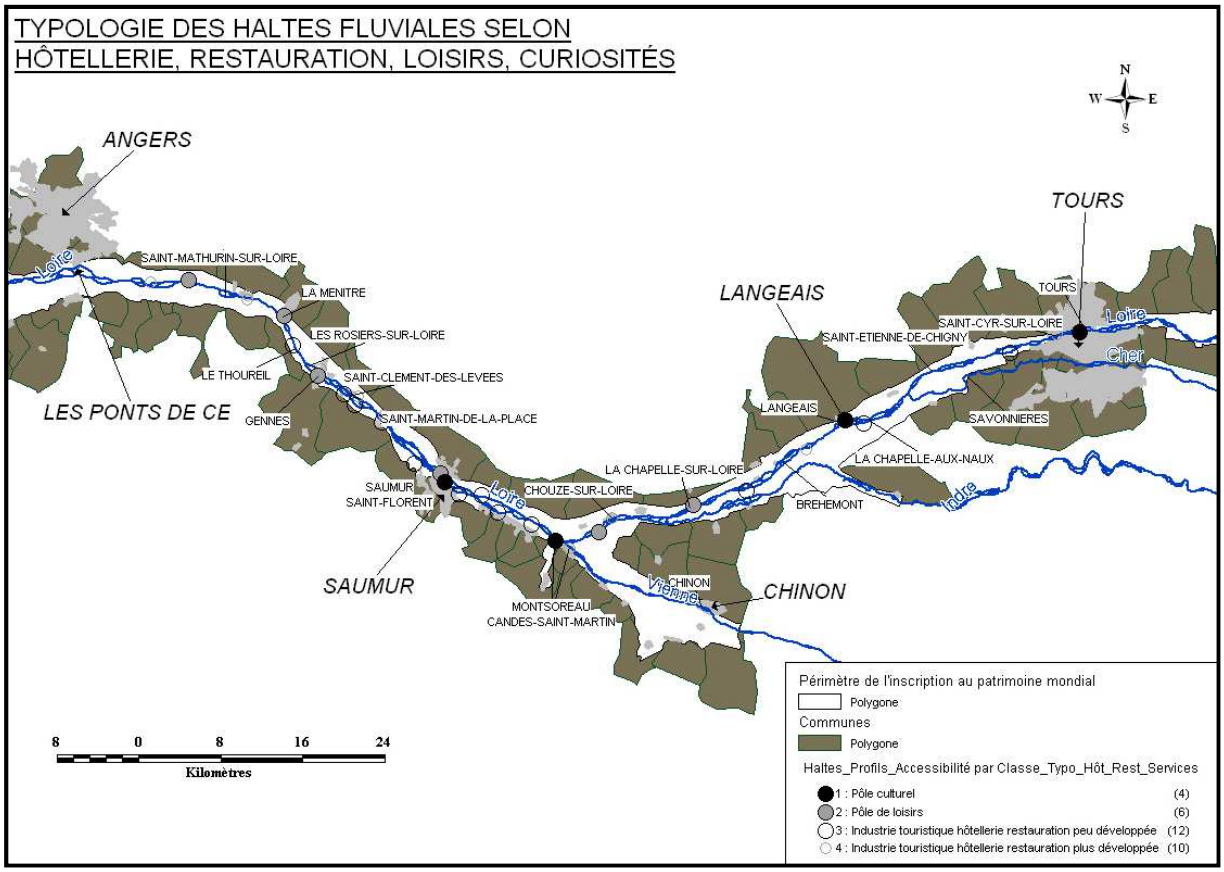


Figure 57 : Graphique symétrique des observations - ACM hôtellerie, restauration, loisirs, curiosités (réalisation : B. Pin)

D'un point de vue cartographique, on observe peu de tendances particulières. Toutefois, il est intéressant de remarquer la *différence d'équipement en structures d'industrie touristique entre la rive droite et la rive gauche de la Loire à l'aval de Saumur et jusqu'aux Ponts de Cé*. Cette tendance est certainement à relier à la route sur la levée rive droite entre Angers et Tours qui fut longtemps très fréquentée (Carte 19). On valide également l'hypothèse selon laquelle les types de tourisme ligériens sont lisibles au sein des haltes. De même, on observe de manière assez logique que *les haltes prenant des valeurs extrêmes sur l'axe F2 figurent du côté droit du plan factoriel (soit coté positif de l'axe F1 et donc côté services touristiques).*



Carte 19 : Typologie des haltes fluviales selon hôtellerie, restauration, loisirs, curiosités (réalisation : B. Pin)

Du point de vue du croisement entre ces deux entrées (aménagements d'un côté, services et potentialités de l'autre), on observe de manière assez logique que les haltes les plus extrêmes sur l'axe F2 de l'ACM2 (celles aux potentiels culturels ou de loisirs les plus importants) sont également les haltes les plus aménagées. Toutefois, cette corrélation n'est pas si marquée que l'on aurait pu l'imaginer puisque Langeais est un port peu aménagé malgré le pôle culturel que cette ville représente. A l'inverse, Bréhémont présente une halte relativement aménagée en dépit de son faible potentiel culturel ou de loisirs.

L'analyse mise en œuvre apporte un éclairage singulier sur les choix de valorisation touristique. Ces éléments seront repris par la suite.

**

Les haltes fluviales ligériennes situées entre Tours et les Ponts de Cé sont largement influencées par l'héritage des aménagements historiques. Il n'existe ainsi pas de halte aménagée en dehors des anciens ports de commerce ligériens. L'absence de haltes modernes construites ex-nihilo traduit l'absence ou la jeunesse d'un projet de valorisation globale du fleuve. Les haltes existantes se répartissent au sein d'une typologie selon les capacités d'accueil en hôtellerie / restauration mais également selon le type de tourisme caractérisant les haltes (patrimoine culturel vs loisirs).

D'un point de vue spatial, on isole des haltes au potentiel culturel important (Tours, Langeais, Candes Saint Martin / Montsoreau, Saumur), d'autres orientées vers les loisirs (La Chapelle sur Loire, Chouzé sur Loire, Saumur Ile Millocheau, Gennes, La Ménitré). On note également un équipement en services touristiques plus important en aval et rive droite de la Loire à partir de Saumur. Enfin, on observe que les haltes aux profils marqués quant au patrimoine culturel ou aux loisirs sont également les haltes les plus aménagées pour le tourisme fluvial.

4.4.3. Caractérisation des haltes fluviales du point de vue de l'accessibilité au patrimoine culturel

Facteur déterminant au sein des typologies portuaires (degré d'attractivité) et élément constituant une partie de l'argumentaire des prestataires de location de coche de plaisance, le patrimoine local est à verser au chapitre des éléments structurant la fonctionnalité de l'espace pour le développement du tourisme fluvial. L'idée directrice du travail d'analyse spatiale mis en œuvre est d'évaluer l'accessibilité offerte par les haltes fluviales au patrimoine culturel de l'hinterland. Nous avons donc entrepris un travail sur l'accessibilité au patrimoine culturel depuis les haltes fluviales (Cauvin, 1998, p84-86). Les objectifs inhérents à cette analyse sont récurrents des objectifs associés aux analyses précédentes. Nous avons cherché à valider ou invalider l'hypothèse selon laquelle les offres de tourisme nautique se positionnaient selon la présence de potentialités touristiques (patrimoine culturel dans l'arrière pays fluvial). De même, nous avons cherché à savoir si le modèle de tourisme en dehors des châteaux et villes ligériennes pouvait s'appuyer sur un patrimoine aussi diffus que la philosophie d'inscription du Val de Loire le suppose. Enfin, ce travail devait apporter une mise en perspective du travail réalisé sur les rythmes paysagers.

Méthode

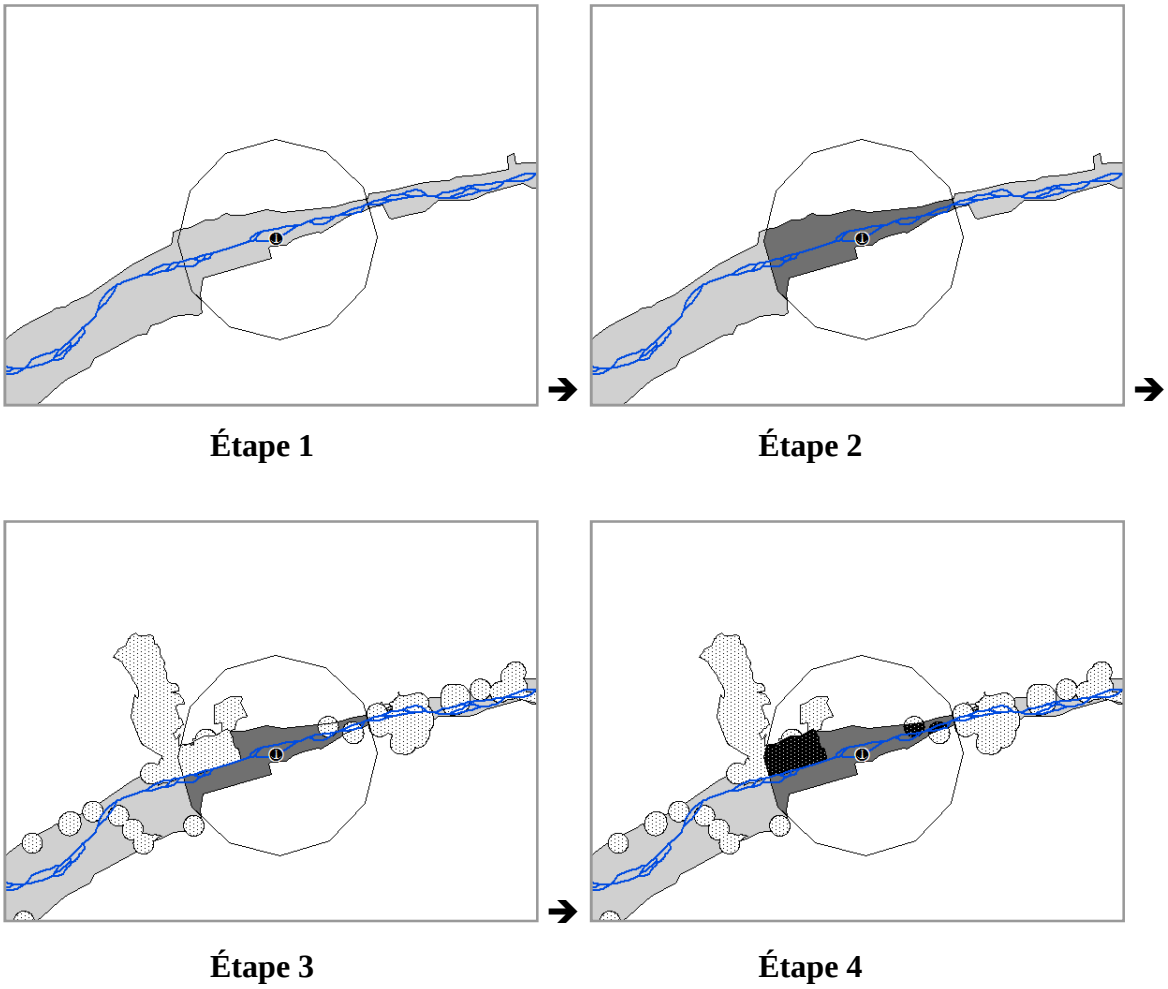
Synopsis de la méthode employée pour la caractérisation des haltes selon les densités de patrimoine culturel dans l'arrière pays fluvial :

(i) Construction d'une méthode d'analyse, choix des données à exploiter, choix des haltes à soumettre à l'analyse ➔ (ii) Phase technique (mise en œuvre du protocole SIG, exploitation statistique, cartographie) ➔ (iii) Interprétations

Nous avons considéré les haltes comme des carrefours (Cauvin, 1998, p80) entre une voie navigable et un arrière pays fluvial. Les haltes déjà prospectées pour l'évaluation de l'accessibilité au regard des points durs ont été reprises pour cette analyse. Les données utilisées pour caractériser l'arrière pays fluvial correspondent à une vision classique de la question patrimoniale selon Brigitte Boisavit-Camus (Boisavit-Camus in Melé & al, 2008, p129-143). Les données mobilisées sont donc (sources diverses : BD CarThAgE - IGN, Mission Val de Loire, DIREN Pays de la Loire/Centre, SDAP 45/41/37/49) :

- Les monuments historiques et leurs abords (périmètre de 100m et de 500m),
- les ZPPAUP,
- les sites inscrits (ponctuels ou surfaciques),
- les sites classés (ponctuels ou surfaciques).

Ces données sont restreintes géographiquement. Elles ne concernent que le périmètre inscrit au patrimoine mondial. Aussi, l'analyse mise en œuvre n'a pu être menée que sur le périmètre inscrit. La profondeur de l'arrière pays fluvial à prospecter dépassant le périmètre inscrit, il a fallu admettre la règle suivante : pour chaque halte, l'arrière pays prospecté ne concerne que l'espace compris dans un rayon de 5 ou 15km (selon le pas choisi, voir ci-après), rayon limité dans son extension par le périmètre inscrit. Les portions d'arrière pays ainsi délimitées ont servi de patron afin de redécouper les objets surfaciques (exemple : ZPPAUP, voir Figure 58).



Étape 1 : Un buffer (tampon) est créé pour chaque halte (ici, un buffer de 5km de rayon) ;

Étape 2 : le périmètre inscrit au patrimoine mondial (en gris clair) est découpé par chaque buffer afin de créé un patron (gris foncé) correspondant à l'arrière pays fluvial (5 km de rayon) limité au sein du périmètre inscrit.

Étape 3 : Les objets surfaciques (blanc à pointillés) sont ajoutés

Étape 4 : les objets surfaciques sont découpés par les patrons afin de pouvoir calculer des densités surfaciques de patrimoine culturel (Σ surfaces des objets de patrimoine culturel / surface du patron). Pour les densités numériques, on recense le nombre d'objets (ponctuels et surfaciques) contenus ou intersectant les patrons.

Figure 58 : étapes de découpage et sélection pour la caractérisation de l'arrière pays fluvial

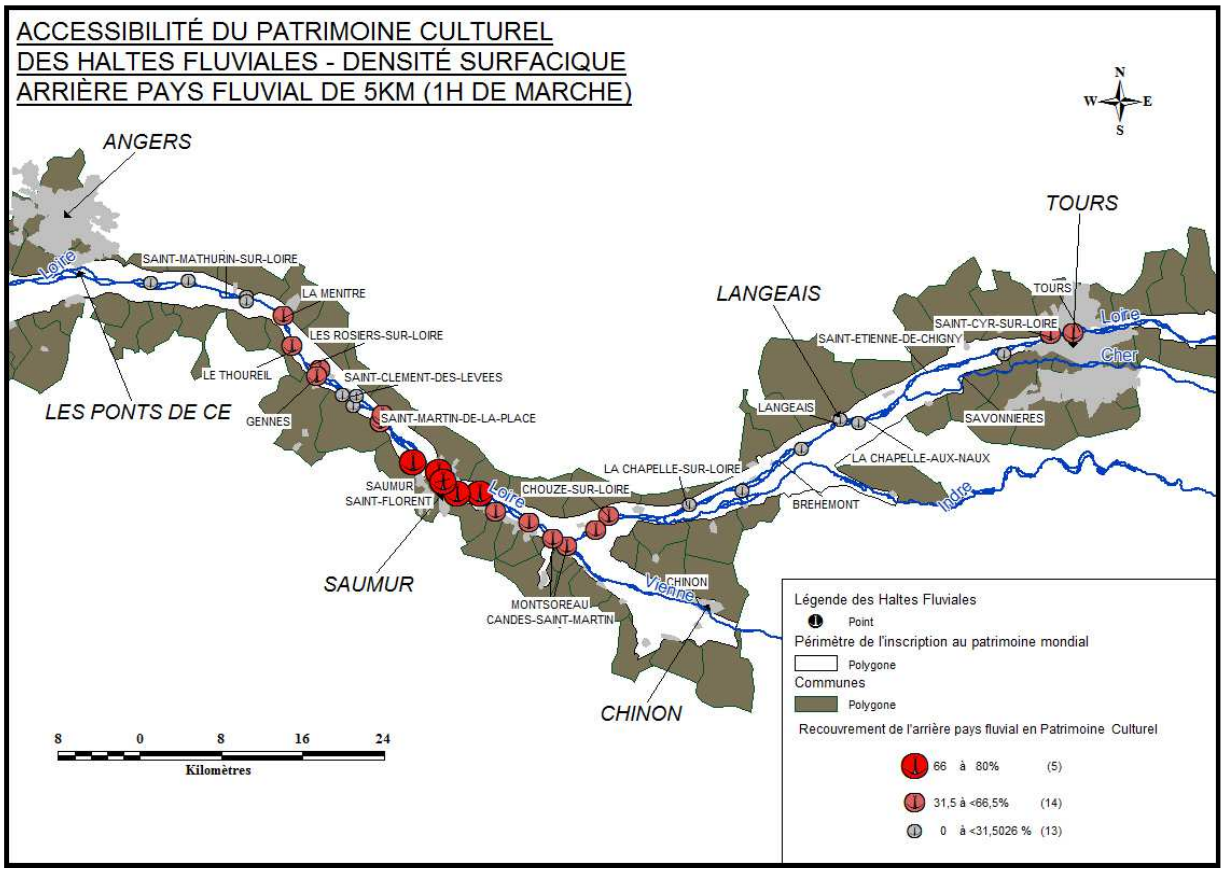
Les pas de distance utilisés sont de 5 km (1h de marche) et 15 km (1h de vélo) (Damien, 2001, p12). Les résultats de cette construction couplés à des classifications ascendantes hiérarchiques pour chaque variable nous ont permis de produire des cartes représentant les variations de densité de patrimoine culturel :

- densités surfaciques de patrimoine culturel au pas de 5 km (Carte 20) ;
- densités surfaciques de patrimoine culturel au pas de 15 km (Carte 21) ;
- densités numériques de patrimoine culturel au pas de 5 km (Carte 22) ;
- densités numériques de patrimoine culturel au pas de 15 km (Carte 23).

In fine, les données produites sont rassemblées au sein d'une Analyse en Composantes Principales les croisant notamment avec la distance aux agglomérations principales. La cartographie réalisée est quant à elle interprétée au regard des offres de tourisme fluvial existantes.

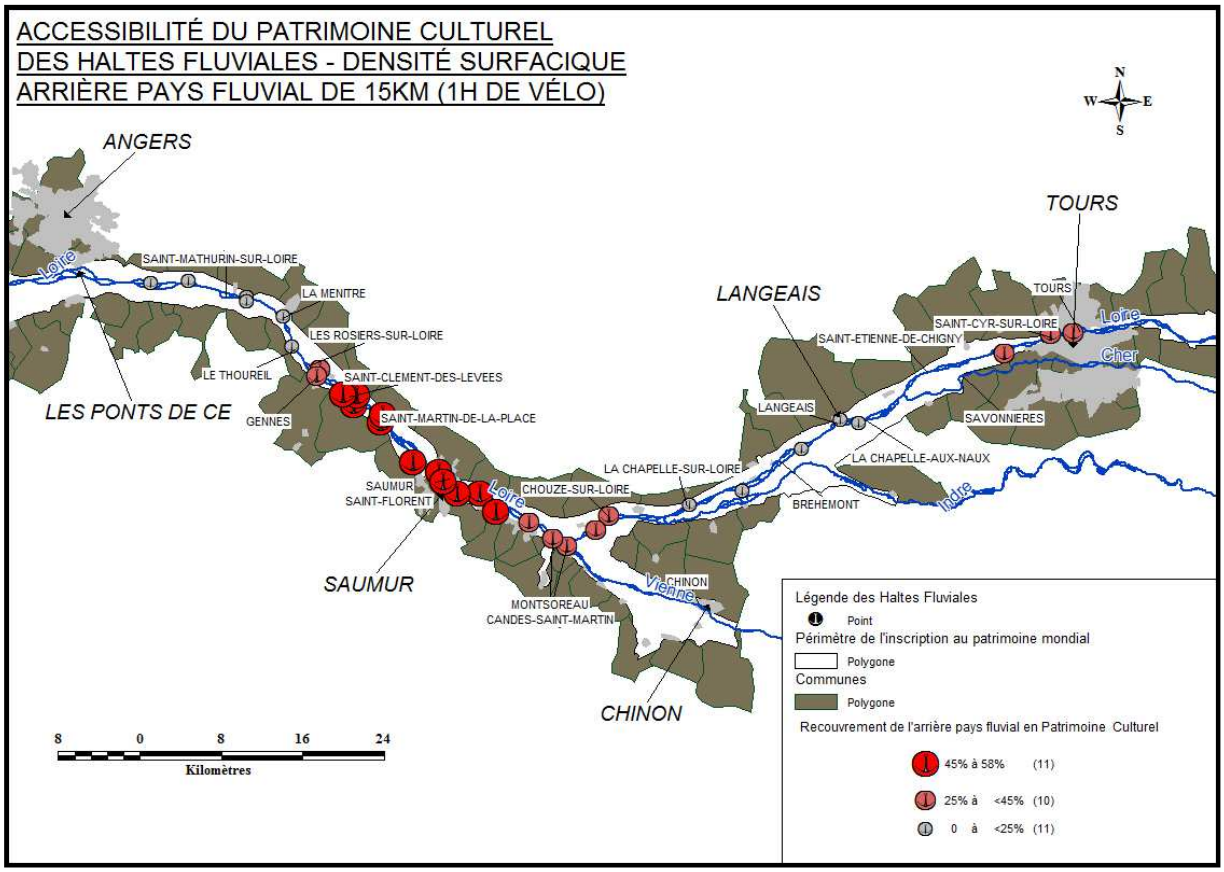
Résultat

La carte des densités surfaciques réalisée pour le rayon de 5km autour de chaque halte (Carte 20) met l'accent sur deux pôles distincts. Le premier concerne les haltes tourangelles qui présentent des surfaces de « patrimoine culturel » assez importantes. L'agglomération tourangelle présente en effet une forte concentration de sites classés, de sites inscrits et surtout de monuments historiques qui participent de la production d'un pôle culturel majeur en Val de Loire. Le second pôle s'étend de Chouzé sur Loire à la Ménitré. Les densités surfaciques importantes observées sur ce linéaire sont le fait d'une succession quasi ininterrompue de sites inscrits (Confluence de la Loire et de la Vienne, coteau et rive gauche de la Loire entre Montsoreau et Saumur, vallée de la Loire et village du Thoureil pour les plus importants) et de ZPPAUP (Candes Saint-Martin, Montsoreau, Saumur).



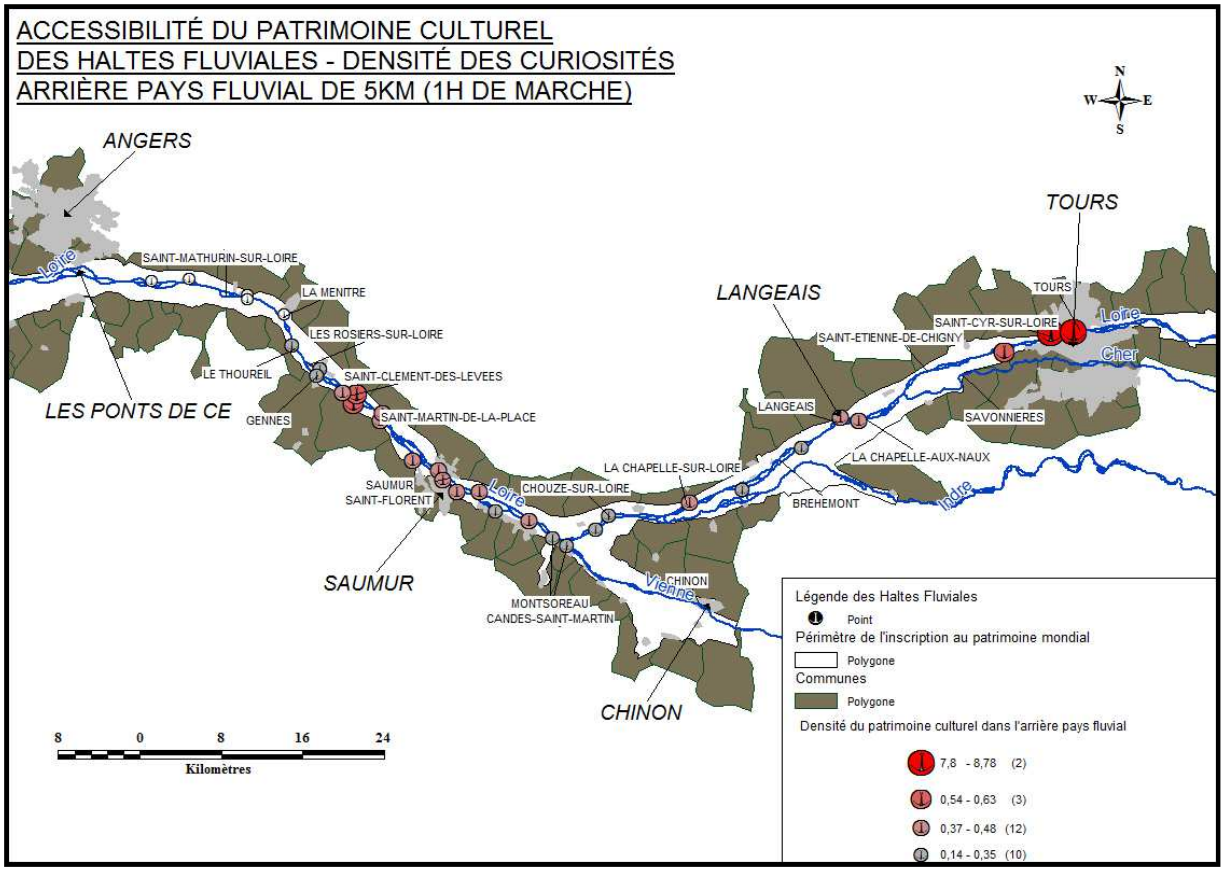
Carte 20 : Densités surfaciques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (5km) (réalisation : B. Pin)

Pour une profondeur d'arrière pays fluvial de 15km de profondeur, les tendances observées à l'échelle d'un hinterland de 5km sont renforcées (Carte 21). Toutefois, la méthode mise en œuvre efface certaines particularités locales faisant passer la halte du Thoureil dans la classe inférieure alors que ce site abrite un site inscrit non négligeable. La méthode utilisée pénalise ici la halte du Thoureil dans la mesure où l'amont et l'aval de cette halte ne présente que peu de patrimoine culturel à forte emprise au sol. La méthode mise en œuvre permet ainsi de mettre en avant les haltes qui d'un côté permettent une visite de proximité de l'arrière pays fluvial (5km de rayon), et les haltes qui de l'autre côté présentent un arrière pays fluvial distal avec une densité surfacique de curiosités culturelles importante (15km de rayon). Les premières peuvent ainsi s'adresser à un public se déplaçant en kayak et ne pouvant pas transporter de vélo quand les secondes s'adressent aux pratiques nautiques permettant de transporter un vélo à bord de l'embarcation. Bien entendu, si les haltes abritent des prestations telles que la location de vélo, alors les secondes peuvent aussi s'adresser à un public se déplaçant en kayak.

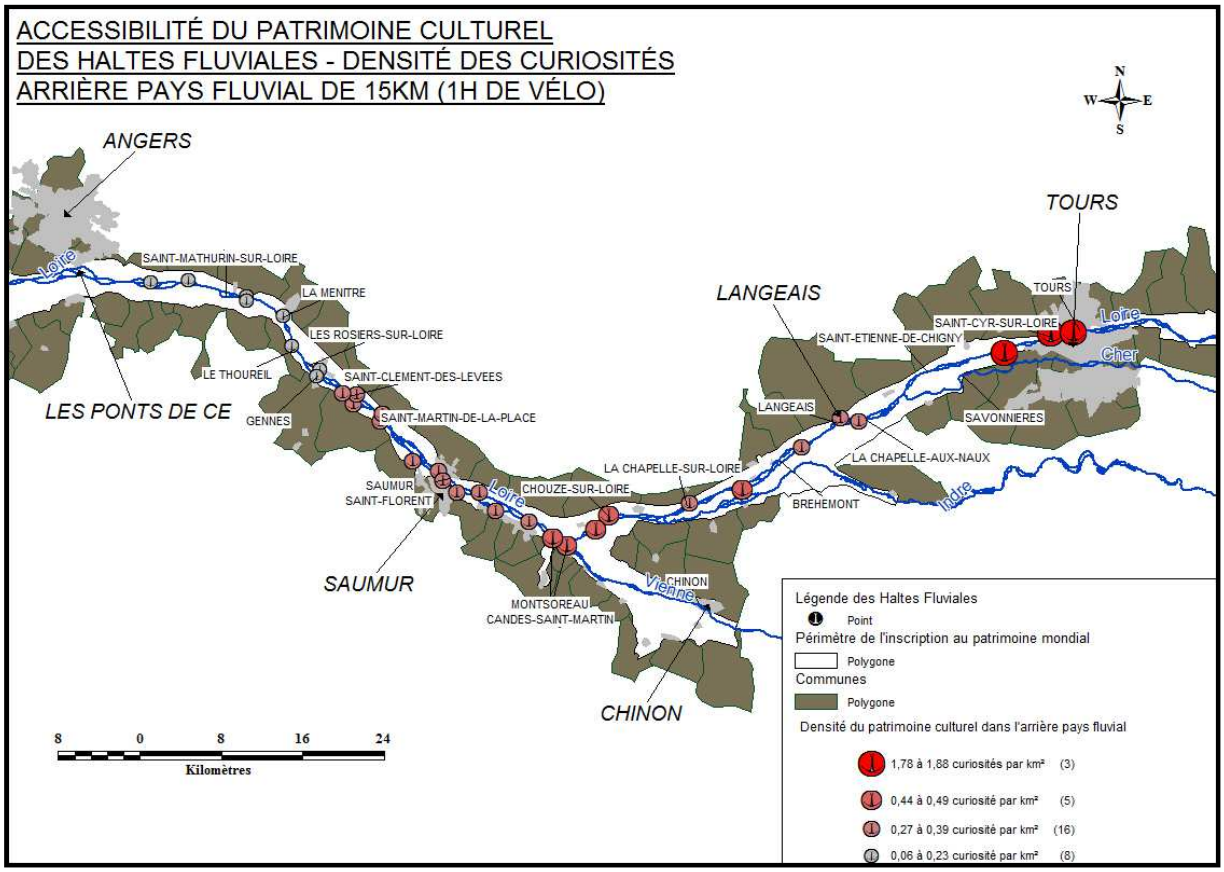


Carte 21 : Densités surfaciques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (15km) (réalisation : B. Pin)

Cette analyse doit être complétée par une analyse spatiale de la densité numérique de curiosités culturelles par km². Cette nouvelle analyse met en avant, à l'échelle d'un arrière pays fluvial de 5km de profondeur, un pôle très marqué, celui de la région tourangelle. La profusion des monuments historiques, les nombreux sites inscrits et classés de Tours conduisent à identifier des densités de curiosités culturelles sans aucune mesure avec le reste du territoire prospecté. A l'aval de tours et jusqu'aux limites distales de la zone d'étude, on observe des densités très inférieures mais permettant tout de même de mettre en avant des pôles tels que Langeais, Saumur et Saint Clément des Levées (Carte 22). A une échelle de 15km, on isole des pôles tels que Tours bien entendu mais aussi des pôles tels que celui de la confluence Loire / Vienne et en moindre mesure un pôle très homogène quand aux densités observées de l'aval de la confluence jusqu'à Saint Clément des Levées (Carte 23). Plus globalement, on observe une zone très intéressante quant aux densités observées de Langeais jusqu'à saint Clément des Levées. Il s'agit donc là d'un bassin de navigation offrant des potentialités non négligeables quant à la découverte du patrimoine culturel de l'arrière pays fluvial.



Carte 22 : Densités numériques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (5km) (réalisation : B. Pin)



Carte 23 : Densités numériques de patrimoine culturel - Potentialités de l'hinterland (15km) (réalisation : B. Pin)

L'ACP normée[116] effectuée sur les 4 variables que sont les deux variables de densité surfacique (5 et 15km) et les deux variables de densité numérique a été réalisée en prenant soin d'enlever les 3 observations liées aux haltes tourangelles dont la présence aurait conduit à un « effet taille ». En effet, les densités observées au niveau des haltes tourangelles sont sans aucune mesure avec l'ensemble des autres haltes étudiées. Le premier facteur (F1) issu de l'analyse explique la variabilité à 60,5% (Figure 59). Ce facteur est corrélé à 84,6% aux densités moyennes surfaciques et à 86,6% aux densités numériques. Il est également corrélé négativement et dans une moindre mesure, mais de manière significative tout de même (50%), à la distance aux agglomérations principales de cette portion de Loire. Ces ports sont Tours, Langeais, Chinon, Saumur et les Ponts de Cé. L'introduction de cette variable à l'analyse l'a été dans le but d'examiner l'hypothèse selon laquelle le patrimoine culturel serait principalement localisé au droit des ports les plus importants. En effet, les analyses précédentes ont mis en évidence que ces ports figuraient parmi les plus aménagés mais surtout qu'ils faisaient l'objet de réappropriation et recomposition des pratiques. L'hypothèse, si elle

[116] La consistance et l'échelle des deux types de densités étant différente, il est nécessaire de normer l'analyse afin de permettre l'identification de relations entre variables non tronquées.

était validée justifierait la valorisation de ces haltes tout en rejetant quelque peu la philosophie d'un tourisme diffus en Val de Loire.

L'examen de la matrice de corrélation entre la « distance aux ports principaux » d'un côté et les densités de patrimoine culturel de l'autre permet de confirmer un état de fait, celui de la plus forte densité de patrimoine culturel dans l'arrière pays des agglomérations principales (Tableau 10) :

Variables	Distance_Agglo_la_plus_proche
Pourcentage_surface_Pat_5km	-0,255
Nbre_Pat_Culturels_par_km²_5km	**-0,415**
Pourcentage_surface_Pat_15km	-0,276
Nbre_Pat_Culturels_par_km²_15km	-0,337
Moyennes_densités_surfaciques	-0,279
Moyennes_densités_numériques	**-0,423**
Distance_Agglo_la_plus_proche	**1**

Tableau 10 : Extrait de la matrice de corrélation des densités de patrimoine culturel (corrélation entre la distance aux agglomérations et les densités de patrimoine culturel).

L'introduction de la moyenne des densités normées dans l'analyse permet dans un premier temps de confirmer que l'axe 1 correspond bel et bien à la densité de patrimoine culturel (la densité moyenne est corrélée à 99,5% à l'axe 1). L'axe 2 qui n'explique que 20,7% de la variabilité est néanmoins intéressant à prendre en compte dans la perspective d'établissement d'une typologie du patrimoine culturel au droit des haltes fluviales. L'opposition des variables surfaciques et numériques en positif et en négatif sur ce facteur nous permet de conclure qu'à densité moyenne de patrimoine culturel égale (facteur 1), il existe des haltes possédant une forte densité de patrimoine surfacique et une faible densité numérique et inversement. Cette conclusion est importante puisqu'elle permet de relativiser les résultats relatifs aux rythmes paysagers. En effet, les fortes densités surfaciques se traduisent dans l'analyse des rythmes paysagers par des panoramas singuliers. A l'inverse, la faible accessibilité visuelle depuis l'eau ne doit pas porter à la conclusion d'une absence de patrimoine dans l'arrière pays proximal et distal. Cette conclusion apporte donc des éléments de contradiction au discours selon lequel :

> *« la meilleure façon de la découvrir (la Loire), c'est naturellement par l'eau » (Jean Ley, in Des racines et des ailes – Trésors du Val de Loire, 2008).*

La distribution des observations sur le plan factoriel de l'ACP normée (Figure 59) nous permet d'établir une typologie par CAH. On isole ainsi 5 lots précis de haltes fluviales

différenciés de manière assez claire dans le nuage des observations et matérialisés sur la Carte 24 :

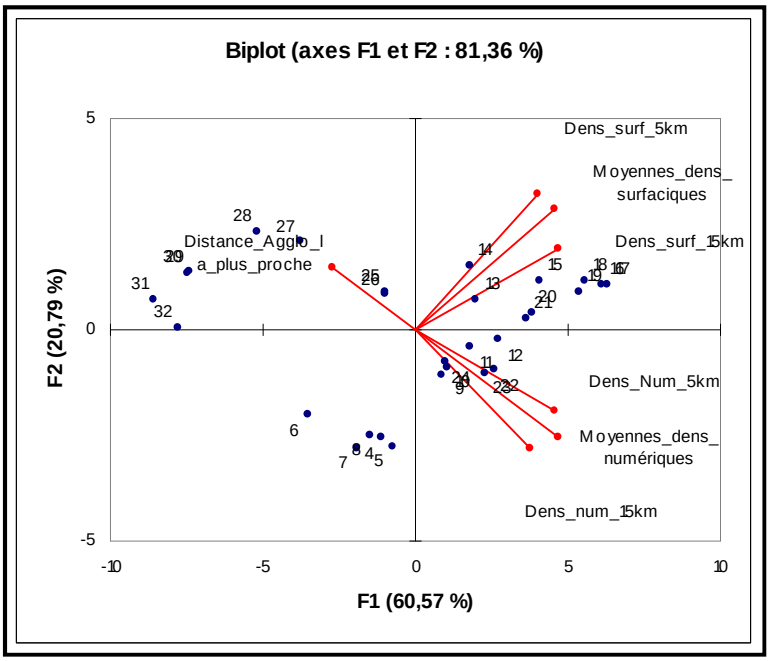
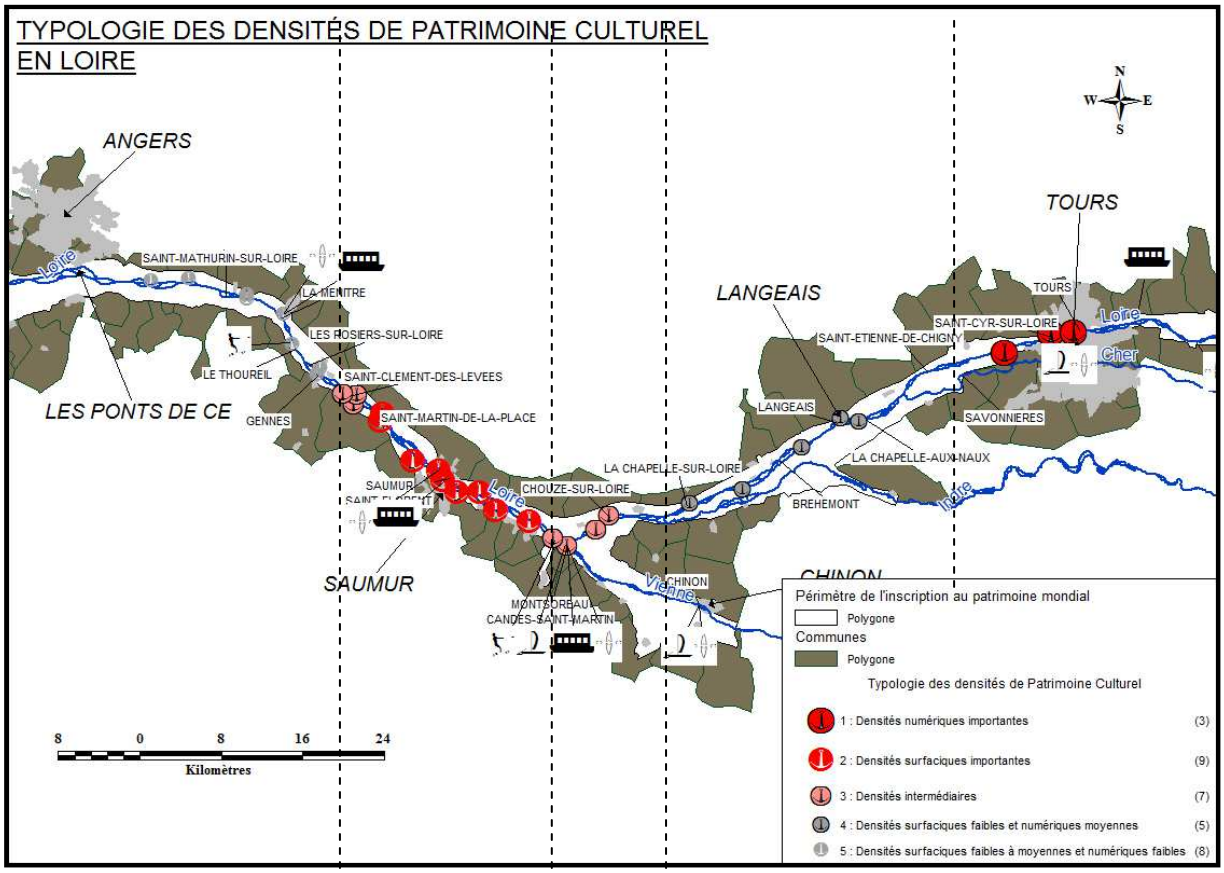


Figure 59 : haltes fluviales au sein de l'ACP sur les variables de densités surfaciques et numériques et sur la distance aux ports principaux (Tours, Langeais, Saumur, Chinon, Les Ponts de Cé) (réalisation : B. Pin)

- Classe 1 : *haltes avec des densités numériques de patrimoines culturels importantes* : 1 à 3 (haltes tourangelles). Ce sont surtout les pôles de patrimoine culturel concentrant de nombreux monuments historiques et quelques sites inscrits et classés (plus nombreux qu'étendus) ;
- *Haltes avec des densités supérieures à la moyenne ou s'approchant de la moyenne mais surtout marquées par un patrimoine mixte* : de 9 à 26 (de Chouzé sur Loire à Gennes / Les Rosiers).
    - Classe 2 : *Un pôle avec des sites inscrits et ZPPAUP à grande dimension* fournissant des zones d'aménités visuellement homogènes et importantes : 13 à 21 (de l'aval de Montsoreau à Saint-Martin de la Place) ;
    - Classe 3 : *une zone avec un mélange de sites inscrits et de ZPPAUP ainsi qu'une concentration localement importante de monuments historiques dans l'arrière pays fluvial distal* (le chinonais principalement) : 9 à 12 (Chouzé sur Loire à Montsoreau) et 22 à 24 (Saint-Clément des Levées).
- Classe 4 : *haltes avec de faibles densités surfaciques et numériques et dont le patrimoine culturel est principalement distal et plutôt composé de monuments historiques* : 4 à 8 (de Langeais amont à la Chapelle sur Loire). Il s'agit d'une zone avec un arrière pays fluvial aux potentialités peu importantes concentrant localement quelques monuments historiques ;
- Classe 5 : *haltes avec des densités moyennes faibles mais dont le patrimoine culturel restreint est en particulier dû à un patrimoine culturel surfacique* : 27 à 32 (de Gennes les Rosiers aux Ponts de Cé). Il s'agit d'une zone avec peu de monuments historiques mais relevée néanmoins par un site inscrit assez important, une sorte d'îlot dans le paysage (le Thoureil).



Carte 24 : Typologie des densités de Patrimoine Culturel en Loire dans l'arrière pays fluvial (réalisation : B. Pin)

Cette typologie permet d'isoler des secteurs relativement homogènes et assez importants du point de vue de leurs étendues. La prise en compte de ces caractéristiques peut s'avérer intéressante afin de formuler une stratégie de développement du tourisme fluvial. Ainsi, les haltes à forte densité numérique dans l'arrière pays proximal (*haltes tourangelles*) autorisent des découvertes à pied et même des escales pour le touriste nautique fluvial. A l'inverse, un secteur comme celui s'étendant de *l'aval de Montsoreau à Saint-Martin-de-la-place* offre des *densités surfaciques importantes* que l'on peut relier à un *paysage marqué par cette dimension patrimoniale culturelle. Cette portion favorise les ballades en bateaux à passagers. La confluence* peut quant à elle être le *lieu de pratiques intermodales* reliant le bateau au vélo dans la mesure où l'*arrière pays fluvial distal* (chinonais) offre une *forte densité de monuments historiques*.

Si l'on croise la typologie des densités de patrimoine culturel (Carte 24, voir Annexe 7 pour la signification des logotypes de prestations nautiques) avec la répartition des prestations nautiques (la densité des prestations nautiques présentes dans un rayon de moins de 1km au niveau de chaque halte), les outils statistiques utilisés ne nous permettent pas de statuer sur une relation entre ces variables. Toutefois, la lecture de la carte présentant les prestations et

les densités de patrimoine de l'arrière pays fluvial nous pousse à ne pas rejeter l'hypothèse d'une disposition des prestations en fonction des potentialités de l'arrière pays fluvial. Bien que les raisons de la genèse de prestations nautiques soient certainement plus complexes, le secteur Montsoreau / Saint-Martin-de-la-place demeure le mieux doté en bateaux à passagers. Les densités surfaciques importantes que l'on y trouve n'y sont probablement pas étrangères.

On peut donc valider partiellement l'hypothèse selon laquelle *les offres de tourisme nautique se positionnent selon la présence de potentialités touristiques (patrimoine culturel dans l'arrière pays fluvial)*. Cette conclusion qui semble une évidence est toutefois lourde de sens puisque rejetant *en partie la philosophie de tourisme diffus ayant conduit l'inscription*. Il semble donc possible d'avancer que le modèle de tourisme en dehors des châteaux et villes ligériennes ne peut s'appuyer sur un patrimoine aussi diffus que la philosophie d'inscription du Val de Loire le suppose. En effet, on note de fortes disparités de densités patrimoniales dans l'arrière pays des haltes prospectées. Hors, ces dernières constituent un canevas suffisamment dense permettant d'apporter des éléments tangibles vis-à-vis de cette question. Enfin, ce travail devait apporter une mise en perspective du travail réalisé sur les rythmes paysagers. Le croisement visuel des 2 cartes de synthèse « rythmes paysagers » versus « densités du patrimoine culturel » nous semble suffisamment parlant afin de valider la méthode et les résultats du travail réalisé sur les rythmes paysagers.

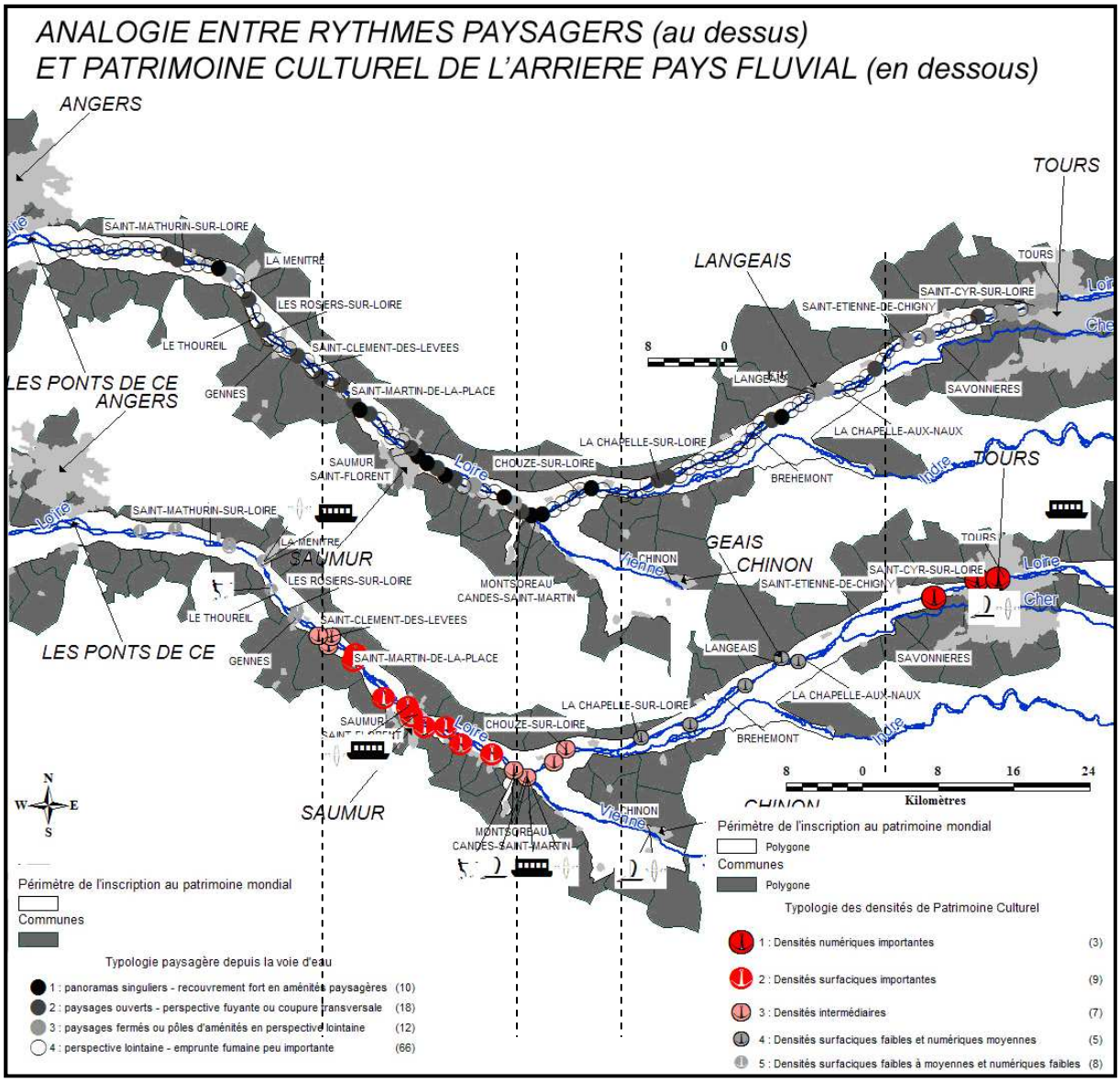


Figure 60 : analogie cartographique entre rythmes paysagers et patrimoine culturel de l'arrière pays fluvial (réalisation : B. Pin)

4.4.4. Mise en perspective par le fleuve Niger

Les haltes fluviales existantes sur le fleuve Niger sont réparties de manière régulière tout au long du fleuve (voir Carte 7) et sont desservies par les paquebots fluviaux de la COMANAV. Ainsi, de Koulikoro à Gao, les escales de la COMANAV s'organisent de la manière suivante :

> *« Aujourd'hui, à partir de Koulikoro il y a Niamina, Ségou, Markala, Dioro, Ke-Macina, Diafarabé, Mopti, Aka (sortie du lac Débo), Niafunké, Tonka, Dire, […] Tombouctou (Kabara), Modiokoy, Gourma-Rharous, Bamba […], Téméra, Bourem, Taboye, Gao. » (Chef de l'escale de Mopti pour la COMANAV, entretien B. Pin, 2008).*

Les escales principales sont Koulikoro, Ségou, Mopti, Tombouctou, Gao. Ce n'est qu'au sein de ces escales dans les villes principales que l'on peut trouver un certain nombre d'aménagements, d'équipements et de services. Plus globalement, ce n'est qu'au sein de ces escales principales que peuvent être trouvées les conditions d'accueil du tourisme tel qu'il est actuellement pratiqué au Mali (tourisme international).

La typologie émergeant de l'analyse menée sur la Loire en matière d'équipements, d'aménagements et de services ne prend aucun sens sur le fleuve Niger dans la mesure où seules les grandes villes pourraient être soumises à l'analyse. Par ailleurs, et en dehors de l'absence d'aménagements et de services touristiques au sein des villages, il apparait que ces derniers ne sont pas caractérisables ou plutôt différenciables quant à un patrimoine particulier. En effet, ils possèdent tous une architecture néo-soudanienne en banco et présentent tous une mosquée ravissant l'œil de l'étranger.

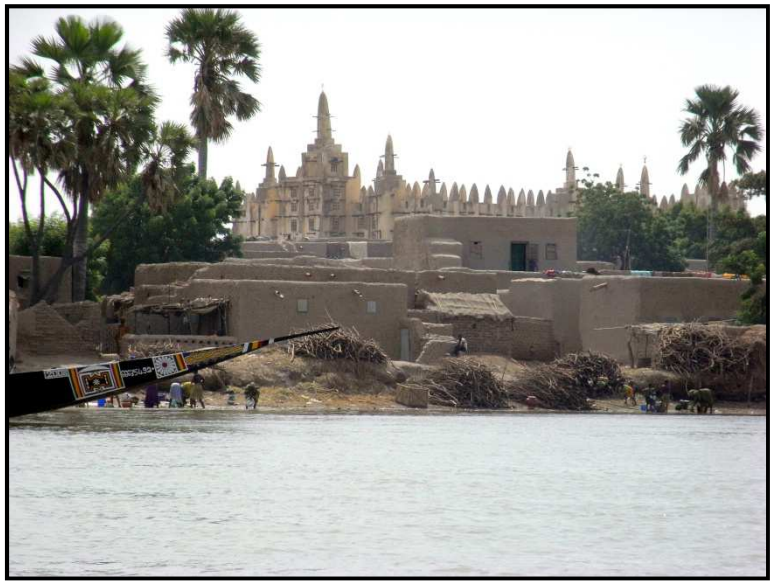


Figure 61 : Village aux environs de Mopti, architecture neo-soudanienne et Mosquée en banco

La seule typologie légitime est celle différenciant le village de la ville, l'un ne pouvant accueillir un réel tourisme sans accompagnement d'un guide local ouvrant les portes du village auprès du chef de village, et l'autre étant plus enclin à l'accueil touristique. Ceci explique notamment pourquoi peu d'escales sont proposées aux touristes internationaux par les piroguiers et pourquoi le bivouac est préféré à l'escale. De ce fait, l'analyse des potentialités de l'arrière pays fluvial n'est pas significative au sein des villages. Ainsi, la notion d'arrière pays fluvial ne prend de sens que dans des conditions de diffusion potentielle au sein de l'hinterland auquel seules les grandes villes autorisent l'accès. De même, en l'absence d'une culture patrimoniale forte au Mali ainsi que d'une systématisation ancienne et aboutie des inventaires du patrimoine, il apparait difficile mettre en œuvre une approche identique. Au-delà de ces inventaires, c'est également la temporalité des usages fluviaux déjà mentionnée qui rend difficile toute analyse spatiale de l'accessibilité au patrimoine culturel.

Enfin, l'accessibilité est une variable explicative particulièrement importante concernant le tourisme malien. Les axes terrestres principaux autorisent des pratiques intermodales relativement limitées. En effet, touristiquement parlant, il apparait illusoire de penser pouvoir se rendre en n'importe quel endroit du fleuve depuis les voies de communication terrestres. Si le pays reste politiquement stable et cultive l'art de l'hospitalité « diyatiyatigiya », d'un autre côté, des pratiques de bakchich autorisent toujours l'accès à certaines zones, la nécessité d'autorisations politiques de se rendre en tels ou tels endroits est parfois nécessaire, et enfin il apparait toujours indispensable de demander l'autorisation d'accès au territoire villageois moyennant à minima 2 noix de cola offertes au chef de village :

> *« il y a des accords le long du fleuve. Un pinassier, quand il arrive dans chaque village… il faut toujours faire des petits cadeaux… amener des touristes dans des villages, il faut y voir quelque chose… donc avant de descendre il faut aller voir le chef de village d'abord. Donc dans chaque village il y a une petite taxe à donner, une taxe de 1000 CFA, une taxe de 2000 CFA, une taxe de 500 CFA, quelque chose qui facilite le travail » (M. Sinekonta, président de l'association des piroguiers mopticiens, entretien B. Pin, 2008).*

Dans les faits, de nombreuses pratiques inscrites dans la coutume (normes informelles) régulent l'accès au territoire. Ces pratiques varient selon les endroits et l'accompagnement d'un guide local est plus que nécessaire, ne serait-ce que parce que le bambara supplante le français (langue internationale) dès que l'on s'éloigne des axes principaux, sans parler des

endroits où le bambara n'est même pas la langue pratiquée[117]. De même, le démarchage de guides locaux ne semble *a priori* possible qu'au sein des villes d'importance, seuls endroits où l'offre de guidage s'organise, avec plus ou moins de professionnalisme, auprès des touristes. Seules les villes sont donc réellement accessibles au touriste qui y trouvera l'ensemble des services dont il a besoin et dont il ne peut facilement s'affranchir comme il le pourrait plus facilement au sein de son pays d'origine[118]. Par conséquent, le touriste fluvial ne peut envisager que deux types de pratiques. Soit il rayonne autour des villes principales et revient à son point de départ, soit il entreprend des croisières entre les villes principales. Toutefois, et c'est là une conclusion d'un chef d'escale de la COMANAV, le touriste fluvial au Mali a de moins en moins le temps de passer 10 jours sur le fleuve entre Koulikoro et Gao ce qu'il acceptait plus aisément avant que la route ne se développe (Aliou Maïga, chef d'escale COMANAV à Ségou, entretien B. Pin, 2008). Ainsi, le contexte malien est celui d'un fleuve où le patrimoine fluvial n'est pas discriminant, car partout, mais où les conditions d'accessibilité prédéterminent les pratiques.

On retrouve l'importance de la ville dans les prestations offertes par les agences de voyage présentes sur Mopti. Ainsi, l'agence de voyage dirigée par Issa Ballo, président de l'association des agences de voyage à Mopti, propose essentiellement des croisières sur le fleuve Niger au départ de Mopti, Tombouctou et Gao, et à destination d'une autre grande ville (Représentant de Issa Ballo, Entretien B. Pin, 2008). Les nuits sont passées au bord du fleuve, en bivouac ce qui tend à démontrer l'absence de potentialités d'accueil au sein des villages et villes autre que les grandes villes maliennes.

[117] Le pays dogon rassemble à lui seul près de 97 dialectes (Abdou djibi Maïga, ABFN, Entretien B. PIN, 2008).
[118] Ndlr : le tourisme est très essentiellement international au Mali. C'est une pratique importée des pays occidentaux qui ont connu à la fois la villégiature et le grand tour, et qui ont également connu le renversement de la perception de ces pratiques dans le cadre de la révolution industrielle et de l'avènement du travail comme nouvelle norme au détriment de l'otium.

***

Du point de vue de l'aménagement des haltes, de leurs services et de leurs profils en termes de patrimoine et de loisirs, la Loire et le fleuve Niger présentent des contextes très différents. Plus que sur les aménagements, les différences reposent principalement sur la présence de services touristiques, de patrimoine et d'aménagements de loisirs. D'un point de vue économique, la Loire présente des services touristiques diffus et ceci plus particulièrement au droit des haltes à fort potentiel patrimonial ou de loisirs. Cette tendance peut être versée au chapitre d'une économie présentielle apportant des flux monétaires au sein d'espaces ne recueillant que peu d'activités productrices primaires. Ce modèle est moins applicable sur le fleuve Niger où les services touristiques sont uniquement disponibles au sein des villes principales, lesquelles accueillent également les activités productrices primaires. Autre différence importante, le fleuve Niger ne présente qu'un potentiel touristique culturel et aucun aménagement de loisirs. Le patrimoine culturel n'est par ailleurs pas discriminant spatialement sur le fleuve Niger car partout.

Au-delà de ces différences, l'approche mise en œuvre vis-à-vis de l'arrière pays fluvial gagne à être complétée et relativisée par un exercice autour de la notion de territoire fonctionnel (voir section ci-après). En effet, les haltes fluviales sont le support d'offres touristiques dont les prestataires sont en lien avec d'autres prestataires vers lesquels les touristes peuvent être dirigés (« billard électrique »). Ces territoires montrent par leurs étendues la grande mobilité des touristes fluviaux, surtout lorsque ces derniers peuvent mobiliser d'autres moyens de transport que le vélo ou la marche à pied. Ces territoires sont aussi intéressants à identifier du fait de leur lien avec les territoires d'action touristiques.

4.5. Territoires fonctionnels des acteurs touristiques fluviaux

Pour Violier (Violier, 1999b, p64 et p66), la notion de territoire fonctionnel revêt deux réalités distinctes, le territoire fonctionnel des entrepreneurs de la sphère touristique (un *enchevêtrement de réseaux fonctionnels* généralement de forme réticulaire) et le territoire fonctionnel des techniciens du tourisme au contact des élus. Si nous apparentons le second aux territoires d'action du chapitre suivant (les techniciens du tourisme concluant généralement leurs expertises par des plans d'actions territorialisés), nous versons le premier au chapitre des espaces fonctionnels dans la mesure où il traduit en partie les logiques des espaces fonctionnels.

La reconstruction des réseaux fonctionnels est difficilement exhaustive puisque les prestataires touristiques restent parfois flous sur leurs partenaires (entretiens B. Pin) mais aussi parce qu'il parait illusoire de sonder l'ensemble des prestataires touristiques dans leur grande diversité. Toutefois, cette reconstruction demeure intéressante dans sa propension à informer le chercheur des liens possibles entre territoires d'action d'un côté et espaces fonctionnels de l'autre. La mixité du terme « territoires fonctionnels », empruntant à la fois aux espaces fonctionnels et aux territoires d'action, marque d'ailleurs (de manière plus ou moins heureuse tant on ne peut conclure à une volonté délibérée de synthèse de la part de ses auteurs) la capacité des territoires fonctionnels à intégrer à la fois les logiques des espaces fonctionnels mais aussi celles des territoires d'action (le territoire fonctionnel du SITVAL est relativement démonstratif en la matière puisqu'il matérialise à la fois des territoires d'action du CDT49, notamment en ce qui concerne le douessin) ainsi que des espaces fonctionnels.

D'un point de vue descriptif, les territoires fonctionnels des prestataires privés de la sphère touristique s'illustrent particulièrement bien sous la forme de réseaux (réticulaires, voir Figure 62) rappelant singulièrement la « théorie du billard électrique » ou « effet de chaîne ». Cette dernière permet de *« favoriser des regroupements régionaux de sites culturels et susciter un phénomène de - billard électrique - en se renvoyant mutuellement les clients, chaque site leur préconisant la visite des autres » (Barré, 2000, p42).* On retrouve cette théorie chez Beteille, *« Comme au billard électrique, c'est la multiplicité des points de contacts de cette clientèle avec des lieux culturels, aptes à se la renvoyer d'un point à l'autre, qui déterminera le score touristique final sur la région » (Beteille, 1996),* ainsi que chez Violier (1999) *« Les exigences de la marchandisation et de l'intégration au système touristique obligent les structures locales trop émiettées à des partenariats qui permettent d'augmenter les capacités de production, de proposer des produits plus complets […] ou qui les crédibilisent auprès des*

touristes et des intermédiaires ». Cette théorie pose les bases d'un commensalisme ou d'une symbiose entre pratiques touristiques.

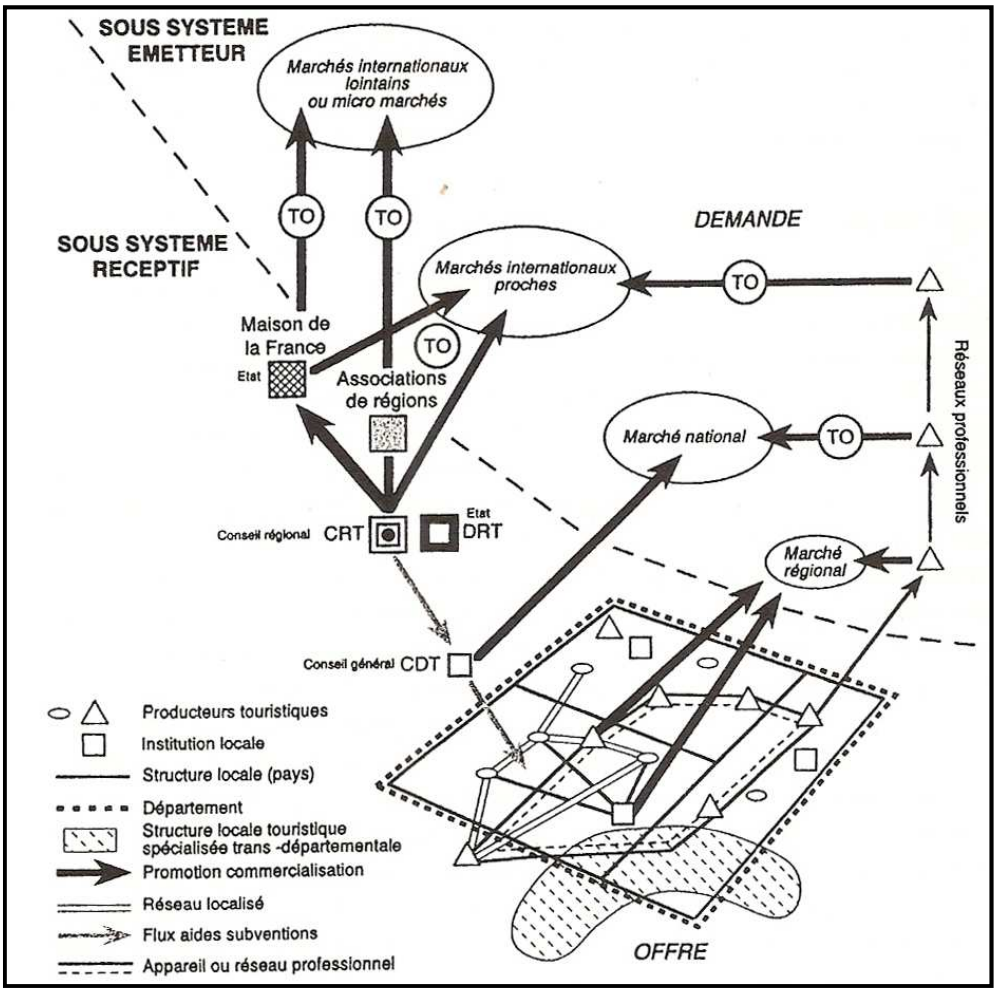


Figure 62 : Le système des acteurs du tourisme et leurs relations avec les espaces et territoires (Violier, 1999a)

Plus développée que la géographie fluviale, la géographie maritime apporte un éclairage intéressant à ce concept de territoire fonctionnel, notamment par le biais des bassins de plaisance (voir Figure 63). Le bassin de plaisance (Dorothée Retière, 2003) implique la prise en compte du bassin de navigation mais aussi de ses dépendances terrestres (lieux d'accueil des résidences secondaires des pratiquants, zone de production des bateaux, services administratifs concernés, etc).

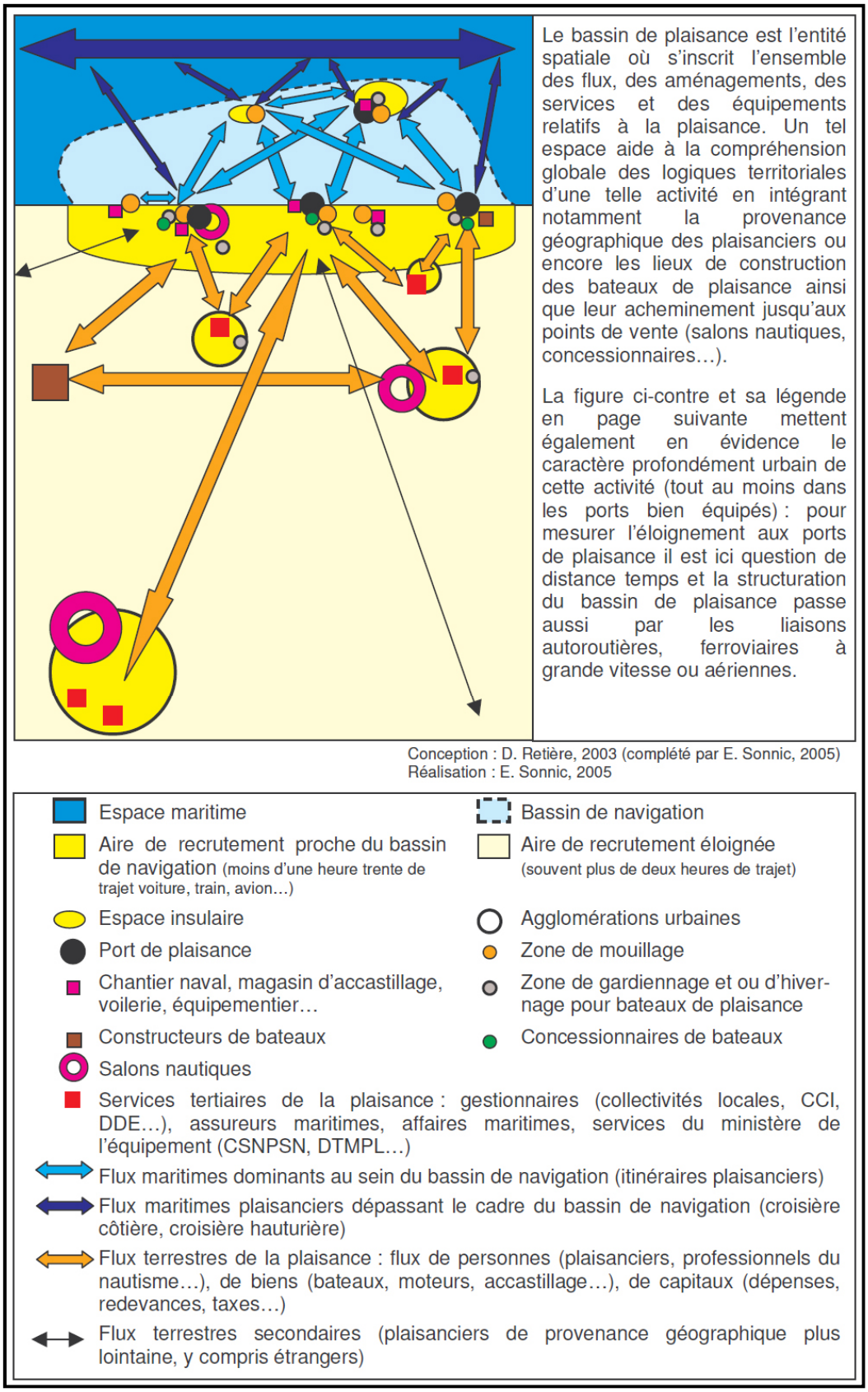


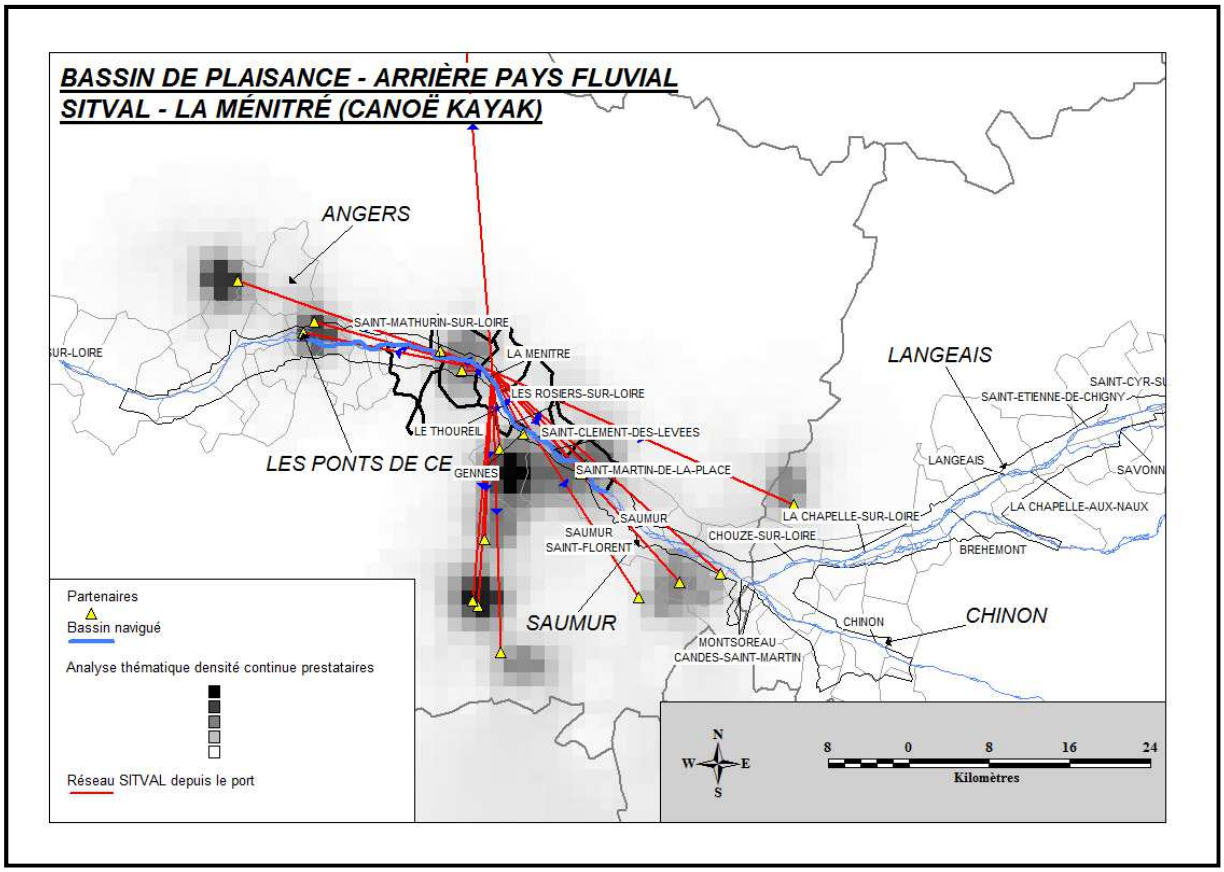
Figure 63 : Le bassin de plaisance maritime selon Dorothée Retière (Sonnic, 2005, p311-312)

Bien que cette représentation soit difficilement réalisable pour l'espace fluvial, lequel ne supporte pas les mêmes pratiques dans leurs diversités mais aussi dans leurs approches, il semble toutefois intéressant de considérer l'espace fluvial comme un territoire recrutant son

public touristique dans l'arrière pays plus ou moins proche, et dont l'avant pays fluvial est fortement lié à cet arrière pays.

Postulant que les pratiques fluviales s'apparentent, en partie, aux pratiques maritimes en matière de tourisme et de loisirs, nous avons procédé à un transfert de champ de la géographie maritime vers la géographie fluviale, et avons donc entrepris de reconstituer un bassin de plaisance à l'échelle de la Loire sur notre terrain d'étude. Toutefois, dans la mesure où l'interface entre le bassin de navigation et ses dépendances terrestres ne pouvait se faire en un lieu unique, celui d'un port d'importance, il s'avérait compliqué de démarcher l'ensemble des navigants possibles en Loire. Nous avons donc profité des entretiens réalisés auprès d'acteurs du tourisme, pour reconstituer non pas le territoire fonctionnel d'un ensemble d'acteurs touristiques, mais les territoires de multiples acteurs pris individuellement.

Le SITVAL[119], syndicat intercommunal en Loire moyenne-aval proposant des prestations de type « bateau à passagers » ainsi que de la location « canoë-kayak », est particulièrement révélateur des liens que peuvent entretenir les territoires fonctionnels et les territoires d'action (Carte 25). L'analyse thématique continue des densités spatiales de partenaires réalisée, bien que peu significative d'un point de vue purement scientifique, présente néanmoins l'avantage de matérialiser visuellement quelques tendances. La première d'entres-elles est une propension générale à tisser ses réseaux de partenariat autour de l'axe ligérien, tout en dépassant largement le territoire administratif du SITVAL. En dehors du territoire du SITVAL, on remarque la présence de partenaires dans la banlieue angevine où le SITVAL vient chercher des conditions d'hébergements permettant l'accueil de groupes. Toujours en dehors du territoire du SITVAL, on observe la présence de partenaires touristiques sur deux noyaux principaux, le douessin (pôle au sud) et le saumurois. Ces deux noyaux sont à rapprocher des territoires d'action touristiques du CDT49 mais également des potentialités touristiques du Maine et Loire (voir par ailleurs).

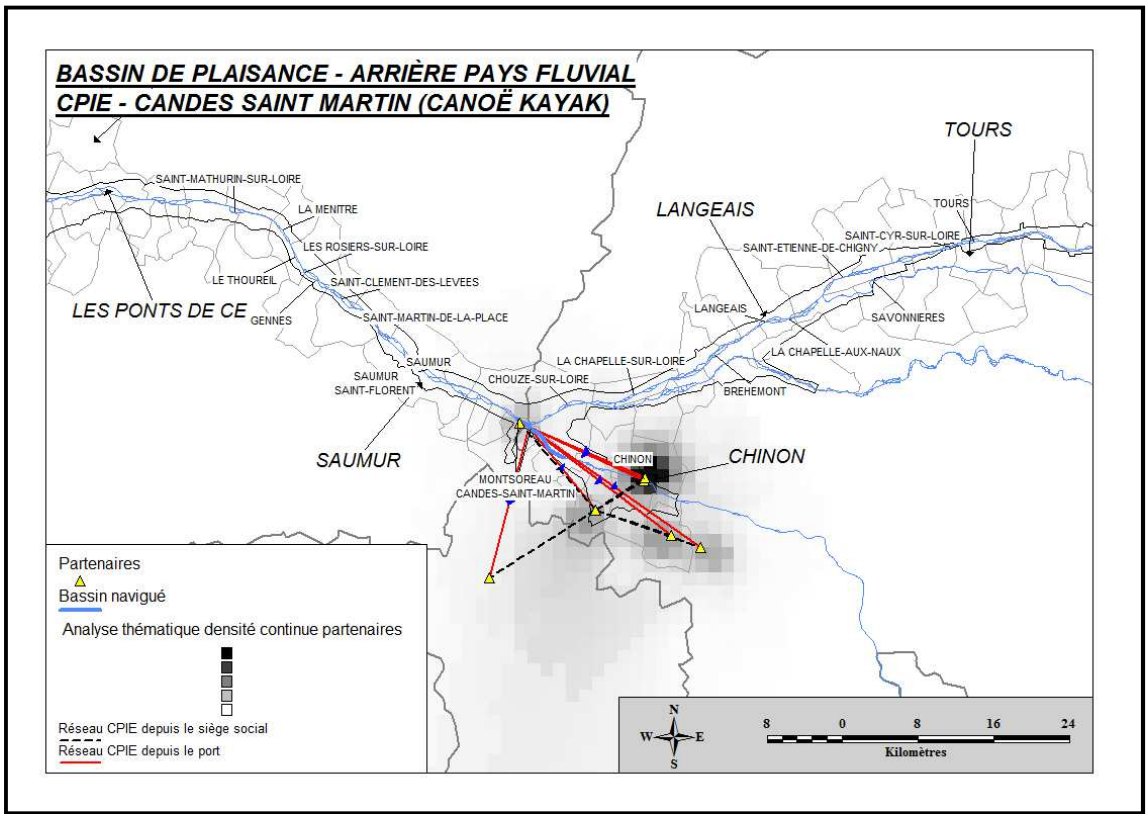


Carte 25 : Bassin de plaisance - Territoire fonctionnel du SITVAL (réalisation : B. Pin)

[119] Syndicat Intercommunal Touristique du Val de Loire

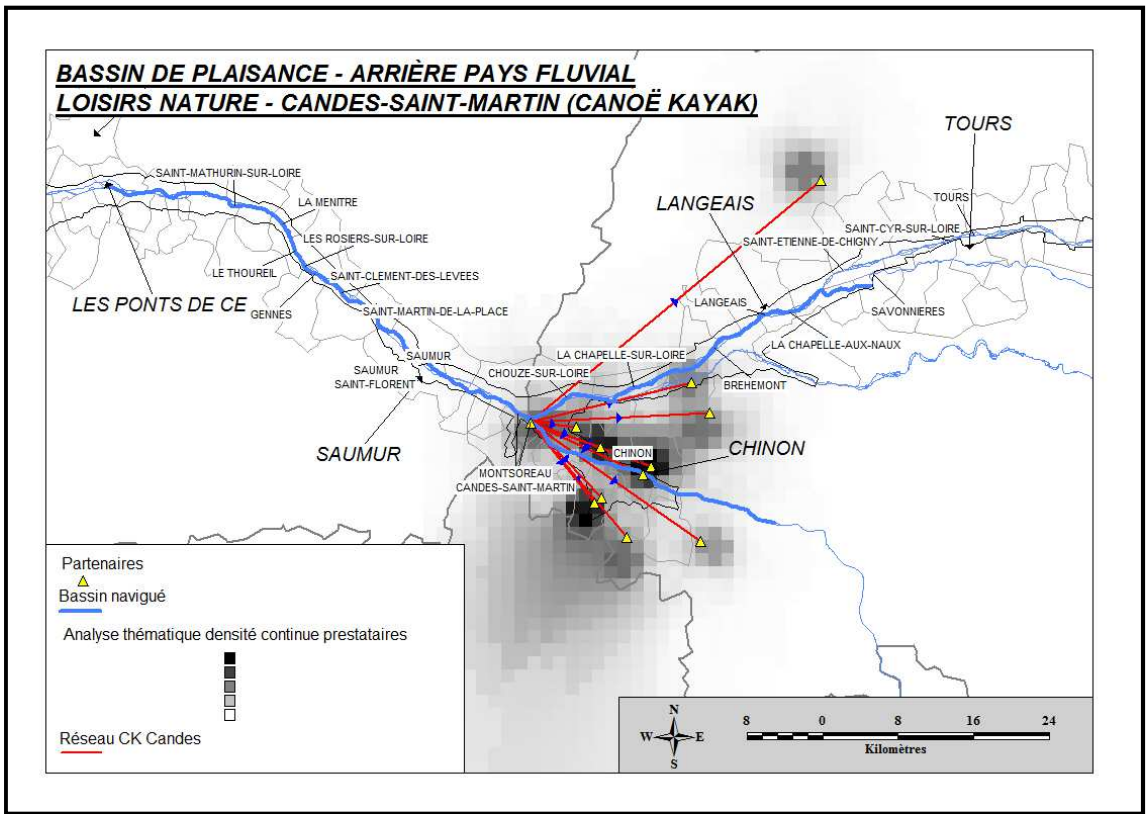
Dans les faits, on observe donc qu'un acteur touristique tel que le SITVAL mobilise certes les potentialités de son territoire mais qu'il dépasse, bien qu'étant un organisme public, les logiques spatiales de son territoire en allant rechercher des partenaires « prescripteurs » lui assurant une certaine légitimité et lui ouvrant également l'accès à des marchés spécifiques (groupes par exemple). Cette particularité est également observable sur son bassin de navigation qui dépasse là aussi régulièrement son territoire pour profiter d'opportunités de la proche banlieue angevine.

Le CPIE Touraine – Val de Loire, qui propose quant à lui une offre de type « bateau à passagers » à bord de bateaux inspirés des bateaux traditionnels, est quant à lui largement tourné vers le pôle du chinonais (Carte 26). Bien que le port d'attache de ses prestations (Candes-Saint-Martin) soit situé à la confluence Loire / Vienne, lui permettant ainsi de bénéficier des fréquentations touristiques de Montsoreau/Candes-Saint-Martin, le bassin navigué par les bateaux du CPIE concerne quant à lui principalement la Vienne aval. De même, les partenaires touristiques mentionnés par le CPIE (entretien B. Pin) se situent majoritairement sur le pôle chinonais, démontrant ainsi la prévalence de l'implantation historique du CPIE (Abbaye de Seuilly) ainsi que les difficultés à franchir les frontières d'un pôle touristique local tel que celui du chinonais.



Carte 26 : Bassin de plaisance - Territoire fonctionnel du CPIE Touraine – Val de Loire (réalisation : B. Pin)

On retrouve cette caractéristique chez le loueur de canoë-kayak de Chinon – Candes-Saint-Martin (2 sites de location) qui propose également une prestation sur Candes (Carte 27). Le territoire fonctionnel de ce dernier montre également l'importance des pôles touristiques locaux en valorisant principalement le pôle touristique du chinonais.



Carte 27 : Bassin de plaisance - Territoire fonctionnel du loueur de canoë-kayaks de Chinon - Candes (réalisation : B. Pin)

A l'inverse du SITVAL dont on ne peut dire qu'il est situé sur un pôle touristique particulier, on s'aperçoit pour les deux derniers prestataires (CPIE et loueur de canoë-kayak de Chinon – Candes-Saint-Martin) que l'existence d'un pôle touristique semble influencer la structure de leurs territoires fonctionnels.

***

Ces exemples démontrent l'importance conjuguée des territoires d'action et des logiques fonctionnelles dans la structuration des pratiques touristiques. Le chapitre suivant va nous permettre d'aborder la question des territoires d'action sur notre terrain d'étude.

4.6. Conclusion de chapitre

L'objet de ce chapitre était d'identifier des espaces fonctionnels pour le développement touristique à partir du fleuve « patrimonial ». Il s'agissait en effet de se mettre dans la position selon laquelle la Loire peut être un axe structurant pour le tourisme fluvial.

En conclusion de ce chapitre, on peut considérer les constructions précédentes comme des approches partielles de la fonctionnalité de l'espace touristique fluvial selon les variables de centralité des haltes fluviales. Ces méthodes présentent l'avantage de permettre à tout nouvel opérateur de cerner avec plus d'acuité les spécificités du Val. Elles permettent ainsi de mieux comprendre les choix de valorisation des techniciens du tourisme, des prestataires privés, des élus mais également de définir des stratégies de développement territorialisées.

Les méthodes mises en œuvre ont démontré des différences assez importantes quant à la fonctionnalité des espaces. Ainsi, les zones à la plus forte attractivité ne sont pas nécessairement les plus simples à naviguer, et inversement les plus simples à naviguer pas forcément les plus attractives. De même, la vue depuis le fleuve ne suffit pas à résumer les potentialités de l'arrière pays fluvial même si une analogie forte existe entre elles. Ces différences suggèrent des choix, des arbitrages entre variables dans les stratégies de valorisation.

L'espace n'apparait donc pas si homogène et isotrope[120] que la philosophie d'inscription du Val de Loire le suggère. Aussi, l'analyse de la centralité des haltes fluviales est un nécessaire préalable à toute stratégie de valorisation utilisant ces dernières comme nœuds entre un arrière pays fluvial et des bassins de navigation.

Outre les méthodes mises en œuvre, on peut également souligner l'importance de travaux d'inventaire du patrimoine d'auteurs tels que Philippe Cayla. La production scientifique de ce dernier l'autorise à déterminer des territoires patrimoniaux en Basse Loire, soit autant d'espaces abritant des aménités particulières et homogènes de ce point de vue (Cayla, 2006). Ainsi, sur la base d'une approche « géohistorique, archéoenvironnementale, ethnoanthropologique », Philippe Cayla identifie des portions de Loire homogènes entre les bornes suivantes :

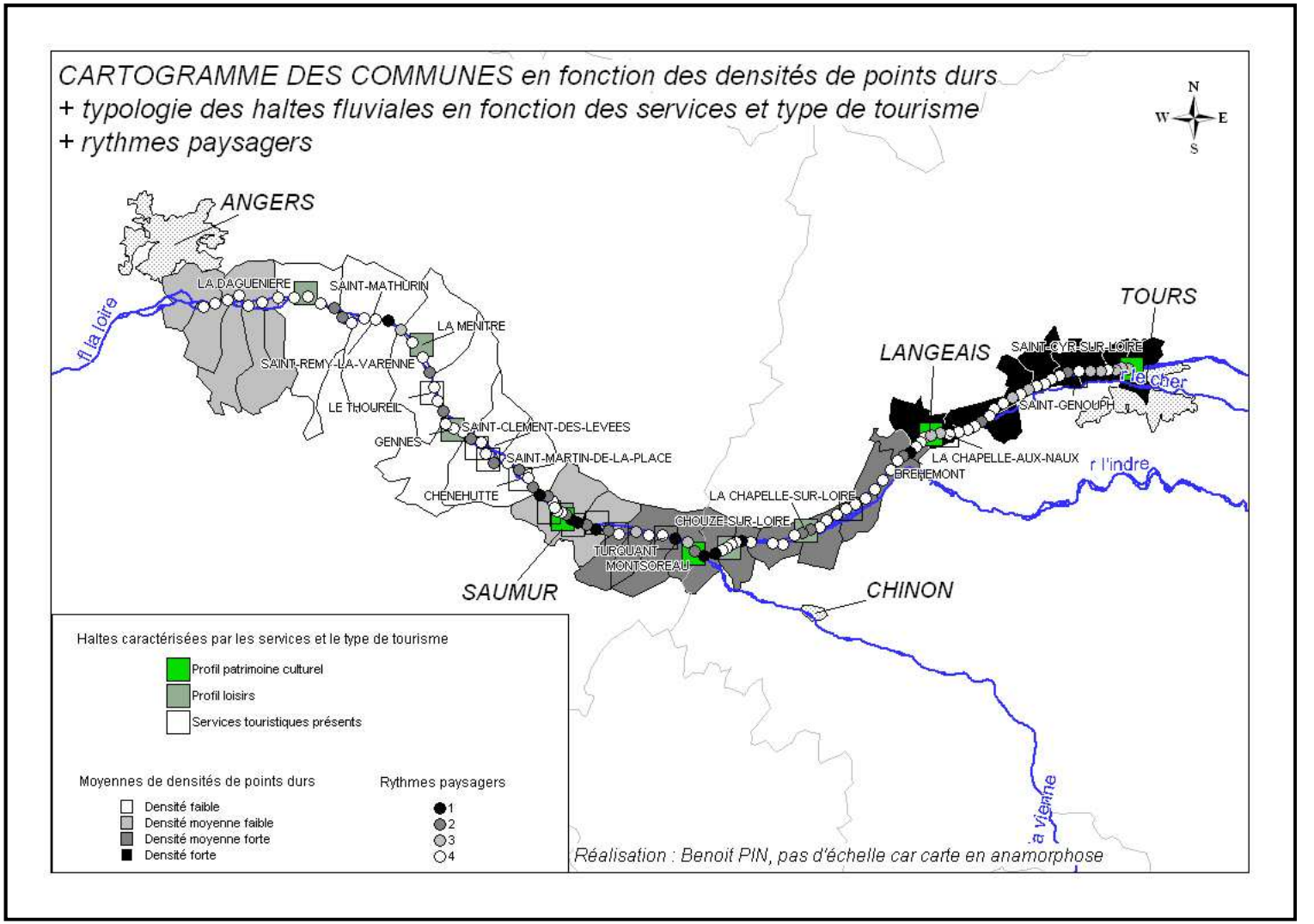
[120] Ndlr : invariance des propriétés physiques d'un milieu en fonction de la direction

- Tours ➔ Confluence Loire Vienne
- Confluence Loire Vienne ➔ Gennes : Pays du tuffeau, des troglodytes, du vignoble, des ports du tuffeau et pays marqué par une architecture rurale d'époque ;
- Gennes ➔ La Daguenière : c'est le pays de la levée, des terroirs poldérisés et de l'ancienne activité chanvrière ;
- La Daguenière ➔ aval du site d'étude : La Daguenière est située au niveau d'un verrou géologique entre terrain sédimentaire et lithologies armoricaines. Tout l'arrière pays fluvial est marqué par l'ancienne activité ardoisière pour laquelle le port de la Daguenière constituait le point d'accès au transport.

Ces espaces fonctionnels que Philippe Cayla qualifie de territoires patrimoniaux apportent un éclairage supplémentaire aux espaces fonctionnels identifiés et les légitiment en partie. En effet, on retrouve la délimitation du bec de Vienne mise en exergue par l'ensemble de nos analyses, mais également la limite de Gennes mise en évidence lors de l'analyse du patrimoine culturel disponible dans l'arrière pays fluvial (Carte 24).

Afin de conduire une analyse croisée des différents facteurs, nous avons produit des cartes en anamorphose (cartogrammes) permettant de déformer l'espace en fonction des potentialités associées à des variables continues. Cette représentation permet de croiser visuellement un nombre de variables supérieur à deux. Ainsi, la Carte 28 est une déformation de l'espace communal en fonction de la densité de points durs[121] (moins il y a de points durs, plus les communes ont une surface importante). Ainsi, l'espace potentiellement navigable est dilaté et apparait plus grand que l'espace plus difficilement navigable lequel est compressé. Sur cette représentation sont ajoutés les rythmes paysagers ainsi que les profils des haltes fluviales selon les services touristiques et le type de tourisme potentiel.

[121] Tous pas de temps confondus (une moyenne des densités de points durs aux différents pas de temps a été utilisée)



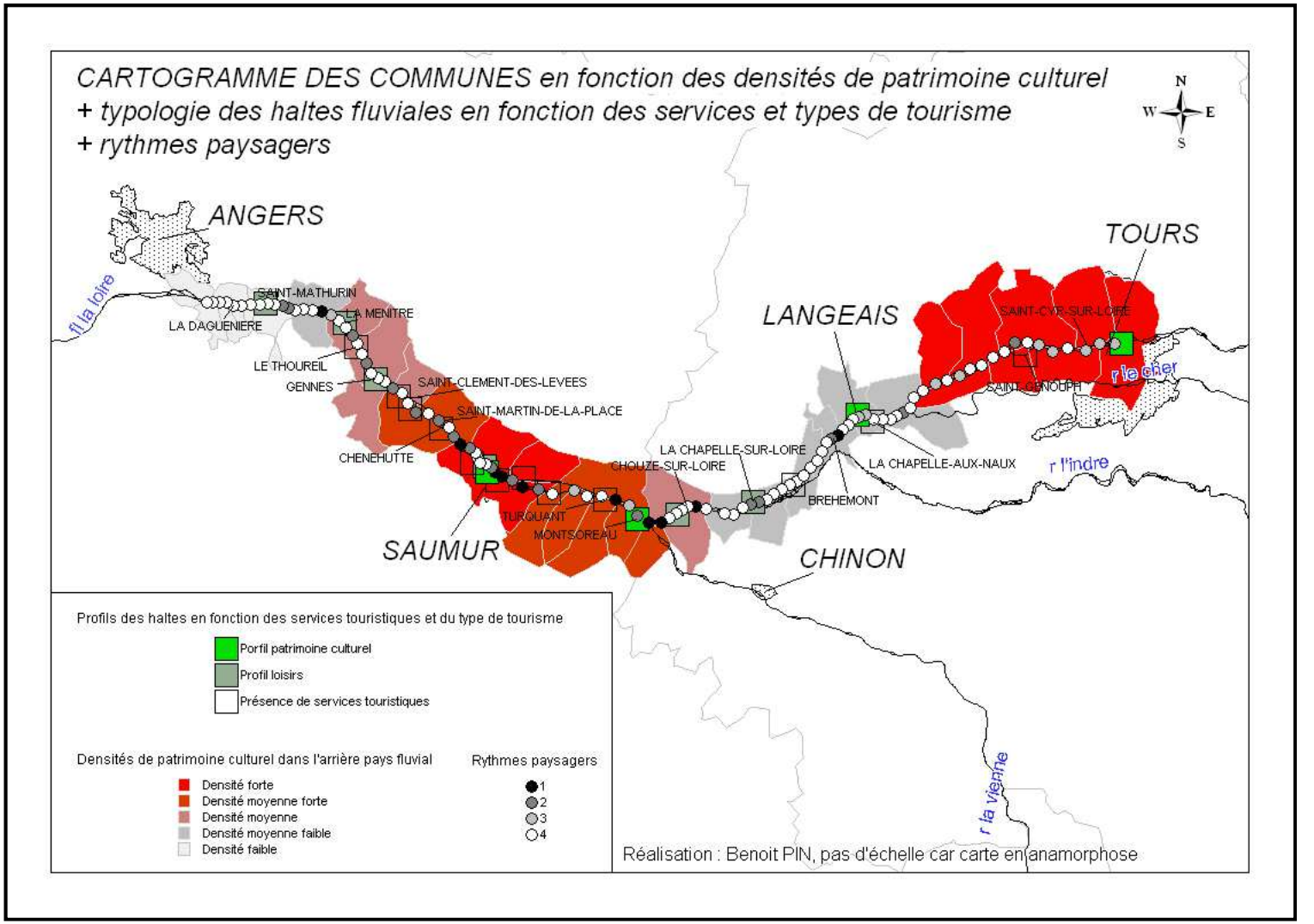
Carte 28 : Cartogramme des communes ligériennes en fonction des densités de points durs + typologie des haltes en fonction des services et type de tourisme + rythmes paysagers (réalisation : B. Pin)

L'espace ainsi déformé (Carte 28) permet d'isoler 3 portions de Loire bien distinctes :

- La partie amont à la confluence Loire / Vienne. Cette dernière est difficilement navigable et présente des rythmes paysagers peu variés en dehors de la partie aval ou de l'abord des grandes villes (Langeais, Tours) qui présentent un potentiel touristique patrimonial culturel. Cette partie amont montre donc localement des antagonismes entre espaces fonctionnels, notamment à proximité de Tours et de Langeais ;
- La partie aval au bec de Vienne, du bec de Vienne à Saumur. Les difficultés de navigation diminuent, les paysages sont variés et le potentiel touristique orienté patrimoine culturel. Cette portion de Loire présente le meilleur compromis entre les différentes variables fonctionnelles ;
- La partie aval à Saumur et jusqu'aux Ponts de Cé. C'est la Loire la plus aisément navigable sur le périmètre d'étude. Le potentiel touristique est plus orienté vers les loisirs. Le paysage est plus rythmé que dans la partie amont au bec de Vienne mais moins rythmé qu'entre le bec de Vienne et Saumur. Les rythmes sont imprimés par la succession des panoramas à l'empreinte humaine peu importante, interrompus régulièrement par des villages en front de Loire. Si l'on ne peut avancer un antagonisme entre les logiques fonctionnelles sur cette partie, à l'inverse on ne peut également mettre en exergue une corrélation positive.

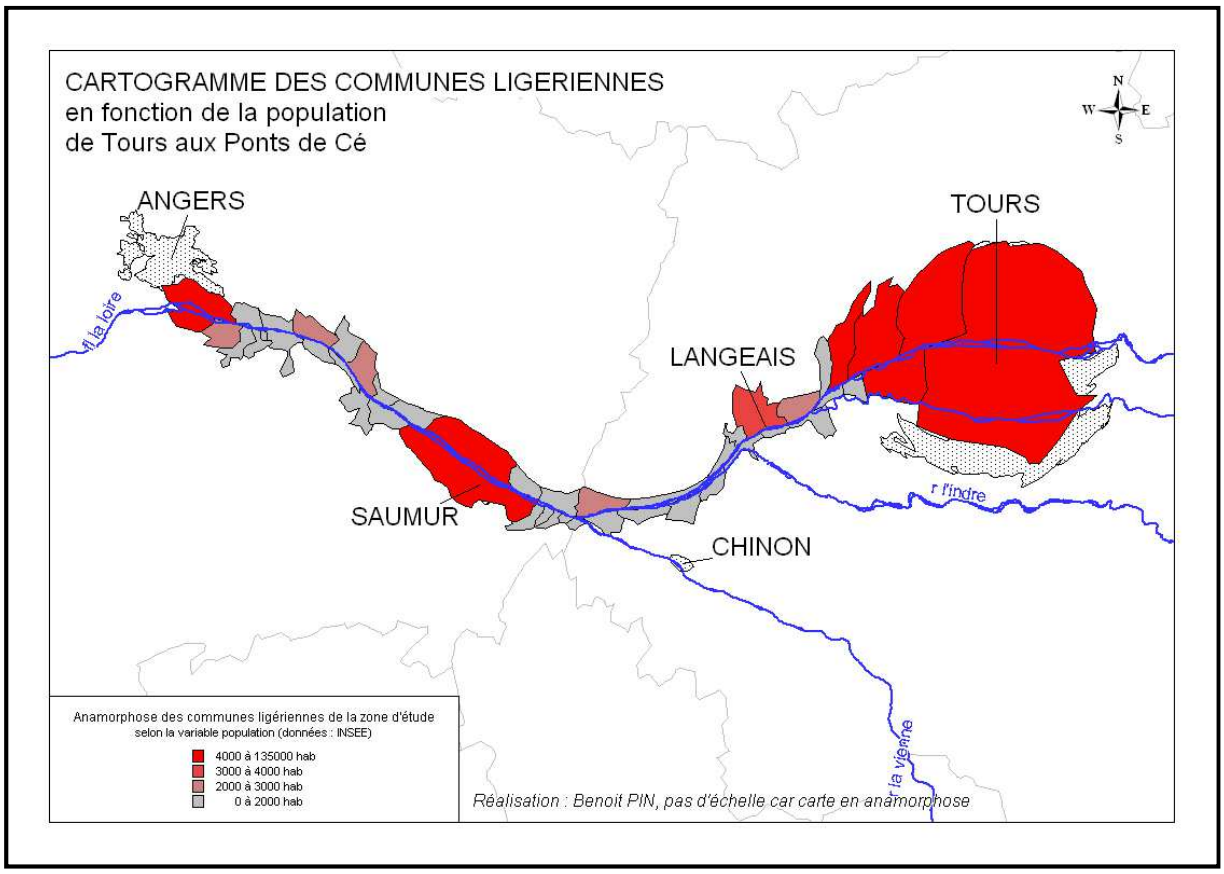
La seconde représentation (Carte 29) que nous proposons est un cartogramme des communes déformées en fonction des densités de patrimoine culturel aux différentes échelles d'arrière pays fluvial (5 et 15km)[122]. Apparaissent ainsi deux pôles majeurs, celui des haltes tourangelles (jusqu'à Saint Etienne de Chigny), ainsi que la zone située entre le bec de Vienne et Saint Clément des Levées. Il s'agit de zones présentant des haltes au potentiel touristique orienté patrimoine culturel ainsi que des haltes abritant des services touristiques. Les rythmes paysagers y sont variés.

[122] Les densités surfaciques et numériques sont intégrées dans une moyenne.



Carte 29 : Cartogramme des communes ligériennes en fonction du patrimoine culturel de l'arrière pays fluvial + typologie des haltes en fonction des services et type de tourisme + rythmes paysagers (réalisation : B. Pin)

Cette seconde représentation (Carte 29) corrobore la représentation précédente (Carte 29) et ouvre deux voies de valorisation touristique. La première est une voie déjà existante, celle de la Loire des villes, celle valorisant les villes importantes telle que Tours et sa proximité. La seconde voie est celle d'un tourisme patrimonial culturel concentré au sein d'une zone moins urbaine, celle du Bec de Vienne à Saumur et son aval. L'économie touristique y est celle d'une économie présentielle (et non résidentielle) captant les flux touristiques de passage ou de proximité. En effet, bien qu'abritant le secteur le plus intéressant de notre zone d'étude, la partie située entre le bec de Vienne et Saumur n'est pas la partie concentrant la plus grande population résidentielle (Carte 30).



Carte 30 : Cartogramme des communes ligériennes en fonction de la population (réalisation : B. Pin, source données : INSEE).

L'espace fluvial (le fleuve et son arrière pays) est donc un milieu aux réalités spatiales différenciées et déterminantes quant au développement du tourisme fluvial patrimonial. Ces réalités sont-elles prises en compte par l'action publique ? C'est ce que nous nous proposons de questionner dans le chapitre suivant.

Chapitre 5. Les territoires d’action de la valorisation touristique d’un fleuve patrimonial

Le second chapitre de cette seconde partie consiste à identifier les territoires d’action (à différentes échelles d’intervention) de la valorisation touristique du fleuve patrimonial.

Nous préciserons dans un premier temps la notion de territoire d’action en général mais également en matière de tourisme. Puis nous chercherons à identifier les territoires d’action (territoires d’action au sens propre ou formes d’action publique spatialisées) sur la Loire et sur le fleuve Niger. Nous nous forcerons à synthétiser l’évolution des stratégies d’action publique spatialisées par échelon au fur et à mesure de l’émergence du fleuve patrimonial.

Pour ce faire, nous mobiliserons un corpus de ressources bibliographiques et d’entretiens.

5.1. Des territoires d'action au sens de spatialisation de l'action publique

Le terme de territoire fait son entrée officielle en géographie francophone avec l'édition 1982 des rencontres Géopoint *« les territoires de la vie quotidienne »* (Lévy and al, 2003, p907). Il peut être considéré, au même titre que le terme d'espace, comme un terme générique de la géographie et de l'aménagement. Il fait l'objet d'une littérature abondante, est représenté au sein de différents courants ce qui nous pousse à prendre une position précise quant à sa signification au sein de nos travaux. Parmi les différentes acceptions de la notion de territoire, nous partageons notamment celle faisant du territoire un concept proche de celui d'espace au sens de l'acception retenue par Lévy et Lussault du concept d'espace (Lévy and al, 2003, p325). L'intérêt de la notion de territoire réside notamment dans l'intégration de la notion d'espace idéel : *« Il n'est pas du tout gênant de dire que l'intérêt pour les espaces idéels s'est incarné dans l'accent mis sur les mots "territoire" ou "lieu" » (Lévy and al, 2003, p909).* Ainsi, *« un territoire social ne doit sa pertinence qu'à un processus donné, toujours singulier et endogène, de construction collective de l'intelligibilité du monde. A ce titre, il participe toujours d'une vision du monde et d'une représentation auto-référencée et identitaire du groupe qui la construit » (Lévy and al, 2003, p912*). En d'autres termes, le territoire d'une société cristallise des symboles, des valeurs, des conventions qui sont propres à cette société. Le territoire est donc l'expression d'une territorialité au sens de l'identité territoriale d'un individu ou d'un collectif, identité basée sur ces registres de symboles, de valeurs, de conventions. Une autre acception du territoire consiste à supposer que le territoire fait l'objet de processus d'appropriation au sens dur (dispositifs de contrôle ou de défense) ou au sens plus pacifique (appropriation sur des registres symboliques ou cognitifs).

Ces deux acceptions du territoire trouvent écho dans les définitions du concept de territoire d'action. Les territoires d'action sont définis comme des ensembles spatiaux construits à partir de politiques publiques et matérialisés sous la forme de périmètres de prescriptions ou d'interventions (Melé and al, 2008, p15). Ces territoires doivent être considérés comme le résultat d'*« actes de dénomination, qualification, valorisation (de qualités, de vocations, de valeurs) qui instituent des territoires d'action» (Melé and al, 2008, p17).* Les qualités ainsi qualifiées sont à rechercher dans le champ du patrimoine nous concernant par exemple. Conscient du débat autour de la remise en cause du zonage comme moyen d'action, au profit du projet comme mode de coordination ou de la gouvernance, nous partageons néanmoins le constat que le zonage reste un des moyens de l'action publique les plus répandus. Le zonage, en ce qu'il instaure un pavage réglementaire ou en ce qu'il délimite des zones d'interventions,

d’aides, de projets participe d’une matérialisation de l’institutionnalisation du patrimoine par le territoire, tout autant qu’il délimite des territoires d’action. Les territoires d’action, par le fait qu’ils dénomment, qualifient et valorisent des qualités, peuvent être considérés comme un avatar de la première acception du territoire développée précédemment, celle de l’espace idéel.

L’étude des territoires d’action au regard des « qualités » institutionnalisées et en comparaison des territoires « potentiellement » fonctionnels peut contribuer à évaluer l’efficacité des actions publiques (Melé and al, 2008, p17). Aussi, l’identification et la caractérisation des territoires d’action réalisées dans le chapitre suivant devront satisfaire les objectifs suivants :

- mieux saisir la place des logiques fonctionnelles au sein des processus de valorisation touristique (quels sont les patrimoines ou qualités valorisées mais surtout quels sont les dimensions spatiales de cette valorisation ?) ;
- apporter des éléments de réflexion permettant de mettre ultérieurement en évidence les difficultés de prise en compte de ces logiques (pourtant déterminantes) et donc les lacunes de systèmes d’actions construits en partie sur ces logiques mais ne les valorisant que partiellement.

***

Les territoires d’action tels que nous les avons questionnés rassemblent les différentes formes d’action publique spatialisée. Il s’agit donc à la fois du territoire des collectivités territoriales ad hoc (formées dans une perspective de développement touristique) mais également des portions de l’espace identifiées par l’action publique pour les qualités qu’elles abritent et qui devraient servir le développement du tourisme fluvial.

5.2. Territoires d'actions touristiques

La notion de territoire d'action prend une consonance particulière dans les travaux d'Amélie Emmanuelle Mayi (Mayi, 2007). Cette dernière, plutôt que de parler de territoires d'action au sens d'espaces de prescription ou d'intervention, préfère utiliser le vocable « espace d'action ». Sous ce vocable, elle rassemble des approches spatiales diversifiées visant à décrire les missions et les actions des institutionnels mais aussi des acteurs privés de la sphère touristique, opposant aménageurs d'un côté et entrepreneurs de l'autre.

Du côté de l'espace d'action des institutionnels du tourisme ce sont d'abord les lois de décentralisation qui ont opéré une forme d'organisation du secteur touristique, et par la même des territoires d'action. Ce sont notamment les lois suivantes (Mayi, 2007) qui régissent l'activité des en matière de tourisme :

- La loi Bœuf, votée le 3 janvier 1987 (loi N° 87-10) instituant les CRT ;
- La loi du 13 juillet 1992 (loi N° 92-645) fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours ;
- La loi Mouly, votée le 23 décembre 1992 (loi N° 92-1341) définissant les rapports entre les différentes collectivités territoriales.

Ces dispositions réglementaires introduisent et structurent l'arrangement institutionnel touristique que l'on peut résumer sous la forme suivante, forme qui ne tient pas compte de l'échelon supérieur qu'est l'État.

COLLECTIVITES	ORGANE DE DECISION	ORGANE DE PREPARATION, D'ETUDES, DE CONSULTATION ET D'EXECUTION
Commune	Conseil municipal Maire	Offices de Tourisme –Syndicats d'Initiatives (association loi 1901) ou OT (loi du 23/12/1992) Offices Municipaux de Tourisme (établissement public industriel et commercial) SEM (Société d'Économie Mixte) Syndicats intercommunaux Chambre de commerce et d'industrie
Département	Conseil Général Président du Conseil Général	CDT (Comité Départemental du Tourisme) SLA (Services Loisirs Accueil) Maisons régionales (éventuellement) UD OT-SI (Union Départementale des OT-SI) Sociétés départementales d'équipement
Région	Conseil Régional Président du Conseil Régional	CRT (Comité Régional du Tourisme) Maisons régionales (éventuellement) SAR (Société d'aménagement régional) Syndicats mixtes Fédération régionale des OT-SI

Tableau 11 : L'administration du tourisme au sein des collectivités territoriales (Source : Py, Pierre, 2002, Droit du tourisme, 5ème édition, Dalloz, p86)

Si les lois d'orientation ont fixé la structure de cet Arrangement Politico-Administratif[123], elles n'ont en revanche pas précisé les relations *« entre les différentes structures situées aux différents niveaux (CRT/CDT/Local) » (Violier, 1999a)* et par là même n'instituent pas de relation de tutelle entre les niveaux (Mayi, 2007). Ainsi, les lois de décentralisation suggèrent un certain principe de subsidiarité entre les institutions responsables de la compétence touristique. Ce principe est même rendu nécessaire par le caractère transversal de l'activité touristique comme le suggère Violier : *« Un rapport rédigé par le sénateur Boeuf en 1991, à la demande du ministère du Tourisme, conclut à l'impossibilité de définir précisément les compétences des différents niveaux institutionnels, en raison du caractère transversal de l'activité touristique, de la variabilité du poids économique du tourisme suivant les régions et de l'inadéquation fréquente entre les territoires et les entités touristiques » (Violier, 1999a*).

Chez Violier (Violier, 1999b, p58), l'organisation institutionnelle du tourisme reprend fidèlement le pavage administratif au niveau régional et départemental. A l'échelle plus locale, l'organisation institutionnelle du tourisme revêt des réalités plus contrastées, la compétence touristique pouvant se situer indifféremment au niveau des cantons ou des communes, ou bien au niveau des regroupements de communes ou de canton. De même, la

[123] Knoepfel and al (2001) ont définit l'APA comme les *« règles institutionnelles orientées "logique d'action". Il s'agit de règles qui permettent aux acteurs administratifs de coordonner leurs actions et décisions »*

compétence touristique peut être le fait des pays dont les limites géographiques reprennent des découpages administratifs (communes par exemple) mais dépassent ces logiques en agrégeant des communes de différents territoires selon des logiques fonctionnelles, géographiques, autres[124]. On pourrait y adjoindre les pays d'accueil touristiques bâtis sur la logique de projet (Mesplier-Pinet, 2006, p11).

Du point de vue de l'action, *« seules les institutions locales produisent des activités touristiques, alors que les échelons supérieurs exercent surtout des actions de régulation et d'encadrement » (Violier, 1999a).* Cette réalité se matérialise par une action publique à plusieurs étages. L'étage de l'État est celui des contrats de plan État-Région contrôlé par la Délégation Régionale du Tourisme ainsi que des contrats de développement touristique suivis par la Commission Départementale d'Action Touristique. Il est à noter que le contrat de plan État-Région est considéré par le Ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme comme un outil de concertation pour les différentes échelles institutionnelles du tourisme (Ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme, Conseil National du Tourisme, 1994), soit un outil de régulation contrôlant l'APA. La DRT et la CDAT sont les représentants de l'état dans le millefeuille institutionnel touristique. A l'échelle décentralisée, on trouve deux documents à vocation stratégique que sont le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs porté par le Comité Régional de Tourisme d'une part, et le schéma de développement touristique porté par le Comité Départemental de Tourisme d'autre part. Ces documents, et notamment le schéma de développement touristique peuvent être porteurs de stratégies territoriales instituant des territoires d'action au sens de périmètres de prescriptions et d'interventions. Le schéma régional de développement touristique peut lui aussi instituer des territoires d'action en orientant par exemple la politique touristique régionale vers une logique globale d'accompagnement autour de la voie d'eau (services, véloroutes, etc) comme c'est le cas en Région Lorraine (Schreiber, 2006, p260). Le CRT pourrait avoir un rôle d'autant plus important à jouer en matière de politique touristique fluviale que la possibilité est offerte aux régions de se voir transférer la gestion du patrimoine « canaux et rivière » par l'État. Il s'agit là aussi de formes d'organisation et de régulation de l'activité touristique. Plus localement, les OTSI (Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative) constituent la plus petite entité institutionnelle chargée du développement d'une stratégie touristique. L'OTSI créé par la loi Mouly du 23 décembre 1992 coordonne les

[124] Si initialement, de nombreux pays ont été construits selon des logiques identitaires et culturelles, l'Indre et Loire tout comme le Maine et Loire sont recouverts de pays construits selon des logiques de services publics (distribution d'eau, collecte des déchets par exemple) mais aussi et surtout selon des logiques politiques

acteurs locaux du tourisme constituant ses adhérents et procède à une sélection et une orientation des initiatives en matière de tourisme. Par ses actions d'identification, qualification des qualités de son territoire, l'OTSI institue son territoire en territoire d'action. D'autres établissements publics locaux d'échelle communale à supra communale participent à l'arrangement institutionnel touristique. Il s'agit notamment des SIVU, lesquels marquent une logique de choix territorial éventuellement axée sur des logiques fonctionnelles.

***

Les territoires d'action étudiés composent l'action publique et collective en vue du développement du tourisme fluvial. Dans les lignes qui suivent, nous allons identifier les territoires d'action du développement touristique par l'entrée des collectivités territoriales visées par le Tableau 11. Pour chaque collectivité, nous examinerons un corpus bibliographique (documents d'ingénierie touristique, documents d'urbanisme, rapports divers, etc). Ces documents nous permettront d'identifier des territoires d'action au travers :

- d'actes de dénomination d'espaces considérés comme des axes de développement touristique ;
- d'actes de délimitation de périmètre d'interventions ou de prescriptions ;
- d'aides financières ou de moyens financiers visant des espaces précis ;
- d'actions d'identification et de valorisation d'un patrimoine fluvial.

5.3. Territoires d’action publique touristique ligériens

La « Loire comme objet de développement touristique » constitue un projet transversal aux différents territoires et institutions touristiques. L’émergence de ce projet autour de la fin des années ’80 début des années ’90 prend véritablement corps avec la création du PNR Loire Anjou Touraine sous l’impulsion de Yves Dauge. L’idée sous jacente à cette création est l’idée directrice globale des PNR, à savoir la mise en œuvre d’un modèle de développement touristique mariant à la fois économie / patrimoine / tourisme (cf. Les artisans de l’émergence patrimoniale). L’inscription au patrimoine mondial, l’évolution du PLGN, mais également l’évolution des stratégies d’action territorialisées des institutions touristiques renforcent cette logique de projet. Ce projet consiste à faire de la Loire un objet de développement économique et touristique valorisant ou s’appuyant sur les patrimoines ligériens. La création d’institutions touristiques *ad hoc* au cours de ce mouvement, l’évolution des actions territorialisées des institutions touristiques participent de cette idée selon laquelle les projets conditionnent et façonnent les territoires plutôt que l’inverse, à savoir que les projets naissent des territoires. L’entrée par le projet induit la prise en compte de logiques fonctionnelles fondatrices du projet. Dans notre cas la prise en compte des patrimoines valorisables pour le développement économique et touristique constitue une des logiques fonctionnelles du projet. On retrouvera ces logiques fonctionnelles au sein des actions territorialisées des institutions du tourisme, tout autant qu’au sein des institutions nouvellement créées (institutions *ad hoc*). Ces logiques seront identifiées et décrites.

5.3.1. L’émergence globale du projet, l’émergence d’un territoire d’action

« si dans certains espaces, c’est davantage la stratégie de développement qui définit le local, dans d’autres, l’identité territoriale est un préalable qui structure les relations entre les acteurs. La mobilisation des acteurs trouve parfois un cadre territorial, au contraire dans d’autres cas le territoire en est le produit » (Violier, 1999a).

Cette citation de Philippe Violier oppose deux types de contextes d’émergence des territoires d’action. La philosophie qui sous tend l’inscription au patrimoine mondial pourrait laisser à penser qu’une identité ligérienne préexistait à l’inscription. Toutefois, l’évolution du PLGN tend à démontrer le contraire.

A l’échelon de l’État, les politiques de développement touristique s’expriment notamment dans le cadre des contrats de plan État / Région. Sur le bassin de la Loire, la problématique touristique devient un objectif étatique lors de la reconduite du Plan Loire Grandeur Nature

pour l'exercice 2000-2006. Ce plan collecte une partie des fonds des contrats de plan État / Région du bassin de la Loire. Alors que les objectifs principaux du contrat 1994-1999 concernaient la sécurité des populations face au risque d'inondation, la satisfaction des besoins quantitatifs et qualitatifs en eau et la restauration du patrimoine naturel, le contrat 2000-2006 introduit la promotion du bassin de la Loire comme un des objectifs principaux. Les sous objectifs de cet objectif principal sont (Préfet coordonnateur du Plan Loire Grandeur Nature, 2000, p7-9) :

- La mise en valeur des paysages ;
- Le développement renouvelé du tourisme ;
- Le renforcement de l'identité ligérienne (notamment par des programmes de formation à destination des scolaires et des élus) ;
- La promotion internationale.

D'un point de vue territorial, le développement « renouvelé » du tourisme promu par le PLGN vise l'ensemble du bassin. Il n'est donc, *a priori*, pas question de s'appuyer sur des logiques fonctionnelles ou sur des logiques de sélection. Toutefois, une stratégie de développement consistant à s'appuyer sur les sites à forte fréquentation pour inonder l'arrière pays touristique en flux diffus est suggérée par le préfet coordonnateur du PLGN (Préfet coordonnateur du Plan Loire Grandeur Nature, 2000). Ce dernier reconnait par la même les avantages comparatifs des espaces ligero-ligériens[125], tout du moins les aménités ou qualités particulières à l'origine de l'inscription et devant servir le projet de développement économique et touristique. D'un côté, le PLGN reconnait implicitement l'existence d'un territoire émergeant d'un projet de développement. De l'autre, il fixe pour objectif de renforcer l'identité ligérienne, pour ne pas dire « créer » cette identité. L'émergence plutôt que la préexistence d'une identité ligérienne forte est d'ailleurs lisible dans le dernier cahier du Val de Loire consacré à « un projet pour les paysages du Val de Loire » : *« L'identité patrimoniale étant la principale "image de marque" du Val de Loire, sa prise en compte par les élus et les acteurs économiques est acquise concernant les châteaux, les parcs et jardins, les centres urbains patrimoniaux et les espaces de bord de Loire. La charte de mise en valeur du Val de Loire dans le Pays Loire-Beauce est significative de cette prise de conscience publique » (Mission Val de Loire, 2008, p25).* La prise de conscience collective de cette

[125] Par cette expression nous entendons la Loire et son arrière pays et non pas l'ensemble du bassin

identité, de cette culture que l'on cultive, que l'on donne à voir, est un préalable nécessaire à l'action et contribue à la territorialisation du Val de Loire.

D'un point de vue plus thématique, le PLGN 2000-2006 mentionne la navigation de plaisance ainsi que les bateaux traditionnels comme des thèmes majeurs à exploiter sur le bassin ligérien. L'extrait du contrat de plan État-Région Centre 2000-2006 met également en avant le tourisme fluvial et halieutique[126]. Parmi les actions à mettre en œuvre, la remise en état des voies navigables ne concerne que les voies gérées par VNF, soit une petite partie du site inscrit au patrimoine mondial. Le budget qui est alloué à cet objectif de mise en valeur patrimoniale n'est pas anodin puisqu'il concerne 33,5% des 87,2 millions d'euros du Contrat de plan État/Région Centre. Sur ce budget, 6,4 millions d'euros sont alloués à la mise en valeur du patrimoine paysager, bâti, naturel et culturel, volet qui concerne *a priori* le développement du tourisme fluvial. Le cyclotourisme que l'on peut également affilier au tourisme fluvial dispose d'une ligne budgétaire propre qui porte à 4,1 millions d'euros le budget alloué à cette opération dans le cadre du contrat de plan État/Région Centre pour la période 2000-2006. Parmi les actions éligibles concernant la mise en valeur du patrimoine paysager, bâti, naturel et fluvial, on trouve des procédures d'inventaire du patrimoine fluvial notamment, des activités de valorisation de la navigation, des actions de mise en valeur, préservation, restauration et promotion du patrimoine paysager auxquelles la navigation peut contribuer. Concernant le contrat de plan État/Région Pays de la Loire, l'objectif de mise en valeur du patrimoine se voit allouer un financement de 91,8 millions de francs soit 14 millions d'euros. Là aussi, le cyclotourisme fluvial est mis en avant avec pas moins de 4,5 millions d'euros dédiés. D'un point de vue spatial, aucune disposition géographique spécifique, tout du moins cartographique, ne vient préciser l'éligibilité des actions. La spatialité du territoire d'action relatif au PLGN 2000-2006 n'est donc pas précise. Au regard de la description des objectifs et sous objectifs du PLGN et considérant les actions éligibles, on peut toutefois supposer que le PLGN vise plus précisément la Loire et non pas l'ensemble de son bassin. De même, on peut considérer que la profondeur de l'espace éligible concerne l'arrière pays fluvial où peuvent s'exercer des formes intermodales de tourisme telles que le cyclotourisme. On peut enfin penser que la Loire moyenne possède « un coup d'avance » par rapport aux autres portions eut égard aux expériences qui y sont déjà menées.

[126] A noter également une étude concernant le tourisme pêche et ses perspectives de développement à l'échelle du bassin de la Loire et de ses affluents (Établissement Public Loire, 2007). Nous ne mobiliserons pas cette étude car les logiques fonctionnelles associées au tourisme pêche (et notamment sur la Loire) ne permettent pas de stratégies territorialisées.

Par les objectifs qu'il met en avant, le PLGN conforte dès 2000 la stratégie de développement insufflée par le PNR Loire Anjou Touraine. L'utilisation du terme renouvelé (le développement renouvelé du tourisme) ne fait que traduire cet état de fait, à savoir l'adhésion, de la part du PLGN, à un nouveau projet de développement touristique. On y lit ici la volonté d'insuffler une touristicité nouvelle au territoire, cette même touristicité que va poursuivre la Mission Val de Loire qui n'est pas encore créée en 2000. Cette volonté nouvelle nait au même moment que le Val de Loire est inscrit au patrimoine mondial en novembre 2000. Le PLGN, via sa nouvelle politique, donnera les moyens à la Mission de mettre en œuvre sa future stratégie d'action. On le voit ici, les stratégies d'action du PLGN et de la Mission Val de Loire sont fortement liées. L'étude préalable et le dossier de candidature pour l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO ont d'ailleurs été financés par la DIREN et le PLGN.

En 2002, les objectifs du Plan Loire Grandeur Nature se précisent en termes de valorisation du patrimoine. Le développement du tourisme fluvial et du cyclotourisme fluvial sont décrits comme des actions prioritaires du PLGN (Préfecture de la région Centre, coordination du Plan Loire Grandeur Nature, 2003). Les actions réalisées et mises en valeur à ce titre sont :

- le projet Loire à Vélo en régions Centre et Pays de la Loire ;
- un programme de travaux concernant le développement du tourisme fluvial qui ne concerne à l'issu de la période 2000-2002 que les voies d'eau sur lesquelles l'État peut agir directement, à savoir les voies navigables gérées par VNF.

Au terme de l'exercice 2000-2006, les efforts du PLGN à destination du développement d'un tourisme fluvial restent axés vers la remise en état des voies navigables gérées par VNF (tableaux de bord du PLGN), ce qui pour la Loire elle-même ne concerne que la partie située en aval du Pont Dumnacus (Les-Ponts-de-Cé), soit une infirme partie du linéaire inscrit au patrimoine mondial. Cette lacune, le PLGN va la gommer lors de sa reconduite 2007-2013 en apportant de nouvelles stratégies de développement du tourisme fluvial que sont le développement d'activités sportives telles que le canoë-kayak, le tourisme halieutique, la navigation de plaisance et en particulier la batellerie ligérienne (Préfecture de région Centre and al, 2006, p6). Plus qu'une nouveauté, cette mention au PLGN est avant tout une reconnaissance d'axes touristiques et patrimoniaux déjà explorés et « en vogue » sur les bords de Loire. Il s'agit là d'une stratégie visant à profiter d'opportunités locales valorisant déjà ces thématiques. Cet ajustement renforce la lisibilité territoriale de l'action du PLGN qui, initialement cantonnée à l'ensemble de son bassin, vise ici clairement le fleuve royal.

L'évolution du PLGN décrite ci-dessus retrace le parcours d'émergence d'un territoire d'action global axé autour de la Loire. L'apparition de la problématique touristique se fait de manière progressive autour de thématiques très fortement inféodées aux bords de Loire. La sélection itérative des thématiques tout autant que des actions éligibles aux financements du PLGN au fur et à mesure des différents plans participent d'une territorialisation progressive de l'action autour du fleuve. En ce sens, le territoire d'action global ligérien nait du projet.

5.3.2. L'évolution des stratégies d'actions territorialisées des institutions touristiques d'échelon supra communal

A l'échelle départementale et même interdépartementale, les stratégies touristiques développées bien que relativement différentes (comparaison des stratégies touristiques départementales du Maine et Loire et de l'Indre et Loire) apparaissent plus homogènes au prisme des stratégies départementales et interdépartementales à l'échelle nationale.

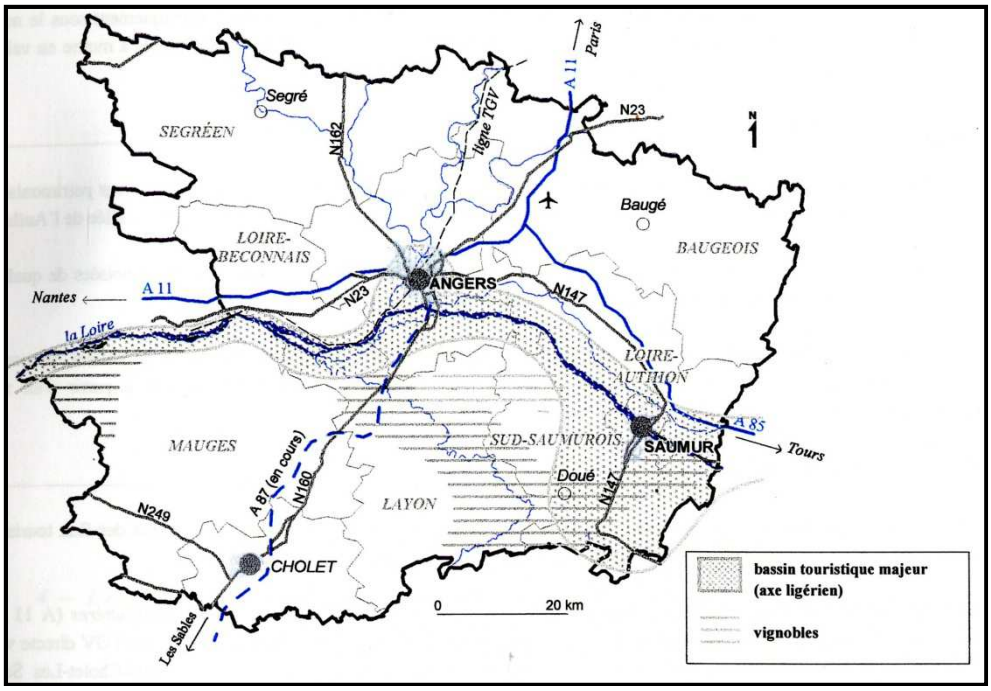
Philippe Violier qualifie les stratégies d'action départementale du Maine et Loire et de l'Indre et Loire en matière de Tourisme de stratégies axées autour de logiques de sélection (Violier, 2004, p4-5). Selon lui, l'action spatiale de ces deux départements est une action territorialisée axée sur des logiques de zonage. On peut donc parler de territoires d'action. Cette vue de la stratégie touristique interdépartementale renvoie à une philosophie d'action active considérant que l'espace abrite des qualités et que ces dernières déterminent des territoires d'action. Amélie Emmanuelle Mayi enrichit ce propos en précisant que le type d'action des départements 37 et 49 vise à *« cerner la pratique spatiale et […] accroître la fréquentation par le biais de stratégies mercatiques communes »* à l'inverse d'autres institutions qui pensent leur territoire comme un gisement touristique où il convient de réguler les pratiques ou encore comme un espace à aménager pour développer les pratiques (Mayi, 2007). Si les deux stratégies décrites par Violier et Mayi semblent quelque peu différentes, dans la réalité, il ne s'agit que de deux faces d'une même pièce. Côté pile, les stratégies départementales montrent un focus sur la Loire et ses potentialités, en lien direct avec l'idée d'une touristicité nouvelle. Côté face, les schémas départementaux de développement touristique s'appuient sur un état des lieux des pratiques. La Loire constituant déjà un axe fréquenté, sa sélection en tant qu'axe potentiel de développement au niveau départemental n'est que logique.

En dépit de cette homogénéité de surface, les stratégies touristiques développées par le Maine et Loire d'un côté et par l'Indre et Loire de l'autre montrent quelques différences notables. Ces différences tiennent notamment au fait que le premier a choisi la mise en œuvre d'une démarche classique, celle du schéma départemental de développement touristique, tandis que

le second a choisi la voie d'une démarche concertée intitulée « convention des acteurs du tourisme ». Le schéma départemental de développement touristique du Maine et Loire montre des stratégies d'action territorialisées, qualifie des espaces du point de vue de leurs qualités et institue par la même des territoires d'action. Cette territorialisation de l'action est renforcée par la mise en place de financements visant des espaces précis (voir ci-dessous). A l'opposé, la convention des acteurs du tourisme reste plus évasive sur la caractérisation des territoires. Cette non territorialisation de l'action autour du fleuve n'est toutefois qu'apparente. En effet, la marque « Touraine Loire Valley » ainsi que les volontés annoncées par le CG37 de mise en valeur du tourisme fluvial à partir de la batellerie démontrent le contraire.

Le Maine et Loire

De 1993 à 2000, avec l'ancien schéma de développement touristique, intitulé « Anjou 2010 », le département du Maine et Loire ne proposait pas de stratégie réellement territorialisée. C'est à partir du nouveau schéma de développement touristique initié en 2000 que se développe une stratégie basée sur la reconnaissance de territoires aux qualités particulières. Dès les premières pages de l'état des lieux du schéma de développement du tourisme en Maine et Loire de juin 2000, le CDT49 met l'accent sur l'existence de territoires aux potentiels différenciés (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2000, p8). Parmi ces territoires, on trouve « deux centres touristiques majeurs » que sont Angers et Saumur, mais également un pôle touristique dans l'arrière pays fluvial ligérien dénommé le « sud saumurois » avec notamment les pôles de Doué la Fontaine, de Fontevraud et de Montreuil Bellay et enfin, bien entendu, la vallée de la Loire. Cette dernière est décrite comme le lieu touristique du département, concentrant une grande partie des ressources touristiques. On retrouve ces pôles sous la cartographie de présentation de l'espace touristique de l'Anjou (Carte 31).

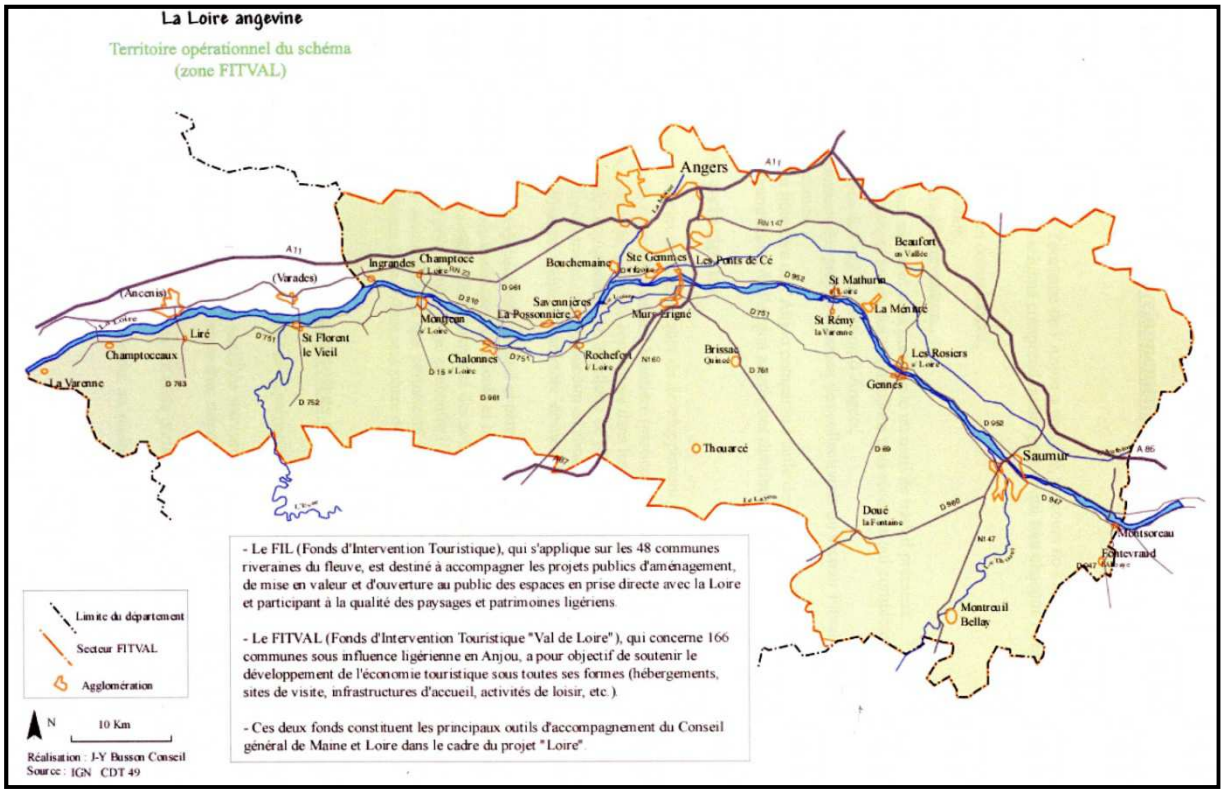


Carte 31 : Carte de présentation de l'espace touristique de l'Anjou (CDT49, 2000, p7)

Du point de vue de la politique financière d'intervention du Maine et Loire, on n'observe pas de stratégie réellement territorialisée jusque 2000. L'aide financière distribuée jusqu'à lors dans le cadre du schéma précédent (« Anjou 2010 ») concerne l'investissement et le fonctionnement pour l'hébergement touristique (hôtellerie, gîtes ruraux, chambres d'hôtes, campings, espaces de loisirs), les équipements touristiques, le tourisme de randonnée, l'illumination de monuments ouverts au public, la revitalisation du secteur rural, la signalisation touristique. Certains dispositifs tels que le Plan Départemental de Randonnée Nautique (PDRN) manifestent déjà une volonté de valorisation touristique d'un réseau hydrographique riche, dispositif qui renforce le financement régional existant pour l'aménagement de la voie d'eau à des fins touristiques (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2000, p171). Toutefois, à l'orée de l'année 2000, ce type de dispositif ne qualifie et ne différencie pas réellement des espaces singuliers du point de vue de leurs qualités particulières. Autre dispositif, le CODVER[127] dont l'objectif vise à favoriser le développement de l'économie touristique locale par l'accroissement de l'attractivité est également inscrit dans cette ligne directrice puisqu'aucune disposition géographique spécifique ne vient encadrer l'octroi du financement. Pourtant, la première réalisation de ce dispositif concernera le SITVAL[128]. Ce premier projet financé par le CODVER concerne la mise en tourisme d'une portion de Loire à mi-chemin entre deux pôles touristiques majeurs

[127] Contrats Départementaux de Valorisation Touristique des Espaces Ruraux remarquables
[128] Syndicat Intercommunal Touristique du Val de Loire

que sont Angers et Saumur. Il aboutit au financement et à la construction d'un bateau à passagers (le Loire de Lumière I), au financement à l'aménagement des sites d'accostage (pontons), à la réalisation de points d'observation du paysage, à la mise en lumière d'éléments patrimoniaux forts. La seconde tranche de ce CODVER SITVAL montrera une montée en puissance avec notamment l'acquisition d'un second bateau à passagers. Il s'agit donc bel et bien d'un projet pilote de mise en tourisme de l'espace ligérien dont la mise en œuvre alimentera la stratégie territoriale nouvelle de développement touristique autour de l'axe ligérien à partir de 2000. Cette expérience conduira en effet le CDT à se poser la question de l'extension du CODVER à l'espace ligérien. L'état des lieux préalable au Schéma de Développement du Tourisme suggérera même à son terme un CODVER « Loire » (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2000, p167). Ce dernier prendra forme sous le nom de FITVAL (Fonds d'intervention touristique « Val de Loire »), mis en place par le conseil général en 2001 (Carte 32). Au FITVAL sont venus s'ajouter d'autres aides avec notamment le FIL (Fond d'Intervention Loire) et le FITAVAL (Fond d'Intervention Touristique pour l'Aménagement du Val de Loire). Ces fonds auront été respectivement à l'origine de 11 dossiers instruits pour le FIL avec 414 698 euros de financement public, 36 dossiers pour le FITVAL avec 626 878 euros de subvention et 23 dossiers pour le FITAVAL pour presque 2,6 millions d'euros engagés (Comité Départemental de l'Anjou, 2009, p10).



Carte 32 : Territoire opérationnel du schéma de développement touristique du Maine et Loire - zone FITVAL (Comité Départemental de l'Anjou, 2003, p6)

L'évolution des financements vers une spatialisation autour de l'axe ligérien s'accompagne évidemment d'une stratégie explicitement formulée. Dès la fin de l'état des lieux préalable au schéma de développement du tourisme en Maine et Loire de 2000, une nouvelle stratégie de développement autour de l'axe ligérien est ainsi mise en avant : *« le Maine et Loire doit devenir davantage une destination de séjours, en s'appuyant particulièrement sur ses pôles forts et sur l'axe qui les relie : la vallée de la Loire » (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2000, p197).* Ce virage marque d'un côté l'adhésion aux nouvelles stratégies de développement touristique induites depuis la création du PNR, et valorise d'un autre côté les expériences conduites au travers du CODVER. Le schéma de développement touristique (SDT) du Maine et Loire 2000-2008 confirme ce tournant de stratégie en mettant en avant 3 territoires particuliers (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2009) :

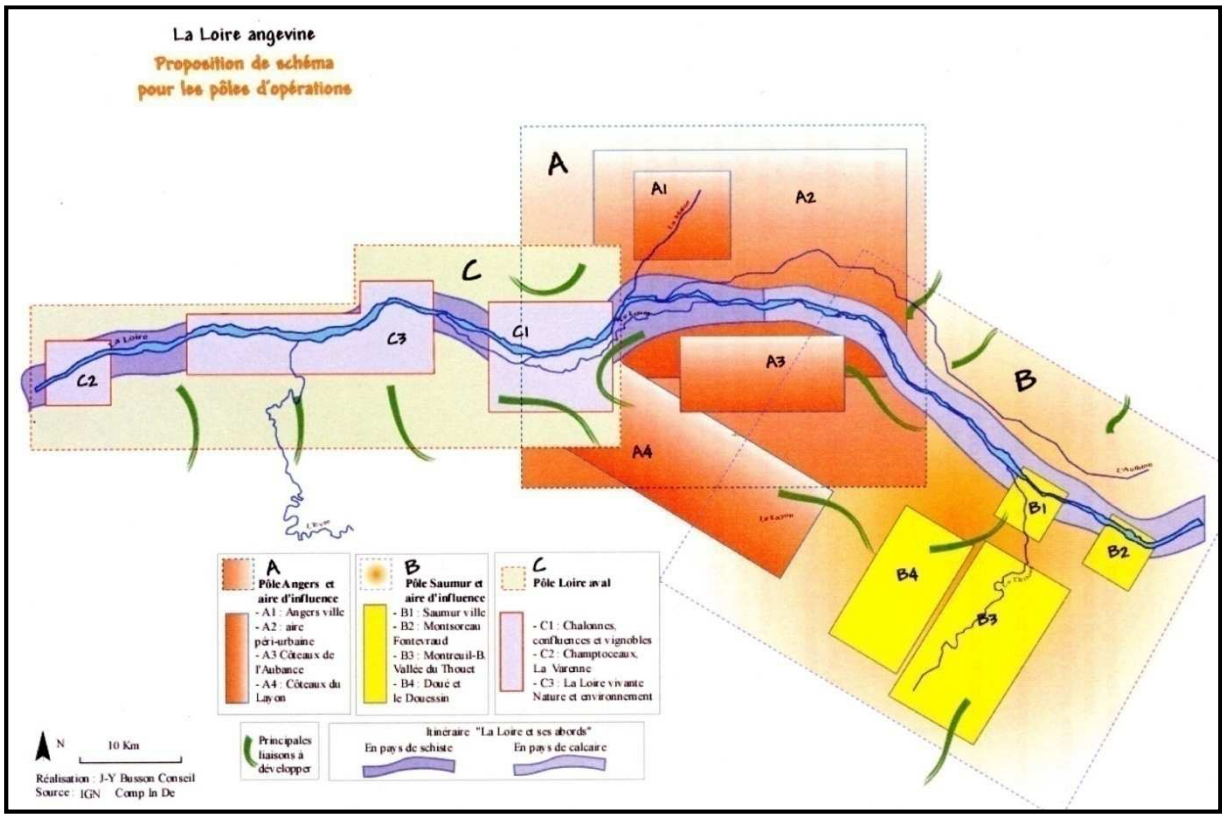
- le bassin de la Maine : l'objectif était de faire du réseau fluvial (du bassin de la Maine) un axe de développement touristique ;
- le pôle choletais : il s'agissait là d'induire un développement touristique et économique sur le thème de la mode et de l'enfant. L'arrivée de « Marques Avenue » constitue l'action phare de ce projet ;
- la Vallée de la Loire : le plan Directeur Loire est le troisième axe stratégique du Schéma de Développement Touristique.

En mettant en avant la vallée de la Loire comme territoire de développement touristique, le SDT49 2000-2008 institue la Loire et même le Val de Loire en territoire d'action. En effet, le territoire visé par le Plan Directeur d'Aménagement Touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou reprendra approximativement le territoire du Val de Loire inscrit au patrimoine mondial : *« Le territoire est celui du périmètre du classement au patrimoine de l'Unesco, auquel s'ajoute les extensions territoriales que composent le cadre économique des activités touristiques existantes de la vallée (villes, groupements de communes, pays, pôles, etc.), ainsi que le secteur aval jusqu'aux limites ouest du département » (CDT49, 2003, p5).*

Le plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la Vallée de la Loire en Anjou (émanation du Schéma de développement touristique du Maine et Loire) précisera les territoires d'action touristique ligérien du Maine et Loire en isolant 3 pôles d'opérations pour le développement du tourisme :

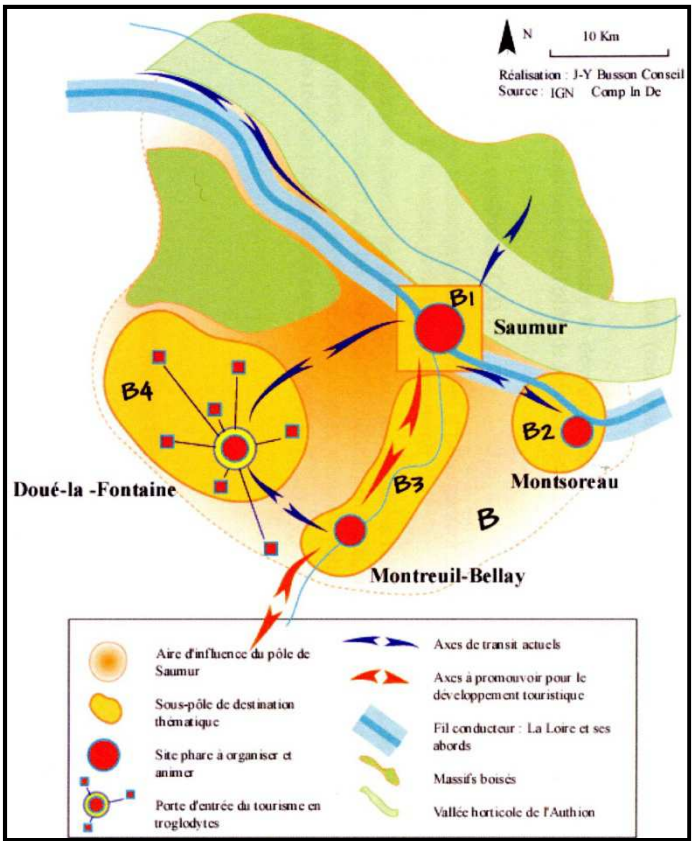
- le pôle « Angers et son aire d'influence »
- le pôle « Saumur et son aire d'influence »
- le pôle « Loire aval » ou « Loire vivante »

Chaque pôle possède son propre positionnement, ses propres thématiques, ses programmes spécifiques mais également ses propres limites (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p36). On peut donc qualifier ces pôles de territoires d'action bien que les limites spatiales soient tracées à la règle pour mieux manifester la souplesse de ces limites (Carte 33).

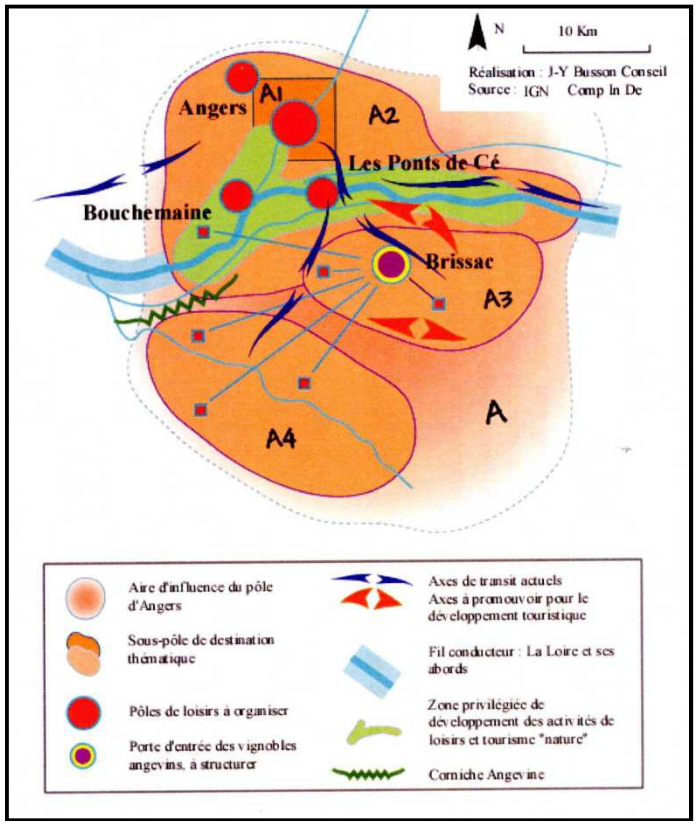


Carte 33 : Propositions de pôles d'opération pour le Plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p37)

Ces trois pôles d'opération matérialisent 3 pôles d'intérêt touristique soit autant de territoires d'action aux qualités particulières. Le premier, le plus en amont est celui de Montsoreau / Fontevraud « B2 », puis celui de Saumur ville « B1 » (Carte 34) et enfin, en aval, celui de l'aire périurbaine d'Angers « A2 » (Carte 35).



Carte 34 : Pôle de Saumur et son aire d'influence (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p42)



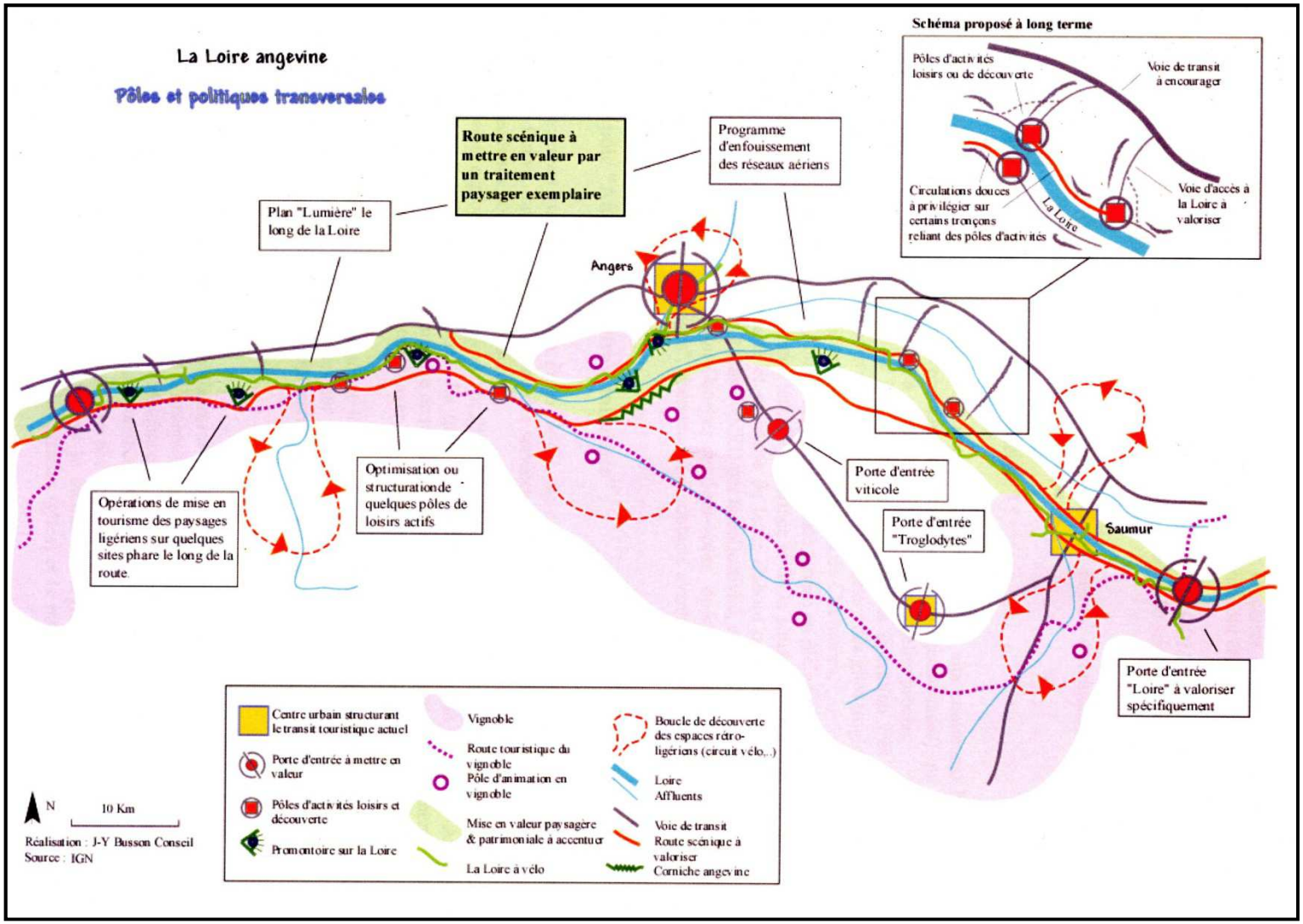
Carte 35 : Pôle d'Angers et son aire d'influence (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p39)

L'aire périurbaine d'Angers est considérée commue une aire potentielle de loisirs de proximité pouvant bénéficier de flux touristiques en provenance de la ville d'Angers. D'un point de vue stratégique, le Plan directeur en fait une zone de développement de restauration de bord de Loire (restaurants les pieds dans l'eau, avec terrasse, guinguette) ainsi qu'une zone où développer des équipements de loisirs (espaces de loisirs, parcs, tourisme fluvial). Le village du Thoureil est à ce titre un bon exemple de lieu d'accueil des populations angevines en « mal de Loire », lieu où « il fait bon se balader le week-end ». On note néanmoins que le Plan directeur ne qualifie pas ou tout du moins du « bout des lèvres » cet espace du point de vue de ces aménités ou de ses qualités particulières. Tout juste est-il possible de lire que ce littoral fluvial dispose des atouts nécessaires au développement d'un tourisme de loisirs de proximité. Cette faible caractérisation trouve certainement ses raisons dans des tendances observables au sein des espaces fonctionnels (faible rythmicité des paysages, faible densité de patrimoine culturel dans l'arrière pays, aménagement spartiate des haltes fluviales).

Du côté de Saumur, le Plan directeur qualifie le tourisme de tourisme urbain à composante principale culturelle. Le tourisme y est un tourisme de passage. Le Plan directeur suggère d'y diversifier les offres touristiques afin de fixer la clientèle et s'orienter vers un tourisme de séjour. Cette diversification est envisagée au travers d'offres de loisirs actifs et ludiques. De même, le plan suggère qu'y soient développées des offres de tourisme d'affaire (équipements de congrès). Du côté des atouts de ce territoire, le Plan directeur est plus volubile puisqu'il mentionne un important potentiel touristique composé du patrimoine culturel local, du tourisme vitivinicole, du cheval au travers du « cadre noir », de la Loire et de l'histoire particulière de cette ville ligérienne.

Pour Montsoreau / Fontevraud, le plan directeur caractérise cet espace comme un site patrimonial et paysager fort à dimension internationale. Plus que partout ailleurs en Anjou, cet espace est reconnu par les grands opérateurs touristiques comme un site potentiel pour le développement d'un projet ambitieux d'implantation de résidences touristiques « haut de gamme » « all included ». Ceci s'explique notamment par certaines réalités spatiales observées lors de la délimitation des espaces fonctionnels (voir chapitre précédent).

Le Plan directeur va encore plus loin dans l'analyse et la caractérisation des territoires puisqu'il identifie des arrières pays fluviaux de qualité justifiant un écart du touriste en déplacement le long de la Loire. De même, des espaces de loisirs (Carte 36) à rapprocher des typologies déjà réalisées dans le chapitre précédent sont également identifiés.



Carte 36 : Pôles et politiques transversales du Plan (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, p52)

Au terme de l'exercice 2000-2008 du schéma de développement touristique de l'Anjou, ce sont pas moins de 288 dossiers qui ont été instruits pour un montant global de 12 millions d'euros dont 187 dossiers et 5,5 millions d'euros en maîtrise d'ouvrage privée et 101 dossiers pour près de 6,5 millions d'euros en maîtrise d'ouvrage publique. Le nouveau schéma 2009-2015 entend poursuivre le travail engagé. L'axe ligérien reste une des deux composantes stratégiques de la politique départementale touristique. Ces deux partis pris sont (Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2009, p14) :

- Le végétal auquel s'apparente également le vignoble
- La vallée de la Loire, emblématique de l'Anjou, à laquelle s'attache la thématique des troglodytes

La stratégie territoriale engagée par le plan directeur est reconduite. La reconquête de la vallée et de sa voie d'eau semble quant à elle, plus que jamais, portée vers les loisirs actifs tels que le vélo, le canoë-kayak et le cheval. La stratégie touristique départementale est déclinée sous forme d'axes. Les axes intéressant le tourisme fluvial sont l'axe 3 concernant l'itinérance comme politique à affirmer et l'axe 5 concernant le renforcement des filières. L'axe 3.2 concernant le développement de parcours de randonnée nautique ne met pas nécessairement en avant la Loire. Il s'agit là bel et bien d'un paradoxe entre le discours assené concernant la valorisation de l'axe ligérien et notamment à l'aide des loisirs actifs d'un côté et le PDRN (Plan Départemental de Randonné Nautique) mettant en avant le Louet, le Loir et la Maine. Ce paradoxe trouve son origine dans la singularité de la navigation en Loire qui nécessiterait selon ce même schéma des aménagements (franchissement, aires d'embarquement / débarquement, échelles de niveau d'eau, balisages, outils de navigation). Du point de vue des activités nautiques purement ligériennes, le schéma 2009-2015 ouvre toutefois la porte au développement de telles pratiques dans la cadre de l'axe 5-1 concernant le renforcement de la mise en tourisme des villes et villages remarquables de l'Anjou. L'adoption par le Conseil Général du Schéma d'Orientation des Navigations de Loisirs en Loire y est mise en avant comme une des opportunités devant servir cet axe, et c'est en toute logique que le CG49 a maintenu le service de balisage de la Loire (Figure 64) dont il a pris la responsabilité entre Les Ponts de Cé et Montsoreau[129]. Néanmoins, c'est plus dans la poursuite des démarches déjà engagées grâce au programme de financements FITAVAL, et dans l'accompagnement des élus vers des cadres d'action déjà éprouvés (petites cités de caractères, villages de

[129] La portion de Loire située entre les Ponts de Cé et Montsoreau ayant été déclassée des voies navigables, l'État n'y a plus obligation de balisage du chenal navigable. Le CG49 s'est substitué à l'État, non pas pour assurer une sécurité de navigation, mais plutôt une aide à la navigation.

charmes, villes et villages fleuris) que le Conseil Général entend également réaliser l'axe 5-1. On entrevoit ici une réserve souvent palpable quant au développement volontariste de pratiques nautiques en Loire.

Figure 64 : Balisage sur la Loire en Maine et Loire sur la partie amont aux Ponts de Cé . Crédit photographique : B. Pin.

Globalement, l'analyse de la succession des schémas départementaux de développement touristique en Maine et Loire (voir Figure 65) montre une préoccupation émergente concernant la Loire comme territoire d'action. Si le schéma 2000-2008 et le Plan Directeur d'Aménagement Touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou qui en découle identifiait des sous territoires d'action particuliers, il le faisait au regard de l'état des lieux général du département. La nouvelle mouture 2009-2015, *a priori* moins précise d'un point de vue cartographique, aménage tout de même quelques passerelles avec la politique de développement touristique mise en œuvre par la Mission Val de Loire tout en gardant une autonomie d'initiative et de politique. Les dispositions spatiales formulées au cours de ces 3 schémas mais également et surtout au sein du Plan Directeur d'Aménagement Touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou permettent néanmoins quelques comparaisons avec les espaces fonctionnels que nous avons reconstruit (voir De la nécessaire articulation entre territoires d'action et espaces fonctionnels ?).

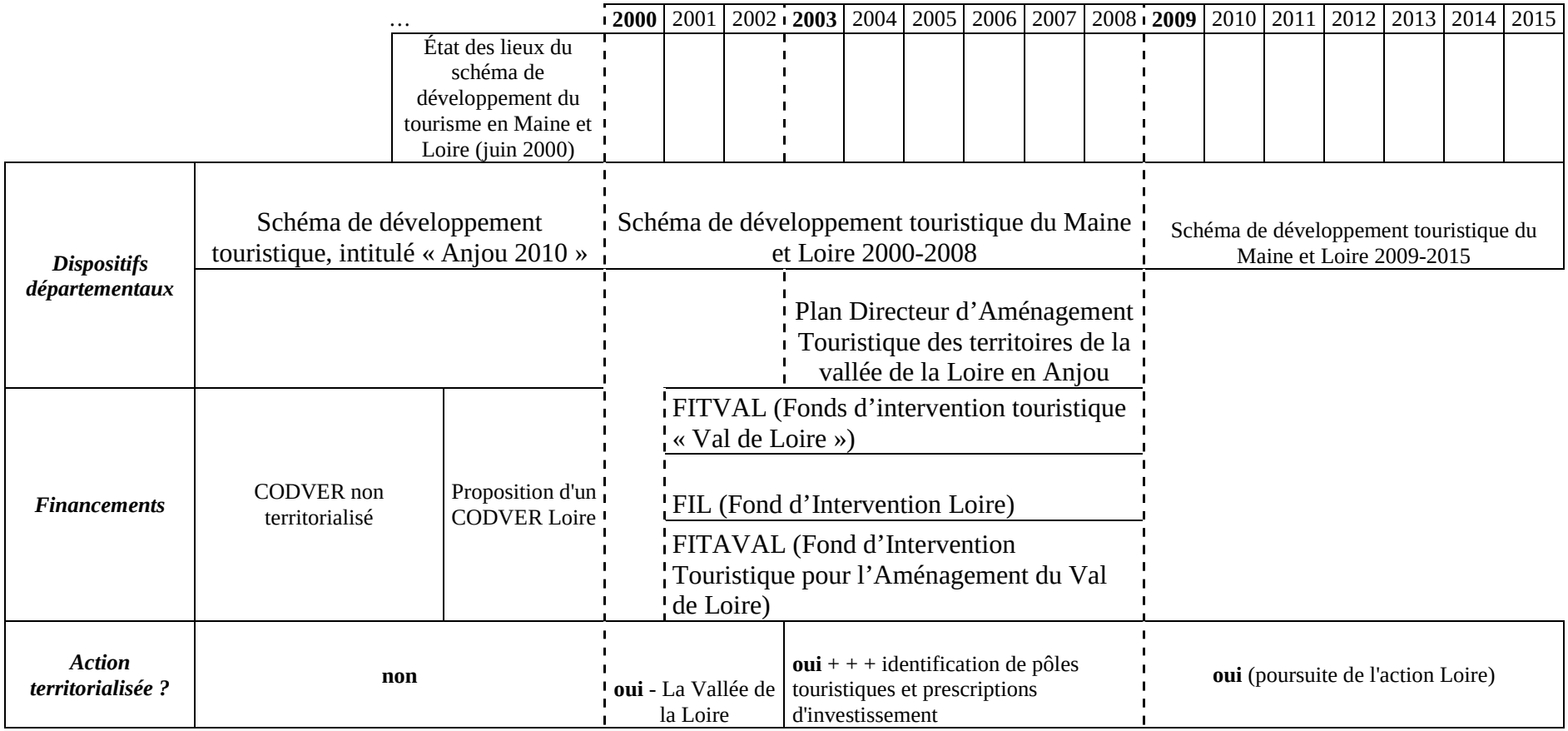


Figure 65 : Évolution de la stratégie départementale du Maine et Loire 2000-2015 (réalisation : B. Pin)

L'Indre et Loire

Du côté de l'Indre et Loire, la marque « Touraine Loire Valley » développée par le CDT37 confirme le choix stratégique du département d'axer sa communication autour de la Touraine et de la vallée de la Loire. La stratégie mise en œuvre (Convention des acteurs du tourisme) consiste à renforcer certaines opportunités identifiées d'après l'étude des comportements touristiques et donc aménager en fonction des pratiques touristiques plutôt qu'orienter de manière résolument active les pratiques : *« Comme en 2001, cette convention a fait l'objet d'une étude précise de l'offre, de la demande, de la fréquentation de la destination, des actions et des résultats de nos principaux concurrents mais aussi des perspectives que nous offrait le secteur d'activité » (Comité Départemental du Tourisme de Touraine, 2007, p3).*

La démarche de qualification de l'espace est moins prégnante qu'en Maine et Loire. La vallée de la Loire ou « Loire Valley » est avant tout un projet collectif avant d'être une stratégie axée sur un territoire. Outre cette différence d'approche, la stratégie mise en œuvre reprend les habitus classiques de formulation des politiques publiques. En effet, le CDT37 formule sa stratégie comme un plan d'action (Comité Départemental de Tourisme de Touraine, 2007, p3) relativement proche de celui du CDT49. Ce plan d'action est composé de 18 priorités quand le CDT49 identifie 5 axes et 22 sous axes. De même, le CDT37 intègre la population tourangelle à sa stratégie de développement (tourisme de proximité) et fait du tourisme d'affaire une opportunité à développer. Cette orientation donne aux espaces proches des grandes villes (dont Tours) tous les arguments de territoires d'action touristiques. Il s'agit là d'un des traits d'actions communs avec le Maine et Loire qui considère également l'espace périurbain d'Angers comme un territoire d'action et préconise un développement du tourisme d'affaire aussi bien sur Saumur que Montsoreau / Fontevraud. Au jeu des comparaisons, il semble que l'arsenal de financements mobilisables soit *a priori* moins important que chez son homologue ligérien des pays de la Loire, à une nuance près, le fond d'intervention économique tourisme (FIET). Ce dernier n'est pas sans rappeler le FIL, le FITVAL ou le FITAVAL. Autre point commun quant à la stratégie, une étude des sites potentiels d'accueil pour des hébergements touristiques structurants a été réalisée.

Au final, malgré quelques points de comparaison saillants, on observe une différence quant à la dimension territoriale de l'action entre Indre et Loire et Maine et Loire. Le premier semble plus axer sa stratégie sur le projet quand le second territorialise son action avec plus d'acuité (zonage des pôles d'opérations touristiques, priorisation de l'action). Cette nuance de stratégie d'action s'efface si l'on s'intéresse à l'action mise en œuvre au sein même du Conseil Général

d'Indre et Loire en matière de tourisme. En général, la compétence technique touristique reste le « pré carré » du CDT à l'échelon départemental, le Conseil Général se cantonnant à orienter et valider politiquement les stratégies mises en œuvre par le CDT. Il est néanmoins un sujet sur lequel le CG37 s'investit techniquement de manière importante sans que cela ne fasse doublon avec les actions du CDT37, il s'agit du tourisme fluvial.

Les récentes déclarations de la présidente du Conseil Général d'Indre et Loire, Mme Claude Roiron, et les initiatives du Conseil Général en matière de développement touristique, notamment fluvial font émerger l'espace ligérien comme un territoire d'action touristique :

> *« Mme Claude Roiron a déclaré que parmi ses objectifs il y a la batellerie, elle veut un grand projet pour la batellerie traditionnelle avec une dimension patrimoniale, une dimension environnementale et une vocation économique notamment en matière de tourisme… Concernant le tourisme, l'objectif est affiché et il y a une traduction budgétaire » (Éric Boulay, Agence de Développement de la Touraine, Entretien B. Pin, 2009).*

Michel Verdier décline le programme du Conseil Général d'Indre et Loire en la matière :

> *« il y a tout d'abord eu l'inventaire des ports, de la batellerie, etc ; en phase 2, des travaux qui vont être étalés sur plusieurs années ; également, en parallèle, une mobilisation des professionnels et des associations, de façon à ce que l'on développe la batellerie sous forme de subventions aux associations, et puis bien sûr un certain nombre de manifestations… des animations, en fonction de la capacité de mobilisation des associations » (Verdier, 2009, entretien B. Pin).*

Michel Verdier décline ici l'action du CG37 comme une véritable politique publique formulée au regard d'un nouveau projet touristique pour le Val de Loire mais aussi pour le département. L'action est phasée et les ressources nécessaires à l'action publique sont également mises en regard. Ainsi, trois personnes travaillent sur ce programme au CG37 (Michel Verdier, Pascal Pillot[130] et son adjointe récemment recrutée) et une ligne budgétaire particulière est allouée aux bateaux et au développement de l'activité. Ce plan d'action vise clairement les bords de Loire, précise les thématiques à valoriser (thématiques ligériennes), et apporte des financements dédiés. En ce sens, on perçoit une territorialisation de l'action touristique du département.

Mieux encore, on s'aperçoit que les sites d'actions choisis l'ont été selon des considérations en parties fonctionnelles. Ainsi, le CG37 entend financer des travaux sur des sites particuliers

[130] ancien chargé de mission du CDT37

(Rassay sur la Vienne, Candes Saint-Martin, Chouzé sur Loire, Bréhémont, Langeais, voir Carte 37) retenus pour diverses raisons (présence d'associations, entretien des bateaux, dynamique locale touristique, opportunités politiques locales, paysages, etc). Parmi ces sites, Bréhémont pourrait même voir se redévelopper un projet de maison des milieux aquatiques (un bâtiment ayant été acheté par le Conseil Général sous la présidence de Marc Pommereau). Bréhémont mais également Montlouis et Amboise (qui présentent des projets de maison de Loire) pourraient ainsi constituer à terme un réseau de sites accueillant un espace dédié à la Loire.

En dehors d'une logique d'action ponctuelle (voir sites précédents), le CG37 considère que les bassins « Bec du Cher / Bréhémont », ou celui de « Port Boulet / Chouzé / Candes » devraient concentrer l'action du département (Verdier, 2009, entretien B. Pin) puisque présentant des bassins intéressants à naviguer du point de vue paysager et puisque présentant des contextes patrimoniaux particuliers au niveau des ports et de l'arrière pays fluvial. Afin de déterminer ces bassins, Michel Verdier s'est appuyé sur un inventaire et une expertise des ports de Loire selon des critères relatifs aux potentialités du territoire. Il s'agit là d'une prise en compte volontariste des dimensions fonctionnelles du territoire :

> *« J'avais fait l'étude sur 35 ports en Indre et Loire, de cette étude j'en ai tiré un certain nombre de priorités… ceux qui ont un intérêt patrimonial, ceux qui ont un intérêt touristique, ceux qui sont utilisés par les associations, ceux qui ont un intérêt pour les professionnels, ceux qui sont types ports de pêche. En partant de ces critères là, en attribuant des notes à tous ces critères, je suis arrivé à un classement qui dit "en gros, y'a une bonne douzaine de ports sur lesquels le département va pouvoir intervenir" » (Verdier, 2009, entretien B. Pin).*

En marge, les sites phares d'Indre et Loire en matière de tourisme fluvial font l'objet de projets locaux où le CG37 et l'Agence de Développement de la Touraine apportent un appui financier ou un appui d'ingénierie :

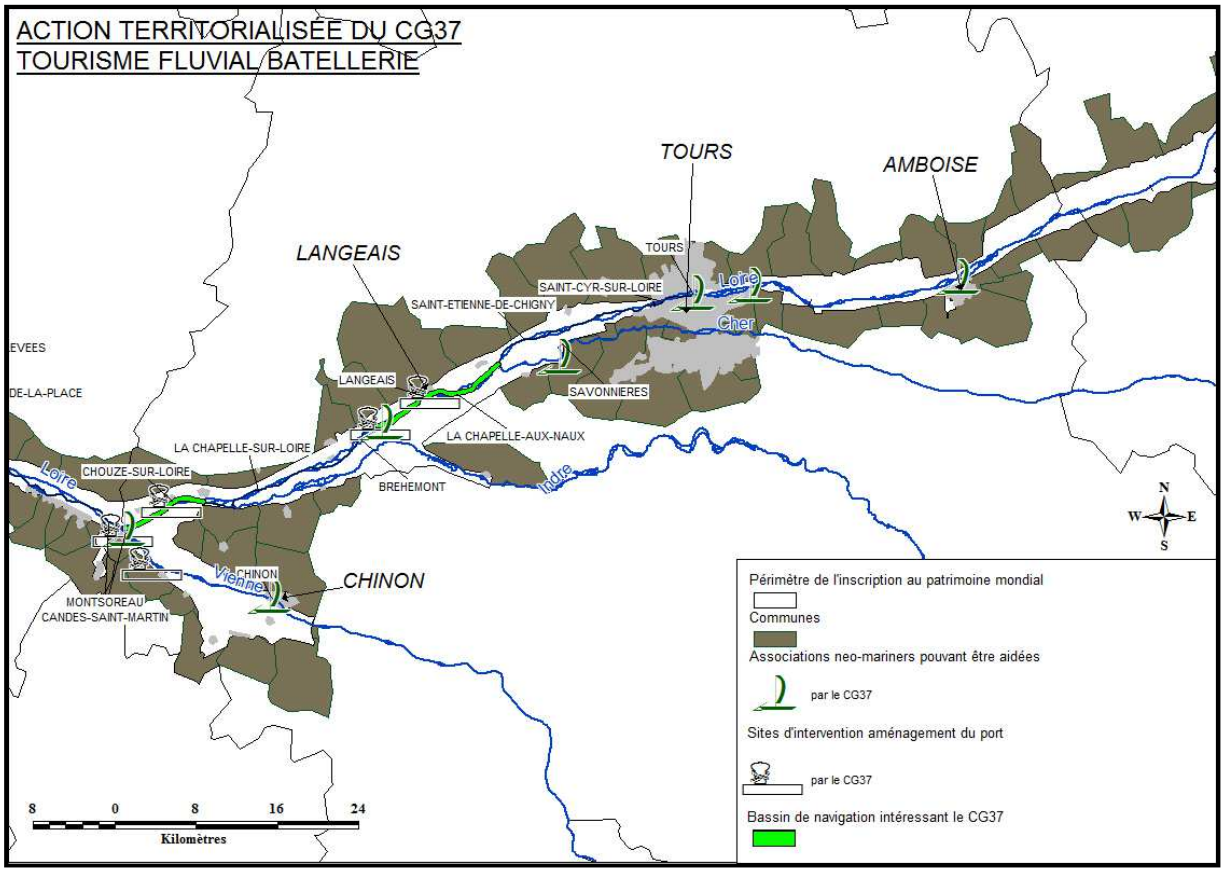
> *« A Saint-Germain sur Vienne, Max Pannier (concepteur de bateaux) que vous connaissez, je viens de lui monter un dossier de financement pour qu'il achète et mette aux normes son atelier […] je travaille également avec le maire de Saint-Germain sur Vienne, Jean Albert. Il a compris qu'il a un site particulier avec Rassay […] à Candes-Saint-Martin il y a aussi un espace acheté par la mairie, et aujourd'hui on s'interroge sur la vocation que l'on peut donner à cet immeuble et parmi les hypothèses fortes il y en a une sur le développement touristique et la batellerie […] j'ai également aidé l'amarante, les frères Delaporte, pour le montage financier de leur projet, ainsi que celui qui s'est installé sur Chenonceau » (Boulay, Agence de Développement de la Touraine, Entretien B. Pin, 2009).*

L'action du CG37 en faveur du développement touristique fluvial est donc fortement territorialisée et s'appuie sur des logiques fonctionnelles tout autant que sur des opportunités locales. Parmi ces opportunités, le CG37 devrait appuyer les associations de néo-mariniers et autres professionnels du tourisme fluvial (Verdier, 2009, entretien B. Pin). Il s'agit notamment de Nicolas Ayrault sur Chinon, des frères Delaporte sur Candes-Saint-Martin, M. Jacquin et son chaland la Fillonnerie sur Bréhémont, les bateliers du Cher à Savonnières, Boutavant à Tours, la ligérienne de navigation à Rochecorbon, Millière Raboton à Chaumont sur Loire dont l'activité s'étend jusqu'à Amboise. Cet appui pourrait se matérialiser sous la forme d'aides à l'entretien des bateaux, de conseils / aides pour le respect des nouvelles réglementations, d'appui pour la mise en marché d'offres touristiques. Un exemple récent d'appui du CG37 aux associations est visible sur le site de Savonnières, sur le Cher, en aval de Tours. On retrouve sur ce site une association dynamique, l'association des bateliers du Cher, dont la dernière réalisation, un scute de Loire[131], a été financée en grande partie par le secteur privé. Les 78000 euros nécessaires à la construction ont été apportés pour moitié par la fondation banque populaire, le reste étant apporté par la puissance publique (Pasquier, 2009, entretien B. Pin). Le CG37 n'a pas financé la reconstitution du scute[132]. Toutefois, il a participé au financement et au montage de la journée du 13 juin 2009, à Savonnières, pour la mise à l'eau du scute de Loire. Il s'agit là d'une traduction par les faits de la nouvelle politique du CG37 en matière d'appui au développement du tourisme par la batellerie.

Finalement, l'action du CG37 compose des territoires d'action s'appuyant à la fois sur des espaces fonctionnels et des opportunités locales (associations, dynamiques politiques).

[131] Sous la direction scientifique de François Beaudouin

[132] La recherche de financement ayant eut lieu avant que le CG37 ne prenne ses nouvelles orientations en matière de tourisme fluvial. Nul doute aujourd'hui que le CG37 financerait en partie ce type de projet



Carte 37 : Actions territorialisées du CG37 en matière de tourisme fluvial batellerie (réalisation : B. Pin)

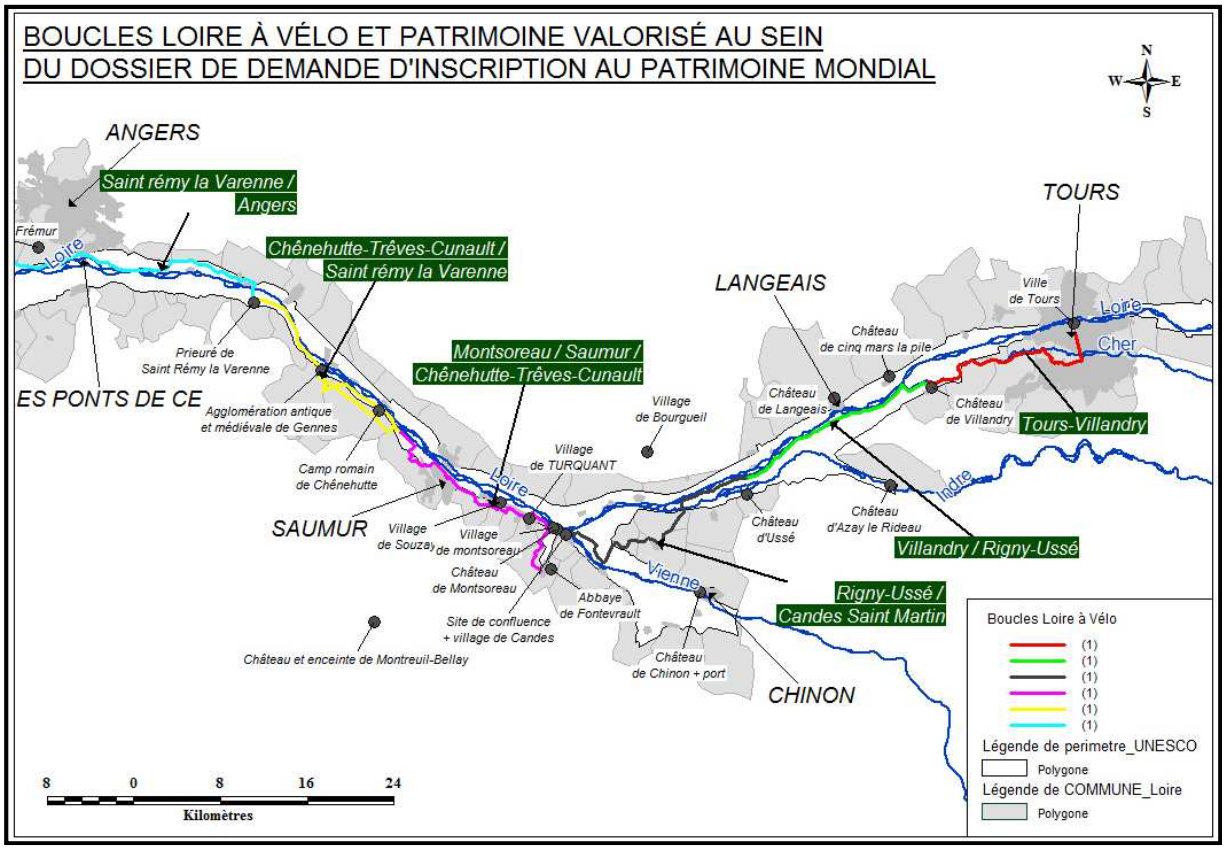
Et à l'échelon régional ?

Si les philosophies d'action diffèrent quelque peu à l'échelle des départements, Le programme « la Loire à Vélo », véritable succès ligérien, montre que les régions peuvent harmoniser leurs politiques touristiques autour d'un projet. Sans aller jusqu'à s'intéresser à l'émergence de ce projet[133], à son inscription au sein des politiques régionales[134], l'étude des itinéraires réalisés, des haltes à aménager, est riche d'enseignements concernant la stratégie de développement touristique sous jacente.

Le programme « la Loire à Vélo » permet de reconnaître, via les itinéraires développés, des portions de Loire ou de son arrière pays fluvial spécifiques du point de vue de leurs fonctionnalités touristiques. D'un point de vue institutionnel, la compétence d'aménagement des itinéraires « Loire à Vélo » relève des Conseils Généraux mais également des communautés d'agglomérations pour les portions d'itinéraires comprises sur le territoire de ces dernières (DIREN Centre - Secrétariat du Plan Loire, 2004). Les agglomérations sont considérées comme des passages obligés, d'autant plus nécessaires que ces dernières concentrent les services touristiques mais également parce qu'elles constituent des pôles touristiques reconnus à l'échelon du Val de Loire. Leur caractère structurant a d'ailleurs été mis en évidence lors de l'identification des espaces fonctionnels. Dans une perspective plus globale, les itinéraires réalisés montrent l'importance des patrimoines ligériens reconnus que sont les châteaux et édifices religieux, les villes et villages ligériens, le patrimoine naturel et culturel. Ces derniers ont été réalisés en fonction de la présence de ces patrimoines et donc en fonction de logiques fonctionnelles (Carte 38).

[133] Nombreux se réclament de la paternité de ce projet

[134] Au-delà des stratégies d'action des CRT, l'analyse des PLGN par région déjà réalisée donne un cadre politique à la mise en œuvre du programme « La Loire à vélo »



Carte 38 : Boucles Loire à Vélo et patrimoine valorisé par le dossier de demande d'inscription au patrimoine mondial (réalisation : B. Pin)

Ainsi, l'antenne Montsoreau – Fontevraud, qui permet de s'écarter de l'axe ligérien, donne à découvrir un arrière pays fluvial spécifique ponctué d'un grand site en la présence de l'abbaye de Fontevraud. Les tronçons « Saint-Mathurin – La Daguenière » et « La Daguenière – Les Ponts de Cé » (au sein de l'itinéraire « Saint Rémy la Varenne / Angers ») valorisent la proximité de l'agglomération angevine et en moindre mesure une succession de villages en front de Loire sur la Levée. Le parcours Candes-Saint-Martin – Port Boulet – Chinon rayonnant autour de Savigny en Véron (Préfecture de la région Centre, 2003, p201) s'appuie quant à lui sur l'existence d'une entité paysagère et naturelle particulière. Il en est de même pour l'itinéraire Saumur-Montsoreau, logiquement positionné en rive gauche laquelle recèle un patrimoine dense. Il en enfin de même concernant l'itinéraire Tours-Villandry qui pointe très explicitement les qualités patrimoniales du Cher aval avec notamment le pôle de Savonnières et en bout d'itinéraire le grand site de Villandry.

Concernant l'aménagement des aires d'arrêt « Loire à Vélo », la compétence (et par extension la maîtrise d'ouvrage) revient ici aux communautés de communes (Ouest-Aménagement and al, 2004, p2). Les aires d'accueil projetées pour la mise en œuvre du programme « Loire à Vélo » en Maine et Loire ont été classées selon une typologie reconnaissant des qualités particulières au niveau de ces aires d'accueil. Cette typologie ne fait que renforcer les choix

de valorisation associés aux itinéraires (voir ci-dessus). La typologie retenue caractérise les haltes en 3 classes différentes construites selon des logiques fonctionnelles (Ouest-Aménagement and al, 2004, p4-6). Toutefois, on peine à comprendre les raisons du choix de certaines aires parmi les aires principales (surtout celles de l'aire d'influence angevine dont l'intérêt principal se résume à la proximité de cette agglomération) :

- Aires principales : *« aires situées essentiellement au contact des bourgs et des villes bordant la Loire, pour bénéficier des équipements commerciaux, touristiques et culturels déjà existants […] Ces bourgs et ces villes ont toutes une vocation touristique et disposent, pour la plupart, d'un office de tourisme »*. Sur le linéaire d'étude, les aires concernées sont celles situées aux Ponts de Cé, à la Daguenière, Saint-Rémy la Varenne, Gennes, Chênehutte, Saint-Hilaire (Saumur), théâtre de Saumur, Dampierre sur Loire, Turquant, Montsoreau, Fontevraud l'abbaye ;
- Aires secondaires : *« les aires secondaires concernent le plus souvent des aires de pique-nique déjà existantes en bordure de circuit en lien avec un beau panorama ou près d'un monument […] Ces aires, situées à l'écart des bourgs, sont facilement accessibles mais ne disposent pas obligatoirement de stationnements voitures »*. Sur le linéaire d'étude, les aires concernées sont celles de Saint-Mathurin sur Loire, le Thoureil, Bessé, l'étang de Joreau (Chênehutte – Trêves – Cunault), Trêves, Saint-Florent (Saumur) ;
- Aires tertiaires ou aires naturelles : aires naturelles principalement.

Malgré quelques choix peu évidents, les itinéraires et aires d'arrêt du programme « la Loire à Vélo » marquent l'intérêt porté à ce patrimoine pluriel constituent les ressources touristiques du Val de Loire. La territorialisation du tourisme suivant l'axe ligérien répond donc d'une stratégie touristique nouvelle formulée par le préfet coordonateur de bassin à l'orée du plan Loire 2000-2006 (à savoir développer le tourisme en s'appuyant sur le réseau de sites touristiques majeurs du bassin et diffuser les flux dans l'arrière pays).

La Loire à vélo peut être considérée comme un avatar de cette nouvelle stratégie territorialisée. Laura Verdelli résume et relativise cette nouvelle approche : *« Elle (la piste cyclable) permet de matérialiser l'intérêt des institutions […] vers ce patrimoine paysager qui est fortement énoncé mais qui reste difficile à appréhender, faute d'une territorialité homogène, d'une faible intensité panoramique et d'une présence d'une "extraordinaireté" monumentale plutôt dispersée » (Verdelli, 2008, p442).* Nous rejoignons Laura Verdelli non pas sur la caractérisation du patrimoine paysager que nous avons préféré appréhender de manière systématique (voir chapitre précédent) mais bel et bien concernant le fait que la

« Loire à vélo » matérialise l'intérêt des institutions pour ce nouvel objet patrimonial qu'est le fleuve et pour les stratégies touristiques territoriales nouvelles qu'il suggère (plus linéaires que surfaciques notamment). Cette reconnaissance des potentialités du fleuve ainsi que la création d'itinéraires et d'arrêts font de la spatialité de ces potentiels des territoires d'action. A l'heure actuelle, la Loire à Vélo est certainement la réalisation la plus spectaculaire de cette nouvelle stratégie de développement touristique, une réalisation qui a rompu les logiques administratives traditionnelles (régions, départements, etc).

5.3.3. Les institutions *ad hoc*

Les institutions *ad hoc* sont en général adossées à un territoire précis. Ce territoire lui-même est à considérer comme un territoire d'action. Toutefois, dans les lignes suivantes, nous allons nous intéresser aux sous territoires d'action de ces derniers, soit aux portions d'espaces reconnues pour abriter des qualités particulières et identifiés en tant que zones d'interventions éligibles à des financements particuliers, ou identifiés comme site d'interventions ou de prescriptions.

La Mission Val de Loire

A l'échelle des communes et de leurs regroupements, il devient difficile de définir des territoires d'action touristiques. On observe en effet, à cette échelle, une prévalence des réalisations ponctuelles au détriment d'une stratégie réellement territorialisée. Ceci est en partie imputable aux échelles de temps des stratégies d'actions. Les communes et leurs regroupements adoptent en effet des logiques d'actions à court terme (Genieys, 2002, p226). Lorsque l'action qui leur est proposée n'apporte pas de bénéfices à court terme mais que des perspectives d'intervention[135] de la part des échelles territoriales supérieures sont perceptibles, alors des comportements de type « free-rider » apparaissent (Genieys, 2002, p226-227). On assiste bien à des visions de proximité au détriment de l'interterritorialité. Au même titre que sur le canal du Midi, on en vient à se poser la question de savoir si le classement, plutôt qu'un point de départ ne pourrait être vue comme un point final (Genieys, 2002, p228). Cette vision défend l'idée selon laquelle l'ajout d'échelles d'action toujours supérieures (Top down) n'est en fait qu'un leurre ou tout au plus un terrain infertile. C'est ce pari que doit relever le Val de Loire, celui de l'intérêt collectif servit par des collectivités territoriales investissant sur des logiques à moyen terme, ce qu'Alain Marais (Ancien Directeur de la DRAC Centre et Chargé de mission de la préfiguration de la Mission) dénomme « interterritorialité » :

[135] financière entre autres

> *« ”la Loire est le moyen de traiter le quotidien mais avec une perspective et une vue prospective, tout le monde a compris cela et c’est l’intérêt de tout le monde. Le développement qui sera conduit sera un développement participatif où tous les acteurs économiques et politiques s’engagent aux côtés de l’État […] on a une zone, une région […] qui dépasse les frontières cadastrales, administratives. On est rentré dans un processus d’examen et de réflexion sur le développement bien au-delà des réflexes qu’avaient les administrations, État ou collectivités et bien au-delà de ce que les politiques habituellement abordent dans le cadre de leurs compétences strictement géographiques et administratives”. L’“interterritorialité” prouve “une intelligence de comportements et d’attitudes » (Marais, entretien Huyghues-Despointes, in Huyghues-Despointes, 2008, p175).*

Dans le même ordre d’idée, Marie Madeleine Damien évoque le besoin d’interterritorialité dans la perspective de pérennisation et d’efficience des aménagements visant le développement du tourisme fluvial : *« Le degré de satisfaction de la population locale comme celui de la clientèle est directement lié à la synergie inter réseau et au contexte politique dans lequel l’aménagement ou le nouveau produit touristique est porté. C’est en raisonnant et en agissant à l’échelle d’un “territoire”, d’une vallée considérée dans sa globalité et dans ses relations avec les territoires voisins et en emportant l’adhésion des populations locales, des syndicats de rivières, que vit et perdure l’aménagement touristique fluvial et non de façon isolée » (Damien, 2001, p92).* Cet enjeu de « mise en musique » de l’action publique locale par une institution d’échelle supérieure est l’enjeu auquel est confronté la Mission Val de Loire.

Ainsi, et concernant la question de la gestion des paysages, la Mission Val de Loire identifie les collectivités suivantes comme institutions de gestion : syndicats de pays, communautés d’agglomération, communautés de communes : *« Ils (les sites pilotes) sont représentatifs de l’échelle d’action pertinente à mobiliser pour une gestion du devenir de leurs paysages : tous sont gérés dans le cadre intercommunal d’un syndicat de pays, d’une communauté d’agglomération ou d’une communauté de communes, accompagnant les communes du site » (Mission Val de Loire, 2008, p2).* Dans le même document, la mission Val de Loire délimite des espaces de loisirs et de tourisme (Mission Val de Loire, 2008, p47-49). Les espaces mis en avant à ce titre (chemins en bord de Loire, ports de Loire et anciennes carrières) abritent des potentialités et sont autant de zones de prescriptions d’actions territorialisant l’action. Dans les faits, une démarche territorialisée associée à la démarche de projet est palpable concernant la politique paysagère. Ceci dit, l’identification sous forme cartographique d’espaces spécifiques reste lettre morte et le cadre institutionnel d’action qui en découlerait

difficilement identifiable. La détermination et l'identification de territoires d'actions spécifiques sur carte pourrait être un des objets du plan de gestion du site inscrit au patrimoine mondial qui devrait voir le jour dans les mois à venir.

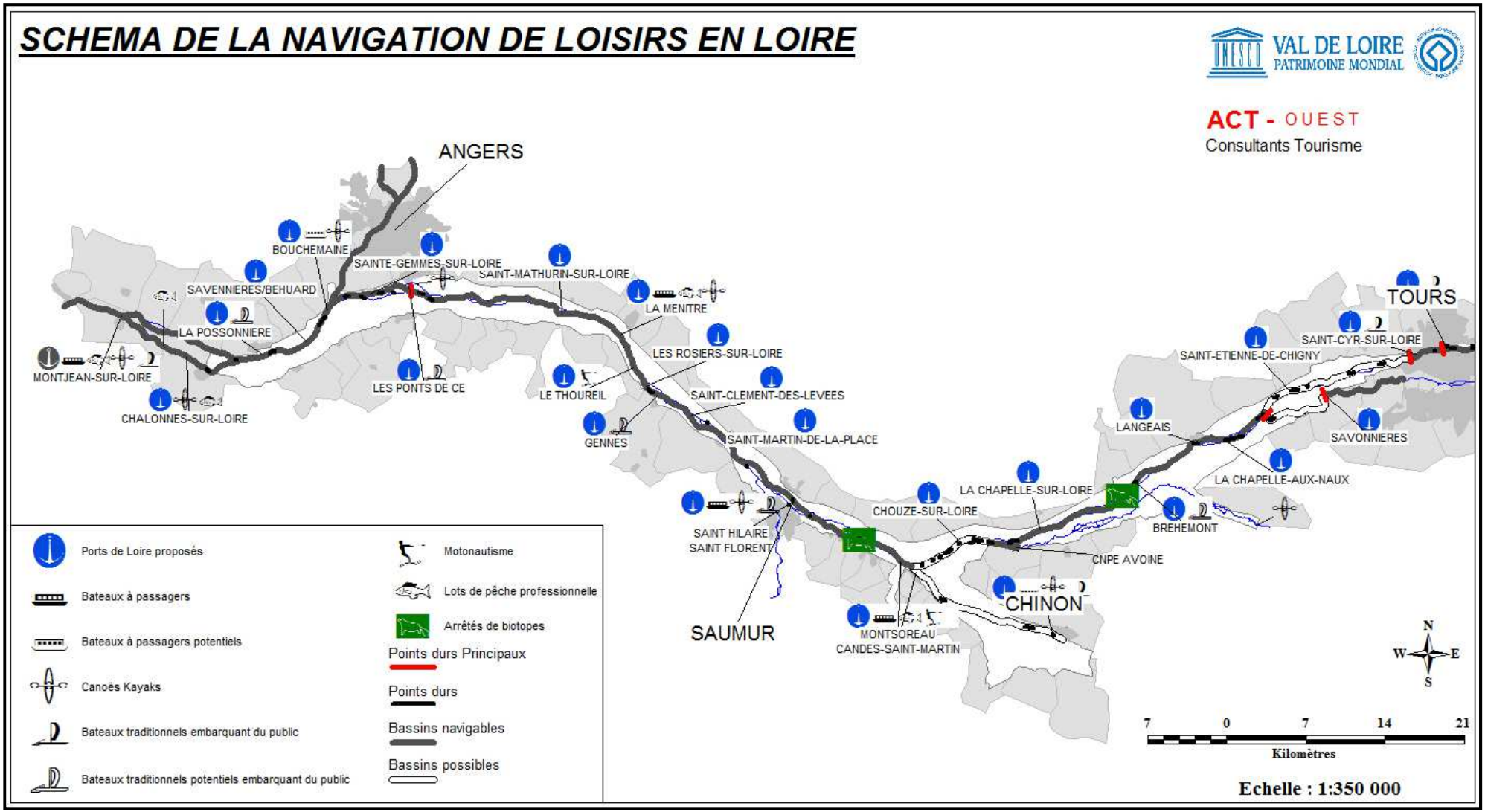
Il est en va différemment de la politique prospective de la mission Val de Loire en matière de tourisme fluvial résumée dans le 3ème cahier du Val de Loire patrimoine mondial dédié au « Schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire, marine et ports de Loire » (SONL). Le SONL propose un véritable plan d'action et matérialise sur carte des espaces aux caractéristiques particulières. Les bassins de navigations identifiés y sont les premiers espaces assis sur des logiques fonctionnelles. Les bassins de navigation de ce schéma sont de deux types (Carte 39) :

- Les bassins navigables : ce sont des sections offrant des conditions de navigation toute l'année ;
- Les bassins possibles : il s'agit de sections fluviales ne garantissant pas des conditions de navigation toute l'année.

Les bassins de navigation, qu'ils soient navigables ou possibles (Carte 39), ne sont pas les seules dimensions spatiales mobilisées par le schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire. Ce dernier identifie également des ports de Loire comme sites potentiels où développer l'activité. Ces « ports de Loire proposés » constituent un maillage dense de haltes fluviales potentielles qui doivent pouvoir endosser les fonctions suivantes (Mission Val de Loire, 2007, p17) :

- Localiser les activités de navigation dans des sites appropriés ;
- Assurer le lien entre le fleuve et le territoire riverain : accès, services aux navigants, gestion du site, participation à l'animation ;
- Permettre l'information aux navigants, notamment sur les consignes de sécurité ;
- Valoriser les quais, cales et les autres ouvrages civils utilisés par la Marine de Loire.

Ces ports identifiés seront donc à la fois des lieux possédant un front de Loire ou un arrière pays fluvial abritant un certain nombre de qualités (aménités), des lieux offrant un panel services et enfin des lieux possédant des cales, quais et ouvrages utilisables. Par les qualités qu'ils abritent, les ports de Loire et bassins de navigation constituent donc bel et bien des formes territorialisées d'action publique assises sur des logiques fonctionnelles.



Carte 39 : Cartographie du schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire –zone concernée par le terrain d'étude (Mission Val de Loire, 2007, réalisation technique : B. Pin)

Outre les bassins de navigation et ports de Loire, le SONL précise également les sections *a priori* spécifiquement intéressantes pour le développement des différentes pratiques nautiques visées par le schéma (bateaux à passagers, écotourisme à bord de bateaux traditionnels / canoës kayaks / bateaux légers, canoë-kayak, bateaux en pratique individuelle ou associative, motonautisme, voile et aviron). Ces sections sont identifiées au regard des possibilités de navigation, au regard des qualités naturelles, patrimoniales et paysagères, mais également aux vues des principales aires de chalandises. Ces sections (sur notre terrain d'étude) sont :

- Bateaux à passagers : Levées d'Anjou (la Ménitré), Saumur, Candes-Saint-Martin – Montsoreau, Chinon, Bréhémont, Tours agglomération ;
- Écotourisme : de nombreux sites en aval du Bec de Vienne avec des zones de chalandises plus denses vers Angers / Saumur / Chinon ; un site Bréhémont - La Chapelle aux Naux sur la Loire / Savonnières – Villandry sur le Cher ; un site également autour de l'agglomération de Tours (St Cyr sur Loire – Montlouis) ;
- Canoë-Kayak : Loire aval, Chinon-Saumur, Langeais-Saumur-Ponts-de-Cé, Tours-Langeais ;
- Bateaux en pratique individuelle ou associative : à partir des ports de Loire pour une navigation locale sans dangers importants ;
- Motonautisme : bassins spécifiques du Thoureil, Montsoreau ;
- Voile et aviron : non spécifié.

Les logiques fonctionnelles sous-jacentes aux bassins de navigation, aux ports de Loire et aux sections potentiellement intéressantes, se basent sur des qualités, des potentialités particulières de l'espace. Il s'agit là d'une expression traditionnelle de territoires d'action que le SONL introduit bien que se défendant d'une démarche de sélection ou de programmation d'investissements (Mission Val de Loire, 2007, p36). Dans les faits, il est évident que les enveloppes financières mobilisables alimenteront des projets selon à la fois le principe d'opportunité (l'existence de projet étant une condition nécessaire au financement) et à la fois selon les dimensions spatiales déterminées par le schéma et précisées précédemment. C'est au travers de ce que le schéma intitule des « échelles de projet fonctionnelles » que la mission Val de Loire imagine le cadre territorial de l'action et proposes donc des territoires d'action concrétisant les portions d'espaces identifiés pour leurs qualités particulières. Ces échelles sont celles de l'intercommunalité mais surtout du projet de bassin (bassin de navigation réunissant plusieurs communautés de communes ou pays) pour les espaces ruraux d'un côté,

et celles des agglomérations et communautés d'agglomérations de l'autre (Angers, Saumur, Chinon, Tours). Pour ces dernières, le SONL envisage la combinaison de multiples fonctions : offres de navigation touristique, animation des quais, pratiques individuelles, bases nautiques, escales de randonnées nautiques, accueil et services Loire à Vélo, lieux de promenades, événements fluviaux, informations touristiques, commerces et services. A l'inverse, pour les sites prévus dans l'espace rural, les fonctions envisagées sont moins ambitieuses si ce n'est l'accueil des bateaux qu'ils soient individuels, associatifs ou professionnels, la proposition de services (restaurants, guinguettes, hébergements, découverte du patrimoine), la liaison avec la Loire à Vélo (Mission Val de Loire, 2007, p38-39). Ces « échelles de projet fonctionnelles » sont autant de territoires d'action mariant les échelles territoriales de l'action aux espaces identifiés selon des logiques fonctionnelles.

En définitive, le Schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire succombe à l'habitude relativement répandue (mais dont l'efficacité reste à démontrer) de création de nouveaux échelons territoriaux *ad hoc*, selon le principe des « échelles de projet fonctionnelles ».

Le schéma est aussi l'occasion d'observer l'action publique régulatrice de la Mission Val de Loire. En effet, bien que les financements ne soient pas conditionnés au fait de servir la stratégie territoriale lisible au sein de ce schéma, la demande d'aide technique ou de financements auprès des membres de la conférence territoriale (organisme exécutif de la mission Val de Loire) est conditionnée à l'adhésion du requérant à la charte de navigation. La Mission Val de Loire se positionne ici en tant qu'institution régulatrice du développement de la navigation de loisirs en Loire puisqu'imposant un certain nombre de dispositions annexées à la dite charte et appelant au maximum de concertation entre les porteurs de projets, les gestionnaires de sites et les opérateurs de navigation. Le temps de cette concertation est potentiellement le moment de négociation visant à intégrer les projets à des stratégies ou projets globaux de valorisation de l'espace ligérien (Mission Val de Loire, 2007, p50). Plus globalement, la Mission Val de Loire joue un rôle de coordination de l'action territoriale des collectivités figurant au sein du périmètre inscrit. Si au préalable de l'inscription, les et institutions en charge des problématiques touristiques disposaient d'une certaine autonomie, aujourd'hui, ces collectivités et institutions disposent d'une structure d'appui, sorte de « tuteur » favorisant la « croissance » de leurs projets et régulant également leur activité. Participant à l'expertise de l'éligibilité des actions financées par le PLGN (consultée tout du moins pour avis), distribuant les financements, ayant également tissé un réseau étroit de collaboration avec les institutions régulatrices traditionnelles du développement économique

et touristique, la Mission Val de Loire s'est imposée comme un acteur incontournable pour tout promoteur patrimonial et touristique[136]. Cette place stratégique doit permettre d'imposer un certain nombre de mesures particulières dont celles visant à construire des cadres territoriaux d'action *ad hoc*.

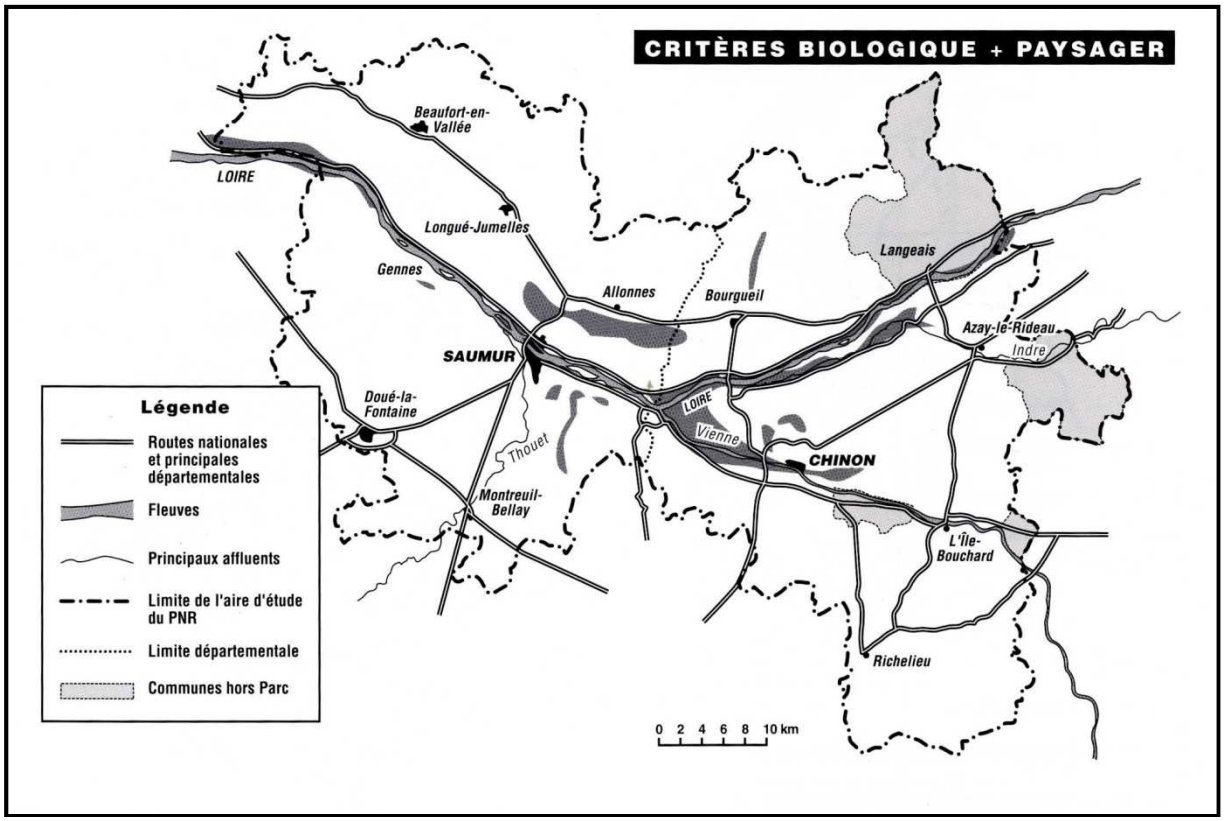
Le PNR Loire Anjou Touraine

Créé le 30 mai 1996, le PNR Loire Anjou Touraine est considéré comme un espace rural de qualité permettant de subvenir à la demande sociale de nature des populations urbaines tourangelles et angevines. Dans sa charte parue en 2000, le PNR Loire Anjou Touraine réalise un diagnostic de son territoire sur la base d'une analyse spatiale des qualités qu'il abrite. Ces qualités sont rassemblées sous trois traits principaux :

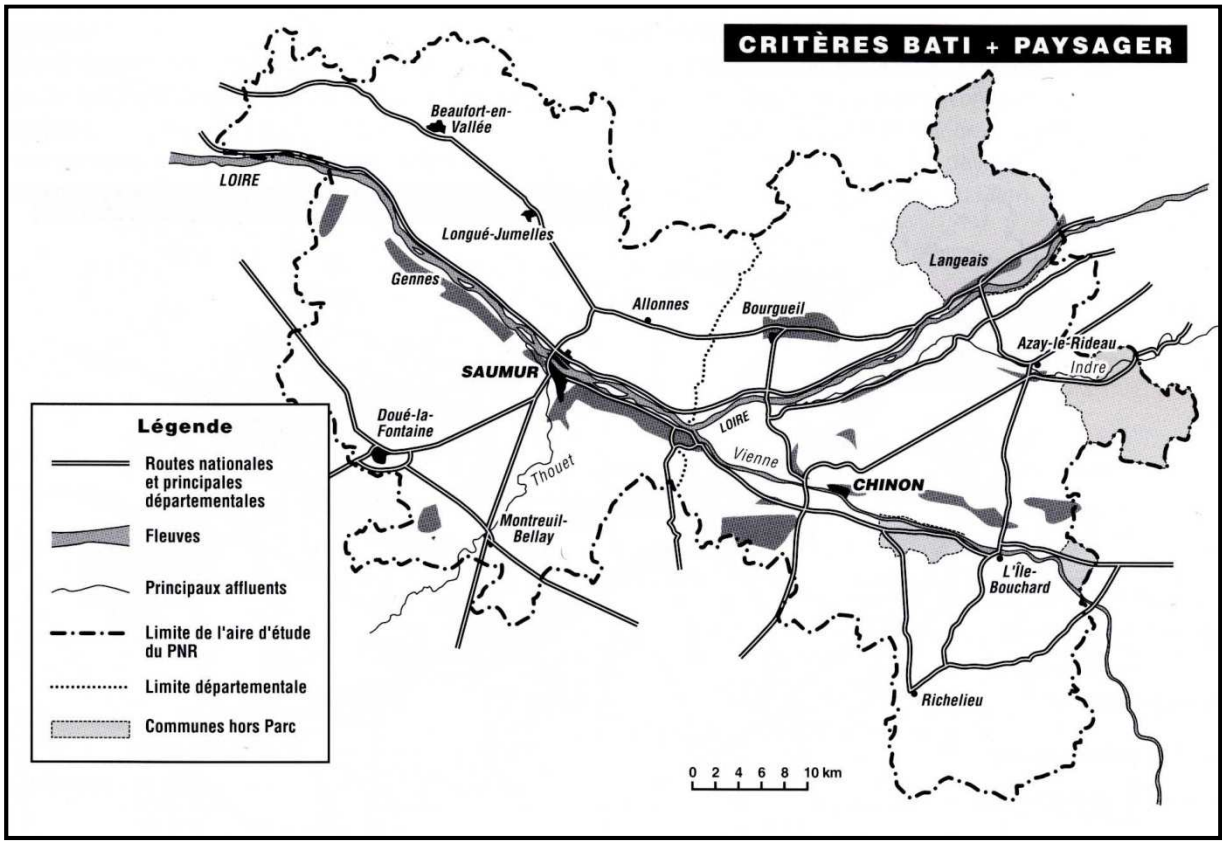
- Le biologique
- Le paysager (paysages de vallées, vignobles, plateaux cultivés, plateaux boisés[137])
- Le bâti

A partir de ce diagnostic est établi un zonage du parc priorisant l'action de ce dernier. Le zonage réalisé identifie des zones d'intérêt majeur de trois types : type 3 (les moins intéressante), type 2 et type 1 (les plus intéressantes avec un recouvrement d'aménités différentes). Les zones de type 3 ne concernent pas ou peu les bords de Loire à l'inverse des zones de type 2 et de type 1 matérialisant ainsi un rôle structurant d'un point de vue patrimonial. Ainsi, les bords de Loire entre Langeais et la confluence (Loire / Vienne) ainsi que les bords de Vienne entre Chinon et la confluence en rive droite (particulièrement sur le bocage du Véron) présentent des espaces rassemblant à la fois des qualités paysagères mais également biologiques (Carte 40). La rive gauche de la Loire, de la confluence (Candes Saint-Martin) jusqu'à l'aval de Gennes présente un linéaire quasi ininterrompu d'espaces aux qualités paysagères particulières, recouverts d'un bâti singulier considéré comme remarquable (Carte 41). Ces zones aux qualités paysagères et de bâti sont rejetées sur la levée mais surtout sur le coteau. C'est au droit de ces dernières zones mais entre le pied du coteau et la levée opposée que se trouvent les zones remarquables d'un point de vue à la fois biologique, paysager et bâti (Carte 42).

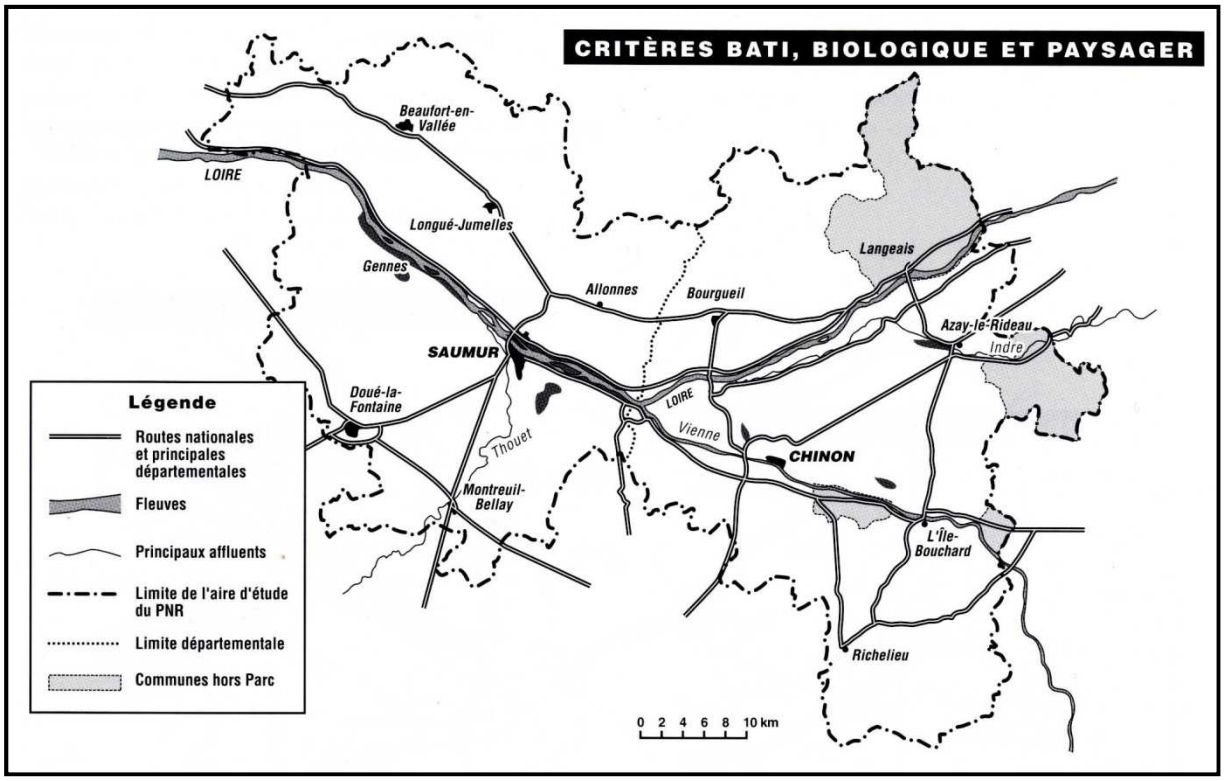
[136] D'aucun y voient un parallèle avec le Conservatoire Régionale des Rives de la Loire et ses Affluents (CORELA) dont la consultation et l'aval semblaient parfois nécessaires à l'obtention de financements régionaux, permettant ainsi à cette structure d'imposer sa politique (Boche, entretien B. PIN 2005).
[137] Ces éléments ont été pris en compte dans l'analyse des rythmes paysagers



Carte 40 : Carte des zones d'intérêt biologique et paysager (Charte du PNR Loire Anjou Touraine 2000-2006, p105)



Carte 41 : Carte des zones d'intérêt paysager et bâti (Charte du PNR Loire Anjou Touraine 2000-2006, p106)



Carte 42 : Carte des zones d'intérêt écologique, paysager et bâti (Charte du PNR Loire Anjou Touraine 2000-2006, p108)

Si la charte 2000-2006 du PNR fixe des orientations d'intervention sur ces zones particulières, elle ne fixe pas spécifiquement des orientations visant à développer le tourisme. Les orientations formulées visent juste à maintenir ces zones dans leur état d'intérêt remarquable tout en reconnaissant leur intérêt touristique. La charte 2008-2020 maintient le cap déjà poursuivi par la charte 2000-2006. Par ses prescriptions particulières et par l'obligation qui est faite aux EPCI et aux communes de les respecter, dans le cadre de leurs documents d'urbanisme, le PNR Loire Anjou Touraine se positionne, au même titre que la MVL, comme un acteur majeur du développement local (et bien entendu touristique).

Du point de vue de la stratégie globale, le PNR Loire Anjou Touraine adopte une stratégie que l'on peut retrouver au sein du PLGN et de la MVL en faisant du confortement de l'identité territoriale un des enjeux de son plan d'action (PNR Loire Anjou Touraine, 2008a, p68). Cet enjeu confirme à nouveau le constat selon lequel le projet fait naitre le territoire, que l'identité ligérienne est bien un construit, une ressource de l'action publique. Le PNR en fait même un des sous axes de sa stratégie d'action (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008b, p122). Au chapitre des comparaisons, la stratégie touristique du PNR Loire Anjou Touraine semble être un compromis entre la stratégie du CDT37 et du CDT49. Ainsi, le PNR appuie ses orientations touristiques sur la prise en compte des modifications des pratiques et de la consommation touristique (CDT37 mais également CDT49) ainsi que sur des actions

territorialisées (CDT49). En sus, il privilégie le concept de subsidiarité (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008b, p97) tout en entendant jouer un rôle de coordination, de régulation des politiques menées par les communautés de communes mais surtout des politiques menées par les pays qui sont mis en avant comme l'institution interterritoriale minimale du point de vue de son étendue et de ses moyens pour mener de réelles politiques touristiques stratégiques et territorialisées (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008b, p126). On note également un point commun saillant avec la stratégie du CDT49, à savoir l'incitation à la création de structures d'hébergements et de restauration de qualité (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008b, p102). Autre orientation importante de la stratégie d'action du PNR, l'interterritorialité fait l'objet d'un des sous axes de la charte 2008-2020 (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008b, p128-131). L'interterritorialité rassemble un certain nombre de préconisations du PNR vis-à-vis de la coordination de l'action des communautés de communes, des pays, entre eux mais également avec les acteurs institutionnels d'échelle supérieure (PLGN, MVL). Le PNR se pose ici comme une institution de régulation formelle de l'action communautaire ou de l'action des pays au même titre que les CDT, la MVL et le PLGN.

On retrouve également des éléments de comparaison à rapprocher du plan d'action formulé par Philippe Cayla pour la valorisation du patrimoine culturel et fluvial (Cayla, 2006). Ainsi, le PNR *« aménagera un site moteur sur la Loire de "tourisme de nature", révélateur des autres produits ou prestations du Parc. Il travaillera à l'élaboration et à la promotion d'un pôle fluvial sur la Loire et la Vienne »*. De même, *« Il créera un ou plusieurs points de découverte et de compréhension de la nature, par secteur géographique. L'accessibilité à ces espaces naturels sera ainsi plus rapide et organisée pour mieux équilibrer la fréquentation et mettre en valeur l'ensemble du territoire »* et *« devra faire connaître et conforter ses prestations et produits déjà mis en place : Maison du Parc, sentiers d'interprétation, circuits patrimoine, circuits équestres, sorties accompagnées »* (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008b, p101). Ceci n'est pas sans rappeler les pôles du patrimoine ligérien mais également les stations patrimoniales et relais patrimoniaux de Philippe Cayla (Cayla, 2006). Les éléments de comparaison entre la charte du PNR et le document de Philippe Cayla *« matériaux pour un schéma directeur du patrimoine culturel de la Basse Loire angevine et armoricaine en Région Pays de la Loire, en référence à une valorisation d'échelle de bassin »* deviennent encore plus saillants lorsque l'on peut lire au sein du rapport de la charte 2008-2020 : *« Le Parc conduira l'élaboration d'un schéma de valorisation de son patrimoine définissant des entrées thématiques par secteur géographique. Les thèmes de chaque zone ne seront pas exhaustifs et*

exclusifs mais seront révélateurs de caractères prédominants » (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008b, p113).

Du point de vue de la territorialité de l'action, le PNR Loire-Anjou-Touraine identifie au sein de son plan des zones de prescriptions et des zones de recommandations. Les premières sont principalement d'ordre écologique (patrimoine naturel) quand les secondes sont plus spécifiquement orientées vers le patrimoine (hormis les espaces de fonctionnalité biologique). Parmi les zones de prescriptions, le PNR Loire-Anjou-Touraine identifie deux types de zones :

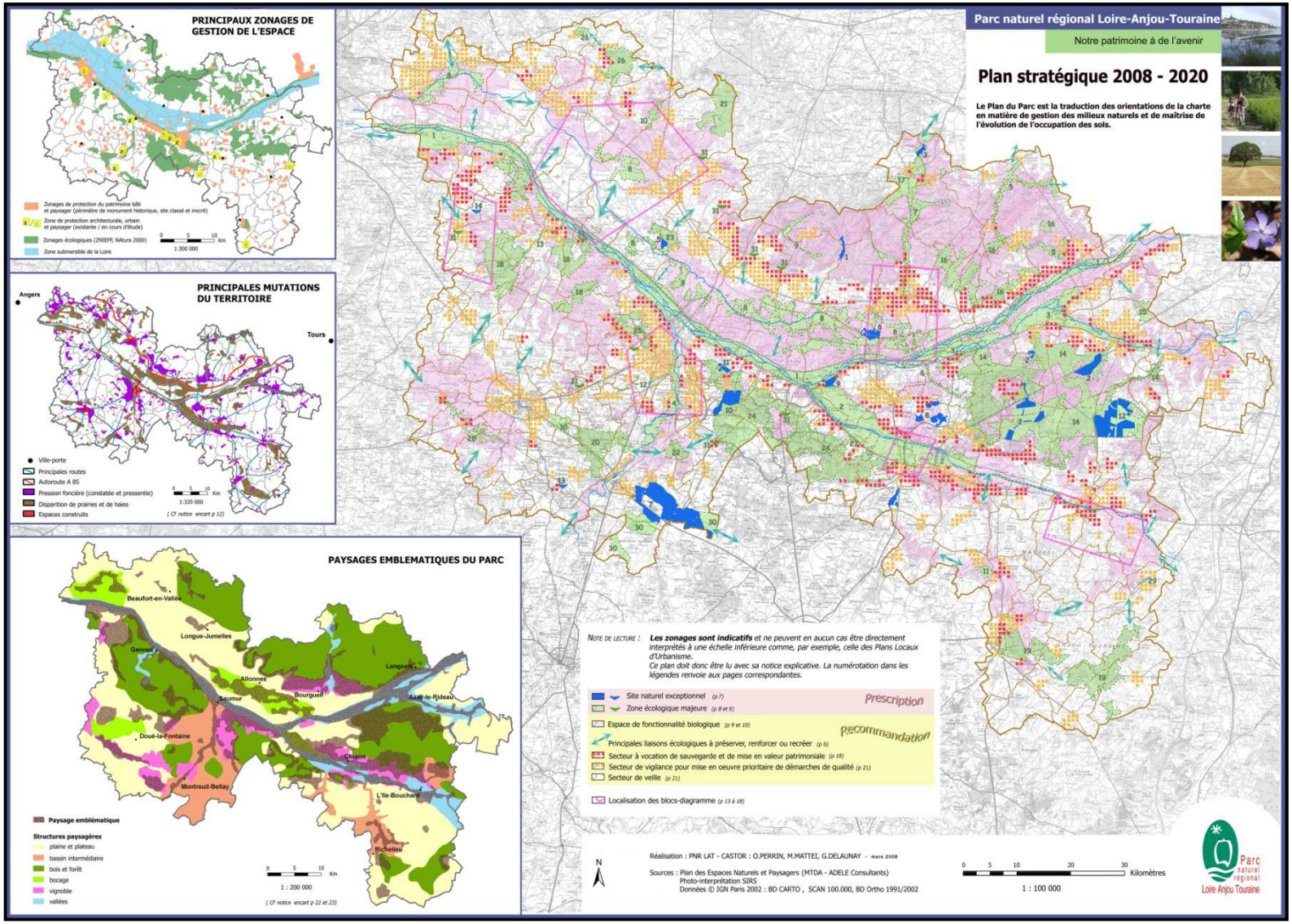
- les sites naturels exceptionnels : il s'agit là de sites à la valeur écologique exceptionnelle. Peu répandus et très circonscrits, leur prise en compte en tant que territoires d'action dans une logique de valorisation touristique ne peut s'inscrire qu'au niveau locale, celui des stations et relais patrimoniaux de Philippe Cayla. Toutefois, la valorisation et la fréquentation de ces espaces peut s'avérer antagoniste de leur préservation ;
- Les zones écologiques majeurs : beaucoup plus répandues dans l'espace, il s'agit de zones qui, à contrario des sites écologiques majeurs, ne peuvent faire l'objet d'une gestion publique par maîtrise foncière. Ces zones *« n'ont pas vocation à recevoir des équipements, des infrastructures ou tout projet de valorisation des ressources naturelles qui remettraient en cause leur biodiversité » (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008c, p7)*. Sur ces zones, le PNR entend réguler l'implantation d'aménagements en étant associé le plus précocement possible à tout nouveau projet. Du point de vue des aménagements liés au tourisme fluvial, et à la vue de l'implantation de ces zones, il est évident que le PNR devra être associé à tout nouvel aménagement de type portuaire par exemple. En effet, les bords de Loire sont dans leur ensemble identifiés comme zones écologiques majeurs et donc soumis à l'accompagnement du parc (Carte 43).

Concernant les zones à recommandations, il s'agit principalement des secteurs à vocation de sauvegarde et de mise en valeur patrimoniale (patrimoine culturel). Si les recommandations émises ont principalement pour objectif de conserver le patrimoine local pour des objectifs de cadre de vie, la conservation de ce patrimoine, le soin apporté aux cônes de visibilité (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008c, p19) ne peut que servir une politique de développement touristique basée sur les aménités du territoire. Le patrimoine local fait partie de ces aménités et sa conservation est génératrice de services pour le cadre de vie et le tourisme : *« Il y a urgence à reconnaître l'utilité publique des services rendus par les éléments patrimoniaux à la collectivité. En effet, ces paysages emblématiques constituent l'image d'un territoire soumis*

à de fortes pression » (PNR Loire-Anjou-Touraine, 2008c, p18). Du point de vue des réalités géographiques de ces espaces, on observe une absence de ces secteurs en rive gauche de la Loire dans la partie amont du secteur d'étude jusqu'à la confluence avec le Cher (Carte 43). En rive droite, on note une portion de Loire recensant un certain nombre d'aménités à partir de Langeais et jusqu'à Ingrandes sur Loire. Puis, cette zone suit le pied de coteau pour s'éloigner de la Loire et concerner des sites tels que Bourgueil et Saint Nicolas de Bourgueil. Côté rive gauche, les secteurs à vocation de sauvegarde et de mise en valeur patrimoniale apparaissent à partir de la confluence pour concerner notamment l'ensemble du font de Loire entre Candes-Saint-Martin et Saumur aval. Puis c'est le complexe Chênehutte / Trêves / Cunault qui est mis en avant, puis Gennes, le Thoureil, Saint Rémy la Varenne et Blaison Gohier. On s'aperçoit que sur cette portion de Loire en aval de Saumur, seule la rive gauche est concernée, rive qui n'est pas nécessairement la plus fréquentée en raison de sa situation à l'opposée de la route sur la levée. Peut-on lire ici une volonté de revitalisation d'une rive moins exposée aux flux touristiques ?

Le diagnostic réalisé au préalable de la charte du PNR 2000-2006 et complété pour la charte 2008-2020 participe donc pleinement à la formulation d'une stratégie de développement local plus subie (on identifie les pratiques et on les régule) que résolument active. La philosophie d'action est celle de la conservation avant la valorisation.

Par ailleurs, la cartographie produite pour le plan du parc (Carte 43 : Plan du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, charte 2008-2020) matérialise certaines réalités saillantes du territoire du PNR mais semble « oublier » quelques secteurs mis en évidence par l'analyse fonctionnelle telle que nous l'avons menée. La quasi absence de secteurs à vocation de sauvegarde et de mise en valeur patrimoniale sur la levée, en rive droite de la Loire à partir de Langeais est ainsi difficile à expliquer du fait de la présence d'une densité non négligeable de monuments historiques, de ZPPAUP ou de sites inscrits. Cet élément est à porter à la réflexion concernant la nécessaire articulation des espaces fonctionnels et territoires d'action (De la nécessaire articulation entre territoires d'action et espaces fonctionnels ?).



Carte 43 : Plan du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, charte 2008-2020

L'Établissement Public Loire

Le 28 juin 2001, l'EPALA (Établissement Public pour l'Aménagement de la Loire et de ses Affluents) devient l'EPL. Marquant un tournant dans la philosophie d'aménagement de Loire, l'EPL structure son action autour de trois grands axes concernant la question patrimoniale :

- Le développement de nouvelles formes de tourisme,
- L'information, la sensibilisation et la diffusion de connaissances sur le milieu ligérien,
- La réhabilitation et la valorisation du patrimoine

L'axe nous intéressant le plus concerne le développement de nouvelles formes de tourisme. Parmi ces dernières, on trouve le cyclotourisme, avec l'engagement de l'EPL dans le projet européen Interreg III B « Eurovéloroute des fleuves ». Cet engagement avant tout financier ne fait que confirmer la Loire comme territoire d'action[138] sans pour autant préciser la territorialité de l'action. Autre forme de tourisme novatrice, l'EPL entend développer le « tourisme pêche » sur son territoire. Une étude a d'ailleurs été menée sur le tourisme pêche et ses perspectives de développement à l'échelle du bassin de la Loire et de ses affluents. Cette étude est cependant restée au stade de l'état des lieux et conclue par quelques axes de travail relativement peu engageants. L'action est en effet confiée aux CDT des divers départements et se résume en quelque sorte à promouvoir ce tourisme sans qu'il ne soit fait de choix quant à la priorisation de l'action. Enfin, une étude réalisée sur la mise en réseau des maisons de la Loire démontre la logique de mobilisation des opportunités *a contrario* d'une logique de territorialisation de l'action.

L'action de l'EPL est, à l'image de son vaste territoire d'action, marquée par la nécessité d'apporter du lien, de la coordination. Ses actions sont donc peu influencées par les logiques fonctionnelles locales.

5.3.4. Collectivités territoriales d'échelon infra départemental à compétence touristique

Du côté des pays administratifs, la philosophie de leur création est axée autour de la logique de projet. C'est la philosophie de la loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire dite Loi Voynet (LOADDT) de 1999 qui institue ou

[138] Ndlr : nous devons le rappeler, le territoire de compétence de l'EPL concerne l'ensemble du Bassin Versant de la Loire.

plutôt renforce[139] ces pays et qui en fait des « territoires de projets » sur un espace caractérisé par une cohésion géographique, économique, culturelle ou sociale. Dans la pratique, et sur notre territoire d'étude, les périmètres sont plus liés à des logiques de services publiques urbains spécifiques ou à des logiques politiques (c'est d'ailleurs pourquoi nous observons les zonages des pays plutôt que les pays eux-mêmes dont le périmètre n'a que peu, voir même aucun sens vis-à-vis d'une comparaison avec des espaces fonctionnels pour le développement du tourisme fluvial). Les pays tirent leurs ressources de leurs adhérents[140] mais n'ont pas la possibilité de lever l'impôt.

A une échelle plus locale, les communautés de communes peuvent prendre en charge la compétence « tourisme ». Toutefois, nous n'analyserons pas l'ensemble des politiques communautaires de notre terrain (Tours / Les Ponts de Cé). Tout juste prendrons nous pour exemple quelques réalisations venant appuyer notre propos. Nous prendrons également en considération les documents produits par les collectivités territoriales suite à la loi S.R.U. (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 (exemple : Schéma de COhérence Territoriale SCOT)[141]. Nous n'analyserons pas les PLU car trop nombreux. Nous prendrons également en considération le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) instauré lui-aussi par la loi SRU, et qui, indexé au SCOT et au PLU, constitue le volet « développement durable » de ces derniers. Créés par la loi Chevènement, les communautés de communes, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines sont à rattacher aux EPCI à fiscalité propre (ces institutions lèvent l'impôt). L'articulation des politiques menées par ces différentes institutions est prévue par le législateur (article 22 de la loi LOADDT modifié par l'article 95 de la loi Urbanisme et Habitat en juillet 2003) :

> ● *« En cas de couverture totale ou partielle d'un périmètre de Pays avec celui d'un PNR, la charte du Pays doit être compatible avec celle du PNR. L'organisme de gestion du PNR assure la cohérence et la coordination des actions menées au titre du Pays et qui relèvent des missions du PNR sur le territoire commun »*

[139] renforce car c'est bien la loi Pasqua-Hoeffel de 1995 qui les institue

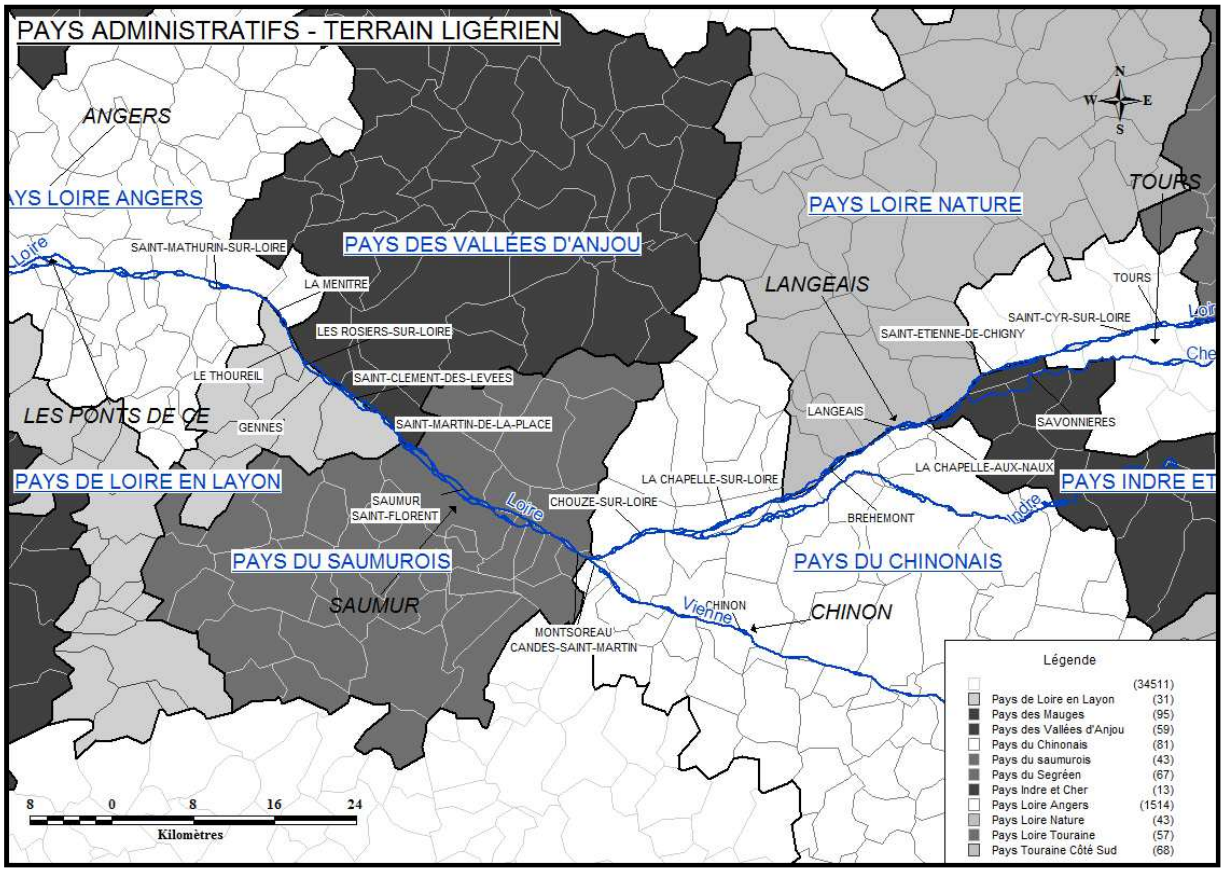
[140] Généralement, les pays s'appuient sur un syndicat mixte, un SIVU ou un SIVOM, ou sur une association de préfiguration (association de type loi de 1901 qui peut aussi porter le nom de Comité d'Expansion) auxquels viennent adhérer les communautés de communes par exemple. Les SIVU et SIVOM sont assimilées à des EPCI à fiscalité non propre (cotisations des adhérents).

[141] s'est substitué au schéma Directeur et a pour vocation de coordonner les actions publiques à l'échelle des agglomérations

● *« En cas de couverture totale ou partielle d'un périmètre de pays avec celui d'un SCOT approuvé, le projet de Pays tient compte du projet d'aménagement et développement durable de ce dernier ».*

Les pays administratifs

Le PNR Loire Anjou Touraine héberge 7 pays en son sein : Pays du chinonais, Pays Loire Nature, Pays Indre et Cher, Pays Saumurois, Pays des vallées d'Anjou, Pays Loire Angers, Pays de Loire en Layon. A ces pays, il convient de rajouter les pays Indre et Cher et le pays Loire Nature afin de disposer de la liste complète des pays entre Tours et les Ponts de Cé (Carte 44).



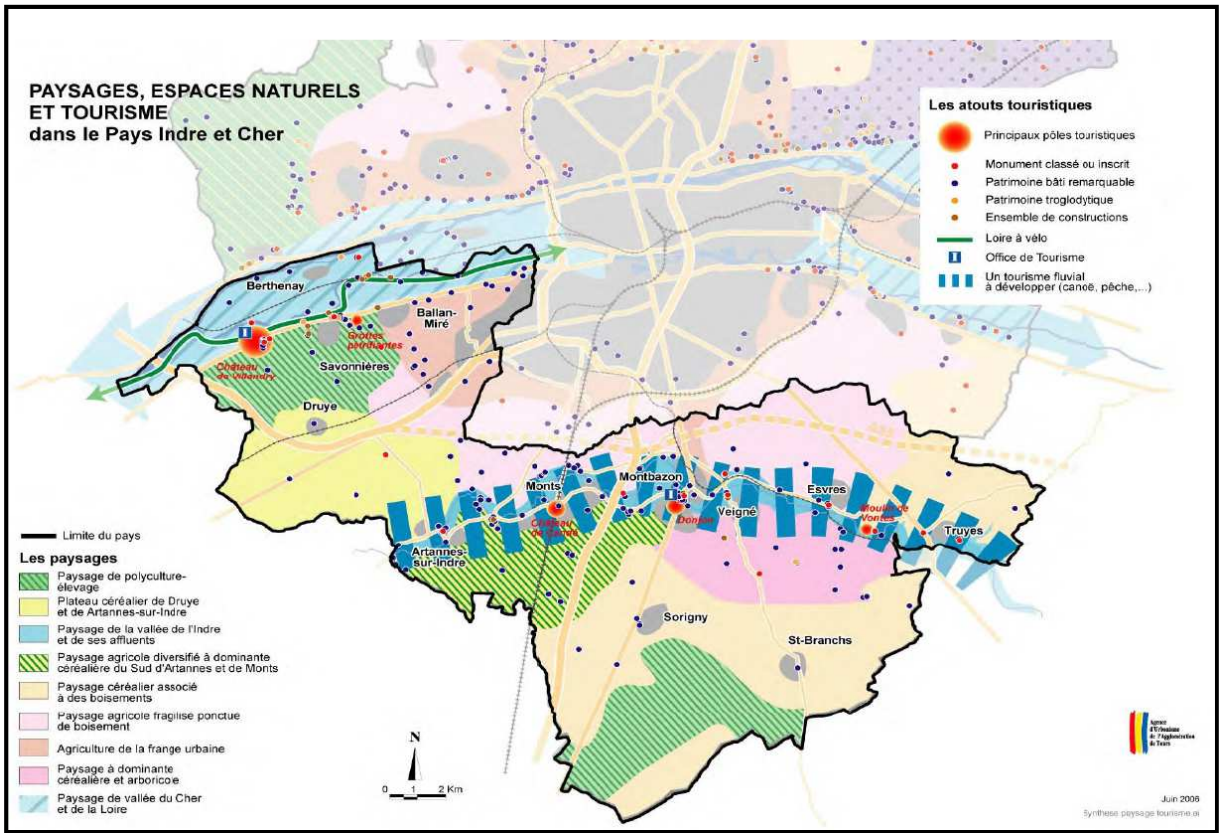
Carte 44 : Pays administratifs sur le terrain d'étude (réalisation : B. Pin)

Le *pays Indre & Cher* situé le plus en amont sur le site d'étude ligérien offre le panorama d'un pays axant sa stratégie territoriale de développement touristique sur des pôles structurants d'un côté et sur un axe fluvial autre que la Loire de l'autre. L'existence de pôles touristiques majeurs dont Villandry fait partie se surimpose aux stratégies territoriales de développement touristiques menées par les élus locaux : *« Le Pays se situe sur un axe touristique principal (Chenonceau – Tours – Villandry - Langeais – Azay le Rideau – Rigny Ussé – Chinon) et bénéficie de l'attractivité de la Vallée de la Loire, Patrimoine Mondial de l'Unesco » (Syndicat du Pays Indre et Cher, 2006).* Toutefois, même si le pays Indre & Cher

bénéficie pleinement de la présence d'un site comme celui de Villandry, cela n'en fait pas pour autant un lieu de séjour puisque les comportements touristiques sont ceux de publics de passage. A l'opposé, la situation géographique de ce site aux abords de l'agglomération de Tours, mais également son faible linéaire de Loire au regard du linéaire d'Indre et/ou de Cher, influencent grandement ses stratégies de développement touristique vers un tourisme de loisirs et de proximité, celui de populations périurbaines. Plus que l'axe ligérien ce sont donc les axes du Cher mais surtout et principalement de l'Indre qui sont identifiés en tant qu'axes stratégiques spatiaux de développement touristique. Les qualités valorisées y sont celles du calme offert par une voie d'eau discrète et préservée. L'autre explication de ce choix de l'Indre et du Cher comme axes de développement touristique est certainement à rechercher au sein d'une configuration spatiale spécifique du pays (Syndicat du Pays Indre et Cher, 2006, p6). Cette dernière est le fruit d'un historique de création qui aura poussé deux communautés de communes contigües à créer leur propre pays plutôt que de se rallier à des pays proches et déjà existants. Il en résulte que la stratégie de développement touristique formulée aurait certainement été différente avec l'adhésion à un autre pays, même si cette stratégie a été réfléchie en collaboration avec les pays proches (Syndicat du Pays Indre et Cher, 2006, p11).

Sur les bords du Cher, l'effort de la collectivité publique a surtout consisté à aménager les itinéraires Loire à vélo mais également la traversée de Savonnières. Ces efforts reconnaissent des qualités particulières sur les bords du Cher, notamment à Villandry mais également à Savonnières du fait de la présence d'une association néo-marinière[142] dynamique et entreprenante[143]. Les bords de l'Indre attisent quant à eux les convoitises de l'action publique du pays qui en fait clairement une zone où développer un tourisme de loisirs et de proximité (Carte 45). Les activités projetées sont déjà existantes, le canoë kayak d'une part et la pêche de loisirs de l'autre. Qualifiées toutes deux d'usages de tourisme fluvial, on peine à penser que ces dernières puissent représenter un potentiel de développement important. La stratégie formulée consiste ici à irriguer l'Indre et ses abords de flux touristiques en provenance de l'agglomération proche mais également en provenance des sites touristiques majeurs (Syndicat du Pays Indre et Cher, 2006, p60).

[142] Les bateliers du Cher.
[143] Pour preuve, la réalisation récente d'un scute de Loire sous les conseils éclairés de François Beaudouin.



Carte 45 : Paysages, espaces naturels et tourisme dans le pays Indre et Cher, territoires d'actions touristiques

Du côté du *pays Loire Nature Touraine*, la stratégie de développement touristique mise en œuvre est, à l'image de celle du pays Indre et Cher, une stratégie mixte. Cette dernière vise d'un côté à profiter des flux touristiques induits par la fréquentation des grands sites afin d'irriguer l'arrière pays fluvial : *« Aider à la diffusion des touristes à partir des pôles à fort potentiel touristique comme par exemple orienter les touristes du château de Langeais vers un tourisme vert, le patrimoine local... » (Pays Loire Nature Touraine, 2005, p84).* De l'autre, la stratégie choisie cible également le public urbain et périurbain de Tours – *« Favoriser les cheminements doux et les voies vertes pour la première clientèle, celle de proximité, Tours et le Pays » (Pays Loire Nature Touraine, 2005, p84).* Au même titre également que le pays Indre et Cher, la collaboration (mise en réseau, interterritorialité) avec les autres pays est également recherchée. On peut relier ceci à deux motivations différentes, d'un côté le besoin de déplacer l'échelle d'action publique à une plus petite échelle géographique (soit un plus grand territoire), et de l'autre le nécessaire respect des engagements et obligations (respect de la stratégie du PNR Loire Anjou Touraine)[144]. Du point de vue des actions soutenues par le pays, on note par exemple la réalisation de voies vertes destinées à diffuser les flux

[144] Ndlr : La coordination des politiques des pays et des PNR est prévue par le législateur

touristiques concentrés par la Loire à Vélo vers l'arrière pays fluvial. Ainsi, le pays s'engage dans la réalisation de voies vertes Saumur/Château-la-Vallière, Langeais/Rillé/Château-la-Vallière/Sonzay/Neuillé-Pont-Pierre/Neuvy-le-Roi (Pays Loire Nature Touraine, 2005, p104), dont les tracés renforcent l'idée d'une stratégie de commensalisme. Ces voies vertes sont à rapprocher des actions engagées par le Comité Régional de Véloroutes et Voies Vertes de la région Centre. Ce CRVVV mis en place en octobre 2003 constitue l'organe régional opérationnel du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SNVVV) en région Centre. Si l'on rapproche les tracés identifiés par le pays au fait que la Loire à Vélo constitue l'axe central du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (DIREN Centre - Secrétariat du Plan Loire, 2005, p284), on constate que le pays tente de dévier les flux de la Loire à Vélo vers son arrière pays fluvial.

Concernant le *pays du Chinonais*, la stratégie de développement touristique n'est pas territorialisée. Aucun espace spécifique n'est identifié ni d'un point de vue cartographique, ni même au sein de la charte. Tout juste la charte se contente-elle de citer les types de patrimoines caractéristiques de son territoire ainsi que le grand site chinonais qui transparait en filigrane. Le chinonais semble plus miser sur le tourisme international que sur le tourisme / loisirs de proximité : *« Aujourd'hui, ce patrimoine représente un produit d'appel touristique qui s'inscrit dans le contexte de dimension internationale Touraine - Vallée de la Loire qu'il convient de promouvoir à sa juste valeur » (Pays du chinonais, 2006, p7).* Toutefois, la charte de développement du pays met également en avant le tourisme de proximité au travers des *« nouvelles formes de tourisme de proximité à partir de l'agglomération tourangelle » (Pays du chinonais, 2006, p40).* On lit ici le modèle de développement touristique du PNR Loire Anjou Touraine qui est un interlocuteur privilégié du pays pour sa stratégie de développement. Tout naturellement, on retrouve également le laïus de l'interterritorialité, la nécessaire action conjointe avec le PNR, l'agglomération tourangelle, le Département et la Région.

Le *pays d'Anjou de Loir en Loire* aujourd'hui connu sous le nom de *Pays des Vallées d'Anjou* ne précise pas, au sein de sa charte, les réalités géographiques de son action en matière de tourisme. Les préconisations et orientations de l'action formulée reprennent les politiques du CDT49 et du PNR tout en reconnaissant l'importance de la proximité de la ville de Saumur. L'émergence d'une identité territoriale est considérée comme un enjeu, preuve que cette dernière n'a pas présidé à la constitution du pays. De même, la stratégie touristique mise en avant revient à mettre en réseau les acteurs du tourisme (théorie du billard électrique), à miser sur le tourisme/loisirs de proximité (randonnée pédestre, cyclo, équestre). La charte, bien que

ciblant quelque peu le tourisme à rechercher, ne territorialise pas son action, ne reconnait pas réellement des espaces particuliers quand aux qualités / aménités présentes.

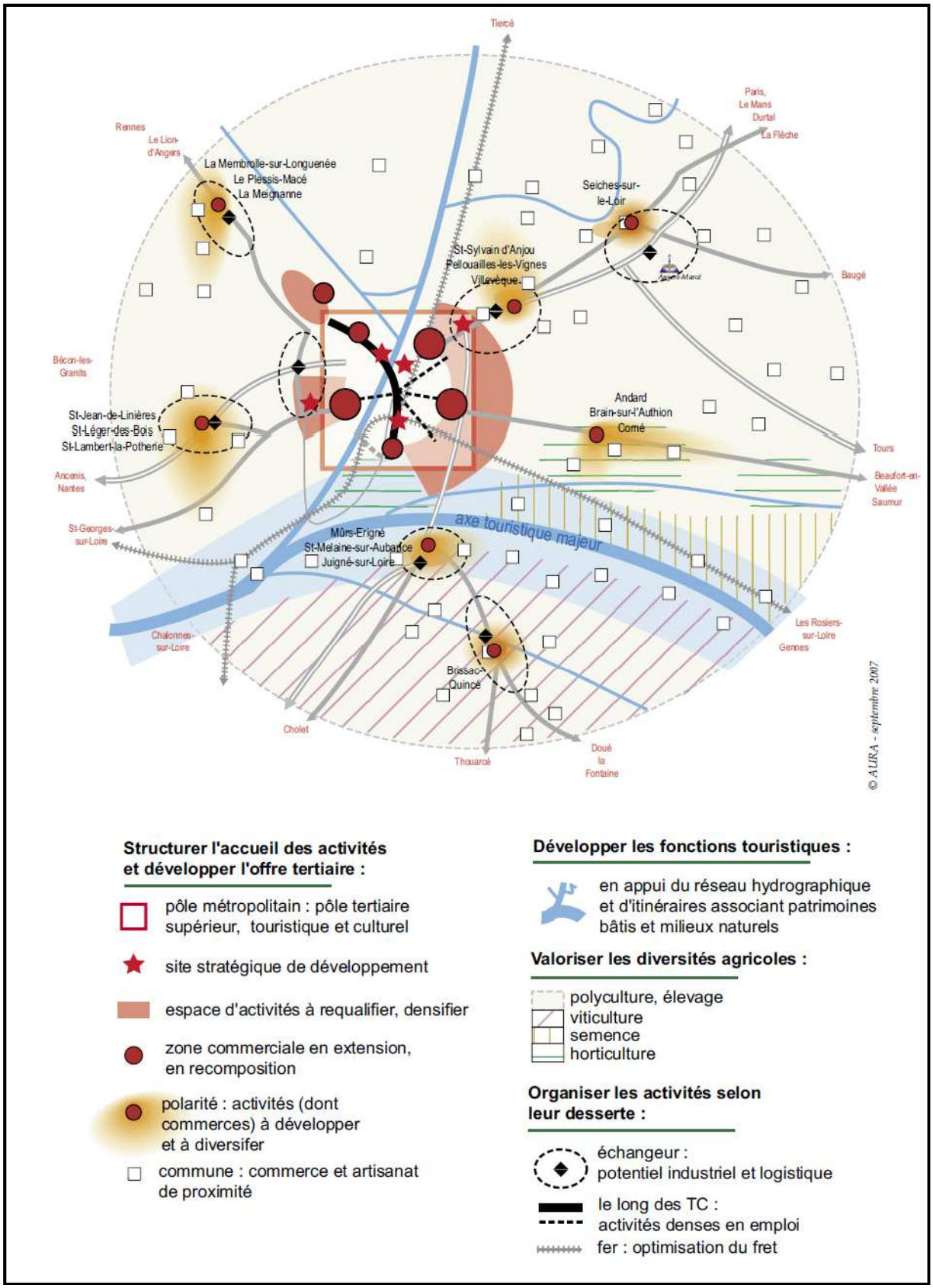
Le *pays du Saumurois*, dès la page de garde de sa charte de développement met en avant les atouts qu'il recèle. On y voit un patchwork d'images représentant la néo-marine de Loire, les troglodytes, le vignoble, le château de Saumur, le cadre noir, la rose. De fait, la stratégie de développement du pays saumurois semble valoriser une identité locale préexistante assez forte. A l'inverse de nombreux autres territoires, l'identité semble un préalable déjà existant qu'il convient malgré tout de renforcer. La charte de développement du pays saumurois en fait même un axe de développement *« Axe I – valoriser l'identité saumuroise et l'environnement comme supports du développement durable » (Pays du saumurois, 2004, p6).* Le terme d'identité semble ici plus à relier au profil patrimonial du territoire qu'à une identité sociale. D'un point de vue géographique, si la charte ne fait pas état d'une cartographie précisant l'action, elle désigne cependant des atouts concurrentiels sur lesquels focaliser l'action et dont la nature tend à préciser la spatialité de l'action (Pays du saumurois, 2004, p10) :

- *« Valoriser la Loire dans le cadre de la dynamique « Val de Loire, Patrimoine mondial » et dans le respect de la charte UNESCO, en aménageant des espaces pour découvrir et s'approprier les paysages du fleuve. Cet objectif s'applique également aux rivières et autres cours d'eau du Pays (Authion, Layon, Thouet…) » ;*
- *« Faire vivre le patrimoine bâti, et en particulier le patrimoine troglodytique, en agissant sur trois registres : tourisme, patrimoine, centre de recherche. Le développement d'hébergements touristiques troglodytiques pourra être accompagné, par exemple » ;*
- *« Aménager des circuits multi-randonnées de qualité (pédestres, équestres, cyclistes, fluviales…), les entretenir, les promouvoir ». ;*
- *« Développer des produits touristiques permanents sur le thème du cheval, en relais des manifestations équestres renommées existantes ».*

De ces orientations d'action versées à l'axe I de la stratégie de développement, on peut déduire que l'action touristique du pays se concentrera sur les bords de Loire ainsi que sur les bords de l'Authion, du Layon, et du Thouet, que des actions pourront également être localement engagées dans le Douessin (région de Doué la Fontaine) connu pour abriter des habitats troglodytiques, tout en ouvrant la porte à quelques réalisations dans l'arrière pays fluvial à la faveur de la construction d'itinéraires de multi-randonnée mais également dans l'optique de la construction de pôles d'hébergements touristiques structurants (non décrit dans ces préconisations mais mentionné dans la charte). Les zones du pays sélectionnées pour

l’action publique en faveur du développement touristique répondent donc de logiques fonctionnelles, valorisent des opportunités et s’accommodent d’impératifs politiques. Plus que partout ailleurs (autres pays), le saumurois mise également sur le renforcement et la communication de l’identité locale (orientation UI.3). On entrevoit ici la réalité d’une concurrence avec les autres territoires plus ou moins proches mais on lit aussi et surtout l’expression d’une stratégie différente plus orientée vers le tourisme international que vers le tourisme de proximité. On constate dès lors, sans pour autant monter en généralité, que le tourisme de proximité semble souvent focalisé sur l’arrière pays fluvial quand le tourisme grand public ou international se cantonne sur les bords de fleuve. Du point de vue de l’articulation de la politique du pays avec les autres collectivités, la charte prévoit bien entendu une articulation avec la politique du PNR qui joue pleinement son rôle de régulateur.

La mise en valeur de la Loire et de ses berges figure aussi parmi les objectifs du *pays de Loire en Layon* qui mise également sur une forte valorisation de son arrière pays fluvial. Il en est de même pour le *pays Loire Angers* dont le schéma de cohérence territorial mentionne les bords de Loire comme un atout majeur à mettre en valeur, et ceci notamment par le tourisme fluvial (nautisme, cyclotourisme). La Loire à Vélo, l’Eurovéloroute des fleuves (Nantes-Budapest) et le schéma d’orientation des navigations de loisirs en Loire (bien que non cité pour ce dernier mais implicitement visé) font office de cadre d’action pour le pays. La Loire et ses abords est ici qualifié d’axe majeur de développement (Syndicat Mixte de la Région Angevine, 2007, p18-19) et matérialisé sur carte (Carte 46).



Carte 46 : Cartographie stratégique de développement du SCOT du pays Loire Angers (Syndicat Mixte de la Région Angevine, 2007, p29)

En substance, les stratégies de développement touristique des pays, aussi diverses soit-elles, sont rarement matérialisées d'un point de vue cartographique, même si une stratégie d'action spatialisée transparait des orientations formulées.

Pays	Stratégie	Stratégie spatialisée
Indre et Cher	Mixte (grand site, périurbain, proximité)	Oui
Loire Nature Touraine	Mixte (grand site / périurbain)	Non
Pays des Vallées d'Anjou	Périurbain	Non
Pays du Saumurois	Grand site, tourisme international, Urbain,	Oui
Pays de Loire en Layon	Tourisme périurbain et de proximité	Oui (peu précis)
Pays Loire / Angers	Tourisme périurbain et de proximité	Oui (peu précis)

Tableau 12 : Comparaison des stratégies touristiques des pays sur le territoire d'étude ligérien (réalisation : B. Pin)

La compatibilité nécessaire[145] de ces stratégies avec celles d'une institution telle que le PNR Loire Anjou Touraine fait que la trame de la stratégie décrite au sein de la charte des pays reprend tout ou partie de celle de la charte du PNR. La lecture de ces chartes tend à expliquer les raisons des stratégies géographiques de développement touristique du PNR et inversement. On comprend mieux l'écartement du fleuve et la présence du Cher mais également l'absence de secteur à vocation de sauvegarde et de mise en valeur patrimoniale en rive droite de la Loire et sur les berges à partir de Langeais. De même, on retrouve l'influence du CDT49 sur les stratégies des pays à proximité de l'agglomération angevine. En effet, l'aire périurbaine d'Angers est considérée par le plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou comme un site potentiel de développement d'un tourisme périurbain[146] de proximité et de loisirs (voir précédemment). Le pays s'impose donc bel et bien comme l'échelon d'implémentation des politiques d'échelon supérieur, et ce d'autant plus qu'il bénéficie de ressources économiques suffisantes pour dépasser le simple saupoudrage d'actions.

[145] A la fois légalement mais aussi du fait de l'adhésion des pays au PNR
[146] Ndlr : plus de 70% des actifs des communes du pays exercent un emploi localisé dans le pôle urbain de Tours.

Communes, communautés de communes, agglomérations

Plus localement encore, les communes et les communautés de communes elles-mêmes peinent à mettre en œuvre les stratégies de développement décidées à des échelons supérieurs. On observe toutefois quelques réalisations locales. De Tours aux Ponts de Cé et de l'amont vers l'aval, les premières réalisations notables sont celles de la ville de Tours dont un certain nombre d'actions visent à développer un tourisme urbain fluvial. Parmi ces actions, on note par exemple l'appui financier de la ville de Tours à l'association Boutavant qui, sur les bords de Loire, fait « revivre la marine de Loire » au travers d'actions diverses. La convention liant la ville et Boutavant prévoit notamment une animation des berges de Loire par l'association, au travers de promenades à bords de bateaux traditionnels :

> *« une grande majorité de nos financements viennent de la mairie. L'association Boutavant est en convention avec la mairie de Tours. La convention consiste à l'entretien de ses bateaux […] sinon on est en convention avec la ville de Tours pour maintenir des ballades sur la ville de Tours, entre St Cyr et Tours […] et puis le reste du temps ce sont des subventions pour des événements tels que la remontée du sel, le festival d'Orléans… là c'est la mission Val de Loire qui nous subventionne » (Luc Pacaud, entretien B. Pin, 2008).*

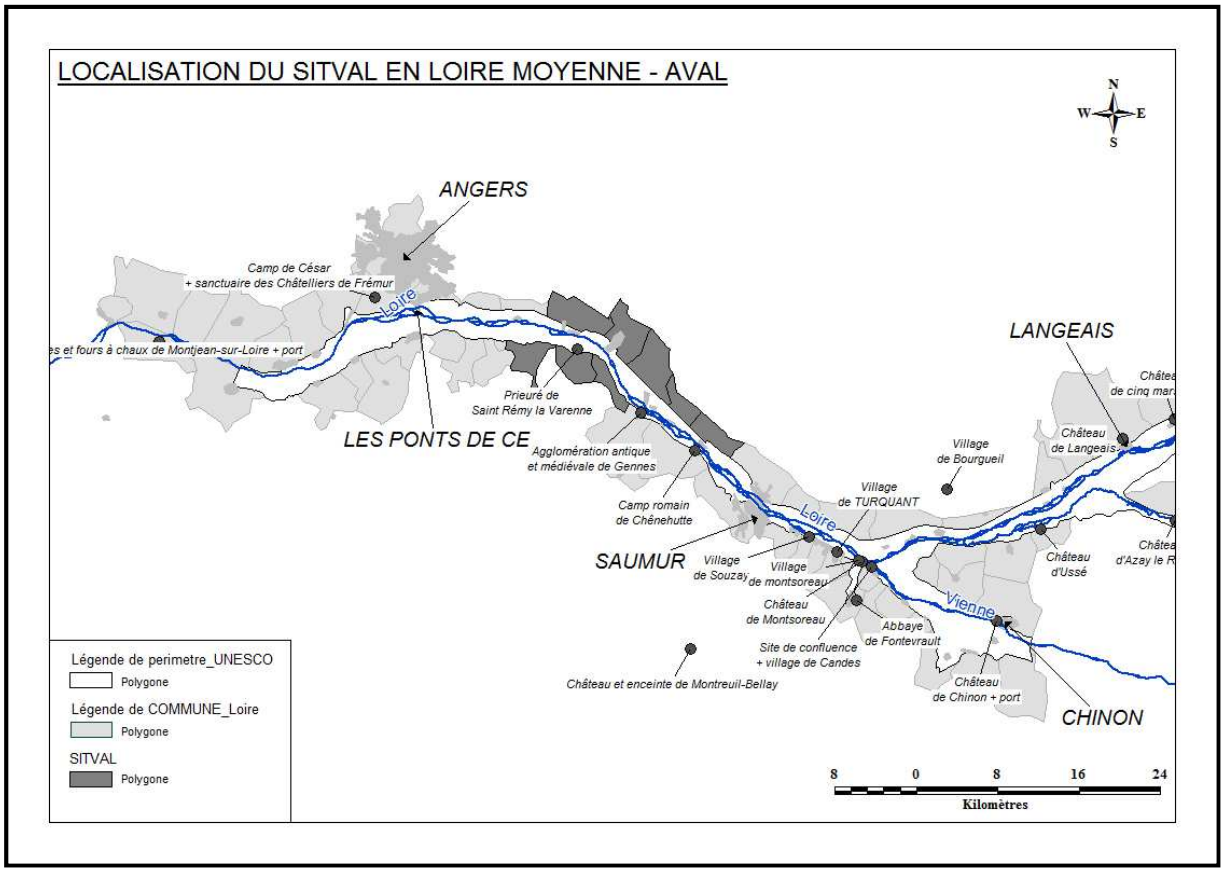
Le programme « Tours sur Loire » développé par la ville de Tours depuis 2005 va également dans ce sens. « Tours sur Loire » rassemble une somme d'événements culturels et de loisirs sur les bords de Loire. De la ballade à bords de bateaux traditionnels, à l'ambiance de la guinguette, au cinéma de plein air, aux concerts et improvisations et aux ballades canoës-kayaks, « Tours sur Loire » conjugue les verbes découvrir et s'approprier comme autant de manière de décliner l'identité ligérienne. Par ce biais, « Tours sur Loire » est non seulement un moment d'animation culturelle à destination des tourangeaux mais également une action locale renforçant les politiques d'échelle supérieure.

Du côté de l'agglomération tourangelle « Tours+ », le SCOT n'est toujours pas approuvé. Toutefois, il est plus que probable que la Loire et ses berges soient désignées comme un axe de développement touristique stratégique et ceci pour de nombreuses raisons (actions déjà entreprises par la ville de Tours, inscription du Val de Loire au patrimoine mondial, programme d'action du PLGN, politique du CG37). Bien que l'observation des politiques existantes en matière de tourisme fluvial nous pousse à penser que la logique d'action devrait se concentrer principalement sur le fleuve et ses berges, il est difficile de séparer cette stratégie de la stratégie de développement d'un tourisme urbain. La programmation de l'office de tourisme de Tours matérialise cet état de fait, celui d'un potentiel touristique majeur lié à la ville elle-même, plus qu'au fleuve. Toutefois, les réalisations en bord de fleuve cristallisent

l'émergence d'une potentialité nouvelle, la reconnaissance d'aménités longtemps ignorées. En quelque sorte, et c'est à la fois un changement radical de trajectoire et un pléonasme, il est possible de dire que la Loire s'est invitée à la table du tourisme ligérien…

Globalement, l'inventaire des actions entreprises par les communes et communautés de communes sur notre terrain d'étude ligérien montre les difficultés de mise en œuvre d'actions coordonnées à visée de développement touristique. En effet, les restaurations de cales et de quais, de bases nautiques (la Ménitré et les Ponts de Cé dernièrement) ou de guinguettes (Saint-Martin-de-la-Place par exemple) demeurent ponctuelles et ne répondent pas réellement d'une stratégie d'ensemble dont la somme des actions engendrerait des effets cumulatifs initiant un développement global.

En définitive, la création d'un syndicat intercommunal à vocation purement touristique reste anecdotique sur notre terrain ligérien. Le SITVAL (Syndicat Intercommunal Touristique du Val de Loire) peut à ce titre être considéré comme une initiative singulière et sans équivalent. Le SITVAL (Syndicat Intercommunal Touristique du Val de Loire) est un SIVU à vocation « tourisme ». Ce syndicat recense 7 communes (Saint-Martin-de-la-Place, Saint Clément des Levées, Les Rosiers sur Loire, La Ménitré, Saint Mathurin, Saint Rémy la Varenne, Blaison Gohier). Ce SIVU a aujourd'hui pour vocation principale l'exploitation des bateaux Loire de Lumière ainsi que celle de la base nautique pour l'activité Canoë Kayak. Le territoire du SITVAL s'étend sur 2 pays (pays des vallées d'Anjou, pays Loire Angers) et sur 3 communautés de communes (communauté de communes Loire-Aubance, communauté de communes de la vallée Loire-Authion, communauté de communes Loire-Longue).



Carte 47 : Localisation du SITVAL en Loire moyenne aval (réalisation : B. Pin)

Sa vocation purement touristique en fait une collectivité intéressante puisque son périmètre peut ou pourrait être analysé, avec une certaine légitimité, comme la matérialisation de qualités ou d'aménités particulières. Si l'on observe ce périmètre au regard des potentialités touristiques, on peine néanmoins à identifier une cohérence concernant ce territoire. Situé à mi-chemin entre Saumur et les Ponts de Cé, la localisation du SITVAL peut être considérée comme une gageure puisque trop éloigné des agglomérations principales pour profiter de flux touristiques de proximité et puisque n'abritant pas de site touristique particulier jouant un rôle de polarisation. Cette caractéristique singulière a d'ailleurs été soulignée par le bureau d'études « Act-Ouest consultants tourisme », mandaté par la Mission Val de Loire pour l'étude initiale du SONL, comme un facteur limitant de la fréquentation des bateaux « Loire de Lumière ».

Figure 66 : Bateau à passagers "Loire de lumière" du SITVAL.

On peine donc à identifier des logiques territoriales (politiques, administratives, logiques fonctionnelles) concernant le territoire du SITVAL. Les raisons de cette emprise territoriale particulière que l'on aurait pu, dans un prime abord, accorder à des logiques fonctionnelles (s'agissant d'un syndicat à vocation uniquement touristique), sont à rechercher du côté du district touristique que le syndicat a remplacé en 1994. Il s'agit donc là d'un héritage d'une organisation touristique antérieure au mouvement initié par le PNR Loire Anjou Touraine. La création de ce syndicat ne peut donc être lue à la lumière d'un changement de touristicité ligérienne.

Plus globalement, les réalisations observées au sein des communautés de communes mais aussi les projets avortés (pontons du Thoureil et de Montsoreau), confortent l'avis de François Boche (ancien chargé de mission du CDT49) selon lequel les objectifs d'aménagement des petits villages restent l'embellissement du cadre de vie des administrés et en toute fin de liste des objectifs touristiques :

> *« les communes payent les communautés de communes pour qu'elles fassent du développement, donc à elles de le faire… Le problème est qu'il existe une sorte de désengagement des communautés de communes… il faut faire des choix d'aménagement sur le territoire et les communes lésées ne sont pas contentes… c'est l'exemple des pontons, quand 2 communes sur 10 d'une communauté de communes sont en bord de Loire, comment faire accepter ces équipements pour lesquels on ne connait pas réellement l'impact en termes de tourisme » (François Boche, 2005, entretien B. Pin).*

Ainsi, la communauté de communes du Gennois a fait réaliser une étude pour la conception d'un ponton spécifique sans pour autant passer à la fabrication. Il en est de même concernant le projet de ponton de Montsoreau qui était fortement lié à celui du Thoureil et qui devait

contribuer à la mise en place d'un réseau de ponton ligérien. A l'inverse, nombreuses sont les réalisations utilisant l'image de la batellerie et visant l'amélioration du cadre de vie (voir 3.2. Le tourisme fluvial patrimonial ligérien, un processus itératif).

L'échelon des communes et des communautés de commune peine à construire des stratégies de développement territorialisées. Les projets imaginés, quand ils sont réalisés, demeurent des projets ponctuels non articulés autour de visions d'ensemble mais visant l'amélioration du cadre de vie. Cette vision d'ensemble semble donc plus appréhendable à l'échelle supérieure, celle du pays administratif.

***

Les territoires d'action observés montrent une spatialisation progressive de l'action publique en faveur du développement touristique autour de la Loire. L'évolution du PLGN, mais également de l'action publique départementale démontrent cette focalisation progressive de l'action publique autour de la Loire. Du côté des départements, on observe de réelles prises en compte des logiques fonctionnelles pour la spatialisation de l'action. Il en est de même de l'action de la Mission Val de Loire au travers du SONL qui valorise essentiellement les logiques fonctionnelles associées aux points durs.

Au niveau local, l'échelon territorial le plus petit qui permette une spatialisation de l'action publique est le pays. En dessous, les communautés de communes et communes produisent des actions déconnectées des stratégies d'ensemble et construites en fonction de logiques à court terme.

5.4. Mise en perspective : Quels cadres d'action pour le développement touristique fluvial au Mali ?

C'est dans un contexte de décentralisation récente au Mali que nous abordons la question des cadres d'action de la valorisation touristique d'un fleuve patrimonial. Afin de pouvoir comparer les cadres d'action du tourisme fluvial au Mali et les réalités spatiales fonctionnelles d'un tourisme fluvial valorisant les potentialités du fleuve, nous devons dans un premier temps caractériser le contexte de l'action publique (décentralisation, modes d'actions et logiques de la nouvelle organisation territoriale d'un côté et des institutions coutumières de l'autre, etc).

Directement reliée aux événements de 1991 au Mali qui auront initié le changement de régime, la décentralisation s'étend sur une durée importante et va totalement recomposer l'organisation territoriale malienne. L'acteur central de la mise en œuvre de la décentralisation malienne est une institution *ad hoc*, la Mission de décentralisation. Parmi les actions réalisées par la Mission de décentralisation, on compte un certain nombre de textes cadres en matière de législation et réglementation (Kassibo, 1997). Ces textes forment le cadre institutionnel pragmatique de la décentralisation :

- Loi n°93-008/PM-RM du 11 février 1993 déterminant la libre administration des collectivités territoriales et précisant le pavage administratif (avec la création des communes rurales par regroupement de villages) et les relations entre collectivités. Cette loi prévoit également les ressources financières, humaines mais également les ressources d'équipements et les compétences allouées aux .
- Loi W95-034-PM-RM définissant les compétences prises par les ainsi que leurs ressources.
- La loi 96-50/PM-RM du 16 octobre 1996 portant principes en matière de gestion, d'aménagement, de conservation et de sauvegarde du patrimoine.
- Loi 96-051 du 16 octobre 1996 déterminant les ressources fiscales des communes ainsi que les sources de financement.
- Loi n°96-056 du 4 novembre 1996 portant définitivement création des communes et achevant la réorganisation territoriale.

Ce cadre institutionnel qu'est la décentralisation est fortement inspiré des modèles occidentaux d'organisation territoriale (on peut parler de décentralisation importée au même titre qu'Aminata Dramane Traoré mentionne une « démocratie "importée" » - Maïga, 2010, p93) et pour cause, il a été en parti initié par la banque mondiale, le FMI, différents bailleurs

de fonds partenaires du Mali pour son développement (Koné, 1997 & Felix, 1996). Bien que conçu dans un objectif fonctionnel de développement, ce cadre est confronté à quelques problèmes d'implémentation. En effet, si les cadres ayant servi de modèles sont applicables au sein des pays qui les ont vu naitre, c'est parce qu'ils y sont nés de manière organique (soit qu'ils sont le fruit d'une lente évolution qui a sélectionné des « modes d'agir » adaptés), mais également de manière pragmatique par la législation (renforçant les institutions organiques)[147]. En clair, c'est parce que ces modèles peuvent être considérés comme des propriétés émergeantes qu'ils sont adaptés. A l'inverse, le modèle occidental importé au Mali est introduit en « Top-down » et doit relever le défi d'une adaptation à une société complexe où le monde urbain semble posséder les atouts lui permettant de s'adapter aux nouvelles règles du jeu et où le monde rural fonctionne selon des modes de régulation coutumiers beaucoup moins souples, moins enclins à s'adapter à un nouveau cadre institutionnel d'action : *« L'analyse de la société malienne, laisse entrevoir une dichotomie profonde dans son mode de fonctionnement qui se caractérise par l'opposition ville-campagne » (Kassibo, 1997).*

On retrouve ce hiatus au sein du cadre institutionnel qui met en avant la commune (regroupement de villages selon des processus de sélection) alors que le village reste encore l'institution locale référence. Si l'identification des communes a suivi des critères précis tels que des critères socioculturels (solidarité communautaires, affinités sociales et culturelles), démographiques (une commune doit au moins compter de 5000 à 10000 habitants), de distance et d'accessibilité, de viabilité économique (ressources naturelles et agricoles, présence d'une foire, de projets de développement ou d'ONG) et des critères spatiaux tels qu'un territoire cohérent, il n'empêche que les communes souffrent parfois de quelques problèmes de légitimité (Koné, 1997). Koné démontre par l'étude du cas de la commune de Tinkolé que le non respect ou la non prise en compte au sein de ces nouveaux territoires (les communes) des principes d'antériorité, de lignage et de chefferie pour l'accès au pouvoir figurent parmi les raisons de la remise en cause des communes au profit des villages. Preuve de l'importance du droit coutumier en matière d'accès aux ressources (dont touristiques), l'accès à la visite d'un village doit toujours passer par l'aval du chef de village. Les cadres d'actions institutionnels sont ainsi partagés entre un cadre nouveau issu de la décentralisation et un cadre ancien, coutumier, fortement rémanent.

[147] Ainsi en est-il du découpage administratif français bâti sur un rejet de l'ancien régime (des provinces notamment), sur des particularisme locaux, sur les identités régionales, sur la nécessité d'une administration décentralisée gardant toutefois sa structure centralisatrice.

En dépit de la persistance de l'organisation du pouvoir coutumier, la constitution d'une société civile comme condition nécessaire au rétablissement de la légitimité de l'État malien (*a postériori* des événements de 1991) conduit à la production de nouveaux acteurs (Félix, 1996). C'est dans ce mouvement de création d'une société civile que doivent être repositionnées les créations d'associations locales représentatives des corporations liées au tourisme à Mopti, tout autant qu'elles doivent être liées à la constitution souhaitée par l'OMATHO d'un réseau de partenaires touristiques locaux. D'abord mal comprises quant à leur nécessité par les acteurs locaux, les associations fleurissent aujourd'hui pour chaque corporation à Mopti (Mali 2008, entretiens B. Pin). Par ces créations d'associations, l'OMATHO œuvre dans le sens de la constitution de territoires fonctionnels touristiques assis sur de fortes relations entres acteurs.

C'est donc sur une réorganisation territoriale enclenchée par la décentralisation malienne tout autant que sur la constitution d'une société civile calquée sur des modèles occidentaux, que repose à présent le système d'action sur lequel devrait se bâtir des politiques publiques de développement touristique. Dans les faits, cela s'avère beaucoup plus compliqué que la simple implémentation d'un modèle importé. En effet, entre une remise en cause d'une institution locale référente (le village) difficilement acceptée par les populations locales - *« la décentralisation ne reconnaissant pas l'identité villageoise (l'institution la plus décentralisée, la commune, regroupe plusieurs villages), elle limite largement l'efficacité de la politique de développement local pour laquelle le lieu d'action pertinent, car le plus apte à être reconnu comme unité légitime, est le village » (Félix, 1996)* - et l'absence de moyens matériels et financiers, au niveau des gouvernements locaux qui permettraient d'assumer les charges des services publics, on entrevoit rapidement les limites du système : *« il est évident que ces gouvernements locaux n'auront pas les moyens matériels et financiers permettant le maintien des actuels et déficients services publics, ni donc, à plus forte raison ceux d'en permettre la création de nouveaux » (Félix, 1996).* Ce décalage entre les ambitions d'une décentralisation et ses moyens se retrouve dans le discours d'Aminata Dramane Traoré (ancienne ministre de la culture et du tourisme au Mali de 1997 à 2000) : *« Quant à la décentralisation, elle est au service de la désétatisation »* (Traoré, dans Maïga, 2010, p94).

Par ailleurs, on observe dans les discours que si la décentralisation est à l'œuvre, l'acteur principal qui serait capable d'engager des actions en faveur du développement du tourisme (dont fluvial) reste encore l'État. En dehors des chefs d'escale de la COMANAV (Mopti et Ségou par exemple) dont les discours sont nécessairement tronqués par leur appartenance à une compagnie nationale, on retrouve ce discours chez les guides piroguiers de l'AGTPS

(Ségou) pour qui le seul acteur capable d'un projet d'aménagement pour la mise en tourisme du fleuve n'est autre que l'État. On le retrouve aussi chez les universitaires qui qualifient la décentralisation de « récente », et concluent que l'intervention de l'État est prépondérante puisque les communes n'ont qu'une action limitée du fait de possibilités de financement restreintes :

> *« les communes n'ont aucun moyen de lever l'impôt […] Ici l'intervention de l'état est prépondérante dans tout projet (financement surtout) mais aussi l'aide des communautés » (Bani Touré, entretien B. Pin, 2007).*

En parallèle, il apparait difficile pour l'État de faire preuve de stratégies d'action territorialisées du fait de la jeunesse des moyens déconcentrés notamment en matière de tourisme. De ce fait, l'action de l'OMATHO à Mopti vise plus à la connaissance et à la constitution d'un secteur touristique qu'à la formulation de politiques publiques touristiques territorialisées. L'OMATHO de Mopti intervient donc pour la création d'associations de guides et de piroguiers (Moctar Ba, entretien B. Pin). Par son action, il favorise la structuration des territoires fonctionnels des acteurs du tourisme. Étant donné les difficultés de la puissance publique (collectivités territoriales issues de la décentralisation en tête) à jouer son rôle de « starter » à l'initiative locale par l'appui financier, les territoires fonctionnels semblent s'imposer comme un cadre d'action souple mobilisant avec efficacité le dynamisme de la sphère privée (acteurs touristiques locaux, mais également internationaux, Tour-operator européens, etc). En dehors de la structuration des territoires fonctionnels, l'action de l'OMATHO doit également être vue comme une réponse à la nécessité d'institutionnaliser un secteur et des corporations dont les membres auparavant isolés ne présentaient que peu ou pas de légitimité. Les piroguiers mopticiens majoritairement analphabètes ont bénéficié suite à leur association de programmes de formation. L'OMT a ainsi dispensé des formations (techniques de guidage, sécurité, hygiène, incendie) aux membres de l'association des piroguiers mopticiens. L'institutionnalisation des acteurs touristiques reste un nécessaire préalable à la mise en réseau des acteurs du tourisme et donc au développement d'un tourisme fluvial professionnalisé.

A Ségou, le contexte est relativement identique si ce n'est l'identité du chef d'orchestre qui diffère. A l'heure actuelle, les acteurs touristiques ségoviens (hôteliers en tête) participent activement à la structuration du secteur et ont d'abord misé sur leur capacité à structurer l'activité au sens de « Ségou, territoire fonctionnel ». La ville de Ségou a ceci de particulier que le développement du tourisme semble y être acquis en tant que projet commun des acteurs locaux. L'émergence d'un territoire d'action et la structuration de territoires fonctionnels y sont le fait d'un projet global avant tout. Ségou apporte un exemple

corroborant l'idée selon laquelle les territoires fonctionnels sont un cadre d'action opérationnel pour le développement du tourisme au Mali.

Autre aspect important, le Mali, malgré sa décentralisation, n'a pas encore prévu la constitution de collectivités territoriales intermédiaires dont le territoire ne serait pas directement assis sur des logiques administratives[148]. Tel est le cas par exemple des pays administratifs en France, des PNR ou encore des intercommunalités à vocation particulière tel que le syndicat mixte interrégional Mission Val de Loire. Ces institutions regroupent des communes selon des logiques de sélection et constituent déjà des territoires d'action sans que l'on ne s'intéresse à d'éventuels zonages ou cartographie qui viendraient préciser la territorialité de l'action. L'absence de cet échelon territorial limite l'identification des logiques fonctionnelles associées aux projets de développement. Les seules logiques fonctionnelles potentiellement identifiables sont celles visibles au sein de l'action des institutions issues de la décentralisation. Là aussi, l'absence de zonage certainement inhérente à la jeunesse de la décentralisation et à la faiblesse des moyens de l'action, est peu productive de projets. Ainsi, les quelques exemples montrant des logiques d'actions territorialisées axées sur les potentialités des territoires (maison du fleuve à Ségou, festival du Niger à Mopti) demeurent de l'ordre du symbole.

***

A l'inverse de la Loire, les projets de valorisation du fleuve, notamment au travers du tourisme fluvial, ne s'envisagent donc que du côté de la sphère privée. Là où le contexte ligérien pèche par excès d'acteurs posant la question de l'interterritorialité, le contexte nigérien lui oppose une faiblesse de moyens de l'action publique. Malgré ces difficultés d'action *a priori*, le contexte ségovien tout comme le contexte mopticien démontrent un certain dynamisme autour de chefs d'orchestre facilitant la structuration de territoires fonctionnels par l'émergence d'acteurs mis en réseau. Les territoires fonctionnels initiés par ces chefs d'orchestre émergent avant tout sur des grands sites, sur des villes (Ségou, Mopti). Ces contextes démontrent que plus que la logique fonctionnelle, ce qui importe, c'est l'existence d'un système d'action. Ceci réinterroge les systèmes d'actions opérationnels de la Loire, lesquels sont parfois flous pour les acteurs locaux eux-mêmes (les acteurs touristiques privés nous ayant souvent interrogés sur l'identité des personnes à contacter pour les aider), et ceci malgré la profusion d'acteurs publics.

[148] Dans les faits, quelques institutions de ce type existent (l'ACRIDEN par exemple) mais elles restent anecdotiques

5.5. Conclusion de chapitre

Les territoires d'action tels que nous les avons questionnés rassemblent les différentes formes d'action publique spatialisée.

Sur la Loire, ces territoires montrent à la fois une spatialisation progressive de l'action publique en faveur du développement touristique autour de la Loire (l'action des départements étant à ce titre assez représentative) mais également une prise en compte, parfois effective, parfois distanciée, des logiques fonctionnelles. Au niveau local, l'échelon territorial le plus petit qui permette une spatialisation de l'action publique est le pays. En dessous, les communautés de communes et communes produisent des actions déconnectées des stratégies d'ensemble et construites en fonction de logiques à court terme.

Le fleuve Niger s'oppose à la Loire par une faiblesse des actions entreprises au niveau des collectivités territoriales. L'identité des chefs d'orchestre du développement touristique local est à rechercher au niveau de la sphère privé et des services déconcentrés de l'État (l'OMATHO pouvant être considéré en tant que tel). Les contextes locaux qui nous ont servi d'exemple au Mali démontrent que, plus que la logique fonctionnelle, ce qui importe, c'est l'existence d'un système d'action « *lisible* ». Cette question de la lisibilité réinterroge la Loire sur sa propre lisibilité, d'autant plus que les acteurs locaux eux-mêmes ont déclaré, lors des entretiens menés, ne pas savoir à qui s'adresser concernant leurs besoins. Cette question de la lisibilité sera reprise dans le chapitre suivant.

Chapitre 6. De la nécessaire articulation entre territoires d’action et espaces fonctionnels ?

Ce dernier chapitre est celui de la comparaison entre les espaces fonctionnels d’un côté et les territoires d’action de l'autre. Il doit permettre de répondre à la question suivante : La spatialisation de l'action publique en faveur d’un développement touristique valorisant les patrimoines du fleuve est-elle en adéquation avec les espaces fonctionnels ?

Afin de répondre à cette question, nous procéderons en trois temps. Il s’agira tout d'abord de questionner la prise en compte des espaces fonctionnels par les territoires d’action, aussi bien en France qu’au Mali. Puis, à partir de cette analyse, nous proposerons une méthode de représentation des déterminants du modèle de développement. Cette méthode vise à identifier, dans un troisième temps, les leviers d’action publique (sur quelles parties du modèle intervenir) ainsi que les grands principes mobilisables quant aux rôles des chefs d’orchestre de ce développement.

6.1. De la prise en compte des espaces fonctionnels par les territoires d'action ligériens ?

6.1.1. Prise en compte

L'analyse menée à partir des « points durs » démontre un certain nombre de similitudes avec les bassins matérialisés par le Schéma d'Orientation des Navigations de Loisirs en Loire. Elle met en évidence des difficultés de navigation en aval direct de Tours, et partage également le bassin situé entre Tours et Candes-Saint-Martin aux environs de Langeais. De même, aux pas de temps de 1h et 2h (Carte 13, Carte 14, p214), la méthode employée permet de mettre en évidence le verrou situé en amont de Candes Saint-Martin (Port-Boulet – Candes Saint-Martin), lequel est identifié par le SONL uniquement comme bassin possible (et donc plus difficilement navigable). Ce bassin est donc « abandonné » à la pratique du canoë-kayak. La cartographie produite à l'issu du SONL est donc relativement proche des réalités issues de l'analyse produite ici. En ce sens, on peut dire que la logique fonctionnelle est prise en compte par le SONL et que les espaces fonctionnels déterminés par cette logique et traduits par les bassins de navigation, sont réellement approchés (Carte 39, p336) sur notre zone d'étude. A l'opposé, on constate qu'aucune graduation n'est réalisée par le SONL entre des bassins navigables avérés à l'aval du bec de Vienne et des bassins considérés comme navigables (mais présentant moins de garanties dans les faits) à l'amont du bec de Vienne.

La prise en compte des caractéristiques paysagères par le CG37 est effective sur la partie amont au bec de Vienne. En effet, la section la plus aval de la Loire sur le territoire départemental fait l'objet d'un programme d'appui au développement du tourisme fluvial par le CG37. Les arguments soutenant ce choix sont clairement orientés vers la qualité des paysages ainsi que vers les opportunités politiques locales. Toujours au chapitre de la prise en compte des paysages, le front de Loire s'étendant de Saumur à Montsoreau est reconnu par le CDT49 comme une entité paysagère particulière dès le plan directeur d'aménagement touristique des vallées de la Loire en Anjou de 2003 (Carte 34). Le plan directeur en fait un site patrimonial et paysager fort à dimension internationale. Ce site et son arrière pays sont même le seul site retenu par les promoteurs immobiliers de résidences touristiques « all included » contactés par le CDT49.

Le PNR Loire Anjou Touraine, au cours du diagnostic préalable à la charte 2000-2006 apporte un éclairage supplémentaire à la compréhension de l'analyse que nous avons menée concernant la rythmicité des paysages (4.3.2. Les rythmes paysagers, une dimension des

espaces perçus). Ainsi, la partie amont au bec de Vienne ne présente, sur le territoire du parc, aucune zone (Langeais mis à part) concentrant à la fois un critère paysager et un critère soit bâti, soit biologique. A l'inverse, l'aval du bec de Vienne et plus spécifiquement la section bec de Vienne / Saumur (en rive gauche particulièrement), ainsi que la section Saint-Martin-de-la-Place / Le Thoureil (également plus spécifiquement en rive gauche) présentent des caractéristiques paysagères qui en font des zones d'intérêt majeur de type 1 ou 2. Ce diagnostic sur lequel repose le plan du Parc corrobore en partie les résultats de l'analyse paysagère et démontre l'effectivité de la prise en compte des logiques fonctionnelles au sein de l'action spatialisée du Parc.

Les haltes fluviales, qu'elles soient observées du point de vue des services qu'elles offrent ou de l'accès à l'arrière pays fluvial qu'elles autorisent peuvent être considérées comme un objet central en matière de politique visant à développer le tourisme fluvial. Le SONL, mais également le CG37 ou le CDT49 font d'ailleurs de l'aménagement de ces haltes un des déterminants du développement du tourisme fluvial reconnaissant la logique fonctionnelle de ce facteur. On retrouve cette prise en compte dans les politiques de la Mission Val de Loire mais également des CDT. Pour illustrer la prise en compte de la logique fonctionnelle associée aux services et potentialités touristiques des haltes, on peut reprendre le plan factoriel de l'ACM réalisée sur ces variables et y faire figurer les Ports de Loire programmés par le Schéma d'Orientation des Navigations de Loisirs en Loire (Figure 67). Ainsi, le plan factoriel de la Figure 67 est intéressant au regard de l'emplacement des ports de Loire prévus par le SONL.

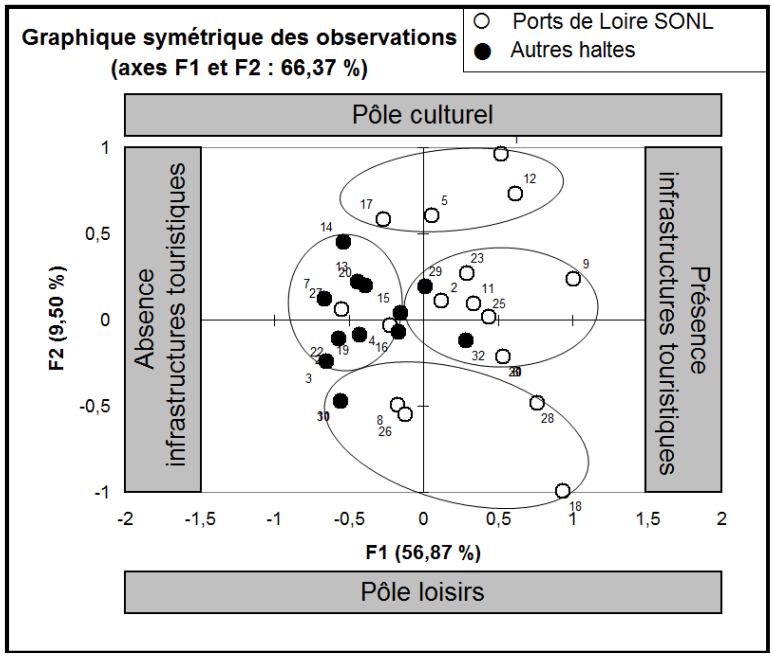


Figure 67 : ACM des haltes fluviales selon les services et potentialités touristiques - mise en évidence des ports de Loire prévus par le SONL (réalisation : B. Pin)

On y observe que les ports de Loire programmés sont principalement concentrés du côté des haltes représentant des pôles culturels ou de loisirs ou au sein des haltes disposant déjà d'aménagements et services touristiques. Les haltes caractérisées par une quasi absence d'infrastructures touristiques ne figurent pas parmi les ports de Loire programmés par le SONL. Seuls 2 ports de Loire potentiels dérogent à cette règle. Le premier, le Thoureil (halte 27) donne malgré tout l'accès à un restaurant en bord de Loire. L'absence de curiosités touristiques, de magasins de souvenirs, d'artisanat touristique de caves de dégustation mais aussi de camping, de piscine et d'aménagements de loisirs ont fait rejeter cette halte des sites représentant des pôles culturels ou de loisirs. Toutefois, en introduisant les variables relatives à la structuration du port (Figure 55), le Thoureil se distingue alors comme faisant parti des ports les plus structurés. Considérant par ailleurs que ce site présente une belle concentration de bateaux traditionnels et qu'il abrite un bassin de motonautisme, on comprend alors les raisons de ce choix de faire figurer le Thoureil parmi les ports de Loire.

On observe donc que les sites retenus par le SONL font l'objet de logiques de sélection associées à des logiques fonctionnelles. On retrouve également une prise en compte de ces facteurs déterminants au sein des territoires fonctionnels des acteurs touristiques fluviaux dont la localisation des offres est fortement dépendante des services et potentialités touristiques (Figure 68).

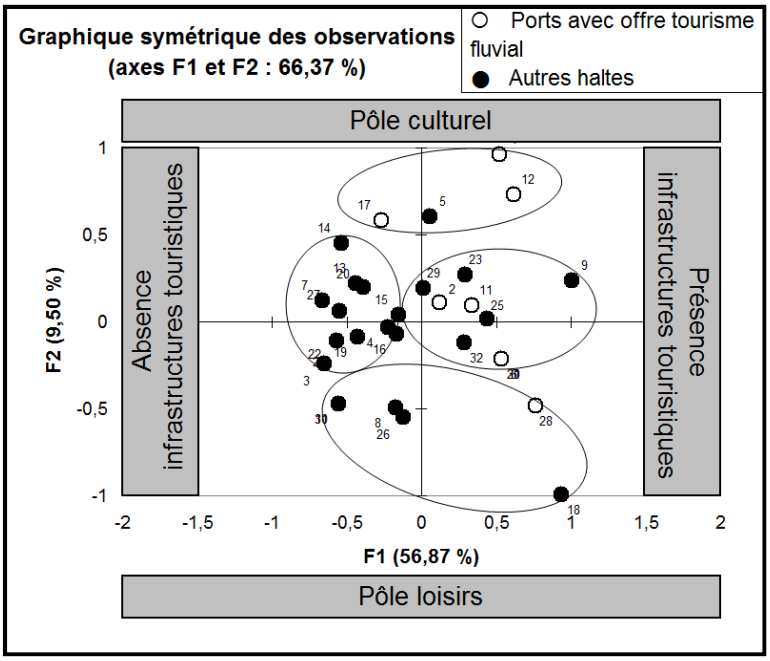


Figure 68 : ACM des haltes fluviales selon les aménagements et services touristiques - mise en évidence des ports avec prestation de tourisme fluvial (réalisation : B. Pin)

Il existe donc bel et bien un certain déterminisme entre la localisation des offres touristiques et les potentialités touristiques des haltes (culturel, loisirs), ainsi qu'une relation de cause à effet doublée d'une émulation naturelle entre la localisation des offres de tourisme fluvial et les services touristiques (hôtellerie, restauration, etc). L'exception à cette règle est le port de Langeais (halte n°5 sur le graphique), pour lequel on peut noter l'absence d'offres touristiques fluviales. Cette halte se différencie des autres haltes culturelles par une faible structuration portuaire. Le CG37 entend modifier cette absence de structuration en faisant de Langeais un de ses sites d'intervention, traduisant ainsi une prise en compte des logiques fonctionnelles associées à la présence de potentialités touristiques sur cette halte :

> *« Sur Langeais, on va essayer de retrouver une partie du pavage du port parce qu'il disparait sous 30 cm de terre végétale et par ce qu'il est entièrement pavé, et puis quelques anneaux pour faire de l'amarrage parce qu'il y a de la demande » (Verdier, entretien B. Pin, 2009).*

La localisation des offres touristiques est donc influencée par le profil des haltes mais également par le patrimoine de l'arrière pays. On observe en effet une forte corrélation visuelle entre la localisation des offres touristiques nautiques et les densités de patrimoine culturel (surfaciques et numériques) intermédiaires à forte (Carte 24). La méthode mise en œuvre concernant l'identification d'espaces fonctionnels au regard des densités de patrimoine culturel dans l'arrière pays fluvial apporte par ailleurs un éclairage sur les stratégies d'interventions publiques spatialisées. Le pôle de Saumur et son aire d'influence identifié par le CDT49 au sein du Plan Directeur d'Aménagement Touristique des territoires de la vallée

de la Loire en Anjou est ainsi mis en évidence. De même, on retrouve une forte corrélation entre les zones d'intérêt majeur[149] de type 1 et de type 2 du PNR Loire Anjou Touraine (Carte 41 et Carte 42) et les haltes identifiées au regard du patrimoine culturel existant dans un rayon de 5km au sein de l'hinterland. On retrouve également cette corrélation au rayon de 15 km de profondeur même si ce dernier tend à gommer des particularités locales (le Thoureil par exemple). Au rayon de 15 km de profondeur, les densités numériques identifient à nouveau le pôle saumurois mais aussi la zone de confluence (Loire / Vienne). Ceci explique partiellement les raisons des choix d'itinéraires de la Loire à Vélo qui proposent de s'écarter de la Loire et valorisent des arrières pays identifiés par le pas de 15 km de profondeur.

6.1.2. Distanciation

Dans l'optique d'une valorisation du fleuve par le tourisme fluvial, un critère tel que la navigabilité s'avère central pour toute localisation d'une offre ou toute spatialisation de l'action publique. Toutefois, on observe en des points particuliers une distanciation vis-à-vis de ce critère au profit d'autres critères, soit un arbitrage entre les logiques fonctionnelles dès lors que ces dernières sont opposées (voir ci-avant les cartes en anamorphose pour les antagonismes entre critères). Ainsi, les parties à proximité de Tours et de Langeais sont intéressantes au regard du profil des haltes ainsi qu'au regard des rythmes paysagers même si la navigation s'avère complexe. En dépit des difficultés de navigation, la proximité de Langeais fait l'objet d'une programmation d'action de la part du CG37. Il en est de même de la proximité amont de la confluence qui fait également l'objet d'une concentration de l'effort du CG37 en faveur du développement du tourisme fluvial, et ceci malgré des difficultés de navigation avérées. En ce sens, on peut dire qu'il existe des arbitrages entre les logiques fonctionnelles.

En marge de ces considérations, on comprend également que l'action du CG37 ne peut se cantonner qu'au territoire départemental, ce qui explique mieux le choix du CG37 de focaliser son action dans la partie aval de la Loire sur le département. Ceci dit, les bassins de navigation choisis par le CG37 ne sont pas uniquement fonctions de caractéristiques fonctionnelles mais également fonction de contextes politiques favorables (Verdier, 2009, entretien B. Pin). La territorialité de l'action proposée peut donc parfois aller à l'encontre de logiques fonctionnelles, car étant le fruit d'un consensus entre des logiques fonctionnelles parfois opposées (voir analyse des cartes en anamorphose) et des opportunités politiques

[149] utilisant le critère bâti comme critère de sélection

indépendantes de ces logiques. L'illustration de l'importance des opportunités politiques peut être lue au travers des pays, lesquels sont peu nombreux à réellement valoriser les paysages du fleuve et de ses affluents. En effet, la valorisation des paysages ligériens n'est que rarement inscrite dans les chartes des pays, le pays saumurois faisant office d'exception en la matière. On observe même des stratégies touristiques et de loisirs s'écartant de l'axe ligérien pour un pays tel que le pays Indre et Cher. Ce dernier concentre sa stratégie touristique autour de la rivière Indre et de la rivière du Cher en dépit d'une position favorable sur l'axe ligérien, c'est-à-dire à proximité du pôle culturel tourangeau. Le SITVAL apporte quant à lui l'exemple inverse, celui d'une stratégie orientée vers la Loire en dépit d'une situation géographique défiant les lois d'un bon positionnement. En quelque sorte, on peut avancer que le faible potentiel d'un territoire vis à vis d'un autre n'est pas une source de découragement pour l'action publique, au même titre que la présence d'un potentiel important n'est pas toujours source de velléités de développement.

La localisation des territoires sur l'axe ligérien n'est donc pas totalement discriminante quant à leurs initiatives politiques même si ces dernières doivent s'en accommoder. Pour s'adapter aux contraintes de la localisation de leurs territoires, l'action publique des institutions les représentant peut en certains cas aller à l'encontre de logiques fonctionnelles (l'action du CG37 ne pouvant évidemment se concentrer que sur son propre territoire, lequel est marqué par des difficultés de navigation). Autre paramètre directement lié aux territoires, l'échelle d'action de ces derniers peut également constituer un frein à la prise en compte des logiques fonctionnelles. En effet, seule l'échelle des départements, et dans une moindre mesure celle des pays, autorisent des choix sur les sections à mettre en valeur concernant la rythmicité des paysages. En effet, l'échelle géographique de ces sections intéressantes d'un point de vue paysager est trop petite[150] pour qu'elles puissent faire l'objet d'une identification à un échelon administratif inférieur à celui du pays. L'identification de ces sections nécessite par ailleurs un investissement en ingénierie touristique de la part des départements ou du PNR et une appropriation de la part des pays, ce qui reste dans les faits à construire. En dépit des difficultés de prise en compte des rythmes paysagers, on constate néanmoins que les sections intéressantes sont entièrement comprises au sein de l'emprise spatial des pays et rarement à cheval sur deux pays. Cette caractéristique ouvre la porte d'une possible ingénierie territoriale valorisant cette logique fonctionnelle.

[150] Ndlr : Une petite échelle géographique correspond à un grand espace et une grande échelle à un petit espace

D’un point de vue local, on observe également un certain nombre de décalages entre l’action publique spatialisée et les logiques fonctionnelles. Ainsi en est-il du choix de faire figurer La-Chapelle-aux-Naux parmi les ports de Loire potentiels du SONL d’autant plus que le lit principal de la Loire ne coule pas sur la rive abritant le village. En effet, La-Chapelle-aux-Naux est déconnectée de la Loire par l’incision du lit mineur. Par ailleurs, ce village ne présente que peu d’intérêts quant aux services touristiques et aux aménités qu’il recense. Le CG37 l’a d’ailleurs écarté de ses sites prioritaires.

Enfin, lorsque l’action publique semble prendre en compte les logiques fonctionnelles, on constate que la délimitation des espaces de valorisation est trop imprécise vis-à-vis des logiques fonctionnelles qui sous-tendent les espaces délimités. Ainsi, le Schéma d’Orientation des Navigations de Loisirs en Loire définit des zones intéressantes pour les différents marchés du tourisme fluvial. Ces dernières demeurent trop imprécises ou parfois infondées (cas des levées d’Anjou identifié comme une section intéressante pour les bateaux à passagers[151]) vis-à-vis des potentialités de l’arrière pays fluvial.

***

Les diagnostics à la base de la programmation de l’action publique au niveau départemental et interdépartemental prennent donc naturellement en compte les logiques fonctionnelles que nous avons choisies de questionner. Toutefois, on observe également une certaine forme de distanciation vis-à-vis des logiques fonctionnelles. D’un côté, des arbitrages sont nécessaires entre des logiques fonctionnelles localement opposées, de l’autre, la localisation des territoires, leurs limites administratives ainsi que leurs étendues limitent l’entrée par les logiques fonctionnelles. D’autres facteurs interviennent dans le sens d’une distanciation (opportunités politiques locales par exemple). Ces limites quant à la prise en compte des espaces fonctionnels devront alimenter les propositions concernant les leviers d’action publique et le rôle des chefs d’orchestre.

[151] L’identification de cette zone étant dans les faits uniquement à relier à l’existence préalable des bateaux à passagers « Loire de Lumière » du SITVAL.

6.2. Opérationnalité des espaces fonctionnels et de l'action publique sur le fleuve Niger ?

Sur le fleuve Niger, la prise en compte des espaces fonctionnels par les territoires d'action est un modèle d'action peu opérationnel.

En effet, si les espaces fonctionnels sont opérants dans des contextes européens tels que le contexte français, c'est parce que les déterminants qui sous-tendent le tourisme ne s'y expriment pas de la même manière. Les déterminants que sont le dépaysement, et l'altérité prennent une consonance toute particulière sur le fleuve Niger, annihilant la portée opérationnelle d'une fonctionnalité de l'espace associée à l'hydrologie, à l'accessibilité du paysage, à l'aménagement des haltes et au patrimoine disponible sur les berges et au sein de l'arrière pays. Ainsi, le regard porté sur les objets diffère en fonction du dépaysement et de l'altérité.

Afin d'illustrer l'importance du regard sur la fonctionnalité de l'espace, prenons le cas de la Ville de Ségou, que certains prestataires touristiques considèrent comme une ville étape entre Bamako et le triangle touristique malien « Tombouctou, Pays Dogon, Djenné, Mopti-Delta intérieur du fleuve Niger », quand d'autres la considèrent comme une véritable destination touristique :

> *« Disons que d'un point de vue touristique, Ségou à un gros avantage, c'est quasiment une étape forcée pour aller à Djenné et Mopti. Car à Ségou, à part le village potier, quelques ateliers de bogolan, quelques maisons coloniales, y'a rien… » (Roberto Colussa, gérant de l'hôtel l'esplanade à Ségou, Entretien B. Pin, 2008)*

> *« C'est une destination… Moi, mon agence vend Ségou comme destination ! Ségou en 2 jours, Ségou en 4 jours ! Oui, vous pouvez voir toute l'histoire du Mali, à Ségou ici. Moi, je peux vous faire un programme de 4 jours. » (Mamou Daffé, entretien B. Pin, 2008).*

Dans les faits, on pourrait se poser la question des avantages comparatifs d'une ville comme Djenné (ville inscrite au patrimoine mondial), vis-à-vis de Ségou qui possède également une histoire très riche et des quartiers à l'architecture coloniale non dénués d'intérêt pour le visiteur. Cette question se vide de son sens dès lors que l'on s'intéresse aux déterminants classiques du tourisme, et notamment à deux principes fondateurs que sont le dépaysement et l'altérité. Pour un touriste étranger fortement soumis au dépaysement, Ségou recèle suffisamment de supports touristiques pour satisfaire le touriste ouvert sur la culture de l'autre et pas uniquement concentré vers le pays Dogon. Le touriste étranger se déplaçant au Mali

trouvera ainsi au sein de n'importe quel endroit du pays les conditions de ce dépaysement et de cette altérité. De ce fait, le patrimoine lié au fleuve ne peut être déterminé qu'au regard de la personne qui veut le voir, en quelque sorte, son titulaire ponctuel, à savoir celui qui se l'approprie l'espace d'un voyage, l'espace d'une visite, l'espace d'une croisière. Ainsi, le touriste français n'accordera pas les mêmes valeurs au martin pêcheur africain qu'au martin pêcheur européen selon qu'il le verra au cours d'une croisière ligérienne ou d'une croisière nigérienne… Le dépaysement agissant, le Martin-pêcheur pie observable sur le fleuve Niger sera vu comme une composante d'un patrimoine naturel qui sera considéré comme riche sur le fleuve Niger, alors que le martin pêcheur européen sera vu comme une composante naturelle d'un environnement local si ce n'est pour certains « quotidien ».

Ainsi, au bord du fleuve, le patrimoine est partout pour qui veut le voir. L'ornementation des proues de pirogues à Mopti, , le fourmillement et l'activité incessante du port de Mopti avec ses spectacles sans cesse renouvelés du déchargement de cartons de poissons séchés ou de Sel de Taoudeni (comment ne pas penser à l'événementiel à forte dimension patrimoniale qu'est la « remontée su sel » sur le Val de Loire), les différentes pratiques de pêche du fleuve ou des annexes hydrauliques, le séchage du linge sur les bords du fleuve ou du riz sur les maçonneries des ports, la fabrication des pirogues en caïlcedrat, les campements itinérants bozos, le balais incessant des bateaux, la traversée des bœufs, le lavage du linge et la baignade des hommes, les fêtes de villages peuhls, les cultures de décrue, etc, sont autant de composantes culturelles que l'étranger admirera de son œil « patrimaniaque ».

Figure 69 : Exemple de patrimoine potentiel, les peintures des proues de pirogues sur le port de Mopti

Pour toutes ces raisons, il est difficile de construire des espaces fonctionnels vis-à-vis d'un patrimoine de l'arrière pays fluvial ou vis-à-vis de rythmes paysagers. En effet, le dépaysement agit fortement sur ces questions et dans la mesure où le public touristique est étranger (Touré, Directeur Général de l'OMATHO de Bamako, Entretien B. Pin, 2007), on ne peut considérer ces facteurs comme déterminants. De plus, le type de tourisme existant et poussé par l'OMATHO, à savoir celui de grands sites culturels, justifie moins les approches de caractérisation des haltes fluviales et de détermination de rythmes paysagers. En effet, ces approches sont plus judicieuses dans le cas d'un tourisme fluvial rural et diffus que localisé au cœur et à proximité des grands centres.

Autres dimensions fonctionnelles questionnées durant notre étude, la navigabilité (points durs) ainsi que l'aménagement et les services touristiques ont également une portée opérationnelle touristique limitée. En effet, la navigation touristique se pratique durant la période dite « touristique », à savoir durant une période où les niveaux d'eau sont les plus hauts. Étant donné les marnages importants du fleuve, la délimitation de la navigation commerciale sur des biefs sans points durs importants (tels que ceux observables entre Bamako et Koulikoro), la navigabilité du fleuve n'est donc pas un critère discriminant sur le fleuve Niger, surtout pour les formes de navigation au faible tirant d'eau (soit tous les bateaux en dehors des bateaux croisières de la COMANAV). De même, on peut avancer que l'échouage participe pleinement du dépaysement sur le fleuve Niger et est exploité en tant que tel par Laurent Bouit lors de son carnet de voyage (reportage vidéo) *« Un bateau pour Tombouctou »* (Bouit, 2007) diffusé dans l'émission *« Echappées Belles »* en 2008. Ce constat du faible impact des aspects physiques sur les pratiques de navigation doit malgré tout être quelque peu relativisé. En effet, un projet d'achat de bateaux modernes, rapides et à faibles tirants d'eau est à l'étude au niveau du Ministère chargé des transports ainsi qu'au niveau de la COMANAV (Compagnie Malienne de Navigation, 2008)[152]. Ce projet consiste à acquérir une flotte de bateaux à faible tirant d'eau pour un montant total de 17 700 000 000 de francs CFA. Le but de ce projet est d'augmenter la période de navigation (restreinte pour les bateaux de la COMANAV) et d'assurer une « sécurisation des transports par des moyens modernes ». La flotte programmée représente 4 unités « Navire passagers rapide » (100 à 148 places) pour le fleuve Niger, 2 unités « navire passagers rapide » (100 places) pour le bief sud du fleuve Niger, 4 unités « Navire passagers rapide » (100 places) pour le fleuve Sénégal. Le projet prévoit également la construction d'une unité de transport du fret liquide (pétrolier),

[152] Ce projet avec des partenaires chinois : l'Institut d'Études et de Recherches Scientifiques des bateaux de la province de Fujian ainsi que la Compagnie Navale de Jiangmen.

d'une unité de transport du fret solide, d'un bateau drague, l'acquisition d'équipements d'entretien courant ainsi que d'équipements de manutention portuaire. Ce projet de l'État malien démontre à la fois que la logique équipementière est à l'œuvre tout autant qu'une logique d'adaptation du fleuve à la navigation (prévision d'un bateau drague).

Du point de vue de l'aménagement des haltes et des services touristiques associés à ces haltes, il s'agit là encore d'une dimension fonctionnelle dont la portée opérationnelle est limitée sur le fleuve Niger. En effet, les villages constituant des haltes le long du fleuve sont dénués d'aménagements touristiques. Les piroguiers offrant des prestations touristiques le long du fleuve Niger préfèrent donc logiquement le bivouac à l'escale. Ceci s'avère d'autant plus réalisable qu'aucune disposition de Droit ne vient encadrer cette pratique à l'inverse du contexte français où le bivouac est juste « toléré ».

La prise en compte des logiques fonctionnelles par l'action publique est donc limitée par la portée opérationnelle de ces dernières. Toutefois, même au cas où les logiques fonctionnelles se seraient avérées opérationnelles, il apparait que la jeunesse de la décentralisation, la rémanence des structures traditionnelles, et l'absence de moyens au niveau des collectivités issues de la décentralisation sont un frein à la mise en place de politiques spatialisées (voir 5.4. Mise en perspective : Quels cadres d'action pour le développement touristique fluvial au Mali ?).

En dépit de ces difficultés, on s'aperçoit que le tourisme fluvial se développe de manière importante et continue. Le fait que le pays soit politiquement stable est un atout pour ce développement comme le souligne l'ensemble des acteurs s'intéressant au tourisme fluvial classique[153]. La prise en compte des facteurs prospectés sur la Loire est de ce fait à relativiser, ouvrant la réflexion sur d'autres déterminants tels que la disponibilité du public, la souplesse de la réglementation en matière de navigation, etc.

Par ailleurs, même si l'on ne peut alimenter la réflexion sur la prise en compte des espaces fonctionnels par l'action publique décentralisée en raison de l'absence de projets locaux spatialisés, on observe néanmoins que l'État malien représente encore l'acteur trouvant légitimité aux yeux des acteurs locaux pour mener un réel projet de développement à l'échelle du fleuve. Cette vue de «l'État providence » est partagée par nombre d'acteurs rencontrés (universitaires, prestataires touristiques). Au niveau local, l'aide de l'OMATHO au

[153] La croisière à bord de péniches ou de paquebots fluviaux est unanimement reconnue comme fortement dépendante de la géopolitiques mondiale.

développement des territoires fonctionnels (à Mopti par exemple) milite dans le sens de l'importance des moyens déconcentrés pour le développement du tourisme (et notamment fluvial).

> *« Pour développer le tourisme sur le fleuve, il faudrait un gros projet mené par l'État (pour le nettoyer notamment) » (AGTPS, 2007, entretien Benoit Pin)*

Au niveau local, l'action publique se cantonne à des actions ponctuelles à forte valeur ajoutée telles que l'organisation de festivals sur le fleuve Niger (Ségou et Mopti). De même, les acteurs touristiques locaux (à Ségou par exemple) et l'initiative privée représentent des vecteurs de développement dont l'importance est stratégique car producteurs d'offres et de structuration du secteur touristique. Ces derniers semblent réussir à intégrer les logiques fonctionnelles comme le prouvent les itinéraires d'offres touristiques de l'AGTPS (croisière fluviale à la demi-journée avec une visite du village potier de Kalabougou ou du village Farako lieu de fabrication des traditionnels bogolans) s'appuyant sur les aménités locales uniquement accessibles depuis le fleuve.

***

Les espaces fonctionnels et territoires d'actions sont donc une entrée peu opérationnelle sur le fleuve Niger. Toutefois, le projet de l'État malien d'achat de bateaux à passagers rapides et à faible tirant d'eau, tout aussi bien que les itinéraires de croisières de l'AGTPS à Ségou, démontrent la vigueur des facteurs fonctionnels dans les projets de tourisme fluvial. Le contexte malien démontre surtout l'importance des types de tourisme et de touristes existants quant à l'opérationnalité des espaces fonctionnels. Il met également l'accent sur la légitimité et les ressources des chefs d'orchestre (État, regroupements d'acteurs touristiques privés). Ce constat alimente notre réflexion sur la place de ces derniers.

6.3. Proposition d'orientations pour un projet de développement du tourisme fluvial patrimonial

6.3.1. Le profil touristique patrimonial, de la modélisation de l'espace à la détermination des enjeux du développement touristique

Dans une perspective de recherche pour l'action nous proposons ci-après une méthode de formulation d'action publique en faveur du développement du tourisme fluvial patrimonial. Pour ce faire, nous avons choisi d'adapter le cadre théorique de l'évaluation environnementale (étude d'impact) et de son profil environnemental. Ce profil est notamment dressé afin de déterminer quels sont les enjeux environnementaux (ce qui est en jeu), ce que l'on n'accepte pas de perdre. Au même titre que la sauvegarde de l'environnement passe par sa traduction en termes d'enjeux et donc sa valorisation, nous pensons que la sauvegarde d'un patrimoine passe par sa valorisation économique et touristique[154]. Aussi, nous proposons le néologisme de *« profil touristique patrimonial »* afin de décrire une méthode consistant à dresser un diagnostic touristique et patrimonial dans le but d'identifier les enjeux du développement touristique et patrimonial, enjeux que l'on pourrait traduire aussi bien en tant que *« ce que l'on accepte pas de voir se perdre »*, *« ce qui constitue la valeur ajoutée patrimoniale et touristique du territoire »* ou encore en tant que *« ce que l'on cherche à gagner »*. Ainsi, ce que l'on n'accepte pas de voir se perdre, c'est le patrimoine (ici fluvial). Ce que l'on cherche à gagner, c'est un tourisme fluvial valorisant le patrimoine local, respectant le patrimoine naturel, s'accommodant des caractéristiques physiques du fleuve.

A l'image du diagnostic environnemental d'un territoire (Larrue, 2000) qui assoit son expertise sur le renseignement de 6 dimensions[155], le diagnostic touristique et patrimonial peut assoir sa réflexion sur 3 dimensions. Ces 3 dimensions regroupent les facteurs fonctionnels ayant fait l'objet d'un questionnement au fil des chapitres précédents : la dimension « patrimoine », la dimension « touristique », la dimension « bien support ».

---

[154] Pour faire le parallèle, la gestion des paysages et des espaces naturels passe par la maîtrise des usages (Hervé Davodeau, 2003)

[155] dimension écologique : biodiversité, habitats, fonctionnement des écosystèmes / dimension pollution : pollutions et nuisances de l'eau, de l'air, du sol, le bruit et les déchets / dimension ressources naturelles : Gestion de l'espace et des ressources : eau, sol, sous-sol, énergie / dimension risque : risques géotechniques, hydrauliques, technologiques, sanitaires / dimension cadre de vie : cadre de vie, paysage / dimension patrimoine : patrimoines naturels, culturels, architecturales, historiques.

La dimension « patrimoine »

Il s'agit éléments dont la conservation revêt un intérêt public, qui possèdent une ou plusieurs caractéristiques patrimoniales intrinsèques[156], qui ont fait l'objet de processus de patrimonialisation et dont l'identification tend à matérialiser des territoires (nouveaux patrimoines). Cette différenciation des territoires par le patrimoine peut être entrevue à plusieurs échelles. Si le patrimoine ligérien inscrit au patrimoine mondial compose avec la vision étatique tout comme avec une vision historique et culturelle locale, les infra-territoires qui composent le Val de Loire se différencient, tant que faire se peut, par des patrimoines spécifiques.

L'important concernant cette dimension est d'identifier les formes de patrimoine marquées d'une certaine territorialité. Le corolaire de l'identification de ces patrimoines est bien entendu l'identification des territoires existants et sur lesquels peut reposer une valorisation de ces patrimoines.

Ce travail d'identification peut se baser sur un inventaire du patrimoine mené par les conservateurs du patrimoine, par la collectivité scientifique et porté par la collectivité publique. Au-delà de ce travail d'inventaire, une caractérisation de l'accessibilité au patrimoine doit être réalisée afin d'identifier la nature des aménagements à mettre en œuvre pour améliorer cette accessibilité à différentes échelles. C'est ici que s'insère le questionnement sur la centralité des haltes que nous avons mené, et plus particulièrement ce qui concerne le patrimoine culturel disponible dans l'arrière pays ainsi que le paysage accessible depuis la voie d'eau.

La dimension « touristique »

La dimension touristique peut être appréhendée au prisme des types de tourisme existants sur le territoire car les logiques fonctionnelles en dépendent. Ainsi, en fonction de la provenance des touristes (et donc des déterminants classiques du tourisme), mais également en fonction du modèle touristique (tourisme de grand site, tourisme diffus type écotourisme, etc), les logiques fonctionnelles pouvant ou devant être prises en compte sont différentes.

Le type de tourisme existant va également conditionner l'ingénierie territoriale visant le développement du tourisme. En effet, un tourisme orienté vers un tourisme de grand site facilite l'émergence « bottom up » des initiatives touristiques quand un tourisme diffus

[156] Objet possédant une dimension architecturale, environnementale, utilitaire, touristique, religieuse, symbolique, représentative, esthétique, ancienne, exceptionnelle, accessible.

nécessite la coordination et/ou l'appui à l'initiative touristique (appui en ingénierie touristique aux collectivités territoriales locales notamment). De même, une politique d'aménagement d'un itinéraire fluvial ne peut s'envisager qu'à une petite échelle géographique (soit un grand territoire) pour réellement générer un effet inducteur. Cela implique des réflexions sur les opportunités et les services déjà existants au sein des différentes haltes (travail réalisé sur la centralité des haltes au regard de leur aménagement et de leur profil touristique) afin de conduire une politique de réseau, aussi bien entre les haltes (soit sur le fleuve) qu'entre les prestataires touristiques de l'arrière pays.

La dimension « bien support »

Le bien support d'un usage ou d'un service touristique correspond au support physique de la pratique touristique (Aznar, 2002, p67). Le bien support du tourisme fluvial correspond donc à la voie d'eau, mais également au paysage ou au patrimoine qui va faire l'objet d'un service ou d'une offre touristique.

L'entrée par le bien support est intéressante au regard de la vocation du bien support à être aménagé (aménagement de haltes, balisage de la voie d'eau, etc), transformé (patrimonialisation par la collectivité publique, médiation patrimoniale par les prestataires du tourisme), ou simplement pris en compte (navigabilité au regard des densités de points durs) Elle est également intéressante afin de situer l'intervention des institutions de régulation. Les collectivités territoriales peuvent se situer alternativement du côté des institutions de régulation (afin d'encadrer les pratiques sur un espace à protéger) mais également du côté des prestataires (aménagement de la voie d'eau ou des haltes). Cette seconde option est d'autant plus nécessaire que la voie d'eau possède un statut de domaine public.

Extrait de la thèse d'Olivier Aznar "Services environnementaux et espaces ruraux : une approche par l'économie des services" (Aznar, 2002, p91-92) :

Ainsi, conformément à la définition canonique des services en économie, le service environnemental désigne l'acte de transformation d'un bien-support.La transformation de l'état d'un bien-support n'implique pas le changement du régime de propriété le concernant au cours de l'opération. En quelque sorte, les attributs environnementaux du bien-support sont améliorés ou maintenus en l'état par le prestataire, en vue de permettre une valorisation du bien-support par l'usager final U (cf. figure suivante), sans pour autant que cette valorisation ne soit nécessairement marchande. Trois caractéristiques importantes doivent être soulignées :

- tout d'abord, du fait de la nature collective des services environnementaux étudiés, l'usager final est souvent représenté par un commanditaire auprès du prestataire. Dans la mesure où cet intermédiaire est le plus souvent présent pour commanditer le service auprès du prestataire, nous l'appelons commanditaire (C). Ces commanditaires ont généralement un statut d'agent public – mais ce n'est pas une règle absolue – car le service environnemental est un service à dimension collective ;
- ensuite, l'amélioration des caractéristiques environnementales répond à une demande ou l'anticipe. Cette demande émane d'un usager U ou, plus souvent, d'un commanditaire C, s'érigeant en porte-parole de cet usager ;
- enfin, des institutions de régulation viennent encadrer et réguler le déroulement du service, sans prendre part directement à sa commande ou à sa fourniture. Ces institutions sont à l'origine de règles, de normes et de conventions qui vont conditionner l'émergence du service et lui offrir un cadre de production.

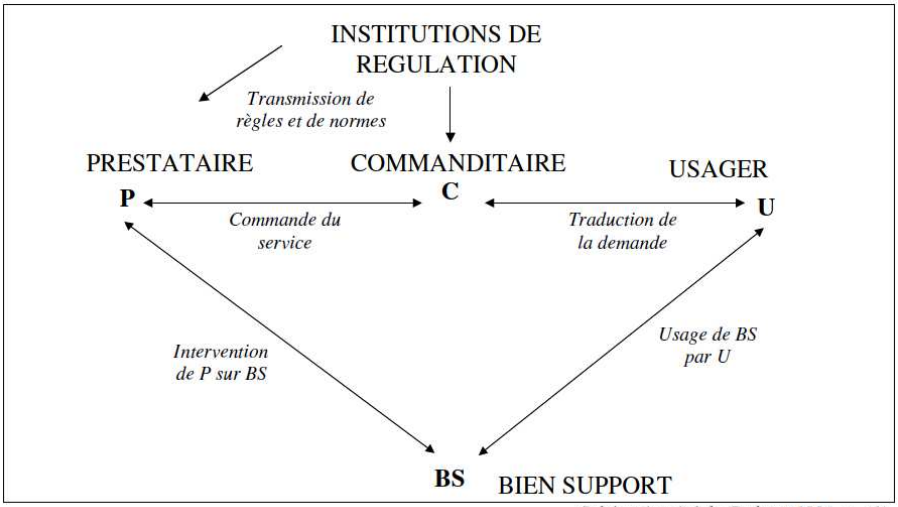


Figure 70 : Présentation schématique des services environnementaux (Aznar, 2002, p92)

Le balisage d'un sentier de randonnée constitue un bon exemple de service environnemental tourné vers la pratique d'une activité de pleine nature. Son bien-support est un chemin rural (ou un réseau de chemins ruraux). Avant la réalisation du service, ce chemin rural sert essentiellement à l'accessibilité des lieux. L'opération de changement d'état du chemin rural correspond au balisage pour la randonnée. Elle confère au chemin le statut de bien-support d'un service environnemental. Dans la mesure où aucun changement du régime de propriété concernant le chemin rural n'a eu lieu, on se situe bien dans le cadre d'une production de service.

En revanche, la présentation par un guide accompagnateur d'un paysage ou celle du patrimoine vernaculaire d'un territoire ne constituent pas à proprement parler des services environnementaux centrés sur des opérations de changement d'état de biens-supports physiques. Ce type de service, se rapprochant d'une logique de « spectacle vivant » (Gadrey, 2000), est cependant étroitement lié à des services environnementaux tels que nous les définissons.

Le diagnostic touristique et patrimonial va donc consister à dresser une partie du profil touristique et patrimonial en insistant sur les aspects territoriaux et spatiaux du patrimoine, du tourisme et des biens supports. Le croisement de ces différentes dimensions va permettre d'identifier les enjeux d'un développement touristique patrimonial (Figure 71).

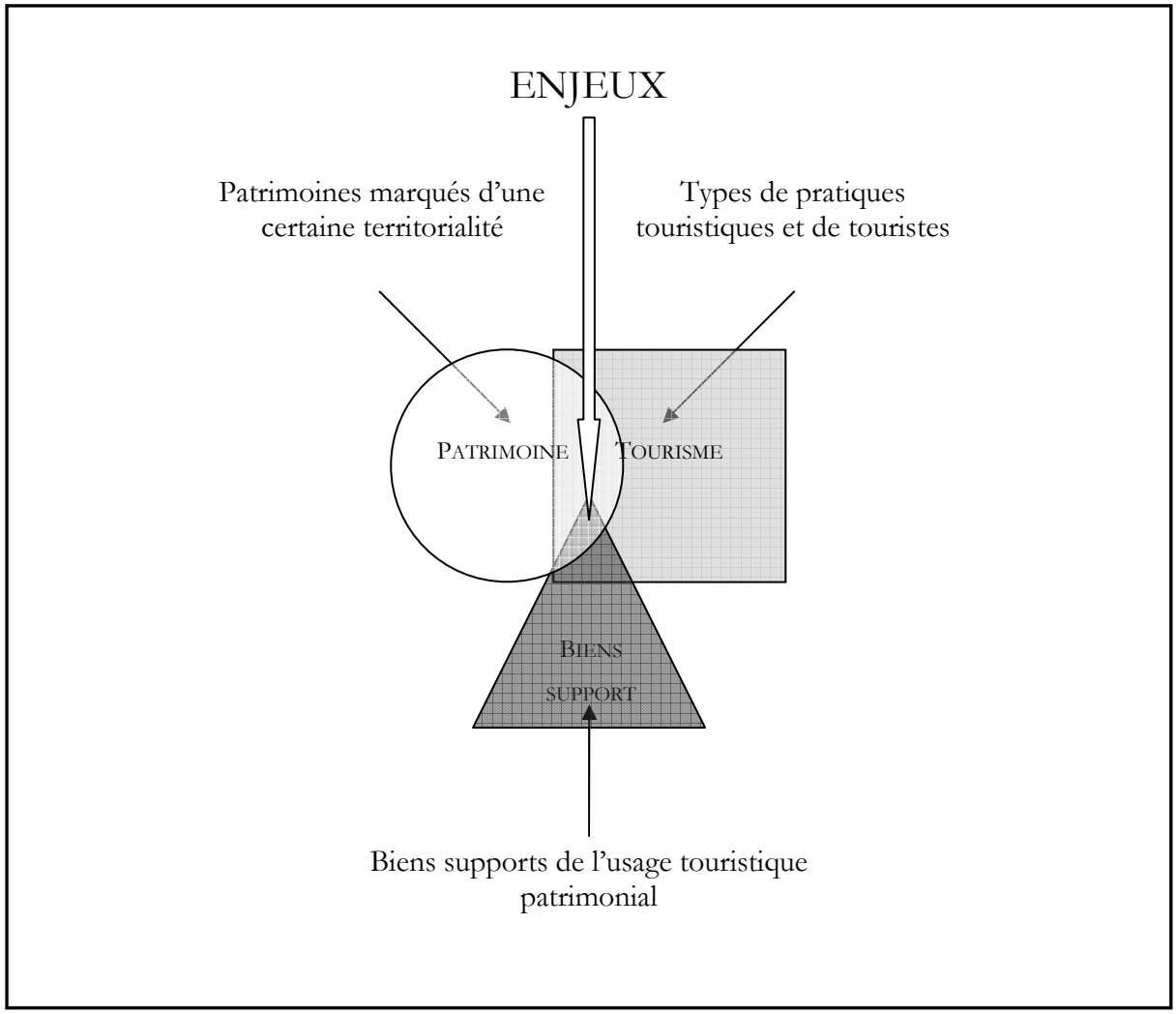


Figure 71 : Identification des enjeux du développement d'un tourisme fluvial patrimonial (B. Pin)

C'est l'identification de ces enjeux qui va autoriser la production de plans d'actions politiques portant sur ces différentes dimensions.

Les enjeux du développement touristique patrimonial

Les pratiques touristiques situées à la croisée des 3 dimensions précédentes constituent un vecteur de conservation et de valorisation du patrimoine. Leur développement peut être considéré comme un enjeu. Ainsi, il va s'agir de porter le développement des pratiques touristiques en lien avec une ou plusieurs dimensions patrimoniales : soit que le bien support (de l'usage touristique ou de loisirs) possède une ou plusieurs dimensions patrimoniales, soit que ces pratiques touristiques mobilisent des aménités / externalités patrimoniales, soit qu'elles génèrent des externalités positives.

Tel est le cas par exemple des pratiques visées par l'écotourisme et assimilables sous l'appellation de tourisme fluvial patrimonial en Loire. Il va s'agir ici des pratiques à bord de bateaux traditionnels valorisant une forme de patrimoine spécifique au territoire (bateaux de Loire), respectant les autres patrimoines (covisibilité) et les valorisant (mutualisme entre offres touristiques, externalités positives, valorisant directe des autres patrimoines au cours des croisières). C'est aussi et surtout une forme de pratique touristique investissant un terrain laissé à l'abandon, le valorisant et s'en accommodant (bien support : dimension physique et naturelle). In fine, c'est une pratique touristique génératrice de valeur ajoutée (image : nouveau motif ligérien), d'effets économiques cumulatifs (construction de bateaux, mise en place d'aménagements portuaires, fixation ponctuelle de touristes, prestations touristiques, etc) et d'effets inducteurs : *« Le monde sur l'eau attire le monde sur les berges » (François Bordry, président de VNF, propos tenus lors du Colloque « Fleuves et navigation de loisirs », « 1ères rencontres européennes en Val de Loire », Orléans).*

Autre enjeu situé à la croisée de ces 3 dimensions : l'identification des savoir-faire locaux et leur valorisation touristique. Cet enjeu ne peut que servir un projet de développement touristique axé sur le fleuve et son hinterland. En effet, ces savoir-faire peuvent être considérés comme des objectifs de visites au cours de randonnées cyclo-touristiques ou au cours de croisières fluviales. Les champignonnières, les poires tapées, le tourisme-vitivinicole, la culture chanvrière sont autant de savoir-faire locaux valorisables directement d'un point de vue économique et mobilisables par les pratiques touristiques comme objectifs de visites. Du côté de l'action politique, ces savoir-faire n'ont pas réellement fait l'objet de processus de patrimonialisation à l'échelle du Val. Pourtant, leur apport, et notamment le croisement de visites avec des pratiques touristiques telles que celles visées par le tourisme fluvial, ouvre des perspectives. Ainsi, les produits phares des guides touristiques et piroguiers de la ville de Ségou associent une croisière fluviale à la demi-journée avec une visite du

village potier de Kalabougou ou du village Farako lieu de fabrication des traditionnels bogolans. L'institutionnalisation de ces savoir-faire en tant que supports de développement à l'échelle du Val et de ses territoires est donc un enjeu du développement touristique fluvial. Cette institutionnalisation passe par une identification conduite et mise en avant par les collectivités territoriales.

6.3.2. Modes d'action permettant une meilleure prise en compte de l'espace touristique fluvial et de ses enjeux

Prise en compte des dimensions et enjeux aux différents niveaux d'action

La prise en compte des dimensions du diagnostic et des enjeux du profil touristique et patrimonial se traduisent au niveau de l'action publique par un ensemble de mesures de régulation au sens de Cairol et Terrasson. Ces derniers ont proposé un cadre théorique décomposant l'action publique visant à organiser un développement local valorisant les aménités du territoire (Cairol and al, 2002, p10-11). L'action publique se décompose en deux catégories de modalités de régulation. La première catégorie opère une régulation classique (taxes, droits à construire, à produire, à polluer ou à recevoir des aides). La seconde, moins coercitive, repose sur la mobilisation des acteurs économiques pour une valorisation durable. Dans le même cadre, Marsat et Mandy opposent deux modes d'intervention de l'action publique : *« le mode direct (réglementation, incitation, contrainte…) et le mode dit "indirect" : les interventions indirectes comprennent des actions d'information, de création de références, d'éducation-formation, d'appui institutionnel à des acteurs ciblés, l'organisation des modes d'interaction entre acteurs, le soutien aux actions collectives » (Marsat, 2002, p143).*

On retrouve ces moyens d'action au sein des politiques publiques de développement touristique du Val de Loire. Des modalités de régulation de natures diverses s'exercent sur les dimensions du diagnostic touristique et patrimonial en Val de Loire (voir Tableau 13) :

- Mode direct : programmation d'investissements en fonction de l'identification d'espaces fonctionnels, financement d'aménagements portuaires, d'entretiens des bateaux, créations de chartes de bonnes pratiques, interventions sur les biens supports, etc ;
- Mode indirect : production de cadres d'actions, entretien de la culture du développement ligérien par l'événementiel à l'échelle du Val de Loire, par la diffusion de documents de communication vulgarisant l'ingénierie touristique, actions diverses participant à la création/entretien des motifs paysagers, appui à l'initiative locale, etc.

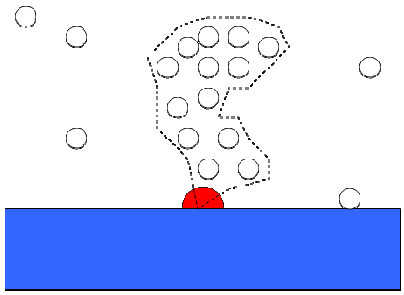
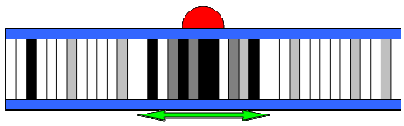
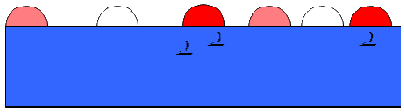
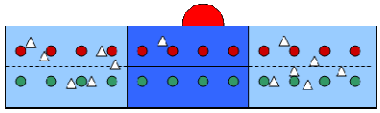
	Echelon	Actions		Arrière-pays fluvial
Dimension « Patrimoine »	T *Ad hoc* >	Bassins pour marchés du tourisme fluvial fonction du patrimoine, patrimonialisation	→	
	Régions	Valorisation du patrimoine de l'arrière pays avec Loire à Vélo, patrimonialisation	⇨	
	Départements	Pôles CDT49, CG37 (bassins concentrant l'action)	⇨	
	Pays	Prise en compte dans les chartes de pays	⇢	
	T *ad hoc* <	Territoires fonctionnels	⇨	
	Com Com			
	Communes	Patrimonialisation	→	
				Accessibilité paysage
	T *Ad hoc* >	Plan du PNR fonction des paysages notamment	→	
	Régions	Prise en compte du paysage dans les itinéraires Loire à Vélo	⇢	
	Départements	CG37 (bassins concentrant l'action fonction des paysages)	⇨	
	Pays	Valorisation des paysages pour le pays saumurois	⇢	
	T *ad hoc* <			
	Com Com			
	Communes			
Dimension « Tourisme »				Services et profil touristique
	T *Ad hoc* >			
	Régions			
	Départements	CG37 : bassins concentrant l'action fonction des services, aide aux offres écotouristiques	⇢	
	Pays			
	T *ad hoc* <			
	Com Com	Aides au développement de services touristiques	→	
	Communes	Aides au développement de services touristiques, construction bateaux	→	
Dimension « Biens-Supports »				Points durs
	T *Ad hoc* >	Bassins de navigation du SONL	⇨	
	Régions	Expérimentation relèvement de la ligne d'eau	⇢	
	Départements	Balisage, restauration des ports, financements (ex : FITAVAL), chartes de bonnes pratiques, APB	⇨	
	Pays			
	T *ad hoc* <	Aménagements haltes, pontons	→	
	Com Com	Restauration de ports, pontons	→	
	Communes	Restauration de ports, aménagement des ports, construction de bateaux	⇨	

Tableau 13 : Interventions des collectivités territoriales sur les dimensions du diagnostic touristique et patrimonial - T *ad hoc* > = Territoire *ad hoc* d'échelon supérieur – (B. Pin).

Actions structurantes : ⇨, actions importantes : →, actions peu structurantes : ⇢

Le tableau précédent démontre l'importance de l'échelon départemental au niveau de l'action sur les différentes dimensions du diagnostic touristique et patrimonial. Les départements représentent donc un acteur central de la collectivité publique pour le développement du tourisme fluvial patrimonial. Les départements se positionnent à l'interface de la production de politiques publiques à l'échelon du Val de Loire et de politiques publiques plus locales. L'échelle de ces derniers ainsi que les ressources disponibles permettent aux départements de produire une politique touristique en adéquation avec les politiques interdépartementales et (inter) régionales (PNR et Mission Val de Loire) mais prenant également en compte les opportunités politiques locales. Au niveau local, les actions produites ne sont pas nécessairement réalisées dans le but de nourrir des stratégies de développement identifiées à des échelons supérieurs. La logique mise en œuvre est une logique de résultats à courts termes tandis que les stratégies décidées à des échelons supérieurs impliquent des résultats à moyens termes. Du point de vue de l'étendue des territoires (et de la possibilité de prendre en compte des logiques fonctionnelles telles que les rythmes paysager) mais également du point de vue de la capacité à produire des politiques spatialisées logiques au regard des échelons supérieurs, les pays administratifs représentent la collectivité territoriale la plus petite permettant une articulation des politiques publiques menées à différents échelons. *Les pays et départements sont donc les échelons adéquats permettant une articulation active de l'action des territoires dans un contexte de projet global de développement autour de l'objet patrimoine*. Toutefois, si les échelons inférieurs tels que les communautés de communes et communes sont moins aptes à produire des politiques spatialisées, elles figurent en tant qu'acteurs centraux de mise en œuvre des politiques puisque ces dernières portent la mise en œuvre d'actions concrètes sur le terrain. Les actions menées sur les biens supports illustrent parfaitement le rôle des communes et communautés de communes (les ports réellement structurés en aval des Ponts de Cé sont aménagés par les communes et communautés de communes).

Du point de vue de la cohérence externe[157] des politiques menées à différents échelons, on observe que la politique du CG37 est une mise en œuvre des orientations du SONL (Verdier, 2009, entretien B. Pin). De même, on observe une cohérence externe forte (et prévue par la loi) entre les chartes de pays administratifs et la charte du PNR Loire Anjou Touraine. Il en est de même du territoire fonctionnel d'un syndicat local tel que le SITVAL qui valorise les pôles d'opérations du CDT49. On entrevoit ici le modèle d'emboîtement en matière d'aménagement du territoire (Tableau 14).

[157] soit la cohérence entre les différents échelons territoriaux et entre les territoires

Différents modèles d'aménagement du territoire selon les régimes de coopération entre acteurs	
Séparation	Modèle du « chacun chez soi » Cloisonnement des systèmes d'action organisés à différentes échelles ou selon différentes entités spatiales ou thématiques, conçus et fonctionnant séparément, selon des logiques et des objectifs propres.
Interterritorialité	Modèle de « l'interaction généralisée » Selon une représentation réticulaire, reconnaissant les interdépendances, « ça » s'auto-organise sans qu'il soit toujours évident d'identifier les sources et les chaînes de décision
Emboîtement	Modèle d'un « orchestre territorial » mis en musique par un « chef d'orchestre ». Schémas de planification emboîtés, reposant sur une culture de l'ordre et une illusion rationaliste

Tableau 14 : Modèles d'aménagement du territoire (selon Bertrand, 2009)

Le modèle d'emboîtement repose sur l'existence de « Chefs d'orchestre » qui mobilisent les logiques fonctionnelles mais également leur maîtrise du modèle de développement pour assoir leur légitimité à influer la prise en compte des enjeux de développement touristique aux différents échelons. Les actions menées par les chefs d'orchestre et résumées au sein du Tableau 13 visent notamment à implémenter le modèle de développement mais également à assoir leurs légitimités en se positionnant en tant que légitimes vis-à-vis du modèle de développement à l'œuvre. La compréhension de ces logiques fonctionnelles peut être considérée comme une ressource « technique » mobilisée par les chefs d'orchestre[158] pour assoir leur légitimité quant à la coordination d'un modèle de développement reposant sur ces logiques fonctionnelles. La mobilisation de cette logique fonctionnelle devient alors une ressource conduisant les institutions territoriales traditionnelles à transformer leurs stratégies territoriales en stratégies respectueuses des nouvelles règles du jeu selon un système d'emboîtement (Bertrand, 2009, p64). Ce sont ces mêmes logiques fonctionnelles qui ont déjà été mobilisées par les chefs d'orchestre pour bâtir leurs territoires, et c'est au nom de ces mêmes logiques que les chefs d'orchestre précisent la spatialité de leur action. La constitution d'un PNR, institution *ad hoc* du développement durable du territoire, repose sur ce principe, à savoir la légitimité du territoire au nom du territoire pertinent : *« la principale règle organisationnelle (des politiques de développement local) est en fait de constituer un "territoire", la mise en place de ce territoire devant favoriser le développement local […] L'approche globale du développement s'accompagne donc d'une recomposition des territoires de l'action publique au nom du "territoire pertinent" ou de "l'espace de projet" » (Douillet, 2005, p79-81).*

[158] représentés en Val de Loire sous la forme d'un hydre à 3 têtes (le PNR Loire Anjou Touraine, le PLGN et la MVL) ou à Ségou par les hôteliers et le CPEL.

Concernant le compartiment patrimonial, les chapitres précédents nous ont déjà permis de traiter la question de la patrimonialisation. Cette patrimonialisation sert, elle-aussi, la légitimité des institutions qui sont associées à ces patrimoines. En effet, la décentralisation de la question patrimoniale (au travers des politiques de valorisation patrimoniale des territoires) et son corollaire qu'est la distanciation vis-à-vis d'une certaine typologie du patrimoine national (monuments historiques, ZPPAUP, sites inscrits, sites classés) conduisent à l'identification de nouveaux patrimoines : *« l'implication des collectivités territoriales dans le domaine de la sécurité, des politiques éducatives ou du patrimoine – pour s'en tenir à quelques champs d'action publique ici étudiés – s'accompagne d'une reformulation profonde de la nature même des politiques : […] les politiques patrimoniales des départements abolissent l'exclusivité de la norme nationale en reconnaissant la dignité d'un patrimoine historique et culturel local » (Mériaux, 2005, p28-29).* Ces nouveaux patrimoines se retrouvent au cœur de la légitimité des nouveaux chefs d'orchestre dont l'image est fortement liée à ces patrimoines locaux et identitaires. Les politiques de restauration des quais et ports de Loire, marquant de nouvelles approches en matière de patrimoine, renforcent la légitimité des institutions les portant à l'heure actuelle. Ceci dit, l'émergence initiale de ces nouvelles approches en matière de patrimoine est avant tout locale : tissu associatif, institutions locales d'échelon inférieur (objets associés à la néo-marine de Loire, savoir-faire locaux autour d'Azay le Rideau). Ce constat suggère une certaine « récupération » de la part des chefs d'orchestre ; cette récupération s'accompagne de recommandations, orientations, mesures de coordination qui selon un modèle d'emboîtement forcent la cohérence externe de l'action publique.

Le risque de ce modèle d'action réside dans le fait que les institutions d'échelon supérieur mobilisant les logiques fonctionnelles ainsi que les nouveaux patrimoines pour assoir leur légitimité ne soient in fine considérées qu'aptes à produire des règles sur des règles, perdant ainsi toute légitimité. La réflexion que nous avons conduit sur le rôle des chefs d'orchestre et les propositions nous avons formulées vont dans le sens d'une mutation d'un modèle d'emboîtement vers un modèle mixte emboîtement / interterritorialité. En effet, l'émergence du modèle étant notamment le fait d'acteurs associatifs et locaux (auto-organisation des associations de marine de Loire, développement de l'événementiel et de restauration des ports par les collectivités territoriales d'échelon inférieur), il nous semble essentiel de promouvoir l'action locale coordonnée (et non dictée) par les échelons supérieurs. Les propositions qui suivent visent également à assurer une cohérence externe entre les modalités de régulation

mises en œuvre à l'échelle des territoires d'action en faisant converger les logiques des différentes acteurs (courts et moyens termes).

Rôles des chefs d'orchestre dans un modèle visant à prendre en compte l'espace touristique patrimonial et ses enjeux

Dans cette question qu'est celle de l'interterritorialité comme « manière de faire » de l'aménagement, les logiques fonctionnelles peuvent être mobilisées pour la « mise en musique » de l'action territoriale. Philippe Cayla apporte un éclairage intéressant à cette question en décrivant une conception personnelle d'une ingénierie territoriale axée sur un croisement « logiques fonctionnelles » vs « territoires d'action ».

Philippe Cayla esquisse un modèle institutionnel orienté « action » pour la valorisation du patrimoine fluvial (Cayla, Journée du patrimoine fluvial ligérien, 26 août 2009). Cet arrangement reprend un modèle d'emboîtement et s'appuie d'un côté sur des entités de régulation telles que la Mission Val de Loire ou encore sur les plates formes du Plan Loire (plate forme patrimoine notamment). D'un autre côté, Philippe Calya appuie ce modèle sur les territoires patrimoniaux[159] fluviaux comme espaces fonctionnels devant faire l'objet d'une politique de médiation patrimoniale. Ces territoires patrimoniaux coïncident avec les pays dont les limites administratives sont reliées à des aspects fonctionnels car déterminées sur des logiques identitaires et paysagères. Par ailleurs, les pays sont dotés d'objectifs touristiques (Montsoreau qui matérialise l'entité paysagère du tuffeau, Montjean et son industrie chaufournière) ce qui, au même titre que les communautés d'agglomération, SIVU et PNR (Cayla, 2006, p10-11) en fait des candidats naturels au statut de bassin patrimonial[160]. En marge de ces bassins patrimoniaux, les entités de régulation sont en charge de la formulation d'une réelle stratégie de valorisation du patrimoine fluvial car seules ces entités d'échelon supérieur (Conseils Régionaux, Conseils Généraux en réseau, Mission Val de Loire, plate forme patrimoine du Plan Loire) peuvent déterminer un projet scientifique et culturel à l'échelle du Val de Loire (Cayla, 2006, p20). C'est donc une double appartenance des sites ligériens à un bassin patrimonial (territoire d'action local) et à un territoire d'action global qui semble être *« une bonne solution productrice de synergie culturelle et promotionnelle et aussi*

[159] Les territoires patrimoniaux : ces derniers peuvent être assimilés à des espaces fonctionnels puisqu'ils déterminent des espaces recélant des aménités particulières. Montsoreau et le saumurois marqués par le tuffeau, les troglodytes, le vignoble, les ports du tuffeau et par une architecture rurale d'époque peu mitée constituent un de ces territoires patrimoniaux (Cayla, 2006, p11). Il en est de même pour Montjean et son activité chaufournière entre autre.

[160] Les bassins patrimoniaux : un bassin patrimonial peut être définit comme la réalité géographique d'un territoire patrimonial mis en médiation patrimoniale. Ces bassins s'apparentent à des territoires d'action dans leur définition

d'économies d'échelle » (Cayla, 2006, p21). En marge de ces formes institutionnelles, Philippe Cayla propose la mise en place d'institutions régulatrices scientifiques, telles qu'un conseil scientifique interdisciplinaire régional et un conseil scientifique de bassin producteur de mesures de régulation (préconisations) à destination des bassins patrimoniaux. Nous partageons la construction de Cayla sur deux aspects, à savoir l'importance donné aux échelons locaux d'un côté (et notamment aux pays), et la nécessité de lisibilité du modèle de développement de l'autre. Cette lisibilité appelle les deux premiers rôles des chefs d'orchestre que nous avons identifiés.

Le modèle d'aménagement qui consiste à bâtir des territoires d'action ou à orienter l'action des territoires sous-jacents selon des logiques fonctionnelles (emboîtement) suggère la mise en place de nouveaux échelons territoriaux. Or, les échelons territoriaux sont déjà nombreux et on s'aperçoit que ceux opérant une maîtrise d'ouvrage sur un des compartiments (patrimoine / économie / tourisme) sont principalement les échelons locaux ainsi que les territoires *ad hoc*[161]. Dans les faits, les réalisations sont peu importantes. Jusqu'à présent, ces dernières restaient d'initiative communale à intercommunale sans lien avec des orientations d'échelon supérieur. Toutefois, les initiatives du CG37 vont à présent dans le sens d'une bonification de l'existant et d'une mise en réseau des actions locales. On entrevoit ici le **premier rôle** des chefs d'orchestre : **agir dans le sens d'une bonification des actions locales selon le principe d'effets cumulatifs** (théorie du billard électrique). Le rôle revient à introduire de la pérennité dans l'action des institutions locales en les inscrivant dans un tissu d'action suffisamment dense générant de l'attractivité (l'image d'une destination touristique ne peut s'assoir sur des initiatives isolées). Ce rôle consiste également à valoriser l'action locale pour favoriser l'interterritorialité active.

Le modèle d'action que nous proposons consiste donc à ne pas créer de nouvel échelon *ad hoc*. Cette tentation de créer de nouveaux échelons (comme proposé au sein du SONL) reviendrait à *« édicter des règles sur des règles »* sans garantie de succès. Plus que par la création de nouveaux échelons territoriaux, l'articulation active des modalités de régulation du développement touristique patrimonial, et par extension la mise en cohérence des politiques des différents territoires aux différentes échelles, semble passer par la valorisation de l'échelon territorial qu'est le pays. En effet, ce dernier semble être l'échelon constituant

[161] Cette tendance ne concerne pas la patrimonialisation et l'institutionnalisation du patrimoine qui suivent une tendance inverse. Ceci reste logique puisque patrimonialisation et institutionnalisation du patrimoine impliquent une intervention sur le référentiel des valeurs avec des logiques à moyens et longs termes ainsi qu'une densité et une variété d'action importantes. Seuls les échelons supérieurs sont capables d'agir en ce sens. Toutefois, l'initiative sur le référentiel des valeurs reste locale et a précédé sa reprise par les échelons supérieurs comme nous avons déjà pu le voir.

l'articulation entre les politiques territorialisées des échelons supérieurs et les initiatives locales autonomes. Le département est également un échelon cheville du fait de sa capacité à porter des projets territorialisés, à les réaliser sous maîtrise d'ouvrage et à distribuer des financements. De plus, l'omniprésence du département au niveau de l'ensemble des modalités d'intervention renforce sa légitimité à agir sur l'ensemble, à agir sur un modèle d'action mariant « patrimoine / économie / tourisme ». Le rôle ici prégnant du département comme initiateur et moteur de projet est d'autant plus saillant que son action s'inscrit dans un projet global *« patrimonial »* que les institutions locales (pays, communautés de communes, communes) peinent à percevoir dans sa globalité. Il s'agit ici du **deuxième rôle** des chefs d'orchestre : **donner de la lisibilité au modèle de développement**[162]. Nous avons pu observer l'importance de ce rôle à Ségou dont les expériences locales démontrent (comme nous l'avons déjà écrit) que, plus que la logique fonctionnelle, ce qui importe, c'est l'existence d'un système d'action (lisible).

Ainsi, en aval des Ponts de Cé, l'absence du compartiment *« patrimoine »* au sein du modèle de développement mais également le classement au titre des voies navigables semblent donner un cadre d'action plus aisé à lire par les collectivités d'échelon inférieur. La Loire semble être perçue à cet endroit comme un axe de navigation qui n'a pas besoin d'une justification patrimoniale comme argument légitimant l'action collective. Le nombre et la qualité des projets d'aménagement de tourisme fluvial sont par conséquent proportionnels à la lisibilité du cadre d'action. Le patrimoine est absent des discours et les projets réalisés ou à venir sont réellement orientés « navigation » sans que le patrimoine ne vienne « réellement » légitimer les projets (divers[163], 2008, entretien B. Pin). Au-delà des projets d'aménagements, l'état actuel des aménagements portuaires montre déjà un contraste important entre l'amont et l'aval des ponts de Cé. Une caractérisation des haltes fluviales et des projets d'aménagement portuaires réalisée dans le cadre d'un stage de Master 1 encadré par nos soins a montré ces disparités. A l'aval des Ponts de Cé, chaque ville possède un port équipé de ducs d'albe (pour s'adapter aux marnages de la Loire et à l'influence de la marée), de pontons, de points d'eau et souvent également de points d'électricité. Certains ports possèdent même une petite capitainerie non permanente, d'autres projettent d'en créer. On ne rencontre pas ce type

[162] Le département s'inscrit alors comme un chef d'orchestre légitime complétant l'hydre « Mission Val de Loire / PNR Loire Anjou Touraine / PLGN).

[163] Série d'entretiens réalisés auprès du service technique de la ville d'Ancenis (M. Garreau), de la communauté de communes du Pays d'Ancenis (COMPA, M. Barais, responsable tourisme et patrimoine), et entretiens téléphoniques avec l'association du port de la Pierre Percée à la Chapelle-Basse-Mer (M. Brunellière, association responsable de la gestion du port sous tutelle de la mairie qui possède une Concession d'Occupation Temporaire), avec le maire d'Oudon (Michel Dupont), et avec l'association des amis du vieux Champtoceaux (M. Charbonnier).

d'aménagement dans la partie amont (sauf quelques pontons en de rares exceptions). Ces différences d'aménagements doivent reliées à plusieurs caractéristiques ayant émergées des entretiens réalisés :

- l'existence d'une demande d'usagers de la voie d'eau (riverains et touristes)[164] à l'aval des Ponts de Cé ;
- la compréhension, par les collectivités territoriales d'échelon inférieur, du modèle de développement associé à la voie d'eau (modèle du tourisme fluvial classique à l'aval *vs* modèle fluvial et patrimonial à l'amont) ;
- l'identification des acteurs référents et chefs d'orchestre (à l'aval : État au travers de VNF, et au travers de services déconcentrés tels que la DDE et la DIREN / à l'amont : Mission Val de Loire, Départements).

Au-delà de ces caractéristiques, les entretiens menés ont également mis en évidence que les aménagements réalisés s'inscrivaient dans un maillage de projets, les acteurs rencontrés considérant leur port comme un élément d'un ensemble plus important. Ce constat est à rapporter au statut de la voie d'eau en aval des Ponts de Cé, c'est-à-dire le statut de voie navigable. En vertu de ce statut, l'acteur principal en matière d'entretien et de valorisation de la voie d'eau est l'État et donc VNF. Ainsi, c'est VNF qui a porté l'« *étude de valorisation et aménagement de la Loire de Bouchemaine à Nantes dans un objectif touristique et de loisirs* » en 1999 (VNF and al, 1999), étude qui sera à l'origine d'une autre étude (portée par le Syndicat Intercommunal de Protection et de Valorisation du Patrimoine Ligérien[165]) venant préciser la stratégie engagée (Syndicat intercommunal de protection et de valorisation du patrimoine ligérien, 2004a et 2004b). L'étude de VNF confiée au bureau d'étude « Act-Ouest consultants tourisme » de Saint-Malo peut être considérée comme l'homologue aval du SONL (lequel a été portée par la Mission Val de Loire). Au sein de cette étude sera mis en avant le rôle opérationnel des collectivités territoriales telles que les communes et communautés de communes. La déclinaison du projet par le Syndicat Intercommunal de Protection et de Valorisation du Patrimoine Ligérien constitue la mise en œuvre de la réflexion engagée par VNF, démontrant ainsi le rôle d'acteur référent (Chef d'Orchestre) de VNF.

Ces études réalisées en Loire aval traduisent l'existence d'un système d'aménagement du territoire mixte emboîtement / interterritorialité à l'aval des Ponts de Cé. En effet, les communes mettent volontairement en œuvre des aménagements servant à la fois des objectifs

[164] Cas du ponton existant et du projet d'agrandissement de ponton d'Ancenis, cas du port intérieur d'Oudon, cas du port de la Pierre Percée à la Chapelle Basse Mer réalisé pour une demande d'usagers mais également dans le cadre de l'embellissement du cadre de vie des administrés, etc.
[165] lequel s'étend de Bouchemaine à Nantes et regroupe les SICALA[165] du 49 et du 37.

locaux mais également une stratégie commune avec des objectifs à moyen terme. **La stratégie mise en œuvre se base sur un tourisme fluvial classique où le patrimoine est une opportunité et non pas l'inverse (c'est-à-dire un tourisme patrimonial ou le tourisme fluvial serait une opportunité)**. Ainsi, le modèle d'action semble plus aisément compréhensible par les collectivités les plus petites qui n'abandonnent par la compréhension du modèle aux chefs d'orchestres. A l'aval **les logiques fonctionnelles semblent donc plus aisément compréhensibles, favorisant l'action publique locale et les solidarités interterritoriales**. La fréquentation nautique tout comme la densité et la qualité des aménagements portuaires y sont par ailleurs, selon toute vraisemblance, reliées selon des effets cumulatifs. Ainsi, les initiatives locales naissent d'autant plus facilement que la densité et la qualité des aménagements locaux sont importantes mais aussi que la fréquentation augmente ; et inversement, la fréquentation augmente vraisemblablement à partir d'effets de seuils concernant les densités et qualités d'aménagements. On retrouve ces déterminants de la fréquentation touristique au sein de la géographie maritime (Sonnic, 2005).

Pour compléter les deux premiers rôles à visée d'ingénierie territoriale, le rôle suivant consiste à favoriser l'interterritorialité active par la promotion d'actions locales (au niveau communal et intercommunal) servant également les territoires voisins. **Le troisième rôle** des chefs d'orchestre consiste donc à **édicter des règles favorisant des actions (aménagements par exemple) productrices d'externalités positives**. Un exemple de mesure de régulation potentielle : conditionner le financement de la restauration des ports à l'aménagement de services aux bateaux. En effet, la mise en place de tels services pourra à la fois servir les bateaux déjà présents mais également ceux d'autres territoires qui alimentent ces mêmes financements par leur adhésion à des syndicats d'échelon supérieur. C'est donc en favorisant les actions fortement productrices d'externalités positives que les chefs d'orchestre pourront inscrire leur action dans un modèle mixte interterritorialité active / emboîtement plutôt que dans un modèle d'emboîtement strict.

Le quatrième rôle des chefs d'orchestre se situe autour de la nécessité **d'inscrire le développement dans la durabilité**. Une thématique forte de la recherche actuelle, à savoir les impacts associés au changement climatique, nous pousse en effet à aborder le champ de la durabilité. À l'heure actuelle, l'ensemble des travaux menés sur les impacts du réchauffement climatique à l'horizon 2070-2100, concluent à des impacts modérés sur les épisodes de niveaux hauts (augmentation de 20% des débits les plus forts). Il en est tout autre concernant les niveaux bas pour lesquels les études menées semblent conclurent à une aggravation beaucoup plus sévère des étiages avec une diminution de 30 à 50% des débits au sein de cours

d'eau similaires à la Loire (European Commission, 2009). Cette aggravation des épisodes critiques devrait à la fois impacter des pratiques pourtant adaptées (néo-marine de Loire) mais également affecter la saisonnalité touristique ainsi que les bassins de navigation en restreignant les bassins existants et les bassins possibles actuels. Ceci nous pousse à soulever la question de la durabilité d'un modèle de développement qui pourrait très tôt rencontrer des problèmes que seuls des aménagements forts pourraient contrer. Dans un contexte d'abandon de la spirale de l'aménagement depuis la fin des années '90, on peut donc se poser la question de la durabilité avec encore plus d'acuité.

Considérant que les pratiques deviennent difficiles en Loire à partir de la mi-juin jusqu'au début de l'automne selon les prestataires de bateaux à passagers notamment, et considérant par ailleurs que les frontières saisonnières de début et de fin des pratiques (début avril – fin septembre) sont à relier à la disponibilité des publics (frontières que l'on ne modifiera pas par conséquent), on peut, par l'intermédiaire d'une transformation de l'équation au troisième degré reconstituant le cycle des débits ligériens, estimer l'impact du changement climatique sur la saison touristique (Figure 72).

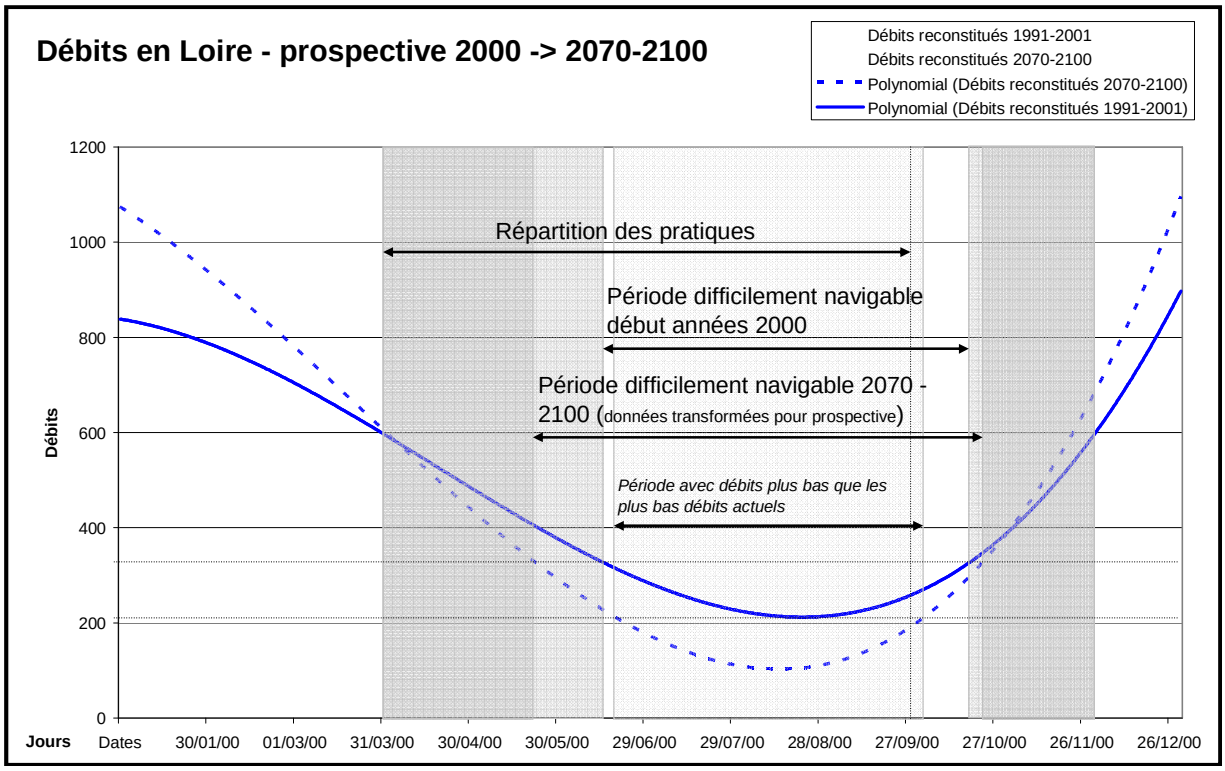


Figure 72 : Évaluation de l'impact du changement climatique sur les débits en Loire à l'horizon 2070-2100[166] (extrapolation des données EDF – Avoine, réalisation B. Pin).

[166] Le graphique produit a été réalisé en admettant l'hypothèse que les variations de débit seraient de l'ordre de +30% pour les épisodes critiques hauts et -50% pour les épisodes critiques bas, et en se basant sur une linéarité

La lecture du graphique estimant les débits à l'horizon 2070-2100 conclurait (sous toutes réserves), à un impact important concernant les difficultés de navigation, notamment concernant les débits d'avant-saison. De même, les difficultés de navigation devraient s'accroître durant la période difficilement navigable. Entre une avant saison impactée quant à sa navigabilité et une période estivale encore plus difficile à naviguer qu'à l'heure actuelle, on peut légitimement envisager une nécessaire et nouvelle recomposition des pratiques dans les décennies à venir.

Certes, les bateaux traditionnels peuvent s'accommoder des épisodes critiques. Toutefois, on entrevoit ici les limites du système. De même, il nous semble pertinent de replacer la réflexion dans un contexte de mouvement cyclique des rapports au fleuve. Nous partageons la conviction que les rapports au fleuve ne peuvent être résumés à de simples périodes évoluant de manière linéaire, mais qu'ils évoluent cycliquement, que certaines philosophies d'aménagement peuvent péricliter partiellement au profit d'autres, et renaître, certes avec moins de vigueur, quelques temps plus tard. Au risque de succomber à une certaine subjectivité, nous pensons même qu'une philosophie de maîtrise de la nature, par la maîtrise de la technique, peut aisément redevenir la norme dans un contexte proche pour peu que cette dernière ne renaisse pas sous ses traits passés (les enseignements du passé étant acquis selon une certaine forme d'historicité, il ne semble ni légitime ni possible de revenir à un temps des levées). Ainsi, le futur temps ligérien sera peut être celui de l'adaptation aux changements climatiques par l'adaptation des pratiques plutôt que du milieu (comme une nouvelle forme de maîtrise de la nature) et la « spirale » celle de la technique plutôt que celle de l'aménagement. Ainsi, la modification de l'architecture navale des bateaux, de leur motorisation, l'apparition de nouveaux aménagements (à définir) pour s'adapter aux conditions pourrait s'apparenter à la 4ème nautique[167] ligérienne au sens de François Beaudouin (soit l'architecture navale spécifique des bateaux et l'aménagement de la voie d'eau pour un usage ou un mode d'exploitation dominant). Ici, on s'aperçoit que l'enjeu de maintien et développement d'un tourisme fluvial nautique patrimonial nécessite des réflexions à des échelles supérieures, rôle dévolu aux chefs d'orchestre.

---

des variations de +30 à -50% entre les épisodes hauts et bas. Il s'agit donc d'un graphique discutable dans la mesure où les variations de débits sont fonctions des re-largages des aquifères qui pourraient avoir des réponses différentes en fonction de leurs natures et en fonction des régions (ndlr : le débit de la Loire est une somme de variables importante puisque ses flux proviennent d'un vaste bassin)

[167] Communication de François Beaudouin lors de la journée du patrimoine fluvial ligérien du 26 août 2009 à Champtoceau. Les trois premières nautiques étant celles de la pêche, puis des moulins et enfin celle de la navigation commerciale.

In fine, il apparaît que le développement d'un tourisme fluvial patrimonial ne peut se concevoir sans une action forte des associations néo-marinières de Loire qui influencent largement les compartiments du modèle de développement. Cet acteur central est tout à la fois vecteur et support de la patrimonialisation, producteur et aménageur des biens supports (du tourisme, du patrimoine valorisé, du paysage, etc), à l'initiative d'offres touristiques, et finalement au cœur des logiques fonctionnelles des acteurs institutionnels qui territorialisent leurs actions en fonction de la présence ou non de ces associations. L'hyper centralité de cet acteur que sont les associations néo-marinières induit une fragilité certaine quand au modèle de développement poursuivi. En effet, les moteurs sociaux conduisant à la genèse de ces associations sont plus difficilement maîtrisables que les logiques classiques sous tendant les aménagements. La puissance publique se doit de prendre en compte le fait que le modèle de développement poursuivi repose en partie sur ces associations néo-marinières. Il y a donc nécessité à donner les moyens de leur action à ces associations avant qu'elles ne s'essoufflent. En effet, la mise en marché d'offres de tourisme fluvial nautique patrimonial n'est qu'un épiphénomène pour ces associations dont les statuts ne sont que peu tournés vers la mise en place d'offres touristiques, à fortiori sur le domaine concurrentiel. Preuve du décalage entre « ce que sont les associations néo-marinières de Loire » et « ce que les institutions locales veulent en faire », l'association « la Matelote de Bréhémont » a formulé un refus de s'engager sur le chemin d'une mise en marché d'offre touristique lorsque la question s'est inévitablement posée (Association la Matelote de Bréhémont, 2009, entretien B. Pin).

Le **dernier rôle** des chefs d'orchestre consiste donc à **entretenir et nourrir le modèle de développement** en soutenant donc les associations de néo-marinières et en procédant à l'inventaire permanent des patrimoines locaux, notamment au travers d'un enjeu tel que l'identification des savoir-faire. Le nouvel événementiel vedette du Val de Loire que sont « les rendez-vous du Val de Loire » peut servir de base à cette institutionnalisation. En effet, le programme de ces derniers a montré une certaine autonomie avec une typologie du patrimoine ligérien porté par l'inscription. Les savoirs-faires locaux ont pris une place importante dans le programme (gastronomie ligérienne, vins de Loire, poteries artisanales, artisanat, produits du terroir, vergers, savonneries, pêche, pêcherie, pêche traditionnelle, ardoiserie, sculpture sur tuffeau) s'imposant ainsi comme un objet apportant du « liant » à un projet de valorisation patrimoniale à l'échelle du Val de Loire. Cet événementiel peut donc servir de base à une démarche d'inventaire et d'institutionnalisation des savoirs-faires, les mettant en lumière tout autant que d'autres objets patrimoniaux plus classiques ou ayant déjà fait l'objet de processus de patrimonialisation.

***

Dans les lignes précédentes, nous avons proposé une méthode de représentation des déterminants du tourisme fluvial patrimonial. Pour ce faire, nous avons adapté le profil environnemental (diagnostic et détermination des enjeux) en un profil touristique et patrimonial. Au terme de ce diagnostic, nous avons pu déterminer un enjeu prioritaire, la valorisation du tourisme fluvial patrimonial à bord de bateaux traditionnels.

A partir de cet enjeu, nous avons dressé un tableau synthétique des actions des différents échelons territoriaux sur les dimensions du diagnostic touristique et patrimonial. Ce tableau dressé dans le cadre d'un fleuve « patrimonial », et concernant les actions mises en œuvre sur la partie non inscrite au titre des voies navigables, a mis en évidence l'importance des échelons territoriaux que sont le département, les pays ainsi que les communes. A l'opposé, le questionnement de la partie aval de la zone d'étude (voie navigable) a mis en exergue l'importance d'un chef d'orchestre tel que l'Etat (VNF), acteur référent d'un modèle de développement mixte « emboîtement / interterritorialité ». C'est à partir de ce questionnement ainsi que des conclusions des sections précédentes qu'ont été identifiés les rôles des chefs d'orchestre dans une perspective de modèle de développement mixte « emboîtement / interterritorialité ».

6.4. Conclusion de chapitre

Sur la Loire, les espaces fonctionnels du fleuve pour le développement du tourisme composent un cadre d'ingénierie particulièrement explicatif des stratégies d'action spatialisées de l'action publique. Souvent prises en compte par les institutions locales, ces logiques fonctionnelles font l'objet d'arbitrages de la part des collectivités territoriales et institutions *ad hoc* pour la conservation / valorisation du patrimoine fluvial. Ces choix sont rendus nécessaires du fait de l'antagonisme des logiques fonctionnelles entre-elles sur certaines portions de fleuve mais également en raison de l'étendue du territoire des collectivités qui doivent composer avec leur propre portion de fleuve.

A partir d'une méthode de représentation du modèle de développement, on s'aperçoit que les échelons territoriaux centraux en matière d'action sont principalement le département, le pays et les communes. On constate également que seuls les échelons supérieurs (à partir de l'échelon départemental) sont capables de formuler des stratégies d'action spatialisées. Aux échelons inférieurs, la faible étendue du linéaire de Loire, la faiblesse des moyens disponibles mais aussi la faible lisibilité du modèle de développement (à partir du patrimoine) freinent l'action spatialisée, si ce n'est l'action ponctuelle en dehors de stratégie d'ensemble. A l'inverse, un modèle de développement lisible et classique tel que le tourisme fluvial « non patrimonial » (aval des Ponts de Cé), semble réunir les atouts nécessaires pour motiver une action à l'échelon local (communes et communautés de communes) servant une logique plus globale.

Finalement, les contextes analysés ont permis de mettre en évidence le rôle important des chefs d'orchestre, entre amorçage et orientation résolument active du modèle de développement. Les propositions formulées en conclusion quant à la place des chefs d'orchestre mettent l'accent sur leur rôle de mise en lecture du modèle de développement, en tant que starter d'une dynamique forte à l'échelon local.

Conclusion de la seconde partie

La question à laquelle cette seconde partie se proposait de répondre était de savoir si les territoires d'action prenaient réellement en compte les espaces fonctionnels.

Pour ce faire, nous avons identifié et caractérisé des espaces fonctionnels selon les densités de points durs, les rythmes paysagers, l'aménagement des haltes, les services auxquels elles donnent accès, leurs profils touristiques, et les densités de patrimoine dans l'arrière pays fluvial. Le travail mis en œuvre a montré de fortes disparités à l'échelle du territoire d'étude, rejetant l'hypothèse d'homogénéité de l'espace induite par la philosophie de l'inscription au patrimoine mondial. Ces constructions ont permis d'identifier des zones intéressantes, d'autres moins intéressantes et enfin des zones où l'arbitrage entre variables fonctionnelles était nécessaire dans une visée de stratégie touristique spatialisée.

Sur la Loire, les analyses réalisées mettent en évidence des potentialités au droit des villes les plus importantes (pôles culturels), rejetant quelque peu le modèle de tourisme diffus suggéré par l'inscription. Elles mettent également en exergue un front de Loire situé entre rive gauche, de la confluence Loire / Vienne à l'aval de Saumur. Ce front de Loire et son arrière pays qui ne concentrent pas des populations importantes à l'échelle du Val peut être considéré comme un espace recueillant toutes les qualités d'un tourisme fluvial patrimonial diffus, soit un espace valorisant une économie présentielle.

Les territoires d'action (formes d'action publique spatialisée) questionnés montrent une prise en compte, parfois effective, parfois distanciée, des espaces fonctionnels ligériens. Seuls les échelons supérieurs, et notamment le département montrent une prise en compte effective des espaces fonctionnels et formulent leur stratégie spatialisée selon ces espaces. Au niveau des collectivités territoriales d'échelon inférieur, les actions produites sont déconnectées des stratégies d'ensemble et construites en fonction de logiques à court terme. De plus, la lisibilité du modèle de développement et de ses chefs d'orchestre ne semble pas très importante en regard de celle du fleuve Niger.

En conclusion, la méthode de représentation du modèle de développement, produite à partir des logiques fonctionnelles, a permis de réinterroger l'ingénierie territoriale existante, et de mettre en avant des échelons tels que le département, le pays et les communes. Finalement,

les contextes analysés ont permis de mettre en évidence le rôle important des chefs d'orchestre quant à l'ingénierie territoriale du développement touristique et patrimonial. Leurs rôles visent à promouvoir un modèle d'aménagement du territoire mixte (emboîtement / interterritorialité active) initiant des dynamiques locales fortes rendues possibles par une meilleure lisibilité du système d'action.

Conclusion générale

L’objet de ces travaux de thèse était d’analyser les modalités de la mise en tourisme d’un fleuve « patrimonialisé », la Loire, et ses prolongements potentiels au fleuve Niger au Mali. Il s’agissait de répondre aux questions suivantes : Quel est le processus de construction de cette ressource qu’est le fleuve « patrimonial » ? Quel est le degré de prise en compte des espaces fonctionnels au sein des territoires d’action du fleuve patrimonial et comment peut-on articuler au mieux ces deux dimensions ?

Le choix du Val de Loire et du fleuve Niger avait pour but de réinterroger la Loire sur son propre modèle, sur les logiques nouvelles qui soutiennent son développement touristique. Ce second terrain (le fleuve Niger au Mali) mis régulièrement en évidence les difficultés à implémenter un modèle de développement bâti à la fois de manière organique mais également pragmatique en Loire. Ainsi, le modèle de développement proposé par le Val de Loire ne peut convenir qu’à lui-même (encore lui faut-il faire ses preuves) ou à tout autre fleuve situé au sein d’un pays au tourisme développé, aux conditions d’accueil touristique potentielles aussi bien au niveau des villes qu’au sein des villages, mais également au sein d’un fleuve où les collectivités territoriales disposent de ressources financières (fiscalité).

Une instrumentation des discours et du (meta)patrimoine

Que ce soit sur la Loire ou sur le fleuve Niger, l’émergence du « problème public », celui à résoudre ou celui qui légitime l’action publique, se construit tout d’abord sur des discours formatés. Sur la Loire, cette instrumentation est mise en exergue par le décalage entre le patrimoine existant, celui ayant servi l’inscription, et enfin celui valorisé par les prestataires du tourisme. Ainsi, la marine de Loire dont on peut dire qu’elle n’a que peu justifié l’inscription (mis à part lors de la visite du site candidat par les experts de l’ICOMOS) apparait progressivement comme un néo-motif ligérien dans les discours et dans les actes. Ainsi, on retrouve l’image de la marine de Loire partout, que ce soit au sein de documents touristiques ligériens qui choisissent souvent l’image de la marine de Loire en première page ou sur les ronds points et entrées de bourgs des villes et villages ligériens. Au sein des offres touristiques ligériennes, il en est de même. Il est intéressant de constater que les deux thèmes les plus valorisés (marine de Loire et patrimoine naturel) font partie des thèmes les moins mobilisés par le dossier d’inscription.

Sur le fleuve Niger, il en est de même. Les discours servant l'émergence du « problème public » fleuve Niger sont bâtis sur des chimères, ainsi en est-il de la jacinthe d'eau et de l'ensablement qui sont systématiquement mis en avant lors des discours politiques généraux traitant du fleuve. De même, malgré un patrimoine naturel et culturel d'une richesse exceptionnelle, les offres touristiques se cantonnent à valoriser le patrimoine de manière relativement réductrice, sur des modèles respectant les canons du tourisme européen.

Ainsi, on peut qualifier le patrimoine fluvial de ressource politique polymorphe et évolutive. C'est en ce sens que nous l'avons dénommé « métapatrimoine ».

La valorisation touristique d'un fleuve patrimonial, un processus organisé

L'étude de la Loire et du fleuve Niger suggère une différence d'approche importante. Sur la Loire, le processus de valorisation semble suivre un double mouvement, un aller-retour du local vers les échelons supérieurs et des échelons supérieurs vers les échelons locaux. Ainsi, l'émergence de la préoccupation patrimoniale et sa valorisation se font au niveau local, au gré d'actions conjointes entre les associations et les communes. Puis, l'action publique s'empare de cet enjeu au travers de l'action du PNR Loire Anjou Touraine, de la Mission Val de Loire, et de la programmation du PLGN, qui construisent des cadres d'actions visant à réguler (aussi bien au sens coercitif qu'au sens d'aide au développement) l'action locale. A l'inverse, sur le fleuve Niger, l'action semble émerger du local, comme le démontre le contexte de Ségou, même si la foi en l'État providence est toujours d'actualité.

Autre différence importante, il semble que le référentiel d'action publique sur la Loire et le fleuve Niger soit différent. Le référentiel sur la Loire semble être plutôt celui du patrimoine (dans une visée touristique) quand celui du fleuve Niger apparait comme une agrégation de différents référentiels (logique équipementière, écologie, tourisme, patrimoine en moindre mesure). Ainsi, l'application de grilles de lecture itératives du processus de patrimonialisation s'avère particulièrement pertinente sur la Loire. L'application des mêmes grilles sur le fleuve Niger déplace le regard et semble l'orienter vers une touristification plutôt qu'une patrimonialisation.

En ce sens, on peut dire que les processus de valorisation touristique du patrimoine de la Loire et du fleuve Niger suivent deux trajectoires différentes. Le processus ligérien emprunte le référentiel du patrimoine et s'accompagne d'un double mouvement (« bottom up » puis « top down »), le processus nigérien investit le référentiel du tourisme selon un processus d'émergence depuis le local (« bottom up »).

Une action publique qui pondère les logiques fonctionnelles

La mise en œuvre des politiques publiques de développement touristique sur la Loire mobilise les logiques fonctionnelles dès lors que les politiques dépassent l'échelon du pays. Au niveau du pays et des échelons inférieurs, lorsque l'action est territorialisée, elle respecte les orientations d'échelons supérieurs.

Au niveau de ces échelons supérieurs, les logiques fonctionnelles sont différemment prises en compte et des pondérations sont appliquées. Ainsi, la stratégie du CG37 s'affranchit quelque peu des logiques fonctionnelles associées aux difficultés de navigation et préfère les logiques associées aux paysages, au patrimoine de l'arrière pays et aux opportunités politiques locales.

A l'inverse, le schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire porté par la mission Val de Loire considère principalement les difficultés de navigation pour déterminer les bassins de navigation possibles. De même, des portions de Loire adéquats pour le développement des différents marchés du tourisme fluvial sont identifiées au regard de déterminants associés au patrimoine existant ou aux services existants. Toutefois, les périmètres ainsi déterminés demeurent trop imprécis pour traduire une réelle prise en compte des différences de centralité.

Sur le fleuve Niger, le type de tourisme existant, la concordance entre les niveaux hauts du fleuve et la saison touristique, l'omniprésence du patrimoine mais aussi l'absence de services touristiques dans l'arrière pays rendent l'approche en matière d'espaces fonctionnels peu intéressante. Le tourisme existant est un tourisme de grand site quelque peu antagoniste d'un tourisme diffus. Par ailleurs, les moyens des collectivités ne sont pas suffisants pour permettre une réelle action publique spatialisée tel qu'un programme d'investissement sur des ports soigneusement sélectionnés à un échelon supérieur. Ceci tend à être conforté par le fait que le seul réel projet prenant en compte des logiques fonctionnelles (si l'on excepte les itinéraires de l'AGTPS) est un projet porté par l'État. A contrario le secteur touristique semble « s'auto-organiser ». Les différentes corporations du tourisme créent des projets communs en dépassant leurs propres logiques au profit de stratégies communes.

Un modèle de développement difficilement lisible frein à l'interterritorialité

A l'inverse d'un modèle de développement assis sur un « tourisme classique », un modèle de développement basé sur le patrimoine diffus est plus difficilement lisible par les échelons locaux. Les différences d'aménagement entre la partie à l'aval des Ponts de Cé et celle située en amont démontrent cette difficulté de lecture. Dans un sens identique, la forte lisibilité du

modèle de développement touristique à Ségou facilite l'association des corporations locales au sein d'un projet touristique commun. Le fleuve Niger, par cet exemple, démontre que la lisibilité du système d'action prime sur les potentialités sur lesquelles repose le modèle touristique lui-même. La mise en lisibilité du nouveau modèle de développement est un des rôles potentiels essentiels des chefs d'orchestre portant le développement touristique.

Outre ces enseignements, ce travail de recherche peut constituer un cadre de réflexion mobilisable par les acteurs du tourisme ligérien. Les acteurs privés y trouveront des éléments stratégiques quant à leur positionnement géographique. Les acteurs institutionnels pourront alimenter leurs stratégies d'action publique spatialisée et réfléchir à la cohérence externe de leur politique.

Sur le fleuve Niger, les acteurs du tourisme, institutionnels ou privés, y liront des éléments utiles pour le développement d'offres de tourisme fluvial au sens de tourisme fluvestre. A une échelle moins ligero-nigérienne, ces travaux peuvent apporter des éléments de formulation d'une politique de mise en tourisme d'un fleuve ou d'un cours d'eau au potentiel patrimonial. Les développements précédents peuvent ainsi aider à énoncer un plan d'action publique itératif proposant des interventions aussi bien sur le système de représentations que sur les institutions. De plus, le modèle proposé peut constituer un fil directeur afin de rechercher un développement mariant logiques fonctionnelles et territoires d'action par une ingénierie territoriale mixte (emboîtement, interterritorialité active) bâtie en ce sens.

Enfin du point de vue des perspectives universitaires, ce travail exploratoire pourrait faire l'objet de développements ultérieurs. D'une part, sur le plan méthodologique, il pourrait être complété par une étude diachronique de l'évolution des paysages vus depuis le fleuve, par une comparaison des paysages vus depuis le fleuve versus vus depuis la berge, etc. D'autre part sur le plan géographique il serait intéressant de mettre en perspective le modèle ligérien que nous avons identifié, avec d'autres modèles de développement mobilisant la ressource patrimoine, et également d'autres fleuves touristiques. Enfin, la question de l'impact du changement climatique sur le développement des activités touristiques de ce type pourrait faire l'objet d'un travail prospectif.

Bibliographie

2000, *Extrait du Contrat de Plan État-région Centre 2000-2006, Convention d'application pour la région Centre*.

2000, *Convention État - Région relative au PILGN 2000-2006, avenant à la convention État - région relative au PILGN 2000-2006, convention d'exécution du Contrat État - Région, relative au PILGN 2000-2006 (et à son avenant du 12 juillet)*.

ACT-OUEST Consultants Tourisme, 2005, *Préparation du projet de schéma directeur pour la navigation de loisirs en Loire*. 01/01/2005, 81.

Agence de l'Eau Seine Normandie, 2003, *La navigation commerciale et de plaisance, analyse économique pour la caractérisation du bassin de la seine et des fleuves côtiers normands*. Nanterre, 2003, 21.

Arzul, G., 2008, *Tourisme fluvial, un long fleuve tranquille*. Tourisme et Droit. 103, 12-18.

Assemblée Régionale de Mopti, Région Centre and Volontaires du progrès, 2006, *Coopération décentralisée Région de Mopti / Région Centre - Le Delta Intérieur du fleuve Niger : diagnostic*. MOPTI, juin 2006, 92.

Association "La fête du nautisme", 2006, *Fête du nautisme, bilan 2006*. 2007, 14 mai 2007, http://www.fetedunautisme.com/web/bilans.asp.

Association "Les Bateliers du Cher", 1996, *Savonnières sur Cher, la passe marinière*. Savonnières, 15/01/1996, 20.

Aznar, O., 2002, *Services environnementaux et espaces ruraux : une approche par l'économie des services*. Doctorat, Université de Bourgogne, 305.

Bâ, A.H., 1960, *Discours à la tribune de la commission Afrique de l'UNESCO*.

Bachoc, A., Guillou, S., Maman, L., Bacchi, M. and Berton, J.-P., 2002, *Restauration et entretien du lit de la Loire et de ses affluents : Guide méthodologique 1ère partie*. Direction Régionale de l'Environnement - Service de Bassin Loire-Bretagne, 68.

Bady, J.-P., 1998, *Les monuments français*. Presse Universitaire de France, 128.

Barré, J., 2000, *Le tourisme et les musées : une affaire d'image*. L'Harmattan, Paris, 35-46.

Beaudouin, F., 1984, *Batellerie et bateaux du bassin de la Loire : La marine de Loire et son chaland*. Conflans-Sainte-Honorine, 40.

Beaudouin, F., 1985, *Chaland de Basse-Loire, gabarot de mayenne, bateau nantais*. Conflans-Sainte-Honorine, 36.

Beaudouin, F., 1990, *Le bateau, esquisse d'une technologie générale du bateau*. Conflans-Sainte-Honorine, 40.

Beaudouin, F., 2003, *L'archéologie nautique ligérienne*. 303, arts, recherches et créations. 75, 57-65.

Beghain, P., 1998, *Le Patrimoine : culture et lien social*. Presse de Sciences Po, 115.

Berque, A., 1995, *Les raisons du paysage, de la chine antique aux environnements de synthèse*. Éditions Hazan, PARIS, 192.

Berton, J.-P., 1990, *La redécouverte des richesses naturelles et patrimoniales à partir du fleuve*. Tours.

Berton, J.-P., 1992, *La Loire revisitée : la nouvelle marine ligérienne à la découverte de tous les patrimoines*. TEOROS. 1, 27-30.

Berton, J.-P., 2004, *Le val de Loire et sa marine au XVIIIème, XIXème et à l'aube du XXIème siècle*.

Berton, J.-P., Deleplancque, R. and Lacroix, A., 2005, *La marine de Loire, un patrimoine renaissant. Témoignage du passé et utopie du présent*. Nantes.

Bertrand, F., 2009, *Ménagement du Val de Loire, actions et systèmes d'action*. Université François Rabelais de TOURS, Juillet 2009, 121.

Beteille, R., 1996, *Le tourisme vert*. Presses universitaires de France, Paris, 127.

Boche, F., 2005, *Multiplicité des acteurs et des réglementations attachés à la Loire*. Angers.

Bouit, L., 2007, *Un bateau pour Tombouctou*.

Bourgeois, J. and Pasquier, H., 2008, *Des hommes et des bateaux sur la Loire*. Éditions Bourgeois - Pasquier, SAVONNIERES.

Burel, F. and Baudry, J., 1999, *Ecologie du paysage, concepts, méthodes et applications*. TEC & DOC, PARIS, 359.

Burnouf, J., Caracud, N. and Garcin, M., 2003, *La Loire, entre mythes et réalités*. 303, arts, recherches et créations. 75, 12-17.

Cairol, D. and Terrasson, D., 2002, *Les aménités des espaces ruraux ; un enjeu pour les politiques publiques, un enjeu pour la recherche*. Ingénierie, eau, agriculture, territoires. 5-14.

Caradot-Bail, C., 2006, *Roches de Condrieu, Quand une commune remet son port de plaisance à Flot*. Navigations, Ports et Industries. 119.

Cauquelin, A., 2002, *L'invention du paysage*. Presses Universitaires de France, Paris, 181.

Cauvin, C., 1998, L'accessibilité intra-urbaine : une approche méthodologique, 77-100. In: Reymond, H., Cauvin, C. and Kleinschmager, R., *L'espace géographique des villes Texte imprimé : pour une synergie multistrates*. Economica, PARIS.

Cayla, P., 2006, *Valorisation patrimoniale de la Basse Loire angevine et armoricaine, matériaux pour un schéma directeur du patrimoine culturel de la Basse Loire angevine et armoricaine en Région Pays de la Loire, en référence à une valorisation d'échelle de bassin*. 34.

Cayla, P., 2007, *Fréquenter le patrimoine culturel sociétal ligérien, l'expérience de l'Ecomusée de Montjean Loire Angevine - référence pour des enjeux patrimoniaux à l'échelle du bassin fluvial*. 14.

Cazes, G., 1989, *Le tourisme en France*. Presses Universitaires de France, VENDOME, 125.

Champaud, J., 1961, *La navigation fluviale dans le moyen Niger*. 40.

Chasse Marée, *« Tout pour la toue », une toue neuve sur la Loire*. Chasse Marée. 31.

Chavance, b., 2007, *L'économie institutionnelle*. La découverte, PARIS, 119.

Chiappero, D., 1996, *Patrimoine ligérien et développement urbain : définition et nouvelles pratiques d'aménagement*. Mémoire de doctorat, Université François Rabelais de Tours, Centre d'Études Supérieures en Aménagement, 16 Décembre 1996, 514.

Cissé, H., 2005, *Les transports fluviaux au Mali*. 18.

CLE du SAGE Vilaine, 2005, *Les nouvelles dispositions législatives organisant la gestion du Domaine Public Fluvial*. 5.

Coatalem, J.-L., Mathieu, B., Guigon, C. and Constanty, H., 2005, *La Loire, Mille kilomètres au long d'un fleuve libre et majestueux*. GEO Magazine. 315, 164.

Collectif, 2007, *Plaisirs de Loire - 1800-1970*. Loire et Terroirs Éditions, Combleux, 87.

Collerie, M., 2010, *Approche préliminaire de la dynamique sédimentaire du fleuve Niger, de la Banankoro à Markala au Mali*. Tours, Mai 2010, 88.

Collot, M., 1995, Points de vue sur la perception du paysage, 21-41. In: Roger, A., *La théorie du paysage en France.* Éditions Champ Vallon, SEYSSEL.

Comité de Bassin Loire-Bretagne, 2004, *État des lieux du bassin Loire-Bretagne, volume 1 : caractérisation du bassin et registre des zones protégées*. 01/07/2004, 225.

Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2000, *Schéma de développement du tourisme pour le Maine et Loire, état des lieux.* Angers, 01/06/2000, 204.

Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, 2003, *Plan directeur d'aménagement touristique des territoires de la vallée de la Loire en Anjou*. Angers, 01/06/2003, 93.

Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou and Conseil Général de Maine et loire, 2009, *Schéma départemental de développement touristique de l'Anjou 2009-2015*. ANGERS, 68.

Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou, Fuzeau, M. and Lazareff, A., 2002, *Etude préalable de mise en tourisme des paysages ligériens - Maine et Loire*. ANGERS, juillet 2002.

Comité Départemental du Tourisme de Touraine, 2007, *Bilan de la 2ème convention des acteurs du tourisme 2004-2007*. 36.

Comité du patrimoine mondial, 2002, *Déclaration de Budapest sur le patrimoine mondial*. 2007, 03 avril 2007, http://whc.unesco.org/fr/budapestdeclaration/.

Compagnie Malienne de Navigation and République du Mali, 2008, *Réunion stratégique sur la COMANAV - document de travail*. Koulikoro, 9.

Conférence générale de l'UNESCO, 1972, *Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel*. 2007, 03 avril 2007, http://whc.unesco.org/fr/apropos/.

Conservatoire des rives de la Loire et ses affluents, 2001, *Entretien des quais ligériens*. 26.

Cossin, M. and Piegay, H., 2001, *Les photographies prises au sol, une source d'information pour la gestion des paysages riverains des cours d'eau*. Cahiers de Géographie du Québec. 45, 124, 37-62.

Coulibaly, M. and République du Mali, M.d.l.C., Direction Nationale du Patrimoine Culturel, 2006, *Fiche d'inventaire du Patrimoine Culturel Immatériel "Sanguèmon", festivités annuelles*. 3.

Coyaud, J.-M., 2003, *Paysages culturels du Val de Loire*. 303, arts, recherches et créations. 75, 6-11.

Crozier, M. and Friedberg, E., 1977, *L'acteur et le système*. Éditions du Seuil, PARIS, 448.

Damien, M.-M., 2001, *Le tourisme fluvial*. Presses Universitaires de France, Paris, 128.

Davezies, L., 2008, *La république et ses territoires*. Seuil, Paris, 109.

Davodeau, H., 2003, *La sensibilité paysagère à l'épreuve de la gestion territoriale. Paysages et politiques publiques de l'aménagement en Pays de la Loire*. Doctorat, Université d'Angers, 303.

De Person, F., 1994, *Bateliers sur la Loire, XVIIe XVIIIe siècles, la vie à bord des chalands*. CLD, Chambray-lès-Tours, 268.

De Person, F., 2003, *Les voituriers par eau, le temps et l'argent avant la révolution*. 303, arts, recherches et créations. 75, 49-53.

De Person, F., 2006, *La marine de Loire au XVIIIème siècle*. Loire et Terroirs, Combleux, 98.

De Singly, F., 2005, *L'enquête et ses méthodes : Le questionnaire*. Armand Colin, Paris, 128.

Decoupigny, F., 2000, *Accès et diffusion des visiteurs sur les espaces naturels, modélisation et simulations prospectives*. Mémoire de doctorat, Université François Rabelais de Tours, 401.

Deprest, F., 1997, *Enquête sur le tourisme de masse : l'écologie face au territoire*. Belin, Paris, 207.

Deprez, L., Veron, M.-A., Dubois, E. and Doeuvre, J.-A., 2006, *Le tourisme fluvial en France en 2005 : Analyses et perspectives*. Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France, Paris, 116.

Desjeux, C. and Desjeux, B., 2003, *La Loire met les voiles*. 303, arts, recherches et créations. 75, 316-321.

Dewailly, J.-M., 1992, Les citadins et les loisirs de nature, 30-32. In: Ministère de l'Environnement and Ministère du Tourisme, *Tourisme et environnement.* La documentation française, Paris.

Dewailly, J.-M. and Flament, E., 1993, *Géographie du tourisme et des loisirs*. SEDES, PARIS, 287.

Dewailly, J.-M. and Flament, E., 2000, *Le tourisme : analyse, méthodes, outils*. SEDES, Saint Germain du Puy, 192.

Di Méo, G., 2008, *Processus de patrimonialisation et construction des territoires.* In: Patrimoine et industrie en Poitou-Charentes : connaître pour valoriser, Poitiers - Châtellerault: 19.

Diaouré, R., 2007, *Ministère de l'environnement et de l'assainissement : Aghatam Ag Alassane face aux défis du changement climatique* L'Indépendant.

Dion, R., 1961, *Histoire des Levées de la Loire*. Roger DION, PARIS.

Direction Régionale des Affaires Culturelles, 2007, *Les bateaux du patrimoine en Pays de la Loire*. 2007, 09 avril 2007, http://www.bateauxdupatrimoine.culture.fr/.

DIREN Centre - Secrétariat du Plan Loire, 2004, *Tableau de bord de suivi du Plan Loire - Bilan au 31.12.2003*.

DIREN Centre - Secrétariat du Plan Loire, 2005, *Tableau de bord de suivi du Plan Loire - Bilan au 31.12.2004*.

Donadieu, P., 2002, *La société paysagiste*. Actes Sud / ENSP, ARLES, 153.

Douillet, A.-C., 2005, Les politiques contractuelles de développement rural : désectorisation ou design territorial, 75-92. In: Faure, A. and Douillet, A.-C., *L'action publique et la question territoriale*. Presses Universitaires de Grenoble, GRENOBLE.

Dousset, M., 1988, *Le tourisme fluvial dans les pays de la Loire, l'expérience pilote du bassin de la Maine*. Nantes, 8.

Dousset, M., 1989, *Le transfert de compétence en matière de voies navigables à la région des pays de la Loire*. Nantes, 3.

Dumazedier, J., 1972, *Vers une civilisation du loisir ?* Éditions du Seuil, Paris, 309.

Equipe MIT, 2000, *La mise en tourisme des lieux : un outil de diagnostic*. Mappemonde. 57, 2-6.

Equipe MIT, 2002, *Tourismes 1 : lieux communs*. Belin, 320.

Equipe pluridisciplinaire plan Loire grandeur nature, 1999, *Etude de la propagation des crues et des risques d'inondation en Loire moyenne*. 8.

Escofier, B. and Pagès, J., 2008, *Analyses factorielles simples et multiples - Objectifs, méthodes et interprétations*. Dunod, Paris, 318.

Escourrou, P., 1993, *Tourisme et Environnement*. SEDES, 239.

Etablissement Public Loire, 2007, *Etude sur le tourisme pêche et ses perspectives de développement a l'échelle du bassin de la Loire et de ses affluents, Rapport de 3ère phase - Synthèse du diagnostic et des études de cas - Enjeux et conditions de développement du tourisme pêche - Stratégie proposée*. Juillet 2007.

European Commission, 2009, *Common Implementation Strategy for the Water Framework Directive (2000/60/EC), Guidance Document No. 24, River Basin Management in a changing climate*. 141.

Federal Republic of Germany and Federal States of Hesse and Rhineland-Palatinate, 2002, *The Cultural Landscape of the Middle Rhine Valley from Bingen/Rüdesheim to*

Koblenz (Upper Middle Rhine Valley) - Nomination of properties for inscription on UNESCO's World Heritage List.

Félix, J., 1996, *L'élaboration de la politique de décentralisation au Mali : des logiques plurielles*. Bulletin de l'APAD, 11.

Ferry, L., Mietton, M., Muther, N., Coulibaly, N., Martin, D., Basselot, F.-X., Laval, M., Cissé Coulibaly, M. and Collerie, M., 2009, *Vers une incision du Niger Supérieur malien*.

Frémont, A., 1995, Les profondeurs des paysages géographiques, 21-41. In: Roger, A., *La théorie du paysage en France.* Éditions Champ Vallon, SEYSSEL.

Frey, P., 2005, *CroisiEurope soutient l'UNESCO*. 531.

Frey, P., 2005a, *Décentraliser et valoriser les voies d'eau secondaires*. Navigation, Ports et Industries. 339-340.

Frey, P., 2005b, *Agir ensemble pour la voie d'eau*. Navigation, Ports et Industries. 340.

Frey, P., 2005c, *Profession : manager en tourisme fluvial*. Navigation, Ports et Industries. 348-349.

Gamache, N., Domon, G. and Jean, Y., 2004, *Pour une compréhension des espaces ruraux : représentations du paysage de territoires français et québécois*. Cahiers d'économie et sociologie rurales. 73, 72-102.

Gariépy, M., 1999, L'analyse de paysage au sein de l'évaluation environnementale ou l'aménagement à l'ère de la rectitude politique, 95-109. In: Poullaouec-Gonidec, P., Gariépy, M. and Lassus, B., *Le paysage, territoire d'intentions*. Harmattan, Paris.

Genieys, W. and Négrier, E., 2002, Le canal du Midi : du patrimoine mondial à son impossible développement culturel inter-regional, 199-228. In: Negrier, E., *Patrimoine culturel et décentralisation : une étude en Languedoc Roussillon.* L'Harmattan, PARIS.

geotourweb.com, 2009, *Le tourisme fluvial en France*. http://geotourweb.com/nouvelle_page_97.htm.

Ghiotti, S., 2006, *Les territoires de l'eau*. CNRS Éditions, PARIS, 248.

Ghiotti, S., 2009, *La patrimonialisation des fleuves et des rivières. Une comparaison France-Liban*. Mondes en développement. 145, 72-91.

Goussard, J. and Dupont, M., 1990, *Les mariniers de Châteauneuf durant la période révolutionnaire*. Bulletin de la société des amis du musée de la marine de Loire et du vieux Châteauneuf et sa région. 62.

Government of Canada, 2006, *Nomination of the Rideau Canal, by the Government of Canada, 2006, for the inscription on the world heritage list*.

Gravari-Barbas, M. and Guichard-Anguis, S., 2003, *Regards croisés sur le patrimoine à l'aube du XXIe siècle*. Presses Universitaires de la Sorbonne, Paris, 957.

Greffe, X., 1999, *La gestion du patrimoine culturel*. Anthropos, 262.

Grelet, J.-M., 2005, *Examen des solutions possibles d'exploitation des bateaux promenade Loire de Lumière I et II*. Saint-Malo, 21/06/2005, 18.

Griselin, M. and Nageleisen, S., 2003, *"Quantifier" le paysage au long d'un itinéraire à partir d'un échantillonnage photographique au sol*. In: Cybergeo, 6èmes Rencontres de Théo Quant, Besançon, 20-21 février 2003.

Griselin, M. and Nageleisen, S., 2004, *Paysage et itinéraire, quelques pistes méthodologiques*. In: UMR 5045 CNRS, L'évaluation du paysage : une utopie nécessaire ? A la recherche d'indicateurs / marqueurs pluridisciplinaires, Montpellier, 15 et 16 janvier 2004: 261-271.

Guillaume, F., 2008, *Trésors du Val de Loire*.

Guillerme, A., 1990, *Les temps de l'Eau, la cité, l'eau et les techniques*. Champ Vallon, Mâcon.

histoire-en-ligne.com, 2009, *Les Bateaux-Mouches*. http://www.histoire-en-ligne.com/spip.php?article152.

Huyghues-Despointes, F., 2008, *Des barrages au patrimoine mondial : la Loire comme objet d'action publique*. Thèse de Doctorat, Université François Rabelais, 10 décembre 2008, 443.

INSEE, 2010, *Sphère présentielle et sphère non présentielle,*.

Jeanson, D. and Mantellier, P., 1987, *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelles*. Denis Jeanson, Tours, 696.

Joliet, F., 2003, *Quelques éléments de la construction esthétique du paysage ligérien*. 303, arts, recherches et créations. 75, 241-249.

Kassibo, B., 1997, *La décentralisation au Mali : état des lieux*. Bulletin de l'APAD, 14.

Kaufmann, J.-C., 2001, *L'entretien compréhensif*. Nathan, Paris, 128.

Knoepfel, P., Larrue, C. and Varonne, F., 2001, *Analyse et pilotage des politiques publiques*. Helbing et Lichtenhahn, Genêve, Bâle, Munich, 398.

Koné, Y.F., 1997, *Les Micro-Communes : Expression de Logiques Locales*. Bulletin de l'APAD, 14.

Larrue, C., 2000, *Analyser les politiques publiques d'environnement*. L'Harmattan, Paris, 207.

Le Lay, Y.-F., Piegay, H. and Cossin, M., 2005, *Les enquêtes de perception paysagère à l'aide de photographies : choix méthodologiques et exemples en milieu fluvial*. In: Septièmes Rencontres de Théo Quant.

Lebart, L., Morineau, A. and Piron, M., 2004, *Statistique exploratoire multidimensionnelle*. DUNOD, PARIS, 439.

Lerebours Pigeonnière, A. and Arnaud, J.-C., 2001, *Les atlas de l'Afrique - Atlas du Mali*. Les éditions J.A., PARIS.

Leroi, B. and Berton, J.-P., 1993, *Les aménagements récréo-touristiques*. Colloques et Congrès. 3, 20-21.

Lerond, M., Larrue, C., Michel, P., Roudier, B. and Sanson, C., 2003, *L'évaluation environnementale des politiques, plans et programmes : Objectifs, méthodologie et cas pratiques*. Tec & Doc, Londres, Paris, New-York, 311.

Leveel, P., 1992, *Lettre du 12 novembre 1992 à M. Jean-Claude Drouin, directeur de l'Atelier d'Urbanisme de Tours*. TOURS, 2.

Levy, J., 1994, *L'espace légitime, sur la dimension géographique de la fonction publique*. Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris, 442.

Levy, J. and Lussault, M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin, Paris.

Luginbühl, Y., 1995, La couleur de l'agricole, la saveur de l'agricole, mais que reste-t-il de l'agricole ?, 313-333. In: Roger, A., *La théorie du paysage en France (1974-1994).* Champ Vallon, Seyssel.

Maïga, I.S., 2010, *Djoliba, le grand fleuve Niger - Visions de l'eau, culture de l'autre*. 206.

Marie, J., Morand, P. and N'Djim, H., 2007a, *Avenir du fleuve Niger - Première partie*. IRD Éditions, PARIS, 287.

Marie, J., Morand, P. and N'Djim, H., 2007b, *Avenir du fleuve Niger - seconde partie*. IRD Éditions, PARIS, 287.

Marrey, B., 2003, *Les ponts de la Loire*. 303, arts, recherches et créations. 75, 182-207.

Marsat, J.-B. and Mandy, J.-F., 2002, *Aménités rurales, une nouvelle lecture des enjeux territoriaux, La régulation des aménités dans des situations de valorisation par des produits ou services liés, le cas du tourisme rural*. Ingénierie, eau, agriculture, territoires. 143-156.

Mayi, A.-E., 2007, *Les territoires du tourisme en ville, la pratique des acteurs du tourisme dans les villes d'Amboise, de Blois et de Tours*. Université d'Angers, 17 décembre 2007, 434.

Melé, P. and Larrue, C., 2008, *Territoires d'action, aménagement, urbanisme, espace*. L'Harmattan, PARIS, 272.

Melé, P., Larrue, C. and Rosemberg, M., 2003, *Conflits et territoires*. Presses Universitaires François-Rabelais, TOURS, 224.

Ménard, C., 2004, *L'économie des organisations*. La découverte, PARIS, 123.

Mériaux, O., 2005, Le débordement territorial des politiques sectorielles, 27-32. In: Faure, A. and Douillet, A.-C., *L'action publique et la question territoriale.* Presses Universitaires de Grenoble, GRENOBLE.

Mesplier-Pinet, J., 2006, *D'espaces de destination à espaces de projet : quels enjeux pour les territoires touristiques ?* Bulletin de la conférence permanente sur l'Aménagement et l'Urbanisme. 41, 8-15.

Michel, C., 2003, *L'accès du public aux espaces naturels, agricoles et forestiers et l'exercice du droit de propriété : des équilibres à gérer*. Thèse de doctorat, Ecole Nationale du Génie Rural des Eaux et Forêts, 543.

Ministère de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable and Ministère de la Culture et de la Communication, *Proposition d'inscription du Val de Loire entre Sully sur Loire (Loiret) et la Maine (Maine et Loire) au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des paysages culturels*. 70.

Ministère de l'écologie et du développement durable, *Habitats remarquables du site " La Loire de Candes Saint Martin à Mosnes " proposé comme SIC au titre de la procédure Natura 2000*. 2005, http://www.natura2000.fr/.

Ministère de l'environnement et de l'assainissement malien and Cabinet d'Assistance pour le Renforcement des Capacités en Education et Gestion (CARCEG-SARL), 2008, *Etude d'identification des villages affectés par les plantes aquatiques proliférantes dans le bassin du fleuve Niger*. Bamako, mars 2008, 67.

Ministère de l'Equipement, d.t.e.d.t., Conseil National du Tourisme,, 1994, *Economie touristique et patrimoine culturel*. Conseil National du Tourisme, Paris, 148.

Ministère des Transports de l'Equipement du Tourisme et de la Mer, 2001, *Véhicules nautiques à moteur*. 2007, 17 avril 2007, http://www.mer.equipement.gouv.fr/loisirs/02_reglementation/05_vnm/vehiculenautique.htm.

Ministère des Transports de l'Equipement du Tourisme et de la Mer - direction du tourisme, *Tourisme fluvial*. 2007, 31 mars 2007, www.tourisme.gouv.fr/fr/navd/dossiers/taz/att00002082/tourisme_fluvial07.pdf.

Ministère des Transports de l'Equipement du Tourisme et de la Mer, D.d.T., 2006, *Chiffres clés du tourisme édition 2006*. 2007, http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z2/stat/chiffres/chiffres_cles.jsp.

Ministère des Transports de l'Equipement du Tourisme et de la Mer, D.d.T., 2008, *Chiffres clés du tourisme édition 2008*. 2008, http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z2/stat/chiffres/att00009212/chiffres_cle-FR.pdf.

Mission Val de Loire, 2003, *Dossier du colloque "Fleuves et navigation de loisirs" : 1ères rencontres européennes en Val de Loire*. Orléans, 77.

Mission Val de Loire, 2005a, *Actes du Colloque "Loire Niger, coopération décentralisée de fleuve à fleuve"*. In: Mission Val de Loire, Loire Niger, coopération décentralisée de fleuve à fleuve, Angers, 30-31 mai 2005: 78.

Mission Val de Loire, 2005b, *Charte Loire-Niger, Orientations stratégiques pour une coopération décentralisée de fleuve à fleuve*. 12.

Mission Val de Loire, 2005c, *Appel à communications et à participation*. In: Mission Val de Loire, Fleuves et Patrimoines - Identification, protection, valorisation, TOURS - ANGERS - NANTES, 26 au 30 septembre 2005.

Mission Val de Loire, 2007, *Schéma d'Orientation des navigations de loisirs en Loire, marines et ports de Loire*. 57.

Mission Val de Loire, 2008, *Un projet pour les paysages du Val de Loire*. Tours, 76.

Moreau, C., Ag Alhassane, A. and Idrissa Maiga, A., 2005, *Etude du bassin du fleuve Niger au Mali ; problématique ensablement*. Tours, 11/10/2005, 34.

Moutta, 2004, *Crise chez les hôteliers de Ségou : ce qui ne va pas entre Youssouf et Daffé*. Le Ségovien, le premier journal électronique de la région de Ségou

Mucchielli, A., 1991, *Les méthodes qualitatives*. Presses universitaires de France, Paris, 128.

Muller, P., 2000, *Les politiques publiques*. Presse Universitaire de France, 128.

Navigation, P.e.I., 2005, *Colmar : du commerce à la plaisance*. Navigation, Ports et Industries. 82.

Nora, P., 1992-1997, L'ère de la commémoration, 4687-4719. In: Nora, P., *Les lieux de mémoire.* Gallimard, Paris.

NPI, 2006a, *La Belgique, paradis du tourisme fluvial*. Navigation, Ports et Industries. 325.

NPI, 2006b, *Patrimoine "canaux et rivières" : où en est-on du transfert aux régions ?* Navigation, Ports et Industries. 254-255.

NPI, 2006c, *La Bourgogne s'interroge*. Navigation, Ports et Industries. 256-257.

Ollagnon, H., 1984, *Acteurs et patrimoine dans la gestion de la qualité des milieux naturels*. Aménagement et Nature. 74.

Ollagnon, H., 1989, Du rural à l'environnement, la question de la Nature aujourd'hui, 258-268. In: Mathieu, N. and Jollivet, M., *La nature et le rural*. L'Harmattan, Paris.

Ouallet, A., 2003, Perceptions et réutilisations patrimoniales en Afrique, quelques exemples maliens, 59-75. In: Gravari-Barbas, M. and Guichard-Anguis, S., *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXIème siècle.* Presses Universitaires de la Sorbonne, Paris.

Ouest-Aménagement and Région Pays de la Loire, 2004, *La Loire à vélo - Etude de conception des aires d'arrêt en Maine et Loire*. 67.

Pacaud, L., 2004, *Guide pratique de navigation sur la Loire entre Langeais et le Fresne-sur-Loire*. Chinon, 50.

Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine, 2000, *Charte du PNR Loire Anjou Touraine 2000-2006*.

Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, 2008a, *Charte 2008-2020, Partie I : Diagnostic territorial, "Le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, un projet partagé"*. 68.

Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, 2008b, *Charte 2008-2020, Partie I : le rapport, "Le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, un projet partagé"*. 136.

Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, 2008c, *Charte 2008-2020, Partie III : Plan du parc, notice explicative du Plan du Parc, "Le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, un projet partagé"*. 26.

Pays du chinonais, 2006, *Charte de Développement du pays du Chinonais*. 58.

Pays du Saumurois, 2004, *Charte du pays saumurois, le projet de développement, l'organisation, l'évaluation*.

Pays Loire Nature Touraine, 2005, *Charte de développement durable du Pays Loire Nature*. AMBILLOU, 106.

Perigord, M., 1996, *Le paysage en France*. Presses Universitaires de France, PARIS, 126.

Perret, J., 2002, *La mise en valeurs d'aménités touristiques rurales pour une élite*. Ingénierie, eau, agriculture, territoires. 35-42.

Perrier-Cornet, P. and Hervieu, B., 2002, Les transformations des campagnes françaises : une vue d'ensemble, 9-31. In: Perrier-Cornet, P., *Repenser les campagnes.* Éditions de l'Aube / DATAR.

Préfecture de la région Centre, c.d.P.L.G.N., 2003, *Plan Loire Grandeur Nature - Tableau de bord, état au 31 décembre 2002*.

Préfecture de région Centre, DIREN de Bassin Loire Bretagne and Secrétariat du plan Loire grandeur nature, 2006, *Plan Loire Grandeur Nature 2007-2013, Contrat de projets interrégional, Programme opérationnel*. 10 novembre 2006, 6.

Préfet coordonnateur du bassin Loire-Bretagne, 2000, *Le Plan Loire Grandeur Nature dans la perspective des contrats de plan État – Région 2000-2006*. 34.

Pumain, D., 2008, *Objets géographiques, positions, espacements, espace absolu et relatif (cours d'analyse spatiale L3)*. 2008, http://epi.univ-paris1.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHE=13826&OBJET=0008&ID_FICHIER=55299.

Pumain, D. and Saint-Julien, T., 2004, *L'analyse spatiale, localisations dans l'espace*. Armand COLIN, Paris, 161.

Py, P., 2002, *Droit du tourisme*. Dalloz, PARIS, 444.

RAMSAR, 2004, *Fiche d'information - Delta Intérieur du Niger (Mali)*. 2009, http://www.ramsar.org/wwd/4/wwd2004_rpt_mali_press_f.pdf.

Région Centre and Région Pays de la Loire, 2009, *La Loire à Vélo - Dossier de presse 2009*. 15.

Republic of Austria, 2000, *Documentation for the nomination of Wachau Cultural Landscape*. 93.

République française, 2000, *Proposition d'inscription Val de Loire au patrimoine mondial de l'UNESCO paysages culturels*. 553.

Rethoret, H., Direction Régionale de l'Environnement Centre and Equipe pluridisciplinaire plan Loire grandeur nature, 2001, *État des connaissances des seuils et des points durs en Loire, campagne de localisation 2000 entre le Bec d'Allier et Nantes*. janvier 2001.

Retière, D., 2003, *Typologie des ports et mouillages de plaisance dans le Mor Bras et le Solent*. 2007, 20 avril 2007, http://www.certic.unicaen.fr/OhRAGE/atlas/Presentation/commun/lecteur2f/page.php?base=atlas&idpage=287&idlangue=fr.

Roger, A., 1997, *Court traité du paysage*. Gallimard, Paris, 199.

Saxod, E., 2005, *Intermodalité touristique : la navigation fluviale, complément d'un fleuve découvert à vélo : Études de cas sur le Danube et la Loire*. Tours, 2005, 45.

Schreiber, M., 2006, *Décentralisation des voies navigables, Quelles options pour la Lorraine ?* Navigation, Ports et Industries. 259-260.

SOGREAH Ingénierie, 1998, *Navigation Traditionnelle et sportive sur la Loire entre le Bec de Vienne et le Bec de Maine, Étude de faisabilité*. Juillet 1998.

Sonnic, E., 2005, *La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne. Entre dualité et nécessité de fusion pour une évolution progressiste de l'activité*. Mémoire de doctorat, Rennes 2, 425.

Stey, N., 2005, *Des produits de tourisme fluvial "clé en main"*. Navigation, Ports et Industries. 338.

Syndicat du Pays Indre et Cher, 2006, *Charte du Pays Indre et Cher*. MONTS, Octobre 2006, 62.

Syndicat intercommunal de protection et de valorisation du patrimoine ligérien and Act-Ouest, 2004a, *Définition d'un schéma et programme d'aménagement du tourisme et des loisirs liés au domaine public de la Loire entre Bouchemaine et Nantes - Rapport de phase 1*

mars 2004, 64.

Syndicat intercommunal de protection et de valorisation du patrimoine ligérien and Act-Ouest, 2004b, *Définition d'un schéma et programme d'aménagement du tourisme et des loisirs liés au domaine public de la Loire entre Bouchemaine et Nantes - Rapport de phase 2*. juillet 2004, 64.

Syndicat Mixte de la Région Angevine, 2007, *Schéma de cohérence territoriale - Projet d'Aménagement et de Développement Durable*. 26 octobre 2007, 60.

Terrier, C., 2007, *Mobilité touristique et population présente, les bases de l'économie présentielle des départements*. Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, Paris.

Ultsch, J., Direction Départementale de l'Equipement de la Loire, Institut des Études Régionales et des Patrimoines and 2005, G.d.t.m., 2005a, *Etude patrimoniale sur le fleuve Loire, Département de la Loire, Inventaire des projets naturels et culturels*. 51.

UNESCO, *Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes*. 2007, 27 mars 2007, http://whc.unesco.org/fr/list/933.

UNESCO, 1972, *Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel*. 16.

UNESCO, 1977, *Rapport final de la 1ère session du Comité*. Paris, France, 27 juin - 01 juillet 1977

UNESCO, 2005, *Orientations devant guider la mise en oeuvre de la Convention du patrimoine mondial*. 2007, 27 mars 2007, http://whc.unesco.org/pg.cfm?cid=57.

UNESCO, 2006, *Formulaire de demande de subvention destiné aux acteurs non étatiques (ACP et UE), aux acteurs des États membres de l'UE et aux organisations internationales - Fleuve Niger (Mali) : renforcer la gouvernance de l'eau à travers la mise en réseau des collectivités locales riveraines et l'appropriation des ressources culturelles*. 56.

Vadrot, C.-M., 1993, *mémoires de Loire (IX) - Julien Gracq : « je me souviens des gabarres »*. JDD.

Vagnon, H., 2004, *Code Vagnon Fluvial : rivières et lacs*. Les éditions du plaisancier, MIRIBEL, 208.

Vallée, A., 2002, *Economie de l'environnement*. Éditions du seuil, Paris, 344.

Verdelli, L., 2008, *Héritages fluviaux, des patrimoines en devenir - Processus d'identification, protection et valorisation des paysages culturels en France, Portugal et Italie : quelques exemples significatifs*. Doctorat, Université de TOURS (France) et de COIMBRA (Portugal), 05 décembre 2008, 680.

Veschambre, V., 2007, *Le processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace*. 2010, 2 août 2010, http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1180.

Violier, P., 1999a, L'espace et les acteurs du tourisme, 9-14. In: Violier, P., *L'espace local et les acteurs du tourisme.* Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Violier, P., 1999b, Les acteurs du système touristique et leurs logiques spatiales, 57-67. In: Violier, P., *L'espace local et les acteurs du tourisme.* Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Violier, P., 2004, *Les 3 T : Le Territoire, le Touriste et le Technicien*. 2010, http://eso.cnrs.fr/IMG/pdf/vp.pdf.

Vivien, F.-D., 2002, *Appel d'offres, territoires, environnement et nouveaux modes de gestion : la "gouvernance" en question*. 01/01/2002.

Voies Navigables de France, 1992, *Panorama du tourisme fluvial en France*. 17.

Voies Navigables de France, 1995a, Voies Navigables Infos, la lettre de VNF. Numéro spécial hors série.

Voies Navigables de France, 1995b, *Le canal du midi, proposition d'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO,*. Béthune, 27 septembre 1995.

Voies Navigables de France, 1997a, Voies Navigables Infos, la lettre de VNF.

Voies Navigables de France, 1997b, Voies Navigables Infos, la lettre de VNF.

Voies Navigables de France, 2008, *Valoriser les ressources touristiques et le patrimoine fluvial*. 2008, 02/10/2008, http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme_et_domainehidden/chapitre%20cinq_20080731121 3.pdf.

Voies Navigables de France and Tourisme, A.-O.C., 1999, *Etude de valorisation et aménagement de la Loire de Bouchemaine à Nantes dans un objectif touristique et de loisirs - Rapport d'Etude*. 96.

Voies Navigables d'Europe, 2006, *Multifunctional use of Waterways*. 441.

Voiles de Loire, 1992, *Lettre d'actualité n°4*.

Wackermann, G., 2005, *Dictionnaire de géographie*. Ellipses Marketing, 432.

Woessner, R., 2007, *L'émergence du tourisme fluvial en Europe*. Cahiers de Géographie. 4, 183-199.

Yengue, J.-L. and Genin, A., 2004, *SIG et transects : outils pour la caractérisation et l'évaluation du paysage*. In: Puech, D. and Rivière Honegger, A., L'évaluation du paysage : une utopie nécessaire, Montpellier, Université Paul Valéry, 15 et 16 janvier 2004.

Ygouf, I., 2005, *État des lieux de la navigation en Loire : cadre et pratiques*. Tours, 01/01/2005, 50.

Zone Atelier Loire, 2007, *Rapport d'activités et résultats significatifs*. mars 2007, 8.

Annexes

Annexe 1 : Liste des personnes interrogées

Entretiens sur la Loire :

M. Michel Bacchi, propriétaire de la Thalamège168 (la première toue cabanée qui a été refaite sur la Loire).

M. Barais, responsable tourisme et patrimoine, communauté de communes du Pays d'Ancenis.

M. François Beaudouin, ancien conservateur du musée de la batellerie de Conflans Sainte-Honorine, auteur de nombreux ouvrages concernant la marine de Loire.

M. Beillard, maire de St Clément des Levées.

M. Jean-Pierre Berton, professeur émérite, ancien directeur de la formation IMACOF (université de Tours), président de l'association Boutavant.

M. Philippe Boisneau, docteur en hydrobiologie, président de l'Association Agrée Interdépartementale des Pêcheurs Professionnels du Bassin de la Loire et des Cours d'Eau Bretons.

M. Eric Boulay, Agence de développement de la Touraine.

M. Brunellière, association du port de la Pierre Percée à la Chapelle-Basse-Mer.

M. Michel Dupont, maire d'Oudon.

M. Charbonnier, association des amis du vieux Champtoceaux.

Mme Da Sylva, Responsable administrative du SITVAL.

M. Rémi Deleplancque, chargé de mission éducation et culture à la mission Val de Loire.

M. Alexandre Fagat, bateaux traditionnels les Lombardières.

M. Garreau, Service technique de la ville d'Ancenis.

Mme Gazeau, personnel administratif de la mairie de Montsoreau.

M. Yahn Guérez, membre d'associations de marine de Loire, capitaine du Val de Vienne.

Voies Navigables de France, Montjean.

[168] dans l'Antiquité, en Égypte, palais flottant naviguant sur le Nil que fit construire Ptolémée IV

M. Didier Lange-Berteaux, Responsable du Club de voile de Saumur.

M. Jacques Meunier, Vice-Président de l'association Jeanne Camille du Thoureil.

M. Minguy, Président du SITVAL et maire de la Ménitré.

M. Luc Pacaud, employé de l'association Boutavant à Tours.

M. Max Pannier, fabricant de bateaux traditionnels en Loire.

M. Pasquier Hubert, Association des Bateliers du Cher.

M. Pascal Pillaud, ancien chargé d'études Loire au CDT37 et chargé de développement au Conseil Général d'Indre et Loire en matière de tourisme ligérien.

M. Christophe Piton, responsable de la base nautique des Ponts de Cé.

M. Vincent Rotgé, directeur des relations internationales à la mission Val de Loire.

Mlle Taberli, Communauté de Communes « Val d'Authion ».

M. Michel Verdier, maire d'Azay le rideau, chargé du développement touristique fluvial au Conseil Général d'Indre et Loire.

Mme Vigneux, maire de St Martin de la Place.

M. le maire du Thoureil.

M. le responsable de la base nautique de Saumur.

M. le responsable de la base nautique de Bouchemaine.

Association la Matelote de Bréhémont.

Cercle de Voile de Touraine.

CPIE Touraine Val de Loire (chargée des activités touristiques et de la communication).

Société Anonyme de location de canoë-kayak sur Chinon et Candes (Loisirs Nature Chinon Candes).

Société l'Amarante (bateaux à passagers, Candes Saint Martin).

Entretiens sur le fleuve Niger :

M. Aghatam ag Alhassane, Ministre de l'environnement et ancien directeur de l'Agence de Bassin du Fleuve Niger.

M Moctar Bâ, OMATHO Mopti.

M. Idrissa Banou, guide sur le Niger à Mopti.

M. Marc Berthelot, IRD de Bamako.

M. Cissé – Institut Universitaire de Gestion.

M. Roberto Colussa gérant hôtel l'esplanade Ségou.

M. Mamou Daffé, Président de l'AHRTS, Président du CPEL, Directeur du festival sur le Niger de Ségou, Responsable de 4 sociétés à Ségou dont des hôtels et agences de voyage.

M. Amadou Dembele, guide de l'AGTPS à Ségou.

M. Ousman Diecuba guide piroguier et pays dogon.

M. Luc Ferry, directeur d'une équipe de recherche à l'IRD de Bamako.

M. Djibril Guissé, CPEL de Ségou.

M. Mamadou Koné, Professeur à la FLASH, université de géographie.

M. Abdou Djibi Maïga, chef de la délégation de l'ABFN à Mopti.

M. Aliou Maïga Chef d'escale de la COMANAV à Ségou.

Mlle Magali Mons, volontaire du progrès à l'Assemblée Régionale de Mopti.

M. Mounyro Sabata, piroguier à Mopti (propriétaire de la plus grande pirogue touristique à Mopti).

M. Amadou Sow, Association des agences de voyage à Mopti.

M. Yaya Tenguara Vice président association des guides Mopti.

M. Sinekonta et M. Amadou Traore, Association des piroguiers Mopti.

M. Bani Touré, directeur du DESS Décentralisation et Développement Durable, Bamako.

M. Oumar balla Touré (directeur général) et M. Mamadou KONE (chargé de la promotion) - OMATHO Bamako – Direction Générale.

M. le responsable des services techniques de la ville de Mopti.

M. le président de l'Association des hôteliers et espaces touristiques de la région de Mopti.

M. le Gérant de l'hôtel Auberge Ségou.

M. le Chef d'escale de la COMANAV à Mopti.

Annexe 2 : Les critères de sélection UNESCO

Pour figurer sur la Liste du patrimoine mondial, les sites doivent avoir une valeur universelle exceptionnelle et satisfaire à au moins un des dix critères de sélection. Ces critères sont expliqués dans les **Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial** qui est, avec le texte de la Convention, le principal outil de travail pour tout ce qui concerne le patrimoine mondial. Les critères sont régulièrement révisés par le Comité pour rester en phase avec l'évolution du concept même de patrimoine mondial.

Jusqu'à la fin de 2004, les sites du patrimoine mondial étaient sélectionnés sur la base de six critères culturels et quatre critères naturels. Avec l'adoption de la version révisée des Orientations, il n'existe plus qu'un ensemble unique de dix critères.

	Critères culturels						**Critères naturels**			
Orientations 2002	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(i)	(ii)	(iii)	(iv)
Orientations 2005	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(viii)	(ix)	(vii)	(x)

Critères de sélection :

i. représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain ;

ii. témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;

iii. apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue;

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

v. être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, qui soit représentatif d'une culture (ou de cultures), ou de l'interaction humaine avec l'environnement, spécialement quand celui-ci est devenu vulnérable sous l'impact d'une mutation irréversible ;

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

vii. représenter des phénomènes naturels ou des aires d'une beauté naturelle et d'une importance esthétique exceptionnelles ;

viii. être des exemples éminemment représentatifs des grands stades de l'histoire de la terre, y compris le témoignage de la vie, de processus géologiques en cours dans le développement des formes terrestres ou d'éléments géomorphiques ou physiographiques ayant une grande signification ;

ix. être des exemples éminemment représentatifs de processus écologiques et biologiques en cours dans l'évolution et le développement des écosystèmes et communautés de plantes et d'animaux terrestres, aquatiques, côtiers et marins ;

x. contenir les habitats naturels les plus représentatifs et les plus importants pour la conservation in situ de la diversité biologique, y compris ceux où survivent des espèces menacées ayant une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation.

La protection, la gestion, l'authenticité et l'intégrité des biens sont également des considérations importantes.

Depuis 1992, les interactions majeures entre les hommes et le milieu naturel sont reconnues comme constituant des **paysages culturels**.

Annexe 3 : Petite histoire de l'aménagement des levées

Un des premiers aménagements liés à la navigation en Loire est un aménagement qui préfigure l'emplacement des levées en Loire. Cet aménagement connu sous le nom de « chantier » n'est autre qu'un tertre établi (de main humaine) sur le bord de Loire, dans une partie du val non élargie. Ces parties de val non élargies sont celles qui durant la période antérieure à la construction des levées ont connu le plus grand nombre d'exhaussements de terres submersibles (tertres). Ces tertres de rives qui présentaient le lourd désavantage de ne pas être situés dans des zones facilitant la culture vu la faiblesse de la largeur du val et la faible épaisseur des terres cultivables étaient cependant colonisés du fait de l'avantage comparatif qu'ils offraient en matière de contact avec la navigation fluviale ligérienne. Les tertres de rives ou chantiers furent l'emplacement de réelles bourgades commerçantes. L'agriculture riveraine multipliait les « chantiers » comme autant de points de contacts avec la navigation ligérienne, seule voie de transport sûre autour de la Loire. Ces points de contacts établis sur des parties rehaussées naturellement par la dynamique fluviale et artificiellement par la main de l'homme présentaient une allure de « chantier » (d'où leur nom) due à l'amoncellement des marchandises déchargées ou en attente d'être chargées. Ces points situés au droit des courants les plus puissants et des chenaux les plus profonds furent d'autant plus le lieu d'aménagements (exhaussements, mesures de protection de la berge, aménagements visant à maintenir le chenal au droit du « port ») qu'ils abritaient une activité commerciale importante, mais aussi des gardiens de ports, passeurs, péages (dont les très importants péages à sel). Au fil des siècles, la préoccupation de maintien des chenaux à proximité des chantiers puis des ports et globalement à proximité des différents intérêts en rive est telle qu'elle est la plus grande préoccupation liée aux inondations. Cette préoccupation collective restera longtemps ancrée en Val de Loire. Ainsi, de la fin du XVe siècle jusqu'au milieu du XIXe siècle, les habitants, bourgeois, voituriers par eau, marchands et ingénieurs (Dion, 1961, p149) mais aussi le pouvoir souverain considéreront le resserrement du lit mineur par des digues comme la condition première de toute amélioration de la voie navigable.

Les chantiers qui n'étaient guère que des rehaussements légers de berges hautes issues de la dynamique naturelle du fleuve sont bientôt reliées entre-elles par des turcies. Les turcies sont alors constituées de pieux battus servant de supports à des fascines entremêlant végétaux et terre. Parfois, lorsque l'enjeu à protéger est important, la pierre rentre dans la conception de l'édifice. C'est sous Henri II Plantagenet que ces turcies prennent le nom de Levées, Henri II ayant réussit à instaurer un personnel dévoué à l'entretien et à la consolidation de ces turcies. L'œuvre de Louis XI visera notamment à élever de beaucoup ces levées. D'un point de vue

technique, l'utilisation de la terre remonte certainement à Henri II Plantagenêt. Toutefois, sa généralisation et le changement d'apparence des turcies vers les digues modernes va se réaliser petit à petit jusqu'au XVIe siècle ou toutes les digues possèdent cette allure de monticule de terre. Si Henri II change les mentalités en donnant foi en la solidité des digues, Louis XI leur donne un caractère insubmersible. Ce caractère insubmersible sera quant à lui acté par leur apparence généralisée de monticule homogène de terre au XVIe siècle (Dion, 1961, p142). Charles IX (1560-1574), formalisera cette évolution moderne de la conception des levées par « Reiglement sur le faict des turcyes et levées » en en faisant des édifices de terres protégées des érosions par des arbres plantés de toise en toise. Si le caractère insubmersible des levées restera longtemps ancré dans les mentalités, les nombreuses brèches apparaissant au cours des crues et créant de forts dégâts dans le val remettent en cause la confiance que l'on accorde aux digues. Louis XIII formalisera cette remise en cause avec le programme de 1629 qui prévoit la création de 6 déchargeoirs (Dion, 1962, p164). Ces déchargeoirs ne seront pas réalisés se heurtant aux résistances locales et notamment celles des villes qui possèdent depuis longtemps la compétence « digues et levées » et qui ont su résister aux projets du pouvoir souverain souhaitant leur reprendre au cours de la seconde moitié du XVIe siècle (Dion, 1961, p161). Si les villes avaient résisté aux différentes velléités de leur reprendre la compétence « digues et levées », elles devront cependant l'abandonner à Colbert qui mettra la main mise de l'état sur la conception et l'entretien des levées et par la même sur les impôts levés à ces fins. De même, en 1682 il ira jusqu'à reprendre la compétence balisage jusque là aux mains de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire, lesquels prélevaient le droit de boîte, droit qui devait permettre le balisage et l'entretien de la Loire mais qui n'avait jamais conduit à la construction d'un ouvrage public. Ce droit de boîte nécessaire dès lors que l'entretien des voies navigables avait été confiées aux associations marchandes devait dater d'une époque antérieure au règne de Louis VI et de Philippe Auguste (JEANSON et MANTELLIER, 1987, p193). D'un point de vue technique, Colbert édictera en 1680 une nouvelle norme selon laquelle, pour que les levées soient solides, elles devaient faire 3 toises en hauteurs et 4 toises en couronne pour leur largeur (Dion, 1961, p170). C'est sous sa direction que la pierre substituera définitivement le bois dans les revêtements destinés à protéger la levée. Colbert étaient de ceux pour qui les levées étaient avant tout faites pour la navigation et c'est aussi sous sa direction que des levées dont le but était d'empêcher la divagation du lit mineur verront les jours. Si les exhaussements proposés par Colbert ne virent jamais le jour sous sa direction, un programme encore plus ambitieux, le plan de 1711) les élèvera à 21 pieds et mettra jour à des déchargeoirs. Ce programme fut celui de Louis XIV (1643-1715). Enfin, d'élargissements en rehaussements, de prolongations en rectification de

leurs dispositions, le XVIIIe siècle verra l'aboutissement de l'endiguement de la Loire dans sa physionomie définitive. C'est L'œuvre des Trudaine et de leurs ingénieurs. La dernière touche à cet édifice sera la construction de la banquette de protection arasée à 50 cm au dessus du plus haut niveau de la crue atteint en 1846 (Dion, 1961, p224). Il faudra alors attendre la crue de 1856 pour que l'ingénieur Comoy vienne apporter des éléments hydrauliques de compréhension des crues toujours plus dévastatrices, plus hautes et avec un débit toujours plus important de la Loire (Dion, 1961, p228). Ces conclusions virent le jour sous la forme d'un vaste programme de déchargeoirs partiellement réalisé, complété par un exhaussement et une consolidation des levées notamment en Anjou où la grande levée d'Anjou fut exhaussée de 80 cm au dessus du plus niveau de 1856.

La navigation fluviale ligérienne démontre ici toute sa puissance économique, motivant des aménagements lourds et structurants des territoires, incitant le pouvoir souverain à investir sur de grandes étendues afin de maintenir les ports et les chenaux qui les desservent, entraînant par tâtonnement le développement de procédés de fixation du chenal notamment. Plus globalement, la navigation fluviale en Loire a ceci de structurant qu'elle influence aussi la disposition des routes autour de la Loire. Ainsi, suite à la construction en Anjou des premières levées sous Henri II Plantagenêt, le parcours de la route des coteaux pourtant préférée en amont par les voyageurs est délaissé dans la partie Tours – Les ponts de Cé où les voyageurs y préfèrent la route des bords de Loire et notamment la route des levées, route moins accidentée et permettant surtout de nombreux contacts avec la batellerie de Loire.

Annexe 4 : Sites inscrits au patrimoine mondial et possédant un lien avec l'eau continentale

Numéro du site	Sites	Année de classement	URL	Paysage culturel
8	Parc national de l'Ichkeul	1980	http://whc.unesco.org/fr/list/8	
24	Parc national Nahanni	1978	http://whc.unesco.org/fr/list/24	
76	Parc national des Everglades	1979	http://whc.unesco.org/fr/list/76	
98	Parc national Plitvice	1979	http://whc.unesco.org/fr/list/98	
159	Parc national du Darien	1981	http://whc.unesco.org/fr/list/159	
219	Réserve naturelle de Srébarna	1983	http://whc.unesco.org/fr/list/219	
225	Parc national de Pirin	1983	http://whc.unesco.org/fr/list/225	
355	Parc national d'Iguaçu	1986	http://whc.unesco.org/fr/list/355	
394	Venise et sa lagune	1987	http://whc.unesco.org/fr/list/394	
400	Budapest, avec les rives du Danube, le quartier du château de Buda et l'avenue Andrássy	1987	http://whc.unesco.org/fr/list/400	
407	Réserve de faune du Dja	1987	http://whc.unesco.org/fr/list/407	
452	Parc national des Sundarbans	1987	http://whc.unesco.org/fr/list/452	
485	Hierapoli -Pamukkale	1988	http://whc.unesco.org/fr/list/485	
495	Strasbourg – Grande île	1988	http://whc.unesco.org/fr/list/495	
509	Mosi-oa-Tunya / Chutes Victoria	1989	http://whc.unesco.org/fr/list/509	
600	Paris, rives de la Seine	1991	http://whc.unesco.org/fr/list/600	
637	Région d'intérêt panoramique et historique de la vallée de Jiuzhaigou	1992	http://whc.unesco.org/fr/list/637	
640	Région d'intérêt panoramique et historique de Wulingyuan	1992	http://whc.unesco.org/fr/list/640	
652	Parc national de la rivière souterraine de Puerto Princesa	1999	http://whc.unesco.org/fr/list/652	
685	Parc national de Doñana	1994	http://whc.unesco.org/fr/list/685	
733	Ferrare, ville de la Renaissance, et son delta du Pô	1995	http://whc.unesco.org/fr/list/733	
739	Schokland et ses environs	1995	http://whc.unesco.org/fr/list/739	
759	Ligne de défense d'Amsterdam	1996	http://whc.unesco.org/fr/list/759	
770	Canal du Midi	1996	http://whc.unesco.org/fr/list/770	
798	Les Sundarbans	1997	http://whc.unesco.org/fr/list/798	
818	Réseau des moulins de Kinderdijk-Elshout	1997	http://whc.unesco.org/fr/list/818	
856	Les quatre ascenseurs du canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Roeulx (Hainault)	1998	http://whc.unesco.org/fr/list/856	
867	Ir. D.F. Woudagemaal (station de pompage à la vapeur de	1998	http://whc.unesco.org/fr/list/867	

Numéro du site	Sites	Année de classement	URL	Paysage culturel
	D.F. Wouda)			
899	Droogmakerij de Beemster (Polder de Beemster)	1999	http://whc.unesco.org/fr/list/899	
933	Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes	2000	http://whc.unesco.org/fr/list/933	X
951	Parc national de Phong Nha-Ke Bang	2003	http://whc.unesco.org/fr/list/951	
970	Paysage culturel de la Wachau	2000	http://whc.unesco.org/fr/list/970	X
998	Complexe de conservation de l'Amazonie centrale	2000	http://whc.unesco.org/fr/list/998	
999	Aire de conservation du Pantanal	2000	http://whc.unesco.org/fr/list/999	
1046	Région viticole du Haut-Douro	2001	http://whc.unesco.org/fr/list/1046	X
1063	Paysage culturel historique de la région viticole de Tokaj	2002	http://whc.unesco.org/fr/list/1063	X
1066	Vallée du Haut-Rhin moyen	2002	http://whc.unesco.org/fr/list/1066	X
1083	Aires protégées des trois fleuves parallèles au Yunnan	2003	http://whc.unesco.org/fr/list/1083	
1156	Vallée de l'Elbe à Dresde	2004	http://whc.unesco.org/fr/list/1156	X
1217	Pont Vizcaya	2006	http://whc.unesco.org/fr/list/1217	
1221	Canal Rideau	2007	http://whc.unesco.org/fr/list/1221	
1260	Pont Mehmed Pacha Sokolović de Višegrad	2007	http://whc.unesco.org/fr/list/1260	

Annexe 5 : Tableau des 42 sites inscrits au patrimoine mondial possédant un lien avec l'eau continentale et classés après ACM et CAH

Sites	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii	ix	x	Classe
Parc national de l'Ichkeul	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Parc national Nahanni	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1
Parc national des Everglades	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
Parc national Plitvice	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
Parc national du Darien	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1
Réserve naturelle de Srébarna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Parc national de Pirin	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
Parc national d'Iguaçu	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Réserve de faune du Dja	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Parc national des Sundarbans	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Mosi-oa-Tunya / Chutes Victoria	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1
Région d'intérêt panoramique et historique de la vallée de Jiuzhaigou	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Région d'intérêt panoramique et historique de Wulingyuan	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Parc national de la rivière souterraine de Puerto Princesa	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Parc national de Doñana	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1
Les Sundarbans	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Parc national de Phong Nha-Ke Bang	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Complexe de conservation de l'Amazonie centrale	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Aire de conservation du Pantanal	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1
Aires protégées des trois fleuves parallèles au Yunnan	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
Venise et sa lagune	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	2
Ferrare, ville de la Renaissance, et son delta du Pô	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	2
Vallée de l'Elbe à Dresde	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	2
Budapest, avec les rives du Danube, le quartier du château de Buda et l'avenue Andrássy	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Strasbourg – Grande île	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3

Paris, rives de la Seine	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Canal du Midi	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	3
Réseau des moulins de Kinderdijk-Elshout	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Ir. D.F. Woudagemaal (station de pompage à la vapeur de D.F. Wouda)	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Droogmakerij de Beemster (Polder de Beemster)	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Paysage culturel de la Wachau	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Pont Vizcaya	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Canal Rideau	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Pont Mehmed Pacha Sokolović de Višegrad	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Hierapoli -Pamukkale	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	4
Ligne de défense d'Amsterdam	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	4
Les quatre ascenseurs du canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Roeulx (Hainault)	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4
Vallée du Haut-Rhin moyen	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	4
Schokland et ses environs	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	5
Région viticole du Haut-Douro	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	5
Paysage culturel historique de la région viticole de Tokaj	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	5

Annexe 6 : Tableau de présence / absence du patrimoine fluvial et aménités touristiques (exploitations des fiches voies navigables de l'étude VNE, 2006)

	Aménagements liés à la navigation	Ascenceur hydraulique	Bateaux traditionnels	Châteaux et édifices religieux sur les berges	Culture / Coutumes / Folklores	cyclo-tourisme fluvial	Evénementiel	Gastronomie	Moulins	Passage sous tunnel	patrimoine fluvial culturel	patrimoine naturel	Paysages	Ponts	Ports	Proximité des hauts lieux touristiques	Quartier de mariniers	Site touristique	Vignobles	Villes et Villages	Voies d'eau ayant supporté des usages patrimoniaux
Ancien Canal de la Deûle	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Canal de la Marne a l Aisne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Canal de la Marne a la Saone	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Canal de la Marne au Rhin	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Canal de l'Est Branche-Nord	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
Canal de l'Oise a l Aisne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
canal de Nantes à Brest	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Canal de Neuffossé	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
canal de Roanne à Digoin	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Canal de Saint-Quentin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Canal des Ardennes	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Canal des Houilleres de la Sarre	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1
canal d'Ille et Rance	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
Canal d'Orléans	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
canal du Berry	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Canal du Loing	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
Canal du Midi	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
Canal du Nivernais	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Canal du Rhône à Sète	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0

Canal du Rhône au Rhin	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Canal Latéral à l'Oise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
La Charente	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0
La Dordogne	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0
La Garonne	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0
la Loire	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1
La Lys	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
la Mayenne	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
La Moselle	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
La Petite Saône	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
la Rance	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
La Sambre Canalisée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
La Saône	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0
La Seille	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
La Seine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0
la Sèvre Nantaise	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1
la Sèvre Niortaise	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1
la Vilaine	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0
L'Aa Canalisée	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L'Aisne	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
le Blavet	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0
le Cher	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Le lez	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Le Lot	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0
le Petit Rhône	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Le Rhin	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0
Le Rhône	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0
l'Erdre	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
L'Escaut Canalisée	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L'Ill	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
L'Oise	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
L'Oudon	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
L'Yonne	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0

Annexe 7 : Police de caractère développée

Bateau traditionnel (A)

Plate (B)

Bateau à voile (C)

Canöe-Kayak (D)

Ski nautique (E)

Motonautisme (F)

Péniche de plaisance (G)

Bateau de plaisance maritime (H)

Bateau à passagers existant (I)

Coche de plaisance (J)

Port de Loire (K)

Bollards (L)

Ponton avec duc d’albes (M)

Ponton flottant (N)

Cale de mise à l’eau (O)

Dépôt de carburant (P)

Port abrité des crues (Q)

Eau potable (R)

Borne électrique (S)

Sanitaires (T)

Douche (U)

OTSI (V)

Tables de pique-nique (W)

Poubelles (X)

Hébergements (Y)

Camping (Z)

Accueil camping-car (a)

Restauration (b)

Zones de baignade (c)

Baignade interdite (d)

Panorama (e)

Monument historique (f)

Tourisme vitivinicole (g)

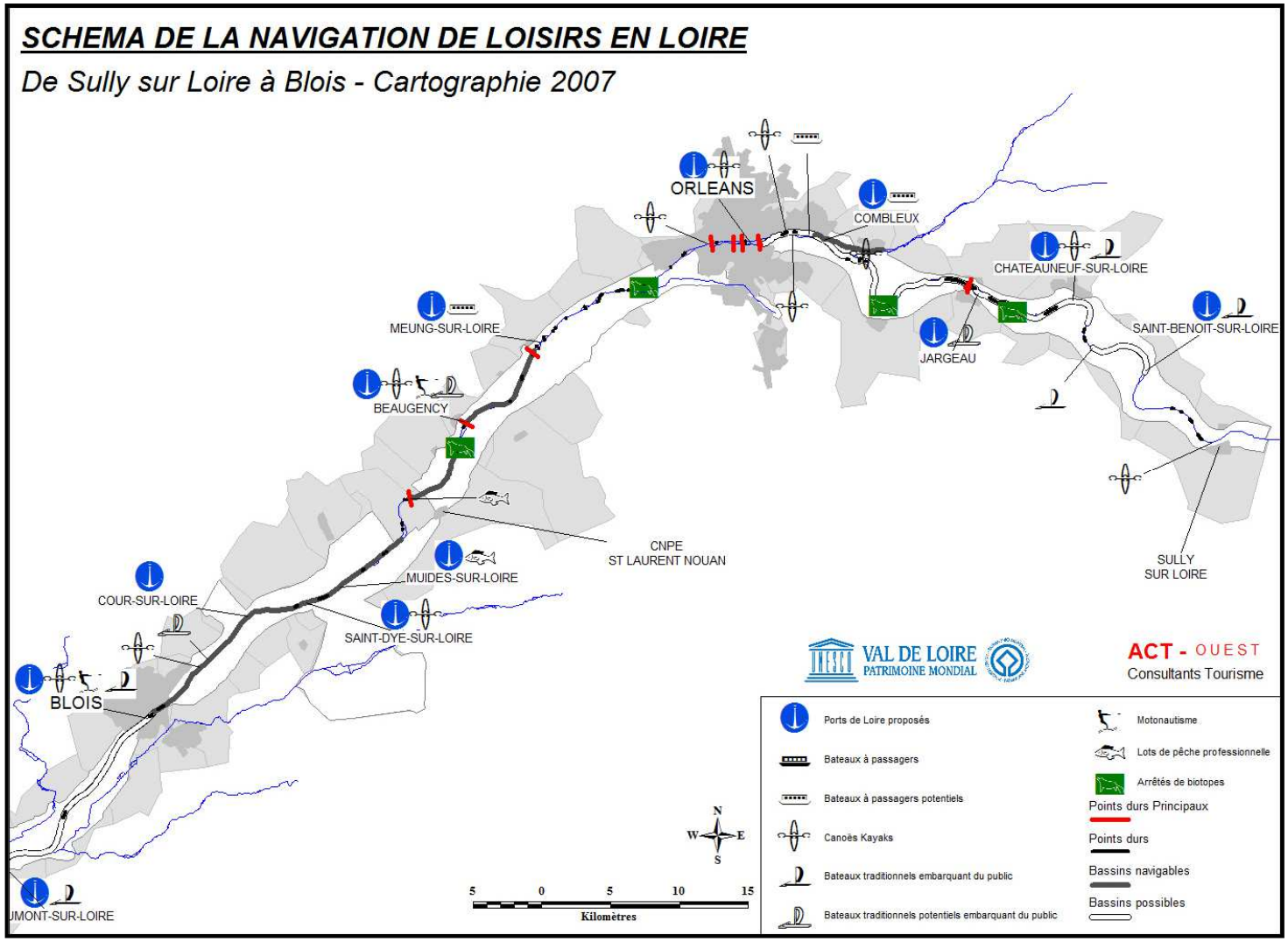
Pêcheur professionnel (h)

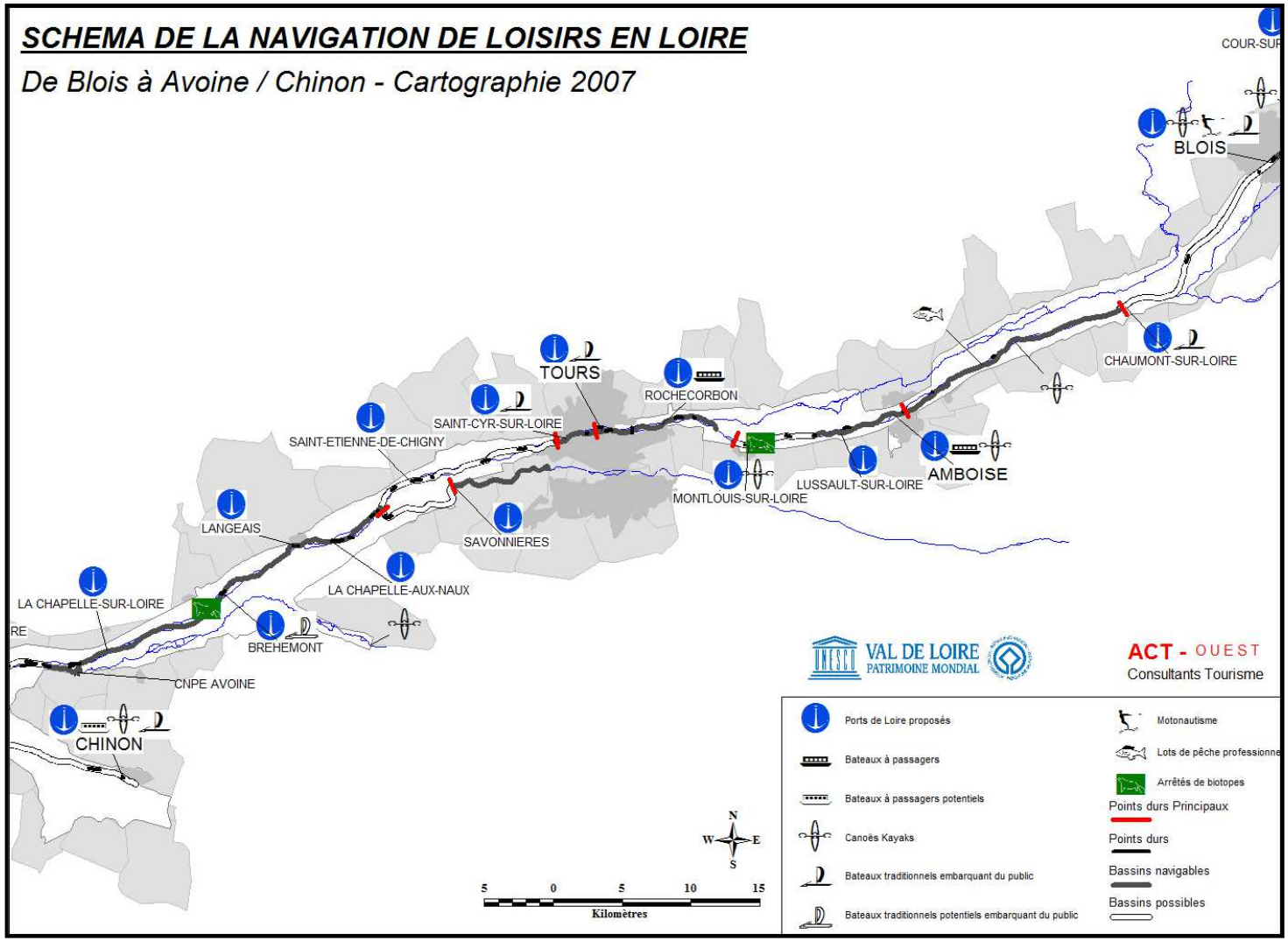
Arrêté de protection de biotope (i)

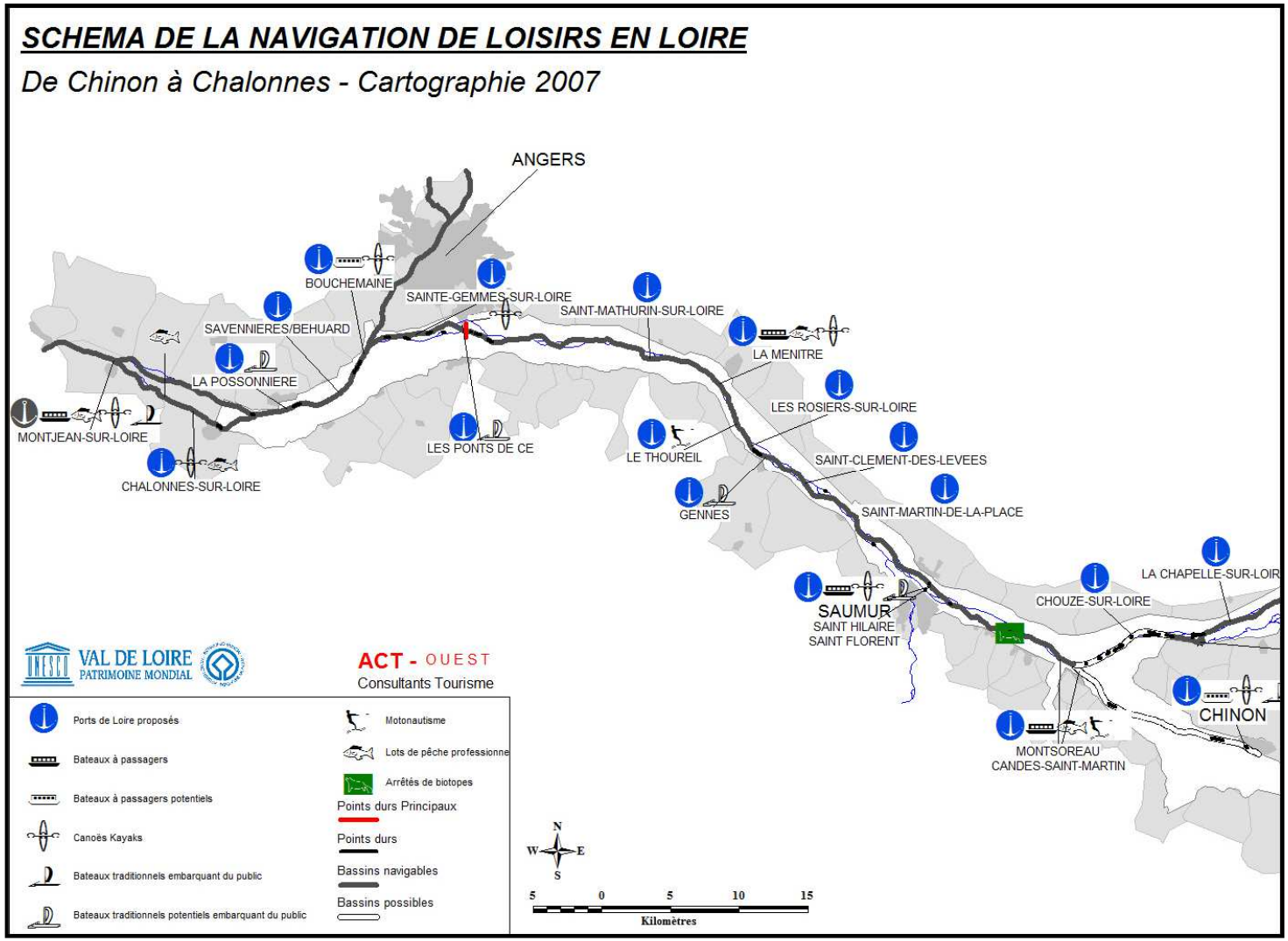
Pont ligérien (j)

Centrale nucléaire (k)

Annexe 8 : Cartographie du schéma d'orientation des navigations de loisirs en Loire




SCHEMA DE LA NAVIGATION DE LOISIRS EN LOIRE
De Blois à Avoine / Chinon - Cartographie 2007
COUR-SUR
BLOIS
CHAUMONT-SUR-LOIRE
TOURS
ROCHECORBON
SAINT-CYR-SUR-LOIRE
SAINT-ETIENNE-DE-CHIGNY
AMBOISE
LUSSAULT-SUR-LOIRE
MONTLOUIS-SUR-LOIRE
LANGEAIS
SAVONNIERES
LA CHAPELLE-AUX-NAUX
LA CHAPELLE-SUR-LOIRE
BREHEMONT
CNPE AVOINE
CHINON
VAL DE LOIRE
PATRIMOINE MONDIAL
ACT - OUEST
Consultants Tourisme
Ports de Loire proposés
Bateaux à passagers
Bateaux à passagers potentiels
Canoës Kayaks
Bateaux traditionnels embarquant du public
Bateaux traditionnels potentiels embarquant du public
Motonautisme
Lots de pêche professionne
Arrêtés de biotopes
Points durs Principaux
Points durs
Bassins navigables
Bassins possibles
N
W
E
S
5 0 5 10 15
Kilomètres


SCHEMA DE LA NAVIGATION DE LOISIRS EN LOIRE
De Chinon à Chalonnes - Cartographie 2007
ANGERS
BOUCHEMAINE
SAINTE-GEMMES-SUR-LOIRE
SAINT-MATHURIN-SUR-LOIRE
SAVENNIERES/BEHUARD
LA MENITRE
LA POSSONNIERE
LES ROSIERS-SUR-LOIRE
MONTJEAN-SUR-LOIRE
LES PONTS DE CE
LE THOUREIL
SAINT-CLEMENT-DES-LEVEES
CHALONNES-SUR-LOIRE
GENNES
SAINT-MARTIN-DE-LA-PLACE
LA CHAPELLE-SUR-LOIR
CHOUZE-SUR-LOIRE
SAUMUR
SAINT HILAIRE
SAINT FLORENT
CHINON
MONTSOREAU
CANDES-SAINT-MARTIN
VAL DE LOIRE
PATRIMOINE MONDIAL
ACT - OUEST
Consultants Tourisme
Ports de Loire proposés
Bateaux à passagers
Bateaux à passagers potentiels
Canoës Kayaks
Bateaux traditionnels embarquant du public
Bateaux traditionnels potentiels embarquant du public
Motonautisme
Lots de pêche professionne
Arrêtés de biotopes
Points durs Principaux
Points durs
Bassins navigables
Bassins possibles
N
W
E
S
5 0 5 10 15
Kilomètres

Benoit Pin

De la conception d'un fleuve patrimonial à sa mise en tourisme :

du Val de Loire au fleuve Niger

Résumé

La thèse analyse les modalités de la mise en tourisme d'un fleuve « patrimonialisé », la Loire, et ses prolongements potentiels au fleuve Niger au Mali. Dans un premier temps ce travail de recherche questionne, la construction du fleuve comme « objet » patrimonial, servant de support à un projet de valorisation touristique. La thèse analyse ensuite l'instrumentation de l'action publique associée à cette mise en tourisme et met en évidence les décalages existants entre le patrimoine mobilisé dans les processus de patrimonialisation et le patrimoine réellement valorisé. Dans un deuxième temps, la thèse analyse la construction du cadre institutionnel et spatial qui accompagne la valorisation touristique de ces fleuves. Sont ainsi mobilisées des logiques fonctionnelles qui sont ensuite confrontée à celle des territoires d'action liés à la valorisation touristique. In fine la thèse met en exergue les difficultés à bâtir une ingénierie territoriale valorisant les logiques fonctionnelles difficilement perceptibles par les échelons d'action locaux, et discute du rôle des chefs d'orchestre potentiels.

Mots-Clefs : Fleuve, Loire, Niger, patrimoine, tourisme, projet, espaces fonctionnels, territoires d'action, politiques publiques.

Résumé en anglais

The thesis analyzes patterns of tourism development of a river "heritage value", the Loire, and Its Potential application on the Niger River in Mali. In a first time, focusing on the Loire river (France) and on the Niger river (Mali), this research regards the construction of the river as a "heritage object", serving to support a project to enhance tourism. The thesis then analyzes policies organization like tools for tourism development and highlights differences existing between heritage mobilized in the patrimonialization process and heritage truly valued in tourism. In a second step, the thesis discusses the construction of institutional and spatial framework accompanying the tourism development of these rivers. Different levels of functional logics are mobilized and compared with territories of action related to tourism development. Ultimately the thesis highlights the difficulties to build a territorial engineering based on functional spaces hardly perceptible for local administration, and discusses the role of policies conductors.

Key words : River, Loire, Niger, heritage, tourism, project, functional spaces, territories for action, public policy