



**HAL**  
open science

# La patrimonialisation d'un canal: le cas du canal du Nivernais

Mathilde Armingeat

► **To cite this version:**

Mathilde Armingeat. La patrimonialisation d'un canal: le cas du canal du Nivernais. Géographie. 2014. dumas-01134871

**HAL Id: dumas-01134871**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01134871v1>**

Submitted on 24 Mar 2015

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

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

## La patrimonialisation d'un canal : le cas du canal du Nivernais



Mémoire de Master 2  
Mention Culture, Politique, Patrimoine  
Sous la direction de M. Jean-René TROCHET

Mathilde ARMINGEAT  
Juillet 2014

## REMERCIEMENTS

Ce mémoire a été l'occasion d'un premier contact enrichissant avec le monde de la recherche. Il a été rendu possible grâce aux apports de nombreuses personnes que je tiens à remercier ici.

Tout d'abord, mes remerciements vont à M. Trochet qui a dirigé cette année de recherche. Sa disponibilité et ses conseils m'ont permis de travailler avec efficacité et sérénité.

Toute ma reconnaissance va aux personnes qui ont pris du temps à leur travail ou leurs loisirs pour m'accorder un entretien : M. Augendre (CDRP), Mme Barbier (CC Entre Loire et Forêt), M. Bénard (ACN), M. Collenot (mairie de Clamecy), M. Cornette (VNF, Corbigny), M. Durand (Flotescale), M. Durville (SMET), Mme Jardeau (Conseil régional de Bourgogne), M. Joly (Conseil général de la Nièvre), M. Lorient (CC Entre Loire et Forêt), Mme Malherbe (Conseil régional de Bourgogne), M. Pichelin (Conseil général de la Nièvre), M. Richoux (Maison du vélo- ACN), Mme Subit (GAL Canal du Nivernais), M. Verry (DREAL de Bourgogne), M. Viodé (confrérie Saint-Nicolas), M. Voyot (ACN et SMETE). Les connaissances, témoignages et opinions partagés avec sincérité et enthousiasme forment la matière première de ce mémoire.

Mes remerciements vont également à Mme Marminat et aux membres rencontrés des ACN, pour leur accueil, leurs encouragements et recommandations, au personnel du musée Romain Rolland de Clamecy pour m'avoir ouvert le musée, à la CAUE de la Nièvre, à Mme Putois (Association pour la Sauvegarde et l'Aménagement du site de Fleury), à M. Lemoine (Société scientifique et artistique de Clamecy), M. Alric (Conseil général de la Nièvre) dont la correspondance a été précieuse.

Ma gratitude va à toutes les personnes rencontrées à l'occasion de cette recherche qui m'ont aidée par un renseignement ou des encouragements.

Enfin ce mémoire n'aurait pas été possible sans l'aide et le soutien sans faille de mes parents, de Laurine, Margaux et Marie.

## SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
PARTIE I : Le contexte géographique, historique et politique du canal du Nivernais.....	9
I.1.Le Nivernais : aperçu géographique et historique.....	9
I.2.La gouvernance complexe de la voie d'eau .....	15
PARTIE II : Du patrimoine fluvial au patrimoine institutionnel du canal du Nivernais .....	25
II.1 : Le patrimoine fluvial et le patrimoine des canaux en France .....	25
II.2 : Le patrimoine institutionnel du canal du Nivernais.....	39
II.3 : Les autres patrimonialisations du Nivernais : une contradiction inédite.....	65
II.4 : L'originalité du patrimoine du canal du Nivernais .....	79
PARTIE III : Les pratiques récréatives et touristiques, l'interprétation et les fêtes : approprier et créer le patrimoine du Nivernais .....	84
III.1 : Définitions des pratiques récréatives et touristiques : leur lien avec le patrimoine .	84
III.2 : Des pratiques récréatives et touristiques à la pratique du patrimoine .....	91
III.3 : L'interprétation et la découverte des patrimoines du Nivernais.....	110
III.4 : Les grandes fêtes du canal du Nivernais : faire rayonner le canal et son patrimoine .....	120
PARTIE IV : Les autres modalités de la mise en valeur du patrimoine du Nivernais et le bilan des patrimonialisations : quel patrimoine donne t-on à voir ? .....	136
IV.1 : Principes formels de mise en valeur et limites à la patrimonialisation du canal du Nivernais .....	136
IV. 2 : Quel bilan effectuer des patrimonialisations du Nivernais ?.....	158
CONCLUSION .....	173
ANNEXES .....	176
LISTE DES ANNEXES .....	177
BIBLIOGRAPHIE THÉMATIQUE .....	232
SITOGRAFIE .....	245
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	247
TABLE DES MATIÈRES.....	250

## Liste des sigles utilisés

- ACN : Amis du Canal du Nivernais
- ADTR : Agence de développement touristique et de réservation
- AVAP : Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine
- CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement
- CC : Communauté de communes
- CGN : Conseil général de la Nièvre
- CIAP : Centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine
- CITCT : Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur
- COT : Convention d'occupation temporaire
- CRB : Conseil régional de Bourgogne
- DIREN : Direction régionale de l'Environnement
- DOCOB : Document d'orientation et d'objectifs
- DPF : Domaine public fluvial
- DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- ENS : Espace naturel sensible
- EPA : Établissement public administratif
- EPIC : Établissement public industriel et commercial
- FEADER : Fond européen agricole pour le développement rural
- FEDER : Fonds européen de développement régional
- GAL : Groupement d'Action Locale
- GR : Grande randonnée
- JO : Journal officiel
- LEADER : Liaisons entre actions de développement de l'économie rurale
- MH : Monument historique
- PAH : Pays d'Art et d'Histoire
- PAV : Point d'apport volontaire
- SPI : Service du patrimoine et de l'inventaire
- SSAC : Société scientifique et artistique de Clamecy
- SMETCN : Syndicat Mixte d'Équipement Touristique Canal du Nivernais
- SMETE : Syndicat mixte d'Équipement touristique et environnemental
- TBV : Tour de Bourgogne à vélo
- *TILF : Trésor informatisé de la Langue française*
- UE : Union européenne
- URCAUE : Union régionale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et De l'Environnement
- UNESCO : Organisation des Nations-Unies pour l'éducation, la science et la culture
- VAH : Ville d'Art et d'Histoire
- VL : versant Loire
- VNF : Voies navigables de France
- VS : versant Seine
- ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager

## INTRODUCTION

« La fin d'une rivière. Ça commence mal. » (KAUFFMANN, 2013, p.13). Cet incipit lapidaire de *Remonter la Marne* permet à l'auteur de traduire la laideur de la confluence de la Marne et de la Seine, à Charenton-le-Pont. Je ne le connaissais pas à la fin de mon terrain de recherche, devant l'écluse du Batardeau, à Auxerre, terme du Nivernais, qui a alors la forme de l'Yonne canalisée. Il lui va comme un gant, quand bien même les deux sites n'aient rien à voir dans leur morphologie. Au Batardeau, quelques mauvaises herbes ont résisté au sol bétonné. Des interdictions d'approcher l'écluse et de la franchir sont accrochées de toutes parts, des appentis en bois et tôle délavés complètent la scène. L'aspect inhospitalier de l'ouvrage d'art est accentué par le contraste qu'offrent quelques mètres plus loin les quais de l'Yonne, que longe un agréable parc. Différents interlocuteurs m'avaient prévenue de la laideur de cette écluse et des conséquences en termes d'image : j'en ai désormais la preuve. On est loin du « plus beau canal de France » régulièrement vanté. La comparaison que l'on peut effectuer avec l'autre extrémité du Nivernais est cruelle : la première écluse ou la dernière<sup>1</sup> (selon le sens de navigation) débouchant sur la Loire n'est pas particulièrement embellie mais sa maison éclusière a été rénovée et des haies séparent la voie verte d'un accès à l'écluse au lieu d'interdictions<sup>2</sup>. Les Voies navigables de France sont toutefois conscientes de cette situation et la mise en valeur du Batardeau semble être en projet<sup>3</sup>.

Car, ce qui attire les touristes et excursionnistes sur le Nivernais, ce sont l'eau, les bateaux et la verdure mais aussi ses vieilles pierres et ses sites d'écluses symboles du canal compris comme un patrimoine, où l'on peut encore s'arrêter bavarder avec l'éclusier puisque le canal n'est pas automatisé.

Le canal du Nivernais est une voie d'eau artificielle longue de 174 kilomètres qui coule de Saint-Léger-des-Vignes (Nièvre) à Auxerre (Yonne). Une pénurie de bois de chauffage se produisit en 1784 à Paris, ville essentiellement fournie en bois par les forêts du Morvan. L'administration du royaume, craignant toujours les Parisiens, décida de la construction d'une rigole de flottage du bois à partir de Châtillon-en-Bazois, la rivière Aron

---

<sup>1</sup> Se référer aux cartes 10 à 13, pages 179 à 182 pour situer écluses, maisons éclusières et éléments patrimoniaux.

<sup>2</sup> Voir photographies en annexe, page 177 et 178.

<sup>3</sup> Communication de VNF Centre-Bourgogne à l'Assemblée générale des Amis du Canal du Nivernais, le 08/02/14, Clamecy (58).

devant permettre de l'acheminer jusque-là. Finalement, ce fut un canal que l'on décida de creuser jusqu'à Decize afin de rejoindre la Loire (MÉNAGER, 2009).

Les travaux débutèrent en 1784 par le creusement du bief de partage. La période révolutionnaire puis l'Empire firent un peu avancer la construction mais ce n'est que sous la Restauration et le règne de Louis-Philippe qu'elle connut une avancée décisive. Becquey, directeur des Ponts et Chaussées, dans un rapport au roi de 1820 préconise un plan ambitieux de navigation intérieure dans lequel les canaux sont vus comme la clé de voûte de l'organisation des échanges sur le territoire national (MÉNAGER, 2009). Les écluses doivent désormais mesurer 30, 40 mètres de long par 5, 20 mètres de large. Le Nivernais fut ouvert à la navigation par section avec ces dimensions entre 1841 et 1843, le bief de partage ayant été terminé en dernier. La seconde révolution des voies intérieures se produisit à partir de 1877, sous le ministère de Freycinet aux Transports. Un nouvel et ambitieux plan d'aménagement des canaux et voies intérieures est créé par le ministre qui conduisit à un nouveau gabarit, le gabarit Freycinet, c'est-à-dire à une longueur utile de 38, 50 mètres des écluses pour une largeur inchangée. Sur le Nivernais, on décida de ne mettre au gabarit Freycinet qu'une partie du canal. Cette absence de modification s'avéra cruciale pour son avenir : elle empêcha le passage des plus gros bateaux (250 tonnes) qui se multiplièrent à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le Nivernais n'entre pas dans la modernité alors que les autres canaux bourguignons passèrent intégralement au gabarit Freycinet avant la fin du siècle [MALHERBE, 2014]<sup>4</sup>. À cela s'ajouta très vite la concurrence du chemin de fer. La crise des industries sur cette voie à partir des années 1955- 1960 et l'hétérogénéité de son gabarit accélérèrent le dépérissement du Nivernais.

Pourquoi traiter du Nivernais en particulier ? L'idée de cette recherche est née d'une conjonction d'intérêts : géographie du patrimoine, monde rural et d'une expérience professionnelle en tant qu'éclusier vacataire sur la voie d'eau. La surprise répétée de voir des touristes néo-zélandais, américains ou néerlandais mieux connaître cette voie d'eau, que moi qui avais grandi dans les environs, résistait au fil des étés aux connaissances géographiques. Le Nivernais semblait l'objet idéal pour un mémoire. Cette étude, à cause de la longueur du canal ne s'est concentrée que sur la partie du canal située dans le département de la Nièvre, soit de Saint-Léger des Vignes à Pousseaux<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Les entretiens ont été une immense source d'informations sur le canal : pour éviter de multiplier les citations, lorsque nous les utilisons, nous indiquons l'entretien concerné entre crochets.

<sup>5</sup> Voir p. 191 pour les précisions quant au choix du terrain d'étude.

Lorsqu'on évoque le patrimoine des canaux, le canal du Midi vient immédiatement à l'esprit. Il est inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'Humanité en 1996 :

*« [...] considérant que le site est d'une valeur universelle exceptionnelle en tant qu'une des réalisations les plus extraordinaires du génie civil de l'ère moderne. Il est représentatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la Révolution industrielle et à la technologie contemporaine. En outre, il associe à l'innovation technologique un grand souci esthétique sur le plan architectural et sur le plan des paysages créés, approche que l'on retrouve rarement ailleurs<sup>6</sup>. »*

Des ouvrages d'art sont classés ou inscrits aux Monuments historiques tel le pont-canal de Briare, l'échelle d'écluses de Rogny-les-Sept-Écluses. Un patrimoine des canaux semble bien exister.

Le patrimoine est d'après le *Trésor informatisé de la langue française* « ce qui est transmis à une personne, une collectivité par les ancêtres, les générations précédentes, et qui est considéré comme un héritage commun ». Cette définition permet de voir que le patrimoine est constitué d'éléments choisis et considérés : « c'est un ensemble de bien que le groupe se fabrique lui-même pour son propre usage » (PÉRON, 2001). Il peut donc différer selon les groupes et les époques mais il est toujours constitué en lien avec le présent. Le patrimoine a à voir avec l'espace dans le sens où du monument, on est passé à ce que DI MÉO a appelé une « territorialisation du patrimoine » c'est-à-dire qu'au gré des évolutions législatives, ce fut un espace que l'on s'est mis à protéger, espace qui pouvait posséder les caractéristiques du territoire donc être approprié (DI MÉO, 1994, p.16). Cette évolution objet/territoire du patrimoine est très intéressante lorsque l'on considère les canaux. Leur nature fait qu'ils sont constitués de dizaines d'ouvrages ponctuels constituant un axe en général de plusieurs centaines de kilomètres.

Mais le patrimoine des canaux ne tient pas uniquement dans son infrastructure : dans les années 1980 il surgit également par la figure du marinier alors que la batellerie artisanale entre en crise. Aujourd'hui, cette mémoire des voies navigables semble un peu passée mais l'attachement aux canaux reste palpable : l'abattage des platanes du canal du Midi, victime du chancre coloré a attristé l'opinion publique.

Le Nivernais que l'on dit deuxième canal de France en termes de fréquentation touristique, derrière celui du Midi, ne possède pas cette distinction patrimoniale : c'est un point commun à tous les autres canaux français. Dans ce cas, qu'est-ce qui est considéré comme patrimoine sur un canal? *A priori*, l'infrastructure constituée d'ouvrages d'art et sa dimension culturelle. Mais le canal, en tant qu'axe, traverse des paysages différents et, est lui-

---

<sup>6</sup> Source : UNESCO, <http://whc.unesco.org/fr/list/770> consulté le 18/06/14



même paysagé : les alignements d'arbres le long du halage et contre-halage permettaient la stabilisation des berges mais aussi une sécurité (De HAUT, 2010)<sup>7</sup>. Quels outils utilise-t-on pour un objet qui n'est pas un site urbain, pas un site naturel ni un site mixte ni un monument mais une somme d'axes reliés entre eux où chaque partie est dépendante du tout ? Et qui a créé ce patrimoine-là ?

Qui dit patrimoine dit également mise en valeur : comment ce patrimoine est-il géré ? Montré ? Expliqué ? Le Nivernais est une destination touristique internationale. Dès lors, quel rôle avait le patrimoine et sa mise en valeur en son sein ? Avait-il été créé pour elle ? Ou bien lui préexistait-elle ? Ce processus de sélection d'objets et de lieux, leur gestion et mise en valeur constitue la patrimonialisation.

La promotion du Nivernais ne met pas spécifiquement l'accent sur le patrimoine de celui-ci et le tourisme qui s'y produit est loin de ce que l'on peut qualifier « tourisme patrimonial » ou tourisme culturel. Le patrimoine du canal et sa mise en valeur semblent résider ailleurs.

Quel patrimoine de la voie d'eau navigable les patrimonialisations du Nivernais montrent-elles ?

Une mise en contexte de la géographie, de l'histoire récente la gouvernance du canal s'avère d'abord nécessaire afin de comprendre la double particularité de cette voie d'eau. Elle a échappé à la modernité ce qui lui a conféré son aspect actuel, très peu urbanisé qui lui vaut son succès. Sa gouvernance est unique : elle est à la fois celle de l'État et celle des collectivités locales. Ces deux faits ont des conséquences dans le patrimoine effectif de la voie d'eau et sa mise en valeur.

Qu'est ce qui constitue le patrimoine des canaux en général et celui du Nivernais en particulier ? Le premier a été dès ses débuts un patrimoine culturel et bâti, celui des ouvrages d'art. Le Nivernais pour sa part résulte d'une patrimonialisation institutionnelle à observer par deux focales : l'évolution de la constitution du patrimoine en France et la naissance et l'évolution du patrimoine des canaux. Paysages, ouvrages d'art et biodiversité le constituent. La difficulté de son appréhension résulte de son ambivalence : le lieu commun le considère comme un patrimoine quoique l'appropriation ou le saisissement par des groupes soit minime.

---

<sup>7</sup> Ainsi les peupliers révélaient le tracé du canal en cas de brouillard, les maisons éclusières possédaient des arbres fruitiers pour la consommation personnelle des agents et enfin des sapins annonçaient l'entrée d'un tunnel (De HAUT, 2010).

Une seconde patrimonialisation du Nivernais se fait : elle passe par des pratiques récréatives et touristiques, par l'interprétation du patrimoine et, de manière subtile, par les fêtes qui réunissent la voie d'eau et la terre, deux espaces traditionnellement opposés sur ce canal.

D'autres modalités entrent en compte dans la patrimonialisation et la mise en valeur du canal : finalement, le bilan des patrimonialisation montrent que la coexistence de deux conceptions du patrimoine du canal sur une même voie d'eau illustre la difficulté de concevoir le canal comme un patrimoine.

## **Partie I : Le contexte géographique, historique et politique du canal du Nivernais**

Le canal, en tant qu'axe fluvial traversant de nombreux territoires est un objet géographique. Il s'inscrit dans la longue histoire de la construction et de l'exploitation des voies navigables intérieures bourguignonnes. Sa gestion et son exploitation, en partie confiées aux collectivités locales en font un objet politique.

### **I.1. Le Nivernais : aperçu géographique et historique**

Le canal du Nivernais, long de 174 kilomètres relie Saint- Léger-des- Vignes au sud du département de la Nièvre à Auxerre, dans l'Yonne. C'est un canal de jonction au cœur d'un vaste et complexe système d'alimentation traversant des territoires relativement homogènes. Son histoire est à la fois emblématique et singulière parmi les canaux bourguignons.

#### **I.1.1. Le Nivernais, un réseau hydraulique à l'échelle du territoire**

Le canal du Nivernais se trouve au cœur du réseau navigable intérieur français ainsi qu' en témoigne la carte 1 ci-dessous. Ce dernier comprend 8500 kilomètres de voies navigables réparties entre le nord de la France, la région parisienne, le grand est, la vallée du Rhône, le sud-ouest, les canaux bretons et les canaux du Centre.

**Carte 1 : Localisation du canal du Nivernais**



*Le canal du Nivernais s'inscrit au cœur du réseau navigable français et bourguignon grâce à ses confluences avec l'Yonne et la Loire.*

C'est le canal le plus occidental de la région Bourgogne, constituée d'environ 1000 kilomètres de voies navigables intérieures dont de nombreux canaux, ce qui en fait le premier nœud fluvial français. La Bourgogne se trouve à l'intersection de trois bassins versants<sup>8</sup> : la Seine- Normandie, Rhône-Méditerranée-Corse et Loire- Bretagne ce qui explique cette dotation exceptionnelle en canaux.

Le Nivernais relie deux bassins versants : celui de la Loire-Bretagne par son extrémité de Saint-Léger des Vignes qui débouche sur la Loire à celui de la Seine-Normandie par son arrivée à Auxerre, dans l'Yonne. La ligne de partage des eaux des deux bassins versants traversés par le Nivernais contourne les étangs de Baye et Vaux par le nord, traverse le canal au niveau de Port-Brûlé avant de poursuivre à l'est de la voie d'eau.

<sup>8</sup> Le bassin versant est un « un ensemble de terres irriguées par un même réseau hydrographique : un fleuve, avec tous ses affluents et tous les cours d'eau qui les alimentent. Ces terres collectent les précipitations et contribuent au débit du fleuve [...]. À l'intérieur d'un même bassin, toutes les eaux reçues suivent, du fait du relief, une pente naturelle commune vers la même mer. » (Source : [http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/doseau/decouv/france/01\\_politique.htm](http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/doseau/decouv/france/01_politique.htm) consulté le 02/04/14.

Le Nivernais est un canal de jonction à bief de partage :

*«[un] canal joignant deux cours d'eau. Cet aménagement artificiel consiste à faire rejoindre deux voies navigables situées dans des bassins différents. [...] Le bief le plus élevé [ndla : soit la portion de voie navigable située entre deux ouvrages d'art, barrages ou écluses] s'appelle le bief de partage parce que les eaux se séparent entre les deux versants<sup>9</sup>.»*

Ainsi, le Nivernais permet de rejoindre la Loire à la Seine. Son bief de partage est la portion comprise entre l'écluse n°1 du versant Loire<sup>10</sup> (écluse de Baye) et l'écluse n°1 du versant Seine (écluse de Port- Brûlé) (écluses exclues). Le bief culmine a un peu moins de 300 mètres.

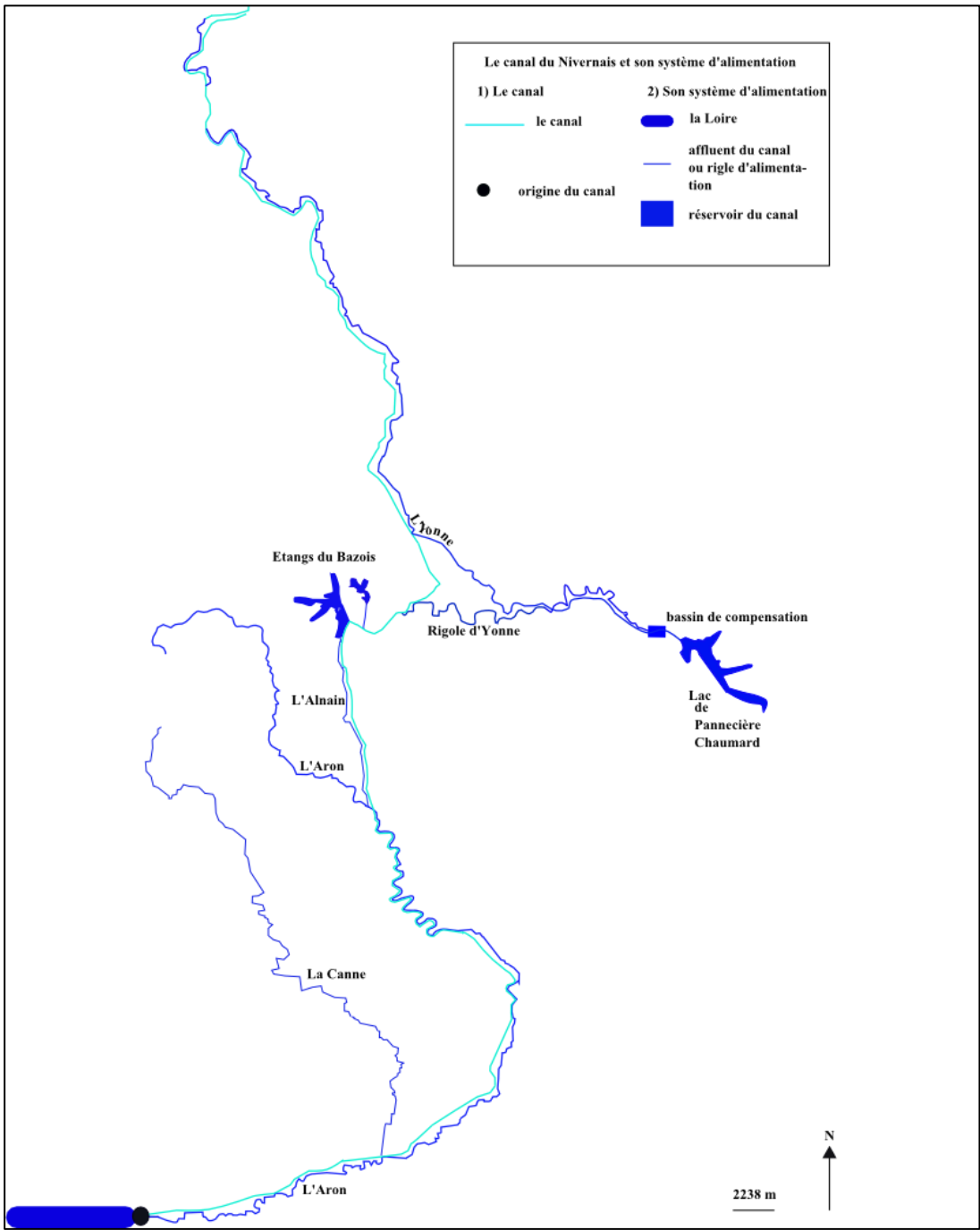
Le canal est au cœur d'un vaste système alimentaire. De Saint- Léger- des Vignes à Châtillon-en-Bazois, sur le versant Loire, c'est l'Aron grâce à plusieurs prises d'eau permises par les barrages de Panneçot et Coeuillon et la Canne qui lui fournissent son eau. En amont de Châtillon et jusqu'à Baye, c'est l'étang de Baye qui, grâce à la rigole éponyme, transporte l'eau de l'étang à une prise située juste en aval de l'écluse n°1 du versant Loire. L'Alnain, avec quelques prises d'eau complète le tout. Le bief de partage, lui, est alimenté par la rigole de Vaux qui achemine l'eau de l'étang de Vaux jusqu'au bief de l'écluse 1 VL, avant l'alternat du bief de partage ainsi que par d'autres rigoles venant des étangs Neuf et Gouffier (ces deux étangs rejettent toutefois de l'eau dans le canal de manière exceptionnelle.) (SMET, 2012). Les cartes 2 et 3 illustrent ce complexe système d'alimentation.

---

<sup>9</sup> Source : [http://www.vnf.fr/vnf/lexique.vnf?action=theme&ID\\_word=7112&ID\\_theme=11](http://www.vnf.fr/vnf/lexique.vnf?action=theme&ID_word=7112&ID_theme=11) consulté le 26/03/14

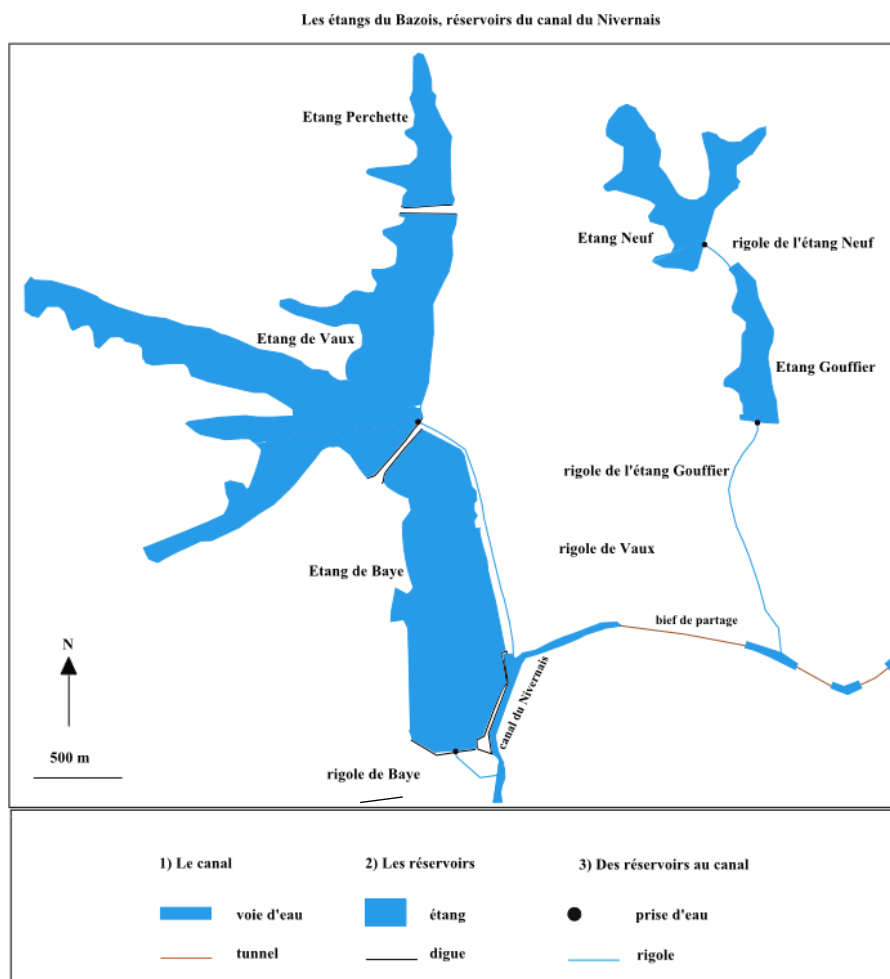
<sup>10</sup> Les expressions « versant Loire » et « versant Seine » sont utilisées pour situer le bassin versant où se trouvent un ouvrage d'art ou un bateau.

**Carte 2 : Le canal du Nivernais dans la Nièvre et son système d'alimentation**



D'après CGN, 2013, Géoportail, 2014 ; réalisation : Mathilde ARMINGEAT, 2014

### Carte 3 : Les étangs du Bazois, réservoirs du canal du Nivernais



D'après OpenStreetMap, 2014 ; réalisation : Mathilde ARMINGEAT, 2014

La rigole d'Yonne, qui se jette dans le canal en aval de l'écluse 1 du versant Seine, permet également de fournir de l'eau au bief de partage dont l'alimentation a toujours été délicate. La rigole d'Yonne est un ruisseau artificiel qui conduit des eaux du lac de barrage de Pannecière-Chaumard au canal, à Port-Brûlé. Avant la construction du barrage entre 1937 et 1949, les eaux étaient directement prélevées sur la rivière, ce qui n'était pas suffisant en période d'étiage pour alimenter le bief de partage. Outre la régulation de l'Yonne et de la Seine, le barrage de Pannecière a donc été construit en partie pour fournir une arrivée d'eau stable au Nivernais. À partir de l'écluse 1 du versant Seine, le canal est alimenté en partie par la rigole d'Yonne mais surtout par l'Yonne elle-même grâce à de nombreuses prises sur la rivière notamment au niveau du site de La Chaise, sur la commune de Corbigny. La Cure permet également l'alimentation du linéaire dans la partie icaunaise de celui-ci. Enfin en plusieurs portions du canal, surtout dans le département de l'Yonne, le canal consiste en fait

en la rivière Yonne canalisée. Toutes ces sources d'eau sont nécessaires au maintien de la navigabilité.<sup>11</sup>

## **I.1.2 : L'histoire récente du Nivernais : un canal sauvé**

### *I.1.2.1 Le sauvetage du canal en 1972*

À la fin des années 1960, le canal du Nivernais est en piteux état. Le linéaire fuit, les chemins de halage et de contre-halage sont envahis par la végétation et difficilement accessibles aux piétons. Les ouvrages d'art, les berges sont détériorés au point que certains éclusiers refusent parfois de faire passer les rares bateaux qui se présentent [BÉNARD, 2014]. Pourtant, les canaux français à cette époque attirent de riches Anglais qui les parcourent tant bien que mal. C'est ainsi que deux Anglais, Ted Johnson et Paul Zivy découvrent le Nivernais en 1969 et se lancent dans son sauvetage [BÉNARD, 2014 ; JOLY et PICHELIN, 2014]. Ces actions aboutissent à la concession d'une partie du canal du Nivernais octroyée par l'État au Conseil Général de la Nièvre en 1972. Elle concerne la partie devenue « inutile » car trop petite du canal, celle au gabarit Becquey entre Cercy-la-Tour et Sardy-les-Épiry, les deux autres tronçons pouvant encore faire passer des bateaux « utiles » de 250 tonnes au minimum (à l'époque, le gabarit Freycinet était déjà obsolète), les étangs de Vaux, Baye, Neuf et Gouffier ainsi que la rigole d'Yonne. La majeure partie du système d'alimentation du canal intègre donc la concession. Celle-ci est octroyée pour cinquante ans et financée pour huit ans, le tout sous le conseil technique des agents de l'État (MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT, 1972 ; JOLY et PICHELIN, 2014). Le Conseil général se lança alors dans des travaux d'infrastructures de grande envergure afin de pouvoir faire circuler les bateaux en toute sécurité.

### *I.1.2.2 : L'affirmation d'une vocation touristique sur l'intégralité de la voie d'eau à partir de 1992*

En 1992, la création de l'EPIC Voies Navigables de France relance l'intérêt pour les petits canaux. Chargé de la gestion, de l'exploitation de la voie d'eau, son entretien est un enjeu touristique et d'image pour l'établissement, dans le contexte du développement du

---

<sup>11</sup> Ainsi entre 2011 et 2013, d'importants travaux ont été nécessaires pour la réhabilitation du barrage et la vidange du lac de Pannecière, ce qui a suscité des rumeurs sur l'impossibilité de navigation sur le Nivernais durant cette période. L'EPTB Seine Grands Lacs en association avec les collectivités locales ont œuvré pour rassurer et informer le public. Le canal a fonctionné pendant cette période de travaux avec son système d'alimentation originel, la rigole d'Yonne n'apportant plus d'eau du lac. Cela a conduit à la fermeture ponctuelle de portions du canal et à une baisse de la fréquentation fluviale pour la saison 2012 (Source : [http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/pays/haut-nivernais/2014/02/08/la-navigation-en-baisse-sur-le-canal-du-nivernais\\_1865912.html](http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/pays/haut-nivernais/2014/02/08/la-navigation-en-baisse-sur-le-canal-du-nivernais_1865912.html) consulté le 16/04/14)



tourisme fluvial. L'état du Nivernais est hétérogène et en 1992, vingt ans après la prise de concession, la différence entre les deux parties du canal est criante : la partie gérée par l'État est peu entretenue, alors que celle de la concession a été globalement restaurée pour la navigation et la circulation piétonne sur le halage [JOLY et PICHELIN, 2014]. Le nouvel établissement se lance dans la mise à niveau de la partie non- concédée du Nivernais. Il a fallu attendre les années 2000-2010 pour que le canal, quel que soit le statut de ses tronçons, ait un niveau d'entretien identique [JOLY et PICHELIN, 2014]. Cette affirmation de la vocation touristique des canaux bourguignons s'est poursuivie à partir de 2009 avec le choix politique effectué par le Conseil Régional de Bourgogne. Aujourd'hui, la stratégie de VNF se concentre désormais sur le transport fluvial, les canaux et axes à grand gabarit au détriment des axes touristiques<sup>12</sup>. Des canaux comme le Nivernais tendent les « parents pauvres » des voies navigables intérieures françaises sans le support financier des collectivités locales [CORNETTE, 2014].

Le canal du Nivernais est un axe à vocation touristique au cœur d'un vaste système alimentaire hydrographique. L'histoire de sa construction et particulièrement son absence d'accès à la modernité fluviale lui a donné l'aspect qu'il conserve encore aujourd'hui.

## I.2. La gouvernance complexe de la voie d'eau

La complexe gouvernance du canal du Nivernais tient de sa nature d'axe et de sa longueur. Il traverse en effet de très nombreuses collectivités territoriales. Chaque collectivité ou structure publique agit sur le canal en fonction de ses compétences. Enfin, des acteurs spécifiques ont été créés pour la voie d'eau. Ces structures de gouvernance sont en train de muter sur le canal du Nivernais par conséquent, cette partie ne fera pas état de ces changements en détails, trop récents. La gouvernance traitée est celle effective à la période de recherche sur le terrain de février à la mi-mars 2014.

### **I.2.1 : La gouvernance historique du canal du Nivernais**

La gouvernance historique du canal du Nivernais est celle qui débute en 1972 lors de la prise de concession d'une partie du canal par le Conseil général de la Nièvre et qui perdure aujourd'hui.

---

<sup>12</sup> Voir le contrat d'objectif 2011-2013 entre l'État et VNF (MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, VNF, MINISTÈRE DU BUDGET, DES COMPTES PUBLICS ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, 2012, p. 28 section III-4)

### *1.2.1.1 : L'État et sa délégation de gestion et d'exploitation à Voies Navigables de France*

L'État français est propriétaire du domaine public fluvial (DPF) naturel et artificiel. Le DPF naturel est constitué comme suit :

*« [des] cours d'eau et lacs appartenant à l'État, aux collectivités territoriales ou à leurs cours groupements, et classés dans leur domaine public fluvial. Les cours d'eau et les lacs appartenant au domaine public fluvial sont appelés cours d'eau et lacs domaniaux. Les limites des cours d'eau domaniaux sont déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder »<sup>13</sup>.*

Concernant le Nivernais, l'Aron, de Cercy-la-Tour à la Loire est compris dans le DPF (SOMIVAL, 2012). Le DPF artificiel lui est composé comme suit :

#### **Document 1** : Le Domaine public artificiel

*« Le domaine public fluvial artificiel est constitué :*

*1° Des canaux et plans d'eau appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 2111-7 ou à un port autonome et classés dans son domaine public fluvial ;*

*2° Des ouvrages ou installations appartenant à l'une de ces personnes publiques, qui sont destinés à assurer l'alimentation en eau des canaux et plans d'eau ainsi que la sécurité et la facilité de la navigation, du halage ou de l'exploitation ;*

*3° Des biens immobiliers appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports intérieurs, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables ;*

*4° A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers situés en amont de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble de ces ports, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables. »*

Source : Article L2111-10, *Code général de la propriété des personnes publiques*

Le Nivernais, la rigole d'Yonne, les étangs du Bazois et l'Yonne d'Armes à Auxerre font partie du domaine public fluvial artificiel (l'Yonne est une rivière canalisée). L'État a confié la gestion et l'exploitation de son DPF à l'Établissement Public Administratif Voies Navigable de France placé sous la tutelle du Ministère des Transport<sup>14</sup>.

*«[Il] centralise et diffuse au public les informations relatives à l'utilisation des voies navigables et peut être chargé par l'État d'assurer tant le contrôle des flottes françaises circulant sur les voies d'eau soumises à un régime international que l'observation par leurs exploitants des*

<sup>13</sup> Article L2111-7 du Code général de la propriété des personnes publiques

<sup>14</sup> Sauf indication contraire mentionnée dans l'article D4314-1 du *Code des Transports*.

*servitudes d'intérêt national », « [...] contribue[r] à la définition, au financement et à la mise en œuvre des aides financières susceptibles d'être accordées aux entreprises de transport fluvial ; », « [...] assure les différents usages du réseau navigable ; » et enfin « [...] assure, sur le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1, la préparation des règlements particuliers de police, des autorisations de manifestations nautiques, des autorisations spéciales de transport en raison des caractéristiques de la voie navigable, des plans de signalisation, des actes de déplacement d'office et de la liste des ouvrages pour lesquels la mise en place d'une signalisation appropriée est nécessaire<sup>15</sup>. »*

VNF entretient le Nivernais, répare, modernise les ouvrages d'art, tel que l'écluse n°1VL de Baye<sup>16</sup>. Elle délivre les autorisations nécessaires à la réalisation des manifestations festives se produisant l'été sur le canal (voire partie IV). Enfin elle gère et entretient le parc immobilier du DPF : l'établissement loue des logements à des particuliers, touche les loyers, rénove les maisons éclusières.

VNF est organisé par bassins sur le territoire français. Le canal du Nivernais dépend de la Direction Centre-Bourgogne installée à Dijon. Des subdivisions, au plus près des canaux réalisent le travail au quotidien. Le Nivernais dépend, sur tout son système d'une seule subdivision se trouvant à Corbigny (Nièvre). Le canal est découpé en cinq secteurs de travail toujours au plus près de la voie d'eau.

---

<sup>15</sup> Article R-4311-1, *Code des transports*

<sup>16</sup> Voir photographie 10, p. 145.

### *1.2.1.2 : La concession du Conseil général de la Nièvre à partir de 1972*

Le Conseil général de la Nièvre a obtenu concession du canal du Nivernais de Cercy-la-Tour à Sardy-les-Épiry en 1972. D'après le cahier des charges de la concession, il est chargé de « *l'exploitation et [d]es travaux d'entretien et d'aménagement* » sur la surface de la concession (MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT, 1972). Surtout, il doit permettre le maintien des activités telles que la navigation, l'écoulement des eaux, l'irrigation, la pêche, le tourisme, les sports nautiques. Il n'y a pas d'astreinte à la navigation commerciale mais la navigation de plaisance est obligatoire (article 6, titre II). Ces missions sont très claires. Concrètement, le Conseil général a décidé de garder pour ses services l'exploitation technique, l'entretien courant de la voie d'eau [JOLY et PICHELIN, 2014]. Le département n'a pas la propriété du DPF sur la concession. Le flou apparaît dans le titre IV, article 18 du *Cahier des charges* : « *L'exploitation du canal, des étangs et de la rigole d'Yonne concédés, des installations et des appareils qui s'y rattachent sera faite sous le contrôle des Ingénieurs de la Direction Départementale de l'Équipement* ». Jusqu'à ce jour, l'exploitation et la gestion de la concession du canal se fait sous le contrôle de l'État par délégation à VNF. Ce flou juridique s'est perpétué puisqu'il dure depuis plus de quarante ans. La pyramide administrative et juridique est bien emmêlée.

### *1.2.1.3 : Les acteurs interface du développement de la voie d'eau*

Les deux autres acteurs-clés du canal du Nivernais sont le Syndicat Mixte d'Équipement Touristique (SMETCN) Canal du Nivernais<sup>17</sup> ainsi que le Groupe d'action Locale (GAL) Canal du Nivernais. Ce sont des acteurs interface c'est-à-dire qu'ils relient, mettent en contact les porteurs de projets et les collectivités correspondantes sur le canal du Nivernais.

Le SMETCN a été créé en 1972 par le Conseil général de la Nièvre suite à la prise de concession : il a la charge du développement touristique et économique de la voie d'eau [JOLY et PICHELIN, 2014 ; DURVILLE, 2014]. C'est sa forme de syndicat intercommunal mixte qui en fait un acteur interface. Le syndicat intercommunal mixte ouvert est un établissement public regroupant des collectivités territoriales, des Établissements Publics de

---

<sup>17</sup> Il existe un Syndicat Mixte d'Équipement Touristique et Environnemental du Canal du Nivernais dans l'Yonne, (SMETE) créé en 2004.

Coopération Intercommunale (EPCI), et « *d'autres personnes morales de droit public* »<sup>18</sup>. Il est voulu comme le « *bras armé local pour participer au développement* » du canal [DURVILLE, 2014]. Le Conseil général le finance en partie chaque année par une convention. L'autre partie du financement est apportée par les autres collectivités adhérentes. Ainsi, en 2014, pour la commune de Dirol, la cotisation au SMETCN s'élevait à 3,62€ par habitant<sup>19</sup>. Le Syndicat se veut comme « *l'aménageur d'une stratégie d'ensemble sur le canal, la déclinaison opérationnelle étant laissée aux communautés de communes* » [DURVILLE, 2014]. Ainsi, le SMETCN est souvent le maître d'ouvrage de lourds aménagements comme les ports, haltes, la mise en place des points d'apport volontaires (PAV c'est-à-dire le tri sélectif des déchets) ou encore le Canal numérique soit l'équipement en Internet sans-fil du canal en plus des bornes Internet réparties sur le linéaire. Il joue le même rôle auprès des acteurs privés du canal : loueurs de bateaux, restaurateurs ou hébergeurs.

Le Groupement d'Action Local Canal du Nivernais est une structure portée par le SMETCN et le SMETE. Les GAL sont des émanations de la Commission européenne à travers les fonds FEADER et LEADER qui permettent aux zones rurales européennes de développer leur économie en associant le public et le privé. Le canal du Nivernais a bénéficié de fonds LEADER dès la création de ceux-ci en 1991. Actuellement se termine le troisième programme qui a débuté en 2007. Il bénéficiait d'une dotation globale d' 1 935 223€ (COLLECTIF, 2013). Ce GAL a la particularité, contrairement aux deux programmes LEADER qui l'ont précédé, de couvrir l'intégralité du canal sur les deux départements de la Nièvre et de l'Yonne. Les communes ou communautés de communes par lesquelles passe le canal en font partie puis ensuite les communes qui le désirent, à proximité.

Sa dénomination exacte est « *Le canal du Nivernais, un axe de développement économique de grande qualité environnementale qui dessert un territoire rural* ». Le canal constitue en fait l'axe à partir duquel les projets doivent rayonner ou polariser [SUBIT, 2014]. Le choix a été fait sur le développement économique moins restrictif que le seul développement touristique : les services et entreprises créés sur le canal ne doivent pas profiter uniquement aux touristes durant la saison mais à l'ensemble de la population durant toute l'année [VOYOT, 2014 in SUBIT, 2014].

---

<sup>18</sup> Source : [www.amf.asso.fr/document/?DOC\\_N\\_ID=7743&GRT\\_N\\_ID=7](http://www.amf.asso.fr/document/?DOC_N_ID=7743&GRT_N_ID=7) consulté le 31/03/14.

<sup>19</sup> Source : compte-rendu du conseil municipal de Dirol affiché dans un hameau de la commune, février 2014.

Le GAL est constitué d'un comité de programmation formé d'acteurs publics et privés du canal, qui statue sur les projets qui lui sont présentés. En amont, l'animatrice du GAL (partie Nièvre), en l'occurrence Mme SUBIT aide ces porteurs de projets à monter leurs dossiers (demande de financement public...). Parmi les projets soutenus, l'installation d'un restaurant à Baye, des subventions accordées pour les fêtes se déroulant sur le canal du Nivernais, la participation au Canal Numérique ou aux PAV. De la même manière que le SMETCN met en contact les acteurs de la voie d'eau, le GAL les rassemble dans un but de développement économique local.

#### *1.2.1.4 : Le rôle de vigilance, d'éducation et d'animation des associations autour du canal du Nivernais*

Le canal du Nivernais est bien pourvu en acteurs de la société civile par l'intermédiaire d'associations. Deux types d'associations existent autour de lui.

L'association des Amis du Canal du Nivernais (ACN) a vocation à « *sauvegarder, étudier, promouvoir* » le canal dans son intégrité. Comme l'indique sa dénomination, le canal est la raison de sa constitution. D'abord association des auxiliaires de la voie d'eau, l'association a pris sa forme contemporaine lorsque ce statut a disparu en 1989. Elle cherche à regrouper, sans distinction tous ses usagers : ses agents, les plaisanciers qu'ils soient propriétaires de bateaux ou non, les privés (loueurs, restaurateurs), riverains, amoureux du canal. Sa sociologie a bien sûr évolué au fil du temps. Ainsi aujourd'hui, il y a moins de propriétaires navigants dans ses rangs que par le passé [BÉNARD, 2014]. Elle tient également à être internationale et à accueillir les usagers du canal venant de pays étrangers. Elle offre une place aux différents dirigeants du canal : ainsi, les directeurs des SMETCN, de la direction Centre Bourgogne de VNF, de la direction Tourisme et canaux du Conseil régional en sont membres de droit. Pour parvenir à cette discussion entre acteurs, l'association a choisi de se réunir chaque mois dans un espace public d'une commune traversée par le canal ce qui permet à la fois de découvrir ses actions sans adhérer immédiatement mais aussi maintient un lien avec l'échelon de base de l'action sur le canal : la commune et surtout la communauté de communes [BÉNARD, 2014]. Par un certain nombre de partenariats avec des associations formées autour de canaux étrangers (The Kennet and Avon Canal Trust, The Royal Canal of Ireland...), et françaises (l'association est membre de l'Entente des canaux du Centre), elle exerce un rayonnement régional, national et européen. L'association Découvertes organise,

elle des organise pour les enfants et adolescents sur le Nivernais [SUBIT, 2014] : elle se situe plus dans l'éducation et les loisirs vis-à-vis de son rapport au canal.

Les autres associations peuvent être appelées associations « autour du canal » dans le sens où le canal est utilisé comme support à des activités qui sont, elles, l'objet de l'association. C'est le cas pour les deux associations formées autour du flottage du bois, la Confrérie Saint- Nicolas, réactivée en 1994- 1995 à Clamecy, l'association FLOTESCALE créée en 2011 agissant principalement dans les Vaux d'Yonne et sur le canal. Ces deux associations comme on le verra dans la partie 3 mettent en valeur le même objet mais de manière bien différente. Parmi les autres associations agissant indirectement sur le canal on peut citer l'Association pour la sauvegarde et l'aménagement du site de Fleury créée en 1984 contre la suppression de ce site, l'association Le Barrage (2012) qui anime le port de Panneçot, l'association Baye en fête qui anime le site des étangs du Bazois. Le paysage associatif du canal du Nivernais est donc varié, avec des associations de tailles différentes et ayant un rapport au canal différent : objet de l'association pour l'une, support d'actions pour les autres.

### **I.2.2 : 2010-2014 : le bouleversement de la gouvernance du canal du Nivernais**

Entre 2010 et 2014, le canal du Nivernais a connu un bouleversement majeur dans sa gouvernance à cause de l'expérimentation de décentralisation et de ses conséquences.

En 2003, la loi relative à la prévention des risques naturels et technologiques propose un ambitieux plan de décentralisation des voies d'eau intérieures. En plus du transfert de compétences sur la gestion du domaine public fluvial naturel et artificiel habituellement dévolues à VNF, cette loi, appliquée à la demande des collectivités peut s'accompagner du transfert de propriété des voies navigables concernées. Le réseau transférable est appelé régional : il comporte 2600 kilomètres de voies qui accueillent surtout une navigation de plaisance ou d'autres activités nautiques de loisirs (LE SUEUR, 2012). La loi donne la possibilité aux collectivités territoriales d'expérimenter la décentralisation pendant une période de six ans au maximum (GAUTHEY, 2006). L'expérimentation de décentralisation des canaux de Bourgogne entra en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2010. Le périmètre comprend les canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et la Seille navigable. L'objectif de cette expérimentation qui a duré jusqu'au 31 décembre 2012 était de tester les capacités financières

et les compétences de la région en vue d'une prise en charge définitive de ces voies d'eau avec au final transfert de propriété du domaine public fluvial de la part de l'État.

La Région Bourgogne s'est finalement prononcée contre la décentralisation des voies navigables objets de l'expérimentation. Des raisons, à caractère financier, ont poussé à cette décision. Premièrement, le contexte économique actuel qui fait peser des restrictions budgétaires sur l'économie des collectivités locales (CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 2012a). À cela s'ajoute la charge colossale que représentaient les voies navigables de Bourgogne en termes d'investissements minimums pour garantir leur bon fonctionnement, le tout sans assurance d'un transfert de fonds de l'État<sup>20</sup>. Cette absence de décentralisation a été une déception importante pour l'ensemble des acteurs du Nivernais [BÉNARD, 2014, CORNETTE, 2014, JOLY et PICHELIN, 2014, SUBIT, 2014]. Outre la rationalisation de la gouvernance du canal, la présence d'un « seul patron » possédant les compétences économiques, financières, techniques et touristiques [BÉNARD, 2014] aurait permis la création d'un réseau navigable structuré pour un développement économique de territoires ruraux passant par le tourisme. Cette conclusion de l'expérimentation a montré que personne ne veut exercer un pouvoir complet et cohérent sur ces voies navigables bourguignonnes. L'État se place dans une position contradictoire : il met tout en œuvre pour la décentralisation sauf l'apport financier ce qui résulte dans l'échec de cette dernière. Quel est alors l'intérêt d'une telle expérimentation ? La conséquence aurait pu être le rejet de l'échec sur la Région [SUBIT, 2014], ce qui n'apparaît pas dans les propos tenus par les différents acteurs. La contraction des recettes des collectivités locales et l'absence d'assurance de transfert de fonds par l'État sont bien comprises par les acteurs qui n'en tiennent pas rigueur à la collectivité régionale.

Pour le canal du Nivernais, cet échec de la décentralisation est à relativiser. En effet, la gouvernance du canal était déjà extrêmement structurée avant l'expérimentation, la gouvernance de la voie d'eau et son fonctionnement n'ont pas été déstabilisés par la fin de l'expérimentation. Surtout, l'expérimentation a permis la création d'un nouvel outil de gouvernance appelé « Contrat de canal », outil contractuel propre à chaque voie qui détaillera les actions à mener sur une période donnée (CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE, 2012b). Une structure associative rassemblant les acteurs de la voie d'eau, parmi lesquels les SMETCN, sera créée. La mise en place de ce contrat de canal semble être en très bonne voie

---

<sup>20</sup> Communication personnelle.



[JARDEAU, 2014] contrairement aux autres voies navigables concernées par l'expérimentation. Son orientation principale est celle d'un « canal pour tous ». La *Convention cadre pour le développement des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Seille navigable* a réaffirmé lors de sa signature entre l'État, la VNF et la Région en février 2013, l'intérêt de cette dernière envers la voie d'eau (CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, VNF, 2013). La Région a ainsi mis en place des « carottes financières » et notamment une subvention d'un million d'euros annuel à VNF pour l'entretien et l'investissement sur ces voies d'eau, ce qui est une somme non négligeable d'après M. CORNETTE par rapport aux budgets alloués par VNF aux voies navigables touristiques [CORNETTE, 2014]. À cela s'ajoute l'apport financier de l'État, soit un peu moins de cinq millions d'euros pour les trois ans. Il n'y a pas abandon des voies navigables concernées. Ce qui est au cœur du rapport de force entre les différentes parties c'est le poids financier colossal que représentent ces voies navigables

Le canal du Nivernais est à la veille d'un bouleversement de sa gouvernance qu'a provoqué l'expérimentation de décentralisation de 2010- 2012. Si celle-ci n'a pas été actée, l'action de la Région envers les voies navigables de Bourgogne dont le Nivernais semble bien impulser un nouvel élan aux voies d'eau.

Le canal du Nivernais ne possède pas une unique structure de gouvernance : elle dépend des compétences de chaque collectivité qu'il traverse et de l'État au sens où sa propriété est indivisible et inaltérable. Pourtant, le canal est un axe fluvial dont le tracé a été créé bien avant l'organisation politique contemporaine du territoire. Les nécessités de gestion, d'exploitation, d'équipement et d'animation ont poussé à la création de structures de gouvernance allant au-delà de ce maillage restrictif. La tension entre ces deux formes de gouvernance, une qui respecte le maillage administratif et divise le territoire du canal en fonction des compétences de chacun, et une qui se veut unique au-delà les divisions administratives existe bel et bien. Sa résolution est une question de politique locale très délicate.

Le canal du Nivernais est une voie d'eau au cœur d'un système alimentaire étendu et complexe. Son histoire particulière parmi les canaux de Bourgogne lui a donné la majeure partie de son aspect actuel. La création de structures aux compétences particulières pour le développement du Nivernais ainsi que la multiplicité des acteurs qui agissent sur le territoire qu'il couvre, le développement économique qu'il permet et font de lui un objet géopolitique.

Enfin sa situation ambiguë de voie non décentralisée mais en partie concédée rappelle durement la charge financière que représente ce type de voies. Une fois cette contextualisation établie, la question patrimoniale sur le Nivernais peut être abordée en se demandant en quoi son patrimoine consiste.

## **Partie II : Du patrimoine fluvial au patrimoine institutionnel du canal du Nivernais**

Jusqu'à présent, l'expression « patrimoine des canaux » avait été employée sans être plus définie que nécessaire. Le lieu commun veut que les canaux soient du patrimoine sans qu'on s'interroge sur cette qualité : le canal du Midi, des ouvrages d'art ne sont-ils pas classés ? Sauf que ces voies ou monuments sont des exceptions. Lorsqu'on se penche sur une voie d'eau en particulier, on a du mal à comprendre en quoi elle est un patrimoine en même temps que l'on en convient sans bien savoir pourquoi. Pour expliquer cela il faut déjà passer par une série de définitions : qu'est-ce que le patrimoine fluvial et le patrimoine des canaux en France ? Il s'agira ensuite de voir si le patrimoine du canal du Nivernais correspond aux définitions de ces patrimoines ou s'il entretient des différences avec lui.

### **II.1 : Le patrimoine fluvial et le patrimoine des canaux en France**

Dans la littérature scientifique se rapportant aux canaux et aux fleuves, plusieurs expressions sont employées pour désigner le patrimoine des voies d'eau intérieures, toutes synonymes en apparence mais aux sens différents dès que l'on prend bien en compte tous leurs termes. Du patrimoine des ouvrages d'art au patrimoine culturel immatériel que représentent les chants et chansons des mariniers, un large champ de recherche a déjà bien été parcouru par des personnes comme Bernard LE SUEUR, François BEAUDOUIN ou Pierre PINON. Ce mémoire traitant de géographie, le point de départ le plus évident était celui du patrimoine spatialisé c'est-à-dire bâti (quoique l'immatériel peut l'être par des infrastructures de mise en valeur du patrimoine). D'abord, il faudra démêler les différentes acceptions du patrimoine fluvial acception par acception. Ensuite, la genèse du patrimoine des canaux sera tracée : quand, comment, qui l'a créé comme tel ? Une fois ces éléments fondamentaux expliqués, une partie stipulera la conception du patrimoine utilisée pour la réflexion présente.

## **II.1.1 : Quelles conceptions du patrimoine des voies d'eau intérieures ?**

Les expressions pour désigner le patrimoine des voies d'eau intérieures sont légion mais ne désignent pas toutes les mêmes objets.

### *II.1.1.1 : Une question de vocabulaire pour un désigner des patrimoines différents*

On parle d'abord de manière très large de patrimoine fluvial. D'après le *Trésor de la langue française informatisé*, « fluvial » désigne ce « *qui appartient au fleuve, à un cours d'eau qui le caractérise ; qui est de la nature du fleuve, d'un cours d'eau.* » La langue française fait un moment hésiter : le patrimoine fluvial n'est pas celui qui se rapporte uniquement au fleuve. Le terme est utilisé pour tous les cours d'eau, de la petite rivière au fleuve côtier. Le patrimoine fluvial traiterait alors de tout cours d'eau, la condition étant le rapport quel qu'il soit (physique, symbolique) entre l'élément patrimonial et la voie d'eau.

Une autre expression est celle de « patrimoine des voies navigables intérieures ». À la manière d'un entonnoir, les expressions, par le rajout de termes précisent le patrimoine auquel elles se réfèrent. Ici est introduite une qualité, la navigabilité, et une spatialisation « voies intérieures ». On comprend que l'on a à faire à des axes de communication (voies) situées dans les terres c'est-à-dire non maritimes. Cette définition par opposition au patrimoine maritime est fondatrice du patrimoine fluvial.

Le cours d'eau ou fleuve peut donc être une voie navigable mais pas nécessairement. Dès lors, les deux expressions ne connotent pas le même type de patrimoine. Ainsi, la vallée de la Loire pourrait appartenir au patrimoine fluvial de sa source à son estuaire parce qu'elle est une voie d'eau. Ses caractéristiques géomorphologiques, sa faune, sa flore, son utilisation peuvent en faire un patrimoine fluvial. Mais elle peut appartenir au patrimoine des voies navigables intérieures puisqu'elle a été naviguée : dès lors, le patrimoine de la Loire en tant que voie navigable intérieure se focalisera sur la marine de Loire, c'est-à-dire l'histoire de la navigation sur la Loire, ses fonctions, ses formes. La navigabilité engendre aussi d'autres activités ou installations selon sa nature (ports, industries...) : le patrimoine pourra les prendre en compte. On a donc deux patrimoines différents dans le fond mais pouvant se rejoindre : un cours d'eau peut être navigable, sollicitant ces deux types de patrimoines.

Si l'on intègre les canaux dans l'équation, on précise juste un type de voie d'eau appartenant aux deux types de patrimoine encore une fois. Car un canal est bien un cours d'eau. Et c'est définitivement une voie navigable.

La double appartenance d'une voie d'eau à plusieurs types de patrimoine peut l'être en théorie mais pas nécessairement en pratique : tel cours d'eau pourra être intéressant dans son patrimoine proprement fluvial mais sa navigabilité ne le sera pas forcément. Ou inversement. Les deux dénominations bien qu'a priori synonymes ne sont donc pas équivalentes : chacune garde sa légitimité. Leurs contenus sont suffisamment larges pour correspondre à chacune des voies d'eau du territoire français. À retenir donc, le terme de fluvial et la notion de navigabilité qui établissent les fondements du patrimoine des voies d'eau intérieures.

### *II.1.1.2 : La navigabilité et la domanialité comme constituantes du patrimoine des voies d'eau intérieures*

Les canaux appartiennent pour des auteurs au patrimoine navigable des voies d'eau intérieures (BEAUDOUIN, 1993). Il faut s'intéresser de plus près à cette notion de navigabilité et à ce qu'elle engendre pour la prise en compte du patrimoine. D'après le *TILF*, la navigabilité est l'« état d'un cours d'eau d'une surface d'eau où la navigation est possible ».

La navigabilité a longtemps été définie par l'État. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, toute voie navigable ou flottable de son point de navigation ou de flottaison basculait dans la propriété de l'État. Cette conception où la domanialité, la navigabilité et la flottabilité allaient de pair a été abandonnée en 1910 suite au délaissement de certaines voies d'eau commerciales concurrencées par le chemin de fer. Cela permettait à l'État de se défaire de voies d'eau qui ne permettaient plus de rentrées d'argent mais en coûtaient. À partir de ce moment, la domanialité a été le résultat d'une opération administrative à savoir l'inscription sur la nomenclature des voies navigables de l'État (LE SUEUR, 2012). Une voie d'eau pouvait ainsi être navigable mais plus propriété de ce dernier ou non navigable mais lui appartenir (parce qu'elle alimentait une autre voie navigable par exemple).

Dès lors, lorsqu'on utilise le terme « navigable » de quelle navigabilité parle-t-on ? De la navigabilité physique ou de sa précédente conception ? La première ne fait aucun doute. Mais l'expression est imprécise puisque la domanialité a eu deux sens. Dès lors, le « patrimoine des voies navigables intérieures » est-il constitué du Domaine public fluvial

naturel et artificiel contemporain et passé ? Ou seulement de l'un des deux ? BEAUDOUIN semble bien considérer le considérer dans son aspect de domaine public (BEAUDOUIN, 1993). Il est intéressant de noter ici que l'on trouve les deux sens du terme « patrimoine », à la fois comme héritage commun et comme bien ayant une valeur foncière (domanialité) : les voies navigables intérieures seraient du patrimoine en partie par essence. Une telle conception est nécessairement restrictive quoiqu'elle n'en demeure pas moins intéressante car elle traite finalement de l'État propriétaire et aménageur de la navigation intérieure : c'est cette conception du patrimoine qui a été mise à l'œuvre dans la patrimonialisation du canal du Midi par VNF<sup>21</sup>. Le Nivernais appartenant au DPF, il faudra voir si cette conception s'y impose.

### *II.1.1.3 : Le patrimoine des voies d'eau intérieures : une question de regard sur l'espace fluvial*

A la même époque, LE SUEUR (LE SUEUR, 1993) propose une autre conception du patrimoine des voies d'eau intérieures fondée la manière dont l'espace fluvial est considéré.

Il estime que l'espace fluvial viendrait comme un « *troisième espace après l'urbain et le rural* ». De quoi est-il composé ?

« [De] deux éléments étroitement imbriqués, le ruban d'eau, « le chemin qui marche » comme disait Pascal auquel s'adjoint une frange terrestre tangentielle de profondeur variable. L'ensemble forme une lanterne plus ou moins ventrue qui traverse le rural et l'urbain et s'imbrique entre eux » (LE SUEUR, 1993, p 62).

Le caractère spatial, topographique d'une telle définition et sa différence avec la précédente ne fait aucun doute. L'une part du sol, de l'eau, l'autre de ce que l'homme y fait. Rien n'indique toutefois si l'espace fluvial est naturel ou artificiel : sa nature n'entre pas en compte dans cette définition basique.

La définition est aussi géographique dans le fait que cet espace n'est pas figé : il est « *mouvant, se modifie au gré des étiages et des crues et l'homme vit au rythme des saisons du fleuve* » (LE SUEUR, 1993, p. 63). Le caractère humain est intégré pour la première fois à ce point de la définition : l'espace fluvial est aussi lieu de vie. Il est également marqué par « *l'interdépendance des zones* » (LE SUEUR, 1993, p. 63.). L'espace fluvial est un tout : une action à un endroit engendra des conséquences en aval ou en amont.

---

<sup>21</sup> La patrimonialisation du canal du Midi, prise en main par VNF avec un considérable recours à l'expertise a fait de la voie d'eau un objet géopolitique puisque cela a permis à l'établissement d'y affirmer sa présence et son contrôle. La maîtrise de la question patrimoniale, au-delà des acteurs patrimoniaux habituels en fait un acteur incontournable (GUENIEYS et NÉGRIER, 2002)

Cette définition n'est pas la définition d'un patrimoine mais celle d'un espace. L'espace fluvial n'est pas patrimonial par nature mais on lui adjoint ce que l'auteur appelle une « *approche* ». Ainsi l'approche patrimoniale, c'est comprendre la voie d'eau dans ce qu'elle peut avoir de patrimonial. L'auteur crée la typologie suivante : « *la rivière sauvage* », « *le canal* » et « *la rivière canalisée domestiquée* » (LE SUEUR, 1993, p. 63). Selon l'aménagement de la voie d'eau, l'approche patrimoniale ne traitera pas des mêmes objets : s'intéresser à la « *rivière canalisée domestiquée* » nécessite ainsi de traiter du barrage mobile en épi, invention majeure qui a rendu les rivières navigables (LE SUEUR, 1993). Plutôt qu'une activité, ce qui fait des voies d'eau un patrimoine est le regard qu'on leur porte : elles sont *a priori* toutes intéressantes. Cette conception du patrimoine des voies navigables intérieures est donc en lien avec la définition de patrimoine donnée en introduction de cette recherche : il n'existe pas un patrimoine par essence mais est constitué à un moment donné par un groupe.

#### *II.1.1.4 : Le contenu du patrimoine des voies d'eau intérieures*

Jusqu'ici dans cette explication du patrimoine des voies d'eau intérieures, tout en nous référant au « patrimoine » nous n'avons pas ou peu utilisé la typologie paradigmatique habituelle du type « patrimoine bâti », « patrimoine culturel », « patrimoine naturel », « patrimoine naturel et culturel » car la voie d'eau, dans sa nature d'axe se moque bien de ces catégories construites à une époque où elle suscitait l'indifférence et les transcendaient déjà. Ces deux conceptions des contenus patrimoniaux des voies d'eau intérieures l'illustrent bien. Pour BEAUDOUIN, le patrimoine des voies d'eau intérieures consiste en des activités industrielles et commerciales :

*«[la] péniche ne peut être isolée de son canal, de ses écluses « Freycinet », ces chevalements des mines de charbon [...]. L'en isoler la prive de son sens et par conséquent de tout intérêt. [...] Le patrimoine nautique fluvial est composé de bateaux et des voies et des espaces qu'ils parcourent, auxquels ils sont adaptés et dont ils sont indissociables » (BEAUDOUIN, 1993, p.43).*

Ici l'auteur est en cohérence avec ce que suppose la notion de navigabilité : certes des bateaux mais surtout les ouvrages pour rendre la voie d'eau navigable donc des écluses, des barrages...c'est-à-dire des ouvrages d'art qui sont loin d'être considérés comme du patrimoine en partie par leur caractère diffus sur le territoire mais aussi, et surtout parce qu'ils sont vus comme utilitaires ainsi que le rappelle KRIEGEL (KRIEGEL, 1986, p. 84). Dans les années quatre-vingt, au début des années quatre-vingt-dix, les ouvrages d'art les plus

monumentaux étaient reconnus comme du patrimoine mais la plupart étaient et restent trop peu spectaculaires et trop utiles encore pour l'être<sup>22</sup>. Une telle intégration était donc plutôt en avance sur l'époque.

L'autre apport du patrimoine des voies d'eau intérieures a été le lien qui s'est immédiatement fait avec le patrimoine industriel en France dans la période au cours de laquelle celui-ci commençait à difficilement s'ériger comme tel. Ainsi BEAUDOUIN conçoit le patrimoine fluvial comme le « lieu obligé d'une foule de fonctions vitales des sociétés humaines » qui produisent des aménagements (BEAUDOUIN, 1993, p. 43). S'ensuit l'énumération des différents types de patrimoine fluvial ainsi que le reproduit le tableau ci-dessous.

**Document 2:** Le contenu du patrimoine fluvial

Patrimoine fluvial	Exemple d'aménagement
l'axe de transport	Bateaux et ouvrages d'art
« énergétique ou industriel »	« Moulins à eau »
« stratégique »	« Aménagements militaires »
« halieutique »	« Pêcheries »
« industriel ou agricole »	« Manufactures ou usines »
« viaire et terrestre »	« Bacs et ports »
« urbain »	« Aménagement des villes »

Source : d'après BEAUDOUIN, 1993

*Cette typologie du patrimoine fluvial à partir des activités liées à la navigation est exhaustive. On voit grâce à ce tableau que le contenu du patrimoine fluvial tient lieu d'aménagements et d'infrastructures (immobilières et mobilières) à caractère artisanal, industriel ou militaire en plus des bateaux.*

Le patrimoine navigable des voies d'eau intérieures est donc indissociable d'autres types de patrimoine dont l'émergence lui a été contemporaine. Voilà qui éclaire en partie son contenu.

<sup>22</sup> Le viaduc de Garabit a été ainsi inscrit aux Monuments historiques en 1965. (Source : MONUMENTS HISTORIQUES, 1993)



LE SUEUR, dans sa caractérisation du patrimoine des voies d'eau, parce que fondée moins sur la navigabilité que sur l'espace, va plus loin que BEAUDOUIN dans cette prise en compte globale. Ainsi il comprend :

*« toute trace du passé matérielle, immatérielle et symbolique, chargée de signification pour une communauté qui se l'approprie et se donne les moyens d'une transmission collective. Elle en conjugue les multiples facettes dont celles de l'éco-patrimoine avec ses paysages, ses milieux, sa flore, et sa faune mais aussi avec ses pratiques nautiques » (LE SUEUR, 2012, p. 20.).*

Là surgissent les dimensions culturelle et immatérielle du patrimoine sur lesquelles ce chercheur a beaucoup travaillé. Surtout, le rapport des hommes à ces traces du passé est à comprendre : il ne s'agit pas seulement de s'intéresser aux mariniers mais aux communautés de la voie d'eau quel que soit le rapport de la première à la seconde. Ces communautés, autre élément de différence, sont inscrites dans un temps à la fois linéaire et cyclique (la transmission). Enfin, le patrimoine des voies d'eau intérieures dont les canaux font partie a un aspect géomorphologique, biogéographique et paysager qu'il faut étudier si l'on veut justement comprendre le rapport des différentes communautés à la voie d'eau. Le patrimoine de la voie d'eau ne s'arrête pas à ses activités industrielles et artisanales pour beaucoup révolue. La navigation n'est pas la seule activité nautique sur la voie d'eau : d'autres comme la pêche et la baignade peuvent ainsi être prises en compte d'autant plus qu'elles sont populaires et participent à la dynamique de « *flurbanisation* » qu'a conceptualisée LE SUEUR soit un renouveau de l'intérêt pour les voies d'eau qui « *touche aussi bien l'urbanisme que le culturel* » (LE SUEUR, 2012, p.16). Cette conception du patrimoine des voies d'eau intérieures répond finalement à la « *flurbanisation* » : l'intérêt des voies d'eau est multiple, leur patrimoine l'est également.

Ces deux conceptions divergent sur le contenu qu'elles attribuent au patrimoine des voies intérieures navigables et non navigables, contenu focalisé autour des activités à caractère économique pour la première, l'autre se voulant plus absolue et en lien avec les usages présents des voies d'eau.

#### *II.1.1.5 : Deux conceptions du patrimoine qui jouent avec les échelles géographiques*

Là où ces deux conceptions du patrimoine des voies d'eau intérieures prennent une densité de sens importante et se rejoignent est dans leur utilisation des échelles. Dès le début de la réflexion sur le patrimoine des voies d'eau intérieures, elles ont constitué un paramètre de définition. L'échelle de base, fondamentale du patrimoine des voies d'eau intérieures est

d'abord celle de la voie d'eau. La voie d'eau dans son fonctionnement naturel et artificiel ignore les échelles de l'organisation politique du territoire français. Pour le Nivernais, on parlera donc d'une échelle qui prend en compte sa longueur (174km) ainsi que son système alimentaire. Ainsi, à l'échelle de la voie d'eau, les ouvrages d'art les plus importants (écluse triple, voûtes, échelle d'écluses) sont en grande partie situés dans la section concédée au Conseil général de la Nièvre [CORNETTE, 2014].

L'échelle de la voie d'eau s'inscrit dans un territoire plus vaste : celui du bassin versant. En France, les bassins hydrographiques ont longtemps été au cœur de la géographie humaine d'après BEAUDOUIN (BEAUDOUIN, 1993). De par ce lien, le patrimoine des voies navigables intérieures a donc un « intérêt régional ». Le réseau que constituent les voies navigables intérieures par les enjeux commerciaux (canaux du Centre, de Bourgogne) et politiques (Canal du Midi et canal latéral à la Garonne) qu'il suscitait et dont le maintien témoigne d'un patrimoine d'envergure nationale. Et cette dimension nationale n'est comprise que si certaines voies ou ouvrages d'art sont conservés. Ici on a un système qui repose sur une imbrication d'échelles afin de dévoiler les enjeux économiques, politiques de la fluvialité française de l'époque moderne.

Les échelles adoptées par LE SUEUR sont sensiblement les mêmes : on remarquera toutefois la très grande échelle (les berges) qu'il utilise (LE SUEUR, 2012). Les berges ont laissé place à d'autres activités que les industries (elles n'ont pas forcément disparues mais leur emprise spatiale a diminué). Cyclistes, pêcheurs, piétons, plaisanciers peuvent s'opposer pour quelques mètres carrés. L'anecdote racontée par M. PICHELIN, à propos la canne à pêche installée par un pêcheur en travers du halage dont la circulation est ouverte aux cyclistes et véhicules de service, peut prêter à sourire comme exemple de conflit d'usage mais c'est le quotidien des voies intérieures à fonction touristique comme le Nivernais. L'imbrication d'échelles de nature physique et politique est la particularité du patrimoine des voies d'eau intérieures.

Le patrimoine des voies d'eau intérieures est donc constitué, de plusieurs patrimoines tous ne recouvrant pas tout à fait les mêmes éléments : patrimoine fluvial, patrimoine des voies navigables intérieures, patrimoine des canaux, leur plus petit dénominateur commun étant la voie d'eau. Son contenu selon, selon la voie d'eau considérée et le concept patrimonial choisi, peut aller uniquement des activités économiques liées au transport fluvial à une voie d'eau ayant une forte épaisseur patrimoniale par l'intermédiaire des communautés

qu'elle accueille, du patrimoine naturel et culturel dont elle peut être le fondement. Enfin, ce patrimoine s'inscrit toujours dans un jeu d'échelles à la fois de géographie physique et aussi politiques et administratives.

## **II.1.2 : Le canal en tant que patrimoine**

Avant de voir précisément quel peut être le contenu du patrimoine des canaux, et en particulier du Nivernais, il faut comprendre comment s'est constituée l'idée d'un patrimoine des canaux. L'apparition du canal comme patrimoine est loin d'être un hasard : le contexte patrimonial, politique et administratif des voies d'eau en France des années 1970 et 1980 joue un rôle de premier plan. Le Nivernais n'échappe pas aux étapes de cette constitution. Nous verrons enfin en détail, les conceptions en vigueur concernant le patrimoine des canaux.

### *II.1.2.1 : Un objet patrimonial dans l'air du temps*

L'intérêt pour le patrimoine des canaux apparaît progressivement durant la seconde moitié des années soixante avec l'arrivée des plaisanciers britanniques. Ce n'est qu'à partir du milieu des années quatre-vingts que les scientifiques s'en emparent.

Que ce soit sur le Nivernais ou le canal du Midi, les premiers plaisanciers viennent rechercher le calme, les paysages champêtres et les ouvrages d'art de la voie d'eau. L'état d'abandon des canaux qu'ils fréquentent suscite en général leur mobilisation (LE CORRE, MARCONIS, 2006). Leur vision du canal est patrimoniale : l'infrastructure est à entretenir pour permettre le passage des plaisanciers mais aussi pour sauvegarder ces centaines d'années d'histoire. C'est le regard différent de ces plaisanciers, venus comme touristes qui ont révélé le patrimoine des canaux. En effet, le regard touristique est « *investi d'un véritable pouvoir : mettre en lumière ce qui est vu, le dégager de l'invisible et de l'oubli* » ainsi que l'explique Lazzarotti (LAZZAROTTI, 2011, p. 46). Les touristes britanniques ne voyaient pas les canaux français comme des voies commerciales en déclin ayant besoin d'être modernisées ni comme des voies navigables devenues naturelles dans l'esprit des locaux, mais comme des axes chargés d'une histoire pluriséculaire oubliée, et abandonnés par leurs acteurs. Le regard proprement autre a ainsi créé en France le patrimoine des canaux, l'a révélé à la puissance publique qui a alors eu la possibilité de s'en emparer.

Une quinzaine d'année plus tard, au milieu des années quatre-vingts, dans le contexte de décentralisation qui touche également les voies d'eau et d'intérêt pour tous les patrimoines, les scientifiques commencent à se pencher sur l'objet canal et à faire connaître les voies d'eau

intérieures au grand public. Ainsi, l'exposition *Un canal... des canaux* qui a eu lieu en 1986 à la Conciergerie, à Paris avec le riche catalogue éponyme peut être considéré comme le point de départ du « patrimoine des canaux » [LE SUEUR, 2012].

Plusieurs tendances à l'époque focalisent l'attention sur les canaux. D'abord l'augmentation de la navigation de plaisance avec la location de coches de plaisance sans permis à des tarifs compétitifs comme les Pénichettes qui cassent l'image élitiste du tourisme fluvial qui se pratiquait jusqu'alors. À cette période, le bateau devient un objet patrimonial et l'on trouve encore sur les canaux français des bateaux qui suscitent l'intérêt des passionnés aux simples amateurs. Le patrimoine maritime se forme autour de la reconstitution de bâtiments à la même époque (PÉRON, 2001). On s'attache à les traiter ensemble pour montrer les points communs mais aussi pour les différencier : le colloque de Nantes en 1992 sur le patrimoine maritime et fluvial en est un parfait exemple (BEAUDOUIN, 1993).

Concrètement, la patrimonialisation prend la forme d'intégration des sites d'écluses dans les Inventaires topographiques de l'Inventaire général du patrimoine culturel (Ile de France, Aquitaine) (KRIEGEL, 1986). Enfin, la bataille pour le canal du Midi bat son plein grâce aux médias locaux et nationaux (LE CORRE, MARCONIS, 2006). L'apogée du patrimoine des canaux a lieu lors de l'inscription du Canal du Midi sur la Liste du Patrimoine Mondiale de l'UNESCO en 1996 (GENIEYS, NÉGRIER, 2002 ; MARCONIS, 2006)

Le milieu des années 2000 relance l'intérêt pour le patrimoine des canaux après ce premier mouvement grâce à la loi de décentralisation des voies navigables intérieures. La perspective de devenir gestionnaire pendant un temps et propriétaire si la décentralisation est actée pousse les collectivités à faire un recensement de leurs voies d'eau. Ainsi l'Inventaire général de la Région Centre a réalisé une colossale étude sur les canaux du Centre de la France<sup>23</sup> ou la Bourgogne dans une moindre mesure sur les voies soumises à l'expérimentation. Les publications se font par voie d'eau, les sites sont animés lors des Journées européennes du Patrimoine et on utilise les nouvelles technologies pour présenter ce patrimoine<sup>24</sup>. On retrouve ici l'échelle régionale de bassin chère à BEAUDOUIN concernant l'intérêt du patrimoine des canaux.

---

<sup>23</sup> Qui a, outre l'enrichissement des bases patrimoniales du Ministère de la Culture et de la Communication, donné lieu à des publications parmi lesquelles MAURET- CRIBELLIER, 2008, ou encore MAURET-CRIBELLIER V, et LÉON P, 2005.

<sup>24</sup> Le site monté par le service Patrimoine et Inventaire du CRB est exemplaire à ce titre : <http://www.region-bourgogne.fr/canaux-de-bourgogne/>

La constitution du patrimoine des canaux en France ne doit rien au hasard : elle résulte de l'irruption de la navigation de plaisance sur les voies navigables intérieures et du regard différent sur celles-ci, le tout s'appuyant sur un contexte de ferveur patrimoniale certaine.

### *II.1.2.2 : Le cas du canal du Nivernais*

Globalement, le canal du Nivernais dans sa trajectoire de voie d'eau commerciale à objet patrimonial a suivi le modèle établi plus haut. En 1986 et comme on peut le voir dans les nombreux articles qui le traitent ou le prennent en exemple dans *Un canal...des canaux*, il était la figure patrimoniale par excellence des canaux français, ce qui est dû à son « sauvetage » et à la prise de concession par le Conseil général de la Nièvre. Les publications sur le patrimoine du Nivernais sont faites d'études scientifiques ayant le plus souvent un but d'aménagement (URCAUE DE BOURGOGNE, 1993) mais aussi d'anciens travailleurs du canal, qu'ils soient mariniers, agents (GUILIEN, 1999) ou de locaux passionnés (De HAUT, 2010). Le patrimoine est souvent situé comme le moment final du canal, à la fin d'un ouvrage retraçant son histoire, comme si finalement, l'histoire fonctionnait dans un bon sens.

La vision patrimoniale du canal a connu un regain ses dernières années par l'intermédiaire de deux études et surtout dans le contexte de l'expérimentation de décentralisation. D'abord l'ouvrage de Philippe MÉNAGER, (MÉNAGER, 2009) qui, à l'échelle régionale, dresse un portrait de ce patrimoine des canaux bourguignons. C'est l'étude du Service Patrimoine et Inventaire du CRB entre 2010 et 2012 selon les méthodes de l'Inventaire général qui établit par son exhaustivité, sa systématisation et son ampleur géographique une base de données très importante sur les voies d'eau bourguignonnes : tous les sites d'écluses ont ainsi été recensés et documentés [MALHERBE, 2014]. Le canal, dans son aspect littéraire a surtout été traité pour son histoire et le patrimoine qu'il représente.

### *II.1.2.3 : Les conceptions du patrimoine des canaux en vigueur et la complexité de l'objet patrimonial*

Nous avons vu précisément ce qui constituait le patrimoine fluvial et le patrimoine des voies navigables intérieures. Nous avons adopté pour la réflexion une définition très basique du « patrimoine du canal » toujours utilisée au singulier. Mais maintenant, il faut se montrer plus précis et voir quelles sont les différentes conceptions qui existent.

Ces conceptions du patrimoine- canal vont de pair avec les deux conceptions du patrimoine des voies d'eau intérieures telles que nous les avons détaillées plus haut. À cela

doit s'ajouter la conscience de la posture de l'auteur en question. Un exemple est beaucoup plus parlant. Les études réalisées selon la méthode de l'Inventaire sur les voies navigables, par la nature même de cette méthode se concentrent sur une vision du patrimoine du canal comme infrastructure de transport industriel et l'étudient par le prisme de l'histoire de l'art (HEINICH, 2009) [MALHERBE, 2014]. Cela est très visible dans l'ouvrage publié en 2008 par Valérie MAURET-CRIBELLIER, *Entre fleuves et rivières, les canaux du Centre de la France*. Ce sont les ouvrages d'art comme les écluses (écluse ronde des Lorrains sur le canal latéral à la Loire), le bâti (les maisons éclusières) et les bateaux qui sont considérés comme patrimoine.

La composante « naturelle » c'est-à-dire géomorphologique, biogéographique et paysagère du patrimoine des canaux, commence à trouver une place dans le patrimoine des canaux, suivant en cela plus ou moins consciemment la conception de LE SUEUR. À ce titre, l'étude menée par la DREAL de Bourgogne entre 2012 et 2014 sur le canal du Nivernais l'illustre. Le site de Dirol est ainsi mis en valeur par les auteurs surtout pour sa composante paysagère (MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE, DREAL BOURGOGNE, à paraître). Un bouleversement récent dans l'histoire des canaux français participe grandement à ce retournement. Il s'agit de l'abattage nécessaire des célèbres platanes du canal du Midi, attaqué par le chancre coloré contre lequel il n'existe aucune autre solution que la destruction préventive pour couper court à l'attaque du nuisible (*idem*, à paraître). Ce début de prise en considération tient aussi du fait que le besoin de paysage et d'éléments « naturels » participent en grande partie à la flurbanisation actuelle (LE SUEUR, 2012).

À cette dualité du patrimoine des canaux français, il faut ajouter une difficulté commune, celle d'une dichotomie entre le site et l'élément ponctuel. De fait, il n'existe pas d'outil patrimonial spécifique pour protéger un linéaire fluvial (MAURET- CRIBELLIER, 2008) dans son intégralité ou en partie. La suite de notre réflexion sur le patrimoine du Nivernais l'illustrera.

Ainsi, le patrimoine des canaux français est composé de deux appréhensions qui suivent deux conceptions du patrimoine des voies navigables intérieures. Là où le patrimoine des canaux diffère avec celui des voies intérieures est dans l'opposition d'échelles entre site/axe et élément unique, cela s'expliquant par le fait que les canaux sont beaucoup plus couverts en ouvrages d'art que les fleuves et rivières.

Cette mise au point faite, nous allons donc expliquer notre propre conception du patrimoine du canal et plus particulièrement du patrimoine du Nivernais.

### **II.1.3 : La conception choisie pour étudier le patrimoine du Nivernais**

Notre démarche, au lieu de partir d'une conception pré- établie du patrimoine du canal a consisté à réaliser un inventaire patrimonial de travail pour voir en quoi pouvait concrètement consister le patrimoine d'une voie d'eau et quelle était sa patrimonialisation. Pour ce faire, des outils appelés fiches corpus (voir plus haut et annexe) ont été créés. Partant de la discipline géographie pour étudier le patrimoine, il a semblé logique et cohérent de relever d'abord le patrimoine avec une inscription spatiale : les ouvrages d'art, les maisons éclésières du Nivernais. Parcourant les bases Mérimée et Palissy du Ministère de la Culture et de la Communication pour chaque commune située sur le Nivernais, le patrimoine mobilier qui est constitué du Toueur Ampère V a été ajouté. À ce moment-là, il semblait que notre conception du patrimoine du canal était celle traditionnelle portée par BEAUDOUIN, un canal comme infrastructure de transport. Toutefois, les recherches ont aussi montré un patrimoine « naturel » celui des étangs du Bazois : étant donné le rôle de réservoir de ceux-ci, il était intéressant de voir comment des étangs artificiels, par leurs fonctions et l'histoire du canal ont donné naissance à un lieu très patrimonialisé pour le département de la Nièvre. Les discours entourant ces étangs, perçus comme naturels a conduit finalement à la conception plus large du patrimoine-canal, celle héritée de la définition du patrimoine des voies d'eau intérieures portée par LE SUEUR.

Cet intérêt pour les réservoirs a décidé l'intégration du réseau d'alimentation du canal dans son patrimoine, à savoir, les trois rivières, la rigole d'Yonne, en plus des étangs. L'absence dans les réflexions patrimoniales sur les systèmes alimentaires des canaux est alors apparue. Or, toute voie d'eau et encore plus un canal dépend d'un système alimentaire dans son fonctionnement quotidien car sans système alimentaire, pas d'eau donc pas de navigation comme cela s'est produit sur le Nivernais en 2012.

Dans la recherche du patrimoine du Nivernais, le plus compliqué a été de savoir quoi faire du patrimoine du flottage du bois qui est particulièrement mis en valeur dans les Vaux d'Yonne. Le canal a contribué au déclin de cette activité. Finalement, le terrain et l'étude des fêtes montrent que le flottage appartient au patrimoine du Nivernais dans cette dimension historique mais surtout aujourd'hui, le lien entre les deux se fait dans la mise en valeur.

Pour ce qui est des activités encore, l'histoire du bassin de La Machine a guidé la caractérisation du patrimoine : puisque le charbon des mines était transporté par le canal, le patrimoine industriel de celui-ci devait figurer dans notre conception du patrimoine de la voie d'eau.

Patrimoine des ouvrages d'art, bâti, naturel, culturel et industriel d'un canal comprenant le « *ruban d'eau, le « chemin qui marche » comme disait Pascal auquel s'adjoint une frange terrestre tangentielle de profondeur variable* » (LE SUEUR, 1993, p. 62) ainsi que le système alimentaire de la voie d'eau voilà ce qui constituait le patrimoine du Nivernais avant le départ pour le terrain de recherche. Cette conception reprend donc des typologies existantes (patrimoine des ouvrages d'art, industriel) et en ajoute. Toutes les typologies ou catégories de patrimoine comme nous le verrons n'en font pas partie parce que ces patrimoines ne sont pas tous présents sur le Nivernais. Au lieu de partir d'une conception prédéfinie, la démarche s'est attachée à voir le patrimoine existant, réel du canal au lieu de cocher les cases d'une liste et de maintenir l'idée d'un patrimoine des canaux semblable sur toutes les voies navigables.

Ainsi le patrimoine d'un canal est multiple mais pas identique selon les voies d'eau. Il doit faire appel à des catégories souples pour montrer comment la voie d'eau permet plusieurs patrimoines qui a priori n'ont parfois pas de point commun. Le critère unique finalement du patrimoine du canal devant être le lien physique ou immatériel à celle-ci. Le choix de la conception utilisée doit se faire par rapport à l'histoire et aux fonctions occupées par le canal objet d'étude, chaque canal ne comporte pas toutes les « catégories » patrimoniales expliquées. Libre ensuite au chercheur de se concentrer sur un patrimoine ou plusieurs au sein de la même voie d'eau. Un état des lieux précis de la patrimonialisation du canal du Nivernais s'avère maintenant nécessaire pour affirmer l'existence de celui-ci.



## II.2 : Le patrimoine institutionnel du canal du Nivernais

La patrimonialisation peut être définie comme le processus qui conduit à la sélection d'un objet ou espace pour en faire un patrimoine. Cela peut être le fait d'un groupe quelconque ou de l'administration patrimoniale de l'État. Sur le Nivernais, il n'y a pas eu une patrimonialisation raisonnée et organisée à l'échelle de la voie d'eau et de son système d'alimentation. Plusieurs typologies de la patrimonialisation du canal sont possibles, d'après les échelles, leurs acteurs ou le « type » de patrimoine. Il a été décidé de les traiter sous un mode scalaire afin de bien rendre compte de la difficulté première qui est corrélée à la patrimonialisation d'un canal, à savoir une dichotomie entre une patrimonialisation de sites incertaine par rapport à l'élément ponctuel, unique révélant un axe de transport de l'époque pré-industrielle et industrielle. Un autre critère d'analyse est appliqué à ces sites : la complexité du territoire du patrimoine qu'ils constituent. Un territoire du patrimoine correspond à un espace rendu patrimoine par l'autorité publique, de fait devenant territoire et soumis à une législation contraignante pour son usage. Le croisement de l'échelle, des causes de patrimonialisation et la densité du territoire du patrimoine permettra ainsi de caractériser globalement la patrimonialisation du Nivernais.

### **II.2.1 : La patrimonialisation du canal à l'échelle du site**

#### *II.2.1.1 : Sites ou ouvrages d'art ? Une patrimonialisation incertaine*

La première patrimonialisation de l'État sur le Nivernais comporte trois sites inscrits d'après l'ancienne loi de 1930 dite de la « protection naturelle et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. » Cette législation a été depuis intégrée dans le *Code de l'Environnement* (article L341-1) et est appelée à subir des modifications<sup>25</sup>.

Ces sites sont l'échelle d'écluses du canal (communes de La Collancelle et de Sardy-les-Épiry) et le canal du Nivernais, hameau de la Chaise (communes de Chaumot et Pazy) ainsi que le pertuis de Clamecy.

---

<sup>25</sup> Il s'agirait de simplifier les dispositifs existant en les réduisant : la suppression des sites inscrits d'après l'ancienne loi 1930 serait apparemment à l'ordre du jour. Certains pourraient être doté d'une protection plus forte ou maintenus par décret (PRATS, 2013 ; VERRY, 2014 et). Cette loi devrait être examinée au premier semestre 2014 en Conseil des ministres (source : <http://www.culturecommunication.gouv.fr/Actualites/En-continu/Vaux-Culture-sept-projets-phares-en-2014> consulté le 06/06/14).

Le premier site est nommé « échelle d'écluses du Canal du Nivernais » dans la *Liste régionale des sites protégés*, (DIREN BOURGOGNE, 2006). L'arrêté du 25 octobre 1945 parle de « *l'escalier d'eau du canal du Nivernais (écluses de la Collancelle)* (MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, 1945) ». Ces deux dénominations laissent supposer que c'est l'ouvrage d'art qui est protégé. La lecture du décret le confirme en partie puisque la délimitation du site y fait figurer les écluses 1 à 11 du VS et une partie de la rigole d'Yonne. Ce site est classé d'après son caractère « pittoresque ». « Pittoresque » signifie « *Qui est digne d'être peint, de fournir un sujet à un peintre, à un graveur p. ext. Qui plaît, qui charme ou qui frappe par sa beauté, sa couleur, son originalité*<sup>26</sup>. » D'après le contenu du site, on peut supposer que c'est le caractère unique de cette échelle d'écluse sur le Nivernais qui a suscité son inscription. L'aspect paysager a pu toutefois jouer comme en montre une étude de l'extrait de cadastre : ce n'est pas juste le ruban d'eau et les chemins de service qui sont inscrits mais une zone plus étendue, qui comprend une partie des bois entourant ce qu'on appelle couramment la vallée de Sardy : du halage à la limite du périmètre, on trouve une portion d'espace de 150 mètres, 100 mètres à partir de la rigole (DPF, propriété communale et propriété privée à l'époque du classement) boisée derrière laquelle se trouve des carrières.

---

<sup>26</sup> Source : TILF consulté le 16/04/14.

## Planche 1 : Le site inscrit de l'échelle d'écluses



Source : Mathilde ARMINGEAT ,2014

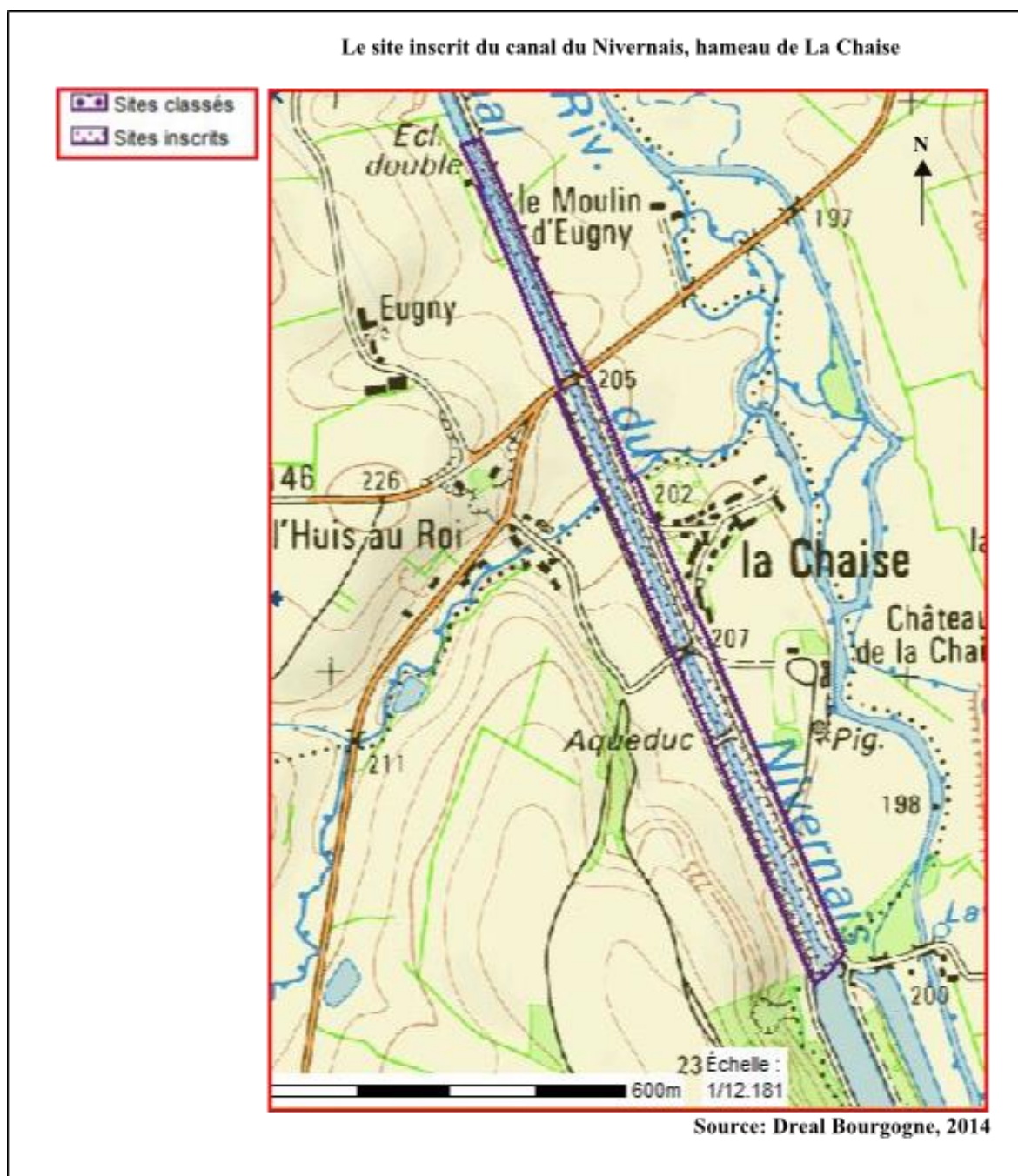
*Le canal avant l'échelle d'écluses vue depuis le pont sur lequel passe le halage avec le hameau de Port-Brûlé à l'arrière-plan ; la perspective sur les trois premières écluses de l'échelle (au premier plan, l'écluse n°3 VS).*

La patrimonialisation du site de La Chaise est moins évidente encore à comprendre. L'arrêté d'inscription mentionne un « *intérêt général* »<sup>27</sup>. Sur le versant Seine, il consiste en une portion très étroite du canal contrairement au site de Sardy qui intègre des parcelles proches. Surtout, la prise d'eau de l'Yonne qui alimente le canal du Nivernais, le barrage à aiguilles et l'ancienne gare d'eau utilisées pour le flottage du bois ne figurent pas dans son périmètre. On peut facilement affirmer que ce ne sont pas ces ouvrages d'art qui étaient pertinents pour la patrimonialisation, quoique d'autres fassent partie du périmètre protégé (écluse double 26- 25 VS et aqueduc). Le canal consistant ici en une tranchée à la circulation alternée, on peut supposer que c'est cette particularité qu'on voulait protéger de tous travaux d'élargissement. Il ne fait pourtant pas de toute que ce site a aujourd'hui, un intérêt pittoresque et paysager ainsi que le montre la planche 2 ci-dessous.

---

<sup>27</sup> VERRY Pierre, Mémoire canal du Nivernais, [Courrier électronique]. Destinataire : ARMINGEAT Mathilde. 28 mai 2014. Communication personnelle.

**Carte 4 :** Localisation et périmètre du site inscrit de La Chaise



*Ainsi que le montre la carte topographique, le site de La Chaise est uniquement constitué de l'espace fluvial c'est-à-dire du ruban d'eau, de la bande de terre tangentielle et de quelques ouvrages d'art, en l'occurrence un pont et un aqueduc.*

## Planche 2 : Le site inscrit de La Chaise



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : perspective sur le canal à partir du pont sur le halage ; l'aqueduc inutilisé et la limite du site qui passe juste à l'aplomb de la prise d'eau sur l'Yonne (à gauche). On remarquera les qualités paysagères et esthétiques de ce site. La première photo est un bel exemple de la perspective que l'on a sur toute sa longueur accentuée par les rangées d'arbres. Le miroir d'eau, de bonne qualité ce jour-là ainsi que la finesse de l'aqueduc tout proche renforcent cette double perception.*

Finalement, le site qui illustre plus les hésitations de cette première patrimonialisation quant à quoi classer est celui du « perthuis » [sic] de Clamecy. Le perthuis est une « *ouverture ménagée dans un barrage pour la navigation en usage depuis l'Antiquité, ancêtre de l'écluse. En temps ordinaire le perthuis peut être fermé par divers systèmes amovibles en bois, plus ou moins commodes qu'il faut ouvrir pour laisser passage aux bateaux* »<sup>28</sup>. La photo ci-dessous montre le perthuis de Clamecy :

<sup>28</sup> Source : Charles BERG, [www.projetbabel.org/fluvial/p.htm](http://www.projetbabel.org/fluvial/p.htm) consulté le 15/06/14

### Photographie 1 : le pertuis de Clamecy

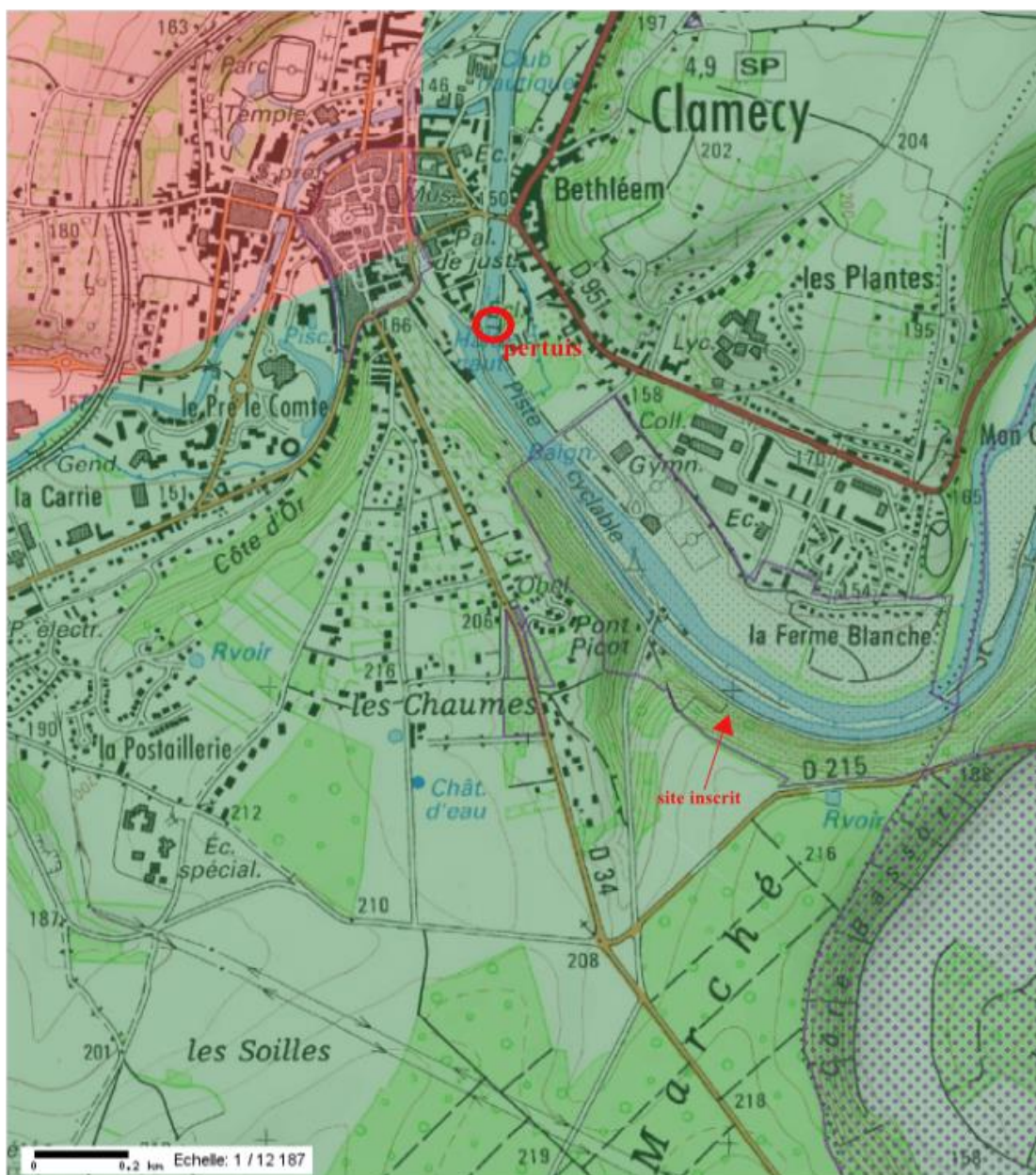


Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Le pertuis n'est séparé de l'écluse 47 VS que par la digue à droite. Jusqu'au pertuis, depuis le fond de l'image coule l'Yonne. Après le pertuis et l'écluse, on a l'Yonne canalisée au lieu de deux voies d'eau.*

Le libellé de l'inscription dans la *Liste régionale des sites protégés* (DIREN, 2006) laisse encore une fois supposer que c'est l'ouvrage d'art qui est inscrit. Or, en consultant son périmètre, soit dans l'arrêté d'inscription soit sur CARMEN, on voit qu'il n'en est rien. C'est une portion de la rivière et du canal qui ont été inscrites.

## Carte 5 : Site ou ouvrage d'art protégé ?



Source : DREAL, 2014 ; adaptation : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*La limitation du site montre bien que l'ouvrage d'art n'y figure pas.*

Le texte de l'arrêté n'est pas plus clair dans son contenu : « *Sont inscrits sur l'Inventaire des Sites [...] le perthuis amont de l'Yonne à Clamecy (Nièvre) et ses abords, comportant le plan d'eau de l'Yonne et du canal du Nivernais* » (MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, 1943a). Confronter texte et carte peuvent permettre de comprendre que le « perthuis amont » semble être en fait « l'amont du perthuis ». La justification de l'inscription ne résiste pas non plus à l'examen : il se fait à cause de son

« *intérêt général* ». Des hypothèses peuvent être réalisées si l'on compare les sites d'après l'extrait de la feuille cadastrale joint à l'arrêté en 1943 et aujourd'hui. Sur la feuille cadastrale qui a servi au report du périmètre inscrit, la portion centrale séparant les deux cours d'eau qui supporte aujourd'hui le contre-halage et la voie verte ainsi que le camping n'existe pas. Le pont Picot ne figure pas non plus sur l'extrait de cadastre initial. On a un unique cours d'eau intitulé « L'Yonne et le canal du Nivernais » (MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, 1943a). La râcle c'est-à-dire le canal passant dans la rivière navigable semble avoir commencé plus en amont qu'aujourd'hui. Le canal ayant déjà été détourné dans Clamecy à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, il est possible que l'on ait voulu protéger cette particularité du Nivernais. Alors que les qualités visibles du site de La Chaise permettent des hypothèses plausibles sur les raisons de son inscription le changement même du site du perthuis fait que cela est difficile. Aujourd'hui, l'attrait de cet espace pour peu qu'on puisse lui en attribuer un, réside dans la proximité des deux cours d'eau ainsi que l'illustre la photographie suivante.

**Planche 3 :** le site inscrit du « perthuis » de Clamecy en 2014



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : le canal du Nivernais et l'Yonne uniquement séparés par le contre-halage. Le pont Picot dont les culées ont conservées les marques de corde du halage.*



De cette première patrimonialisation on retiendra la difficulté de justifier l'inscription, le problème du libellé ou de la dénomination des sites inscrits qui ne recouvrent pas l'objet ou le site réel.

Pour ce qui est des territoires du patrimoine, ces sites inscrits sont soumis à une législation contraignante : *«L'inscription entraîne, sur les terrains compris dans les limites fixées par l'arrêté, l'obligation pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions sans avoir avisé, quatre mois d'avance, l'administration de leur intention »*<sup>29</sup>. On voit ici que l'inscription comporte peu d'interdits ou d'obligation: les travaux d'entretien des berges, de restauration des ouvrages ou des maisons éclusières que réalise l'exploitant-gestionnaire (CGN ou VNF) font partie de « l'entretien normal ». De plus, la notion de territoire du patrimoine implique par l'utilisation du terme « territoire » une appropriation, en l'occurrence par l'État et les collectivités locales. Elle est invisible sur ces sites puisque rien ne met l'utilisateur au courant de leur patrimonialisation. La conséquence en est que l'escalier d'eau de La Collancelle et le site de La Chaise et le site du « perthuis » sont des territoires du patrimoine peu denses car ils supportent une unique patrimonialisation pour une législation somme toute peu contraignante.

La première patrimonialisation du canal est marquée par une patrimonialisation hésitant entre le site et l'ouvrage d'art. Elle est fondée sur des critères vagues, et sur l'inadéquation entre la dénomination de l'objet ou du site et sa réalité.

#### *II.2.1.2 : Le canal, élément du paysage participant indirectement et directement à des sites classés et inscrits*

Une seconde patrimonialisation de sites manipule l'argument paysager dans une patrimonialisation indirecte et directe du canal.

Le site classé des roches de Basseville, à Surgy, en amont de Clamecy n'est pas à proprement parler un site du canal parce que le canal ne figure pas dans le périmètre protégé. Il apparaît cependant dans la réflexion qui a poussé à la patrimonialisation des roches. Elles ont été classées en 1936 pour leur « *intérêt paysager, historique et scientifique régional.* » Le panorama est particulièrement mis en valeur dans la description du site : « *Les falaises surplombent un paysage de très belle qualité [...]* ». Le Nivernais fait partie de ce paysage :

---

<sup>29</sup> Article L341-1 du Code de l'Environnement.

« *Au milieu de cette vallée [ndla : vallée de l'Yonne] passe le canal du Nivernais, interrompu par l'écluse de Basseville, ouvrage d'art remarquable.* » (MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, 1936) Ainsi le canal a participé des raisons du classement des Roches de Basseville<sup>30</sup>. Curieusement, c'est l'écluse de garde, sans caractéristique particulière qui est nommée et non pas le barrage à aiguilles, le premier et plus ancien de France encore en place à l'époque du classement. Les photos ci-dessous illustrent le site. Les roches ont également été labellisées Espace Naturel Sensible par le département en raison de sa richesse biodiversité et du milieu rare en Bourgogne qu'il représente (falaises) (CONSEIL GÉNÉRAL DE LA NIÈVRE, 2012). Ce site est un territoire du patrimoine dense à cause de sa superposition patrimoniale et des contraintes supplémentaires qui s'y imposent par rapport à un site classé (interdiction de la publicité, du stationnement de caravanes, l'implantation de campings et la modification de l'aspect du site). Étant donné le rôle du canal dans ce classement, et quand bien même il ne fasse pas partie du périmètre protégé, on peut imaginer qu'une modification importante du paysage visible depuis les roches entraînerait susciterait une réaction ou du moins un examen de la part des acteurs concernés.

---

<sup>30</sup> Les roches de Basseville sont également intégrées dans la zone Natura 2000 « Pelouses calcicoles et falaises des environs de Clamecy ». L'Yonne en fait partie mais pas le canal : dès lors, et parce que la rivière est une zone à peu d'enjeux pour ce site (JEANDENAND, CONSERVATOIRE DES ESPACES NATURELS DE BOURGOGNE, 2013), nous ne prenons pas en compte cette zone Natura 2000 dans notre étude.

#### Planche 4 : Le site des roches de Basseville



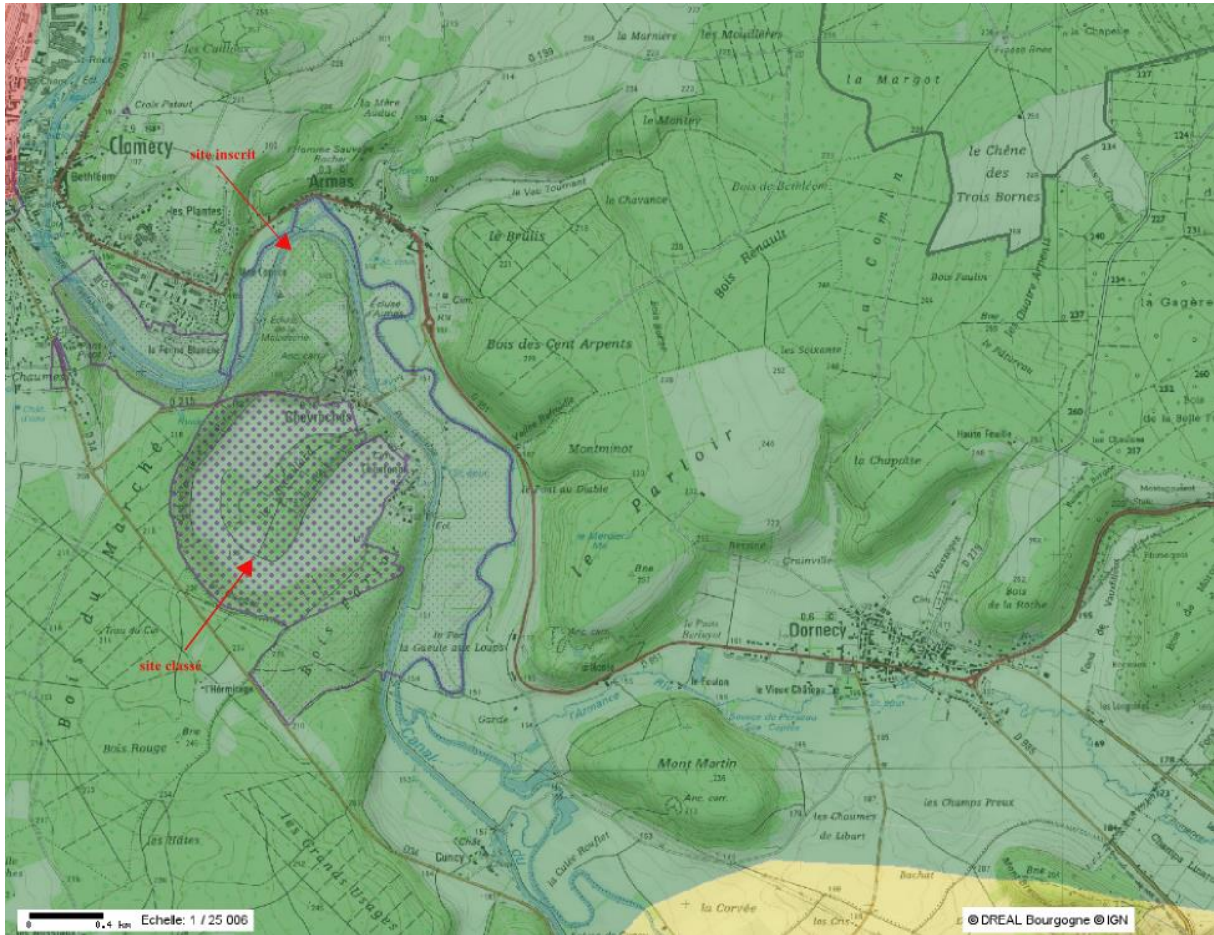
Source : Mathilde ARMINGEAT, février 2014

*La première photo révèle les roches de Basseville au second plan, le canal presque à leur pied. La seconde est prise du sommet des roches et dévoile l'ancienne chartreuse de Basseville désormais propriété privée classée aux Monuments historiques. Enfin la dernière image prise du même endroit laisse voir la vallée de l'Yonne au premier plan. Au troisième plan, après le champ, la ligne d'arbres cache le canal du Nivernais qui rencontre la rivière à droite de la photo.*

La situation a été plus aboutie pour le cas du canal au sein du site inscrit du village de Chevroches et de la vallée de l'Yonne. Le classement au titre des sites de l'ancien méandre de l'Yonne a conduit le législateur à prendre en compte ses environs. Si le canal, l'Yonne et le village n'avaient pas l'intérêt scientifique du méandre, l'administration leur trouve un caractère pittoresque qui a conduit à l'inscription : « A [sa] cette dominance minérale [ndla : du village de Chevroches] s'oppose la douceur et l'harmonie de la vallée de l'Yonne avec ses prairies et les arbres qui bordent son cours, et du canal du Nivernais avec son plan en

*contrebas* » (DIREN BOURGOGNE, 1994, p.6). Les termes employés caractérisent le paysage de la vallée : il a sans aucun doute dû jouer un rôle dans l'inscription même s'il ne devait pas être assez caractéristique ou remarquable pour que qu'il constitue le critère de justification. À Basseville, le classement ne prend pas en compte dans son périmètre les éléments. La date est la clé de cette différence : en 1994, année de classement et d'inscription de ces trois sites, la réflexion sur les environs d'un site classé est assimilée et appliquée.

**Carte 6** : Localisation du site inscrit du village de Chevroches et de la vallée de l'Yonne



Source : DREAL Bourgogne, 2014 ; modification : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*On observe grâce à cette carte la complémentarité entre le site classé de l'ancien méandre de l'Yonne et le site inscrit du village de Chevroches et de la vallée de l'Yonne.*

**Planche 5 :** Le canal du Nivernais et la vallée de l'Yonne à Chevroches



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Le Nivernais à Chevroches. Sur la seconde image prise un peu plus loin en aval, on voit la rivière du contre-halage et les jardins sur sa rive droite.*

La date de cette inscription l'explique : en 1994, la logique de site et de prise en compte des environs d'un site classé était assimilée et mis en œuvre.

En ce qui concerne la législation contraignante à l'œuvre, elle est beaucoup plus contraignante que les roches que sur le site inscrit. Le site de Basseville est bien approprié par les collectivités (ainsi qu'en témoigne sa mise en valeur), ce qui n'est pas le cas de la portion du site inscrit parcourue. Finalement, le territoire du patrimoine est inégal sur ces deux sites duquel participe indirectement et directement le canal.

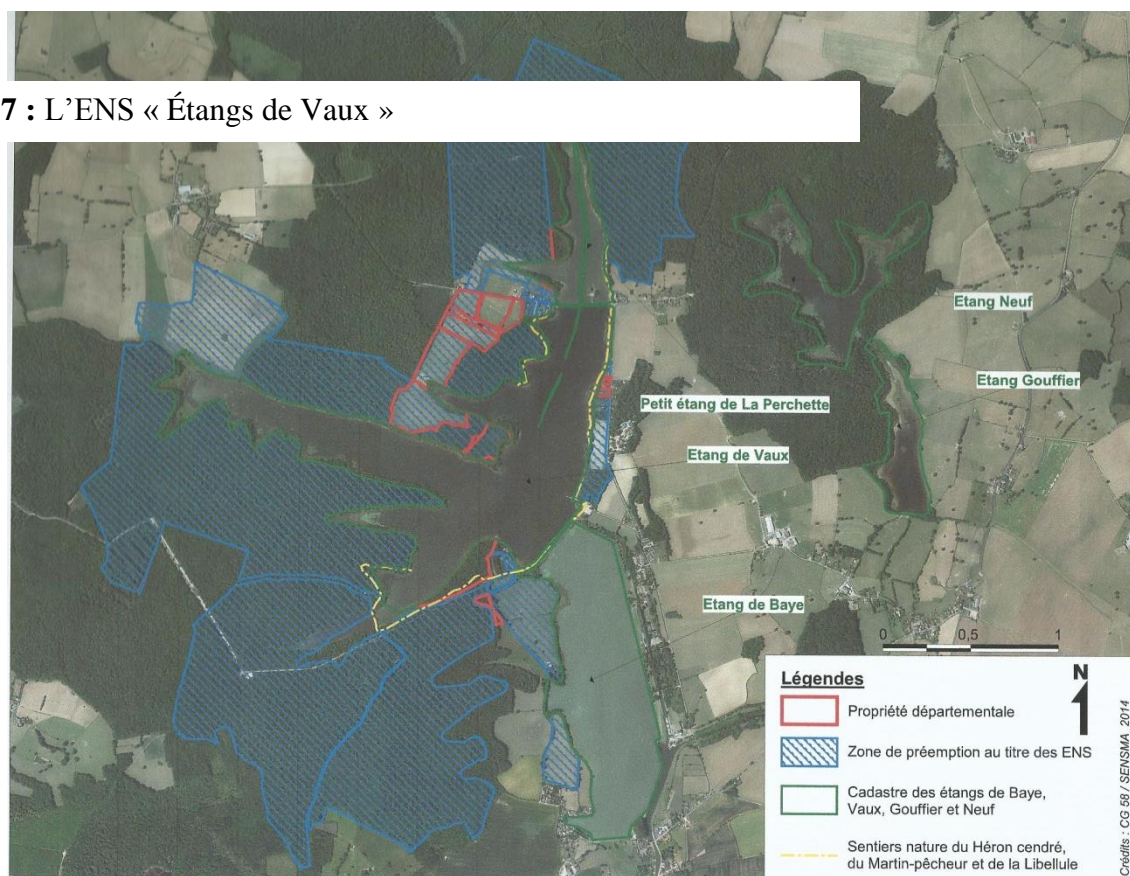
Roches de Basseville, village de Chevroches et vallée de l'Yonne : d'une patrimonialisation indirecte à une patrimonialisation directe, le canal participe d'un paysage protégé dont il n'est toutefois qu'un élément parmi d'autres.

*II.2.1.3 : Les étangs du Bazois : réservoirs du canal et patrimoine naturel*

Les étangs du Bazois sont à part dans les sites patrimonialisés. Ils conjuguent deux patrimonialisations différentes pour deux acteurs différents. L'intérêt faunistique et floristique de ces étangs vient d'une action humaine : ils ont été creusés pour l'alimentation du canal [CORNETTE, 2014]. Dès lors, nous considérons c'est leur rôle de réservoir qui permet ce patrimoine naturel et qu'à ce titre, la patrimonialisation ENS et Natura 2000 sont à considérer dans notre objet d'étude.

Les étangs de Baye et de Vaux, réservoirs du canal du Nivernais sont des Espaces Naturels Sensibles reconnus comme tels par le Conseil général de la Nièvre.

**Carte 7 : L'ENS « Étangs de Vaux »**



*Le périmètre de l'ENS comprend le cadastre des étangs de Baye et de Vaux (en vert) ainsi que la propriété départementale du CG (les étangs dont en DPF) (en rouge). La gestion ENS se fait sur la propriété départementale et sur les trois sentiers<sup>31</sup>.*

Source : Service des Espaces Naturels Sensibles et des Milieux aquatiques, CG Nièvre, 2014

Les ENS ont été créés par l'État en 1985 et leur gestion en a été confiée aux départements. Ils peuvent consister en des « sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues [...], des habitats naturels »<sup>32</sup> mais aussi des « bois, forêts et parcs [...] ainsi que des espaces agricoles et naturels périurbains » (DUBOIS, 2013). Le département possède un droit de préemption sur les terrains pouvant être reconnus ENS. L'achat, l'aménagement et l'entretien de ses espaces sont financés par la taxe d'aménagement prélevée sur les opérations « nécessitant une autorisation d'urbanisme » (DUBOIS, 2013). Le site ENS des étangs de Baye et Vaux met en valeur la population avicole, variée qui passe l'hiver sur les étangs comme en témoigne les deux sentiers d'interprétation du Martin-pêcheur et de Héron cendré qui présentent ces deux espèces. La

<sup>31</sup> Source : ALARIC Fabrice, 2014, [courrier électronique], « Périmètre ENS étangs de Vaux-Mémoire de géographie », 17/06/14, Destinataire : Mathilde ARMINGEAT, communication personnelle.

<sup>32</sup> Article L142-1 du *Code de l'Urbanisme*.

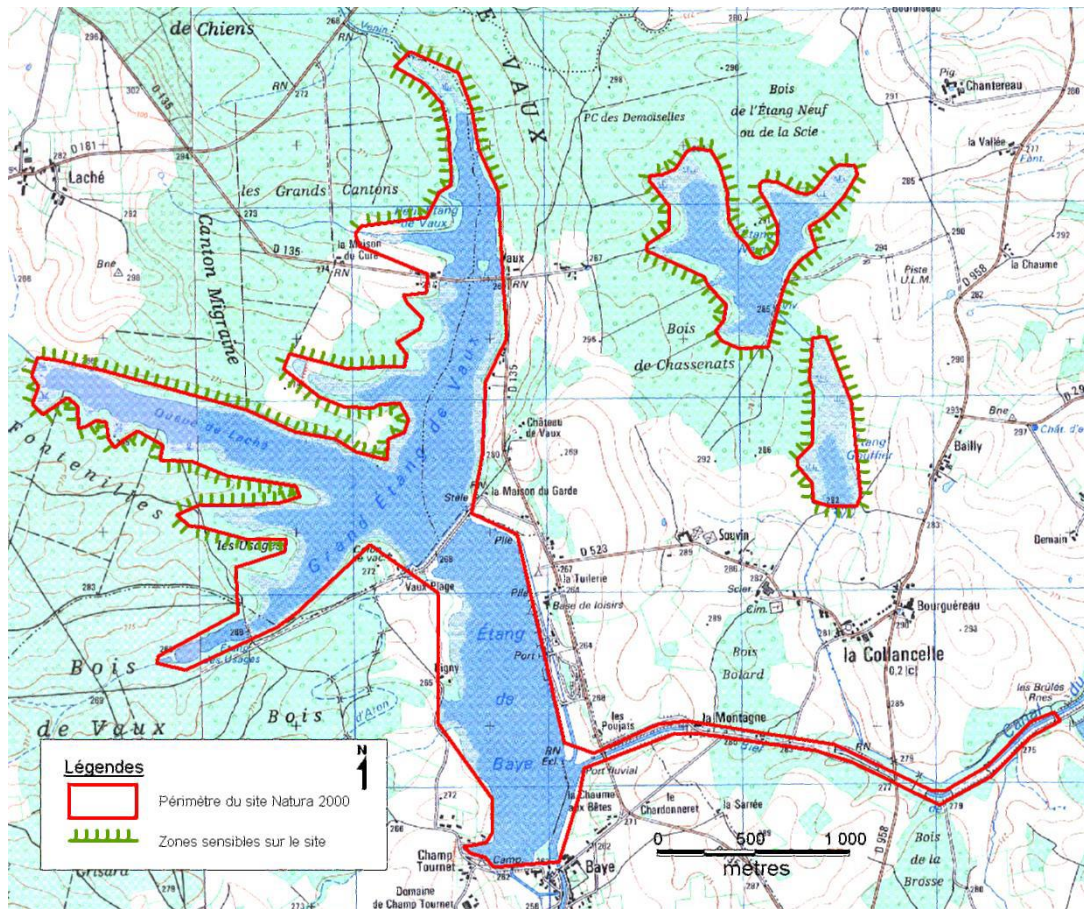
protection de cet espace passe par « *l'exclusion de tout monde d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation ou la protection de ces terrains en tant qu'espaces naturels* »<sup>33</sup> et une gestion appropriée : ici elle correspond à celle de la zone Natura 2000 « Étangs du Bazois ». La collectivité a aussi établi un règlement de fonctionnement des sentiers qui traversent le site : il est ainsi interdit aux vélos. La protection de la faune et de la flore se trouve assurée.

Associés aux étangs Neuf et Gouffier, les étangs de Baye et Vaux ainsi que les trois voûtes de La Collancelle forment une zone Natura 2000 créée en 1998 et étendue en 2007.

---

<sup>33</sup> Article L142-10 du *Code de l'Urbanisme*.

## Carte 8 : La zone Natura 2000 «Étangs du Bazois »



Source : SMET, 2012, vol.3, p.28.

*Le périmètre Natura 2000 et l'ENS ne sont pas totalement identiques. On voit bien à droite, la partie du canal qui est intégré à la zone.*

Les étangs sont classés au titre de la directive « Habitats, Faune, Flore ». Neuf habitats d'intérêt communautaire s'y trouvent, huit espèces faunistiques d'intérêt communautaire (amphibiens et chiroptères) et un certain nombre d'espèces floristiques. Il s'agit notamment de protéger l'habitat que les chiroptères trouvent à l'intérieur des voûtes de La Collancelle (SMET, 2012).

Ces étangs sont le territoire du patrimoine le plus complexe et dense de notre corpus (deux patrimonialisations comme les roches de Basseville) ils diffèrent des territoires aperçus jusqu'à maintenant. Une zone Natura 2000 est un territoire contractuel : les propriétaires des parcelles constituant le site s'engagent selon le statut de leurs parcelles et s'ils sont volontaires. C'est ce qui s'est produit pour l'ENS. La contrainte, à la différence des sites précédents, est supportée volontairement : elle n'est pas une servitude. La seule contrainte



réglementaire existante est l'obligation avant toute action sur un site Natura 2000 de réaliser une étude de l'incidence de ladite action. Si ce n'est pas le cas, l'autorisation pour l'action n'est pas donnée (SMET, 2012). Contrairement à la plupart des autres territoires du patrimoine, l'action publique d'entretien et de protection du patrimoine naturel y est très visible (voir figure ci-dessous). Elle n'est toutefois pas à son maximum car elle ne possède pas un animateur spécifique [SUBIT, 2014].

**Photographie 2 : Une patrimonialisation rendue publique**



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Panneau situé sur le parking au pied de la digue entre Baye et Vaux et détaillant la politique départementale des ENS. Un panneau, au bout du sentier de la Libellule présente la zone Natura 2000.*

La patrimonialisation du canal s'est faite d'abord indirectement puis directement à l'échelle d'un site de la voie d'eau d'après des valeurs paysagères et pittoresques. À la fin du XX<sup>ème</sup> et au début du XXI<sup>ème</sup> siècle, la faune et la flore de la voie d'eau sont patrimonialisées à leur tour.

## II.2.2 : Le patrimoine du canal à l'échelle de l'objet

On trouve une patrimonialisation à l'échelle de l'objet sur le Nivernais : elle concerne directement et indirectement les ouvrages d'art ainsi que les bateaux.

### *II.2.2.1 : Une patrimonialisation à l'échelle de l'objet : les ouvrages d'art*

La patrimonialisation du canal en tant qu'infrastructure apparaît en fait à l'échelle de l'objet, ouvrages d'art.

Le barrage sur la Loire, à Saint-Léger des Vignes qui permet la navigation sur le fleuve, jusqu'au canal latéral est inscrit aux Monuments historiques.

L'étude de l'Inventaire général du Patrimoine culturel se situe précisément dans cette optique. Le service a ainsi répertorié tous les sites d'écluses et les ponts des canaux de Bourgogne. Pour donner une idée de l'ampleur de la tâche, le Nivernais comporte 110 écluses sur ses 174 kilomètres. Cette patrimonialisation à l'échelle de l'objet était déjà visible dans les premiers versements d'ouvrages d'art dans les inventaires topographiques de la fin des années 80 que l'on retrouve sur la base Mérimée<sup>34</sup>. À ce moment, on patrimonialise sur le Nivernais le grand ouvrage le plus visible c'est-à-dire les écluses ce qui est contemporain de sa transformation en canal de plaisance. La différence entre les deux époques est toutefois que la plus récente réalise une étude systématique et thématique avec renseignement de chaque ouvrage d'art alors que l'autre ne s'est intéressée qu'à quelques éléments en particulier, leur singularité les faisant entrer dans l'inventaire topographique.

Ces dernières inscriptions patrimoniales sont le degré zéro de l'entrée dans la chaîne patrimoniale » ainsi que l'explique Nathalie HEINICH (HEINICH, 2009). En effet, l'inscription à l'Inventaire général du patrimoine culturel n'est pas réglementaire ou soumise à des mesures législatives comme peut l'être un classement ou une inscription de site ou aux Monuments historiques. Le toueur Ampère V, inscrit aux MH, est soumis à des contraintes plus strictes mais qui n'ont pas empêchées de lui redonner sa couleur originale [BARBIER et LORIOT, 2014].

La patrimonialisation institutionnelle des ouvrages d'art, nouvelle échelle apparue dans les années 1980 est donc surtout symbolique sur le Nivernais pour le moment.

---

<sup>34</sup> Par exemple, l'écluse de Cercy-la-Tour, n°30 du VL versé à l'Inventaire topographique de la Nièvre en 1987. (Source : SERVICE PATRIMOINE ET INVENTAIRE, CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 1987)

### II.2.2.2 : La patrimonialisation des bateaux sur le Nivernais

La patrimonialisation des voies d'eau intérieures passe par la patrimonialisation de leurs bateaux. Elle a eu un succès phénoménal à partir des années 1980, époque où s'est également institué le patrimoine maritime. En 1981, le Ministère de la Culture autorise le classement ou l'inscription d'un bateau sur la liste des Monuments historiques. C'est le moment où des associations se créent pour retrouver, reproduire des anciens bâtiments et les faire naviguer sur les cours d'eau ou en mer (PÉRON, 2001, LE SUEUR, 2012).

Sur le Nivernais, on trouve deux bateaux patrimonialisés, dont l'un vient juste de l'être. Le toueur Ampère V est inscrit aux Monuments historiques<sup>35</sup> en 1993 et intégré à partir de 2009 au CITCT. Quant à l'Aster, on l'a dit, si elle a été la dernière péniche en bois du Nivernais, elle a fonctionné jusqu'en 2002. Sa patrimonialisation est l'œuvre du Musée de la Batellerie de Saint-Jean de Losne en Côte d'Or et non des locaux. Elle a débuté en 2010, lorsque le Conseil Général de la Nièvre a mis le bateau en vente : un dossier de souscription pour financer les réparations nécessaires a été ouvert à la Fondation du patrimoine<sup>36</sup>. La valeur de patrimoine de l'Aster n'est pas encore reconnue par les acteurs patrimoniaux, toutefois, elle semble ne faire aucun doute. C'est la dernière péniche qui a été construite en bois en France en 1951 (PION, 214). On l'appelle « bâtard » c'est-à-dire un bateau à faux gabarit Freycinet adapté à la navigation sur le Nivernais. Il a été conçu pour un halage animal en décalage avec ce qui se pratiquait à l'époque de sa construction (péniches motorisées en métal). Il n'avait donc pas de moteur et de gouvernail. Lorsqu'il a été reconverti, la propulsion motorisée a dû être adaptée à ces particularités ce qui a conduit à l'installation d'un double gouvernail où l'on avait placé l'hélice. L'Aster se manipulait non pas avec une barre à roue mais avec une barre franche, soit deux rênes courant le long du bateau qui permettaient au capitaine de diriger le gouvernail situé à l'avant. Ce type de barre favorisait des manœuvres extrêmement précises [BÉNARD, 2014]. Enfin l'Aster a une valeur patrimoniale en ce qu'il est un exemple de reconversion du matériel fluvial : il est passé d'une fonction économique industrielle et commerciale à une fonction économique tertiaire tout en étant une infrastructure de mise en valeur du patrimoine. Avec sa patrimonialisation, il sera définitivement et uniquement un objet de patrimoine.

---

<sup>35</sup> Source : MAURET-CRIBELLIER, 2005.

<sup>36</sup>Source : Musée de la Batellerie de Saint-Jean-de-Losne, <http://www.musee-saintjeandelosne.com/projetaster.htm#soutenir> consulté le 07/06/14, et «Pour que l'Aster dure, amis, donnez ! », *Fluvial*, (2013), n°230, mars, p.12.

## Planche 6: Les bateaux du Nivernais



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : Ampère V et Aster<sup>37</sup>.*

La patrimonialisation des bateaux est donc minime et très récente sur le canal du Nivernais parce qu'il ne reste que peu de bateaux intéressants.

### *II.2.2.3 : Une protection indirecte des ouvrages d'art par la patrimonialisation de site*

Les ouvrages d'art sont aussi protégés indirectement par la patrimonialisation des sites auxquels ils appartiennent.

Il en va ainsi pour l'échelle d'écluse de La Collancelle/ Sardy-les-Epiry. C'est bien l'ouvrage d'art dont il est question dans sa dénomination et dans le décret d'inscription et qui implicitement dans le texte donne au site son caractère pittoresque. L'escalier d'eau fait voir la pente à l'œil averti comme non averti. Le principe est le même pour le site inscrit de du « perthuis » qui comprend le pont Picot, et le site classé des Roches de Basseville. En tant que partie intégrante d'un site patrimonialisé pour son paysage ou son aspect pittoresque, ils lui donnent son cachet, donc en partie sa patrimonialisation.

Finalement, l'ouvrage d'art qui voit une protection patrimoniale indirecte la plus forte s'exercer sur lui consiste en les voûtes de La Collancelle. On l'a dit plus haut, elles sont reconnues comme un habitat communautaire pour les chauves-souris. Le nombre d'individus

---

<sup>37</sup> Lors du premier passage au port Saint-Thibault, je n'ai pas prêté attention à cette péniche fermée. Ce n'est que le lendemain, en repassant, que je me suis rendue compte que ce bateau était l'Aster. Il est parti le 31 mai 2014 pour Saint-Jean de Losne via le canal latéral à la Loire et le canal du Centre (Source : PION, 2014). Étant donné que sa mise en valeur était en cours (refonte du parcours muséal) dans un musée situé hors terrain, elle n'a pas été intégrée à ce mémoire.

qu'elles accueillent, les différentes espèces et les environs de l'ouvrage font de celui-ci un endroit majeur pour la conservation de l'espèce et l'apport à la connaissance scientifique, au point que l'activité sur l'ouvrage d'art a été organisée afin de ne pas les déranger [CORNETTE, 2014].

Ainsi, la patrimonialisation de sites du Nivernais permet une protection indirecte des ouvrages d'art qui les contiennent.

### **II.2. 3: Une patrimonialisation inintéressante sur le Nivernais ?**

Ce bilan de la patrimonialisation du canal du Nivernais laisse place à une première remarque : elle est minimale et globalement très peu contraignante. Serait-elle alors inintéressante ? Non car elle est pertinente comparée à la patrimonialisation traditionnelle des voies d'eau intérieures et des canaux français et par rapport à l'évolution de la législation patrimoniale.

La patrimonialisation indirecte du Nivernais a commencé en 1936 et s'est faite sur une échelle de site juste mise en place, alors qu'à l'époque, la réflexion était encore monumentale, loin de la notion de patrimoine actuelle. L'incertitude qui caractérise certaines inscriptions montre ce timide changement de paradigme. Ce qui attire l'attention et ce qu'on protège à l'époque, c'est le caractère pittoresque ou paysager de sites (échelle de Sardy, roches de Basseville). Le patrimoine institutionnel du canal en restera là jusqu'à la fin des années 1980 où c'est l'ouvrage d'art, ponctuel et singulier qui est alors protégé, le patrimoine des canaux émergeant alors. On a donc une patrimonialisation du Nivernais qui est inverse aux grandes évolutions patrimoniales françaises. En cela réside l'originalité du patrimoine du Nivernais.

La patrimonialisation des bateaux contrevient encore plus à la patrimonialisation habituelle de ce type de mobilier. En effet, pour LE SUEUR et PÉRON (LE SUEUR, 2012 ; PÉRON, 2001), la patrimonialisation des bateaux à partir du début des années 1980 est le signe d'une recherche effrénée d'une mémoire oubliée, d'un enracinement local au point de conduire à ce que LE SUEUR appelle l' « ère de la tyrannie du bateau mémoire » (LE SUEUR, 2012, p.20). La patrimonialisation des voies d'eau intérieures se fait alors majoritairement par ce biais. Sur le Nivernais, point de « tyrannie du bateau-mémoire ». Tout d'abord, parce qu'il reste peu d'ouvrages intéressants comme on l'a signalé. Ensuite pour une question de chronologie. À l'époque de cette frénésie, le canal ou du moins la partie concédée était soumis à de gros travaux d'infrastructures, la patrimonialisation n'étant pas encore à

l'ordre du jour et cela de manière contradictoire. Le rapport des locaux au canal y est aussi pour beaucoup. Pour ce qui est des bateaux, ceux circulant étaient des coches de location ou des bateaux de particuliers dont la structure n'était pas propre au canal. D'ailleurs, contrairement à d'autres voies d'eau comme le canal de Berry (berrichons) ou la Loire (gabares), le Nivernais n'a pas suscité un type de bâtiment spécifique. La patrimonialisation des deux bâtiments de ce canal est contemporaine, et se fait dans une relative indifférence. Le toueur Ampère V a passé un peu plus de trente ans à rouiller hors d'eau à Saint-Léger des Vignes, de 1974 à son intégration en 2009 dans le CITC sans que la population locale ne se sente très concernée [BARBIER et LORIOT, 2014]. Quant à l'Aster, il a été oublié jusqu'à sa mise en vente en 2010 au Port Saint-Thibault (même commune) : seules les associations du monde fluvial et des canaux ont donné l'alerte<sup>38</sup>. On trouve un regret des fonctions de l'Aster, certes, mais la patrimonialisation en cours et son départ pour Saint-Jean de Losne, au musée de la Batellerie n'a pas non plus posé question<sup>39</sup>. Un article récent du *Journal du Centre* en est la preuve : le titre « L'Aster, un patrimoine au musée », semble clore l'affaire : l'« oublié » et le « pourrissement » ne la guettaient pas, ils étaient bien réels (HENRIET, 2014). Les raisons de cette indifférence sont à trouver dans le rapport des locaux au canal, auquel ils tournent le dos comme on le verra plus loin.

La patrimonialisation des ouvrages d'art a suivi la réflexion patrimoniale française générale : à partir du moment où s'est affirmée l'idée d'un patrimoine des canaux, on a patrimonialisé leur composante les plus visibles, écluses et ponts. Et leur nombre était tel que seuls les plus exceptionnels ont eu droit au classement monument historique. Le Nivernais étant dépourvu d'objets de la sorte, la patrimonialisation par l'IGPC trouve ainsi son sens.

La patrimonialisation institutionnelle du Nivernais ne concerne pas ou peu son système alimentaire. Ainsi la zone Natura 2000 prend en compte le rôle de réservoir des étangs de Baye et Vaux comme un enjeu fort pour le site mais il n'est pas la cause de leur protection, la labellisation Natura 2000 s'attachant au patrimoine naturel. Il en va de même pour les parties de la rigole d'Yonne incluses dans le site de l'échelle d'écluses : c'est

---

<sup>38</sup> Par exemple, cet article de la revue *Fluvial* « L'Aster se fane », (2009), n°188, déc/janv., p.24 ou encore cette note sur le site de Charles Berg, importante source d'information sur les voies d'eau intérieures :

« Ce bateau de fort intérêt patrimonial est gravement menacé de destruction par l'administration, il est urgent de le sauver ! » sur <http://projetbabel.org/fluvial/batard.htm> consulté le 02/05/14.

<sup>39</sup> « Alors interdit [ndla : l'Aster] de navigation. Ils ont fait des frais là-dessus terribles pour le remettre en état [...]. Mais, eux, ils sont des règlements » [VIODÉ, 2014]. La question des investissements du CG sur cette péniche est récurrente [SUBIT, 2014]. Son succès et ce regret est dû au public qui l'a en grande partie fréquenté : d'après M.VOYOT, « tous les clubs du troisième âge y sont passés quasiment », [VOYOT, 2014].

l'échelle et le site qui sont dignes de patrimonialisation d'après le décret, pas la rigole. Elle y est incluse vraisemblablement parce qu'elle permet d'alimenter en eau le bief de partage.

Plus que la quantité ou la qualité du patrimoine du Nivernais et la complexité de ses territoires du patrimoine, l'étude de sa patrimonialisation est intéressante en ce qu'elle révèle à la fois une dynamique inverse à la patrimonialisation traditionnelle des voies d'eau intérieures françaises (bateaux) et aux dynamiques patrimoniales plus générales en France.

Le bilan de la patrimonialisation et des territoires du patrimoine du Nivernais a donc démontré l'originalité de la première à condition qu'elle soit mise en perspective et le peu d'intérêt de la seconde. Une telle démarche pourrait être aboutie et porteuse de sens supplémentaire en comparaison avec d'autres canaux comme le canal du Midi, territoire du patrimoine à priori dense et complexe. Elle montre cependant qu'un modèle ou qu'une dynamique à petite échelle ne trouve pas forcément écho dans la réalité : la spécificité de chaque voie d'eau en est la cause. Cette patrimonialisation étatique doit toutefois être mise en perspective de l'histoire du canal.

## **II.2. 4 : Le moment où le canal est devenu un patrimoine : 1969-1987**

Si le canal a été un patrimoine sur le plan institutionnel, pour les services de l'État, il n'a pas été de même pour les collectivités locales. Il est devenu un patrimoine en deux étapes : la redécouverte de celui-ci et grâce au sauvetage du site de Fleury. Ce mouvement a été initié par des acteurs privés qui ont su mobiliser les acteurs politiques locaux.

### *II.2.4.1 : La redécouverte du canal du Nivernais : le moment clé de son devenir patrimoine*

En fait, on l'a rapidement évoqué, c'est la venue de touristes britanniques comme sur les canaux français qui a suscité cette prise de conscience patrimoniale. Sur le Nivernais, elle a tenu non pas tant à leur multiplication qu'à la très forte implication de deux hommes, Ted Johnson et Pierre-Paul Zivy. Tous les deux sont passionnés de canaux. Zivy est le pionnier de la plaisance en France dès 1959 : il ouvre, cette année- là, la première société de location de bateaux habitables sur la Marne, à Poincy, la Saint- Line Cruiser (PARENT, 2013). La petite histoire veut que dans les années soixante, alors en navigation sur les voies navigables bourguignonnes, une raison quelconque les oblige à changer d'itinéraire et à passer par le

Nivernais. Ils sont stupéfaits de la voie d'eau qu'ils découvrent et tombent sous son charme<sup>40</sup>. La navigation commerciale était très faible, les berges peu entretenues si bien que la végétation avait totalement repris ses droits au point que le halage et le contre-halage étaient difficilement praticables même à pied. Les tranchées de La Collancelle étaient devenues un véritable tunnel de verdure [BÉNARD, 2014]. À cela s'ajoute l'atmosphère qui se dégage des ouvrages d'art en très mauvais état, des éclusiers surpris de voir passer un bateau [BÉNARD, 2014]. Nos plaisanciers, sont aux antipodes des canaux britanniques saturés ou mêmes d'autres canaux français qui ont une navigation commerciale un peu plus soutenue. Les deux hommes mobilisent alors leurs réseaux et font appel aux élus locaux afin de sauver le Nivernais. Zivy installe une antenne de la Saint-Line aux Pougeats, sur l'étang de Baye : ce fut la première base de location de bateaux du Nivernais (PARENT, 2013). À cette époque, le projet était de fermer et de combler le canal, quand bien même une navigation commerciale résiduelle subsistait. Dans la presse quotidienne régionale, l'accent était surtout mis sur le développement économique par le tourisme et l'aménagement du territoire que permettaient le canal et pas tellement sur sa valeur patrimoniale<sup>41</sup>. On fonde alors de grands espoirs sur le tourisme fluvial qui est, dit-on, la nouvelle pratique touristique destinée à se démocratiser et à attirer un très grand nombre de pratiquants (de l'ordre de plusieurs centaines de milliers)<sup>42</sup>. Ce n'est qu'un peu plus tard, dans les quotidiens des années quatre-vingts que des articles présentant le canal de manière touristique et patrimoniale apparaissent, une fois que le canal eut été lancé comme destination touristique.<sup>43</sup> Dès lors, on peut se demander si cette appréhension patrimoniale est juste un outil marketing ou une véritable préoccupation. Sans doute un peu des deux : les journalistes ayant suivi le dossier canal sont, eux, bien conscients de sa valeur patrimoniale et on sent à travers leurs articles leur engagement pour le développement touristique du Nivernais. Le raisonnement est probablement identique pour les élus de l'époque : la question patrimoniale, trop récente, est moins attractive qu'un projet touristique sur le canal. Le développement ne se fait pas encore par le patrimoine. D'ailleurs,

---

<sup>40</sup> Selon les sources, les faits divergent légèrement.

<sup>41</sup> Par exemple : « Ainsi prend corps le projet de faire du canal du Nivernais une artère de vie conduisant vers nos régions une masse de plus en plus considérable de touristes [...]. Vision d'avenir ? Certes mais une chance dont il convient sans plus tarder de s'attacher à en faire une réalité. » (MATHIEU, 1971)

<sup>42</sup> Sur ce point, l'ironie de l'histoire est cruelle : si la plaisance fluviale s'est démocratisée dans les années 1980 et quand bien même le Nivernais a vu une fréquentation importante (VNF, 2014) à cette période, elle reste aujourd'hui un tourisme très coûteux (la consultation des tarifs sur plusieurs bases du Nivernais montre des prix allant de 845 € pour une semaine sur un bateau pour 3 à 5 personnes, la même prestation passant à plus de 1700€ en très haute-saison chez le même loueur (deuxième quinzaine de juillet). La plaisance fluviale se tasse sur le Nivernais depuis plusieurs années déjà. (VNF, 2013).

<sup>43</sup> L'analyse de sept articles de la presse quotidienne régionale de 1971 à 1986 illustre cette évolution.



il n'y a eu à ce jour, une unique demande de la part d'un ancien président du conseil général pour patrimonialiser le canal : elle n'a pas aboutie [VERRY, 2014].

Ainsi la redécouverte du Nivernais par Johnson et Zivy ainsi que leur engagement personnel et politique qui a suivi a permis la prise de conscience quoique restreinte du caractère patrimonial du canal.

#### *II.2.4.2 : Le rôle des associations dans l'appréhension de la valeur patrimoniale de la voie d'eau*

Les autres acteurs fondateurs dans la perception patrimoniale du canal ont été les associations locales et plus précisément deux d'entre elles, les Amis du Canal du Nivernais et l'Association pour la Sauvegarde et l'Aménagement du Site de Fleury.

Au tout début de son existence, les ACN se sont mobilisés en faveur de la recherche de solutions techniques afin de réaliser les travaux d'étanchéité du bief de Pousseaux entre Clamecy et Coulanges-sur-Yonne, qui compliqués, rendaient susceptible la fermeture de celui-ci, transformant le canal en cul-de-sac. Ayant réalisé un jumelage avec le Kennet and Avon Canal Trust au Royaume-Uni, les relations entre associations ont permis de contacter un ingénieur britannique qui avait eu à régler un problème similaire [BÉNARD, 2014]<sup>44</sup>. Avec beaucoup de diplomatie, une rencontre entre un ingénieur du Nivernais et ce Britannique a eu lieu, permettant finalement de rendre le bief étanche [BÉNARD, 2014]. Cette rapide action de l'association illustre bien l'un de ses buts, « sauvegarder » le Nivernais.

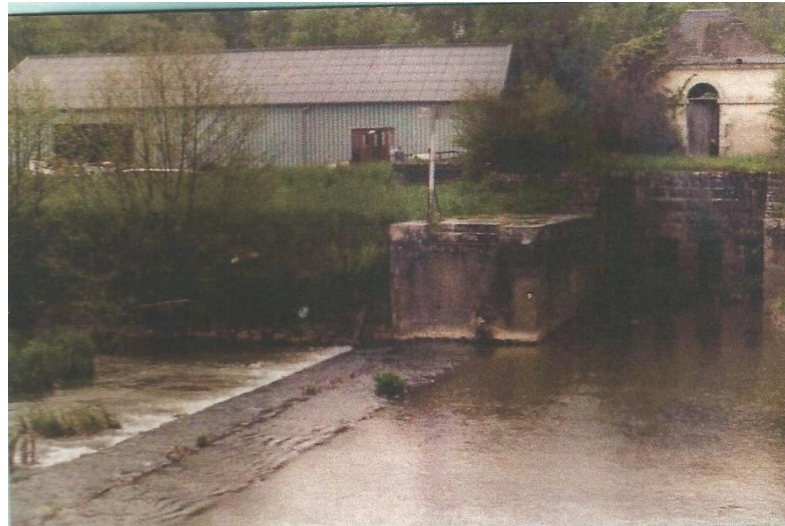
L'Association pour la Sauvegarde et l'Aménagement du site de Fleury a été également primordiale dans la perception patrimoniale du canal. Le barrage de Fleury (commune de Biches) est situé sur l'Aron, la rivière qui alimente le canal (il existe deux autres barrages, à Panneçot et Châtillon-en-Bazois). Il est construit en 1837. Le plan d'eau qu'il créé est apprécié des locaux au cours du siècle suivant, et plus encore des estivants lorsque la navigation de plaisance s'installe sur le canal (en 1974, une société de location de bateaux, Flot-Home dont il reste le hangar s'installe juste en face, sur la rive gauche du canal). Comme la plupart des barrages à aiguilles à cette époque, jugés trop vétuste et dangereux à manipuler, il est abandonné puis supprimé à la fin des années 1970. La mobilisation des locaux parvient à le faire remonter entre 1978 et 1980. Conscient de la valeur sociale et patrimoniale du site,

---

<sup>44</sup> Et également : BÉNARD Philippe. « Mémoire canal du Nivernais » [courrier électronique]. Destinataire : ARMINGEAT Mathilde. 29/05/ 14. Communication personnelle.

une association se créée en 1984 pour le pérenniser, le moderniser tout en conservant son aspect original<sup>45</sup>. C'est chose faite en 1987 (SOMIVAL, 2012).

### **Photographie 3 : Fleury, un barrage supprimé**



Source : Association de sauvegarde et d'aménagement du site de Fleury

*Entre 1978 et 1980, et plus tard lors de la restauration du barrage, il ne restait de lui que le radier (la marche) et ses piles. Photo prise de la rive droite de l'Aron, le canal se situe à l'arrière-plan.*

La mobilisation, très tôt dans l'histoire touristique du Nivernais, de ces deux associations a été fondatrice dans la perception patrimoniale de celui-ci.

Les années 1969, 1972 et le début des années 1980 ont donc été des moments décisifs dans la perception patrimoniale du canal. Celle-ci venait des élus en partie mais surtout des associations. Elle a été réactive plutôt que préventive et s'est faite de manière pragmatique, sans référence à une patrimonialisation institutionnelle. Deux autres composantes entrent en jeu dans ce processus de patrimonialisation pour le compléter.

---

<sup>45</sup> Source : Association pour la sauvegarde et l'aménagement du site de Fleury, <http://associationsitedefleury.blogspot.fr/> consulté le 25/05/14

## II.3 : Les autres patrimonialisations du Nivernais : une contradiction inédite

Dans la réflexion sur la patrimonialisation du canal, il faut prendre en compte d'une part le patrimoine institutionnel comme on vient de le faire mais aussi les autres formes de patrimoine, non pas tant dans leur nature mais dans leur appropriation ou conceptions par les différents acteurs. En l'occurrence, cet angle donne d'intéressants résultats sur le Nivernais montrant que le patrimoine perçu n'est pas toujours celui reconnu institutionnellement. Sur le Nivernais, ce patrimoine perçu par tous, faisant consensus est appelé dès lors « empirique ». De manière contradictoire, le canal est difficilement conçu comme un patrimoine par les locaux.

### **II.3.1 : Le canal comme patrimoine empirique**

Si l'axe en tant que tel n'est pas toujours appréhendé comme patrimoine, certaines de ces parties le sont de manière très pragmatique, sans que la question de savoir si la valeur patrimoniale de l'objet considéré repose sur des bases scientifiques se pose. Cela s'explique par la présence d'ouvrages d'art spectaculaires sur la voie d'eau mais aussi sa nature de Domaine Public fluvial autrement dit de patrimoine de l'État.

#### *II.3.1.1 : Le patrimoine empirique des ouvrages d'art*

Ce patrimoine empirique est constitué de deux ouvrages d'art, les voûtes, tunnels et tranchées de La Collancelle ainsi que l'échelle de 16 écluses. Ces deux ouvrages sont situés l'un à la suite de l'autre. Ce sont les éléments « incontournables » du canal, « à voir ». On les trouve systématiquement dans les guides touristiques<sup>46</sup>. Ils se trouvent dans les articles vantant la destination touristique qu'est le canal et cela dès ses débuts. Ainsi, suivant l'énumération des ouvrages d'art du Nivernais et la longueur des tunnels de La Collancelle, on trouve ceci : « *Par ces quelques chiffres, on peut se rendre compte que le canal est un véritable chef-d'œuvre, surtout si l'on considère les moyens qui étaient disponibles à l'époque de sa création* » (CENTRE FRANCE, 1977). Les chiffres mobilisés ici sont en fait les données techniques des ouvrages : leur aspect spectaculaire (16 écluses), (3 tunnels percés à la pioche et non pas un) érigent l'ouvrage d'art en patrimoine par le simple fait des moyens de l'époque de construction. Des ouvrages d'art de cette ampleur avec les moyens matériels de l'époque apparaissent aujourd'hui comme une tâche surhumaine et l'on sent implicitement

---

<sup>46</sup> Voir page 194.

que l'homme contemporain, avec toute la technique qu'il possède n'a pas le mérite des bagnards qui ont creusé dans le sang les tunnels, dans des conditions si terribles qu'ils ont fini par se mutiner (période du canal assez peu évoquée). Ainsi distingué, cet élément est doté de valeur parce que finalement c'est l'homme avec de petits moyens qui l'a érigé. Ce qui se joue dans cette reconnaissance des ouvrages d'art empiriques du canal c'est une fascination pour lui-même tel que l'explique Françoise CHOAY (CHOAY, 1992).

La valeur d'ancienneté participe aussi à la patrimonialisation empirique de ces ouvrages d'art. Elle correspond à « *l'âge du monument et aux marques que le temps lui imprime* » (CHOAY, 1992, p. 129). Elle est « *perceptible par tout un chacun. Son constat est le résultat d'une « immédiateté avec laquelle cette valeur se présente à chacun, la facilité avec laquelle elle s'offre à l'appropriation des masses, séduction facile qu'elle exerce sur celles-ci* » (CHOAY, 1992, p. 131.). L'aspect actuel des voûtes est une illustration littérale de ce concept, aidé en cela par la végétation du bief de partage soigneusement préservée par le gestionnaire-exploitant [CORNETTE, 2014]. Les photographies de la planche nous le font comprendre.

**Planche 7:** Les voûtes, tunnels, tranchées et l'ancienne subdivision de la Collancelle : un cas exemplaire de la valeur d'ancienneté



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : voûte du tunnel des Breuilles ; pont des Breuilles en amont du tunnel éponyme ; l'ancienne subdivision, au hameau de La Collancelle, juste à proximité du 1<sup>er</sup> tunnel; ruines des anciens bâtiments abandonnés utilisés pour la construction des voûtes (étables, atelier...) situé en face de la photographie précédente. Les deux corps de bâtiments sont séparés par une voie communale goudronnée sous laquelle passe le souterrain.*

La végétation qui a envahi ces ouvrages d'art, la décoloration des pierres par les intempéries, la présence de dates (au-dessus de la maison on trouve gravé dans la pierre, la date de sa réalisation, 1785) sont autant de signes visibles pour n'importe qui de l'ancienneté de ces installations qui sont les plus vieilles du canal puisque sa construction a commencé par le creusement des voûtes.

Pour ce qui est de l'échelle de Sardy, on l'a dit, c'est l'élément pittoresque de l'ouvrage et sa mise en valeur actuelle qui lui confèrent cette qualité patrimoniale faisant consensus. On peut ajouter à cela, l'espace paysager et topographique : en descendant l'échelle et cela quel que soit son moyen de transport (à pied, en vélo, en bateau), on prend conscience de la pente mais aussi de la vallée dans laquelle a été creusée le canal. L'ouvrage d'art prend alors son sens. Enfin, pour ce qui est de la valeur d'ancienneté, plusieurs écluses à balancier ont été conservées, le bois rappelant le passage du temps et le passé plus que le métal dont elles sont désormais constituées.

**Planche 8 : Valeur technique, pittoresque et d'ancienneté de l'échelle d'écluses**



Source : Mathilde ARMINGEAT, février 2014

*De gauche à droite : écluse n°3 VS, maison éclusière n°2 VS et écluse à balancier n°11 VS sur l'échelle des 16 écluses.*

La patrimonialisation institutionnelle et la patrimonialisation empirique diffèrent dans le périmètre et la surface donnée à l'échelle d'écluse. Là où le site inscrit ne concerne que les écluses 1 à 11, la patrimonialisation empirique la comprend dans son intégralité, jusqu'à l'écluse 16. Et elle ne prend pas en compte la rigole d'Yonne, alimentant le bief de partage et l'échelle alors que le site inscrit en contient une partie.

De ces deux ouvrages d'art, un seul, l'échelle d'écluses est patrimonialisée de manière institutionnelle. Les voûtes, tunnels et tranchées de La Collancelle se voient souvent attribués une protection patrimoniale inexistante du fait de sa contiguïté avec l'autre site. Il a fallu aller vérifier le décret d'inscription de l'échelle d'écluses et les extraits des feuilles cadastrales l'accompagnant pour en être certain. Cette patrimonialisation empirique n'est donc pas une « correction » de l'absence de patrimonialisation étatique, elle est simplement l'expression de valeurs du site reconnues de manière pragmatique.

Les deux ouvrages ainsi sélectionnés pourraient être des monuments historiques à l'échelle du canal dans le sens conceptuel que donne Françoise CHOAY à cette dénomination, à ne pas confondre avec la labellisation patrimoniale donnée par l'État français qui utilise des lettres capitales. Le monument historique est « *constitué a priori par les regards convergents de l'historien et de l'amateur qui le sélectionne dans la masse des édifices existants* » (CHOAY, 1992, p.21-22). Ces deux ouvrages ont bien été sélectionnés par l'amateur et par l'historien pour ce qui est de l'escalier d'eau. Pour La Collancelle, cette sélection commence à s'opérer comme on le verra plus tard, au niveau de l'administration patrimoniale. D'autres chercheurs l'ont déjà sélectionnée (MÉNAGER, 2009). La singularité de ces deux sites comprenant des ouvrages d'art majeurs sont les seuls de leur nature sur le Nivernais doit également être ajoutée à ce qui fait leur sélection<sup>47</sup>.

Le site aurait plus un intérêt architectural, au titre des techniques de construction et de la maîtrise et la prouesse réalisée que d'un site à classer ou inscrire au titre du paysage [VERRY, 2014]. Surtout, ce qu'il faut comprendre, et ce que la patrimonialisation empirique ne souligne pas c'est que les voûtes de La Collancelle sont partie intégrantes d'un système [MALHERBE, 2014] composé du bief de partage, de la « montagne » de La Collancelle dont la composition géologique explique leur forme, la difficulté des travaux mais aussi le point de départ du creusement du canal, et de tout un ensemble d'activités fonctionnant avec ce chantier comme en témoigne les bureaux, les anciens bâtiments ou même d'anciennes carrières des alentours. Enfin, le point haut du bief de partage sur lequel se situent les voûtes a rendu nécessaire l'échelle d'écluse car la pente était trop importante. Ainsi, on voit ici la limite de cette patrimonialisation empirique. Toujours est-il qu'il ne faut pas oublier que cette perception patrimoniale du canal s'est faite en lien avec sa mise en tourisme.

### *II. 3.1.2 : Du Domaine Public Fluvial au patrimoine*

Dans son second sens, le patrimoine est « *un ensemble de biens et des obligations d'une personne (physique ou morale), ou d'un groupe de personnes, appréciables en argent, et dans lequel entrent les actifs (valeurs, créances) et les passifs (dettes, engagements)*<sup>48</sup>. » Le Domaine Public Fluvial, parce qu'il appartient à l'État est donc un patrimoine de l'État. Dès lors, le glissement jusqu'à l'acceptation commune du patrimoine est possible même si cela a été particulièrement difficile à comprendre et à faire verbaliser par les acteurs du canal.

---

<sup>47</sup> On trouve d'autres ouvrages de ce type sur les autres canaux de Bourgogne : voûte de Pouilly-en-Auxois (canal de Bourgogne), échelle d'écluses d'Écuisses (canal du Centre).

<sup>48</sup> TILF, consulté le 30/04/14



Ce glissement s'effectue en plusieurs étapes. D'abord, le caractère public du propriétaire et la présence de gestionnaires-exploitants publics renforcent le sentiment que les canaux sont « *un héritage commun* »<sup>49</sup>. Ensuite, c'est l'ampleur colossale et que la répétition des éléments patrimoniaux qui permet la polysémie (ponts, maisons éclésiastiques) : le Nivernais est bien un ensemble de biens ayant une valeur monétaire. Ces séries, par la curiosité qu'elles suscitent et la valeur d'ancienneté qu'elles offrent au regard révèlent au visiteur un aspect patrimonial quelque peu inconscient.

Le tout est particulièrement visible dans le point patrimonial de la *Stratégie de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne* (CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE, 2012b, p.16). Le point 21 concerne le recensement du bâti au titre de la domanialité, le point 22 propose un recensement au titre du patrimoine, de l'histoire et des archives. L'intitulé de la rubrique ne fait pas la différence entre les deux sens de patrimoine et met au contraire l'accent sur le patrimoine à conserver : « *Soutenir les initiatives visant à mettre en valeur le patrimoine naturel et architectural des voies d'eau* ».

Ce glissement entre les deux sens du terme « patrimoine » est fait d'abord par les acteurs du canal parce qu'ils savent que le canal appartient au DPF, ce qui est moins certain pour un particulier usager du Nivernais. Le Nivernais est donc un patrimoine en partie parce qu'il est un patrimoine de l'État.

### *II.3.1.3 : La réalisation performative*

Ce qui fait aussi du canal un patrimoine, est le présupposé performatif que l'on trouve couramment dans la documentation sur l'axe. Le fait de simplement dire que le canal est un patrimoine le réalise comme tel. On ne s'étendra pas sur la philosophie du langage qui se cache derrière la performativité mais on peut donner quelques textes en guise d'exemple<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> *TILF*, consulté le 30/04/14

<sup>50</sup> La performativité fut théorisée par John Austin, philosophe britannique du XXème siècle.

**Document 3:** Le préambule de la Convention tripartite ÉTAT-VNF-Région Bourgogne

*« Les canaux de Bourgogne constituent un patrimoine emblématique et irremplaçable et fondent en partie l'identité bourguignonne. La fréquentation touristique de ces voies d'eau et de leurs abords témoigne de la notoriété internationale de ce legs exceptionnel, qui recèle un potentiel important de valorisation, comme l'a démontré la démarche de concertation portée par le Conseil régional en 2011 et 2012, initiative conclue par l'adoption d'une Stratégie de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne. »*

Source : CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, VNF, 2013

**Document 4 :** Introduction à la Stratégie régionale de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne

*« Irriguée par plus de 1000 km de voies navigables, la Bourgogne bénéficie d'un atout singulier, un réseau hydraulique vivant et fragile, porteur d'opportunités pour l'avenir de ses territoires et des Bourguignons eux-mêmes.*

*Ce patrimoine fluvial exceptionnel, constitué de rivières naturelles et de canaux artificiels, alimentés par des réseaux hydrauliques ingénieux et complexes constitue le support de nombreuses activités sur l'eau, dans l'eau et plus largement autour de ces plans*

Source : CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 2012b

Dans ses deux extraits, pas d'explication sur ce qui fait la valeur du patrimoine des voies navigables bourguignonnes (celles de l'expérimentation de décentralisation). Mais un patrimoine affirmé. Cette énonciation performative est d'autant plus possible que ces deux textes sont des textes à caractère officiel : ils ont été votés par l'Assemblée régionale respectivement en juin 2012 et novembre 2012 (CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 2012a et 2012c). S'il y a performativité, l'attribution du qualificatif « patrimoine » n'est toutefois pas sans fondement quand bien même elle n'est pas explicitée (pour beaucoup d'acteurs du canal, sa valeur patrimoniale tombe sous le sens, ce qui n'est pas si évident comme on l'a montré).

On perçoit très bien le glissement précédemment évoqué du patrimoine de l'État au patrimoine à protéger et valoriser. Les termes employés en sont la preuve : « legs », « fragile ». Son exceptionnalité vient de la longueur du réseau « plus de 1000 km de voies navigables ». D'après les chercheurs, les canaux de Bourgogne n'ont rien à envier en termes de valeur patrimoniale au Canal du Midi [MALHERBE, 2014]. Et pour les professionnels de la voie d'eau, s'il y a des ouvrages d'art spectaculaires, le Nivernais reste un canal à bief de partage « classique » [CORNETTE, 2014]. Et si la Bourgogne est la première région française par la quantité de voies navigables (en kilomètres), elle n'est pas la seule à en posséder un « beau » réseau. Lorsqu'on demande en quoi les canaux bourguignons sont un patrimoine, la taille du réseau est l'un des premiers arguments suivi d'une donnée chiffrée, à savoir que la

majeure partie de la population bourguignonne vit à moins de cinq kilomètres d'une voie d'eau (il n'est pas précisé si elle est navigable ou pas)<sup>51</sup>. Ensuite viennent les critères d'ancienneté et la réalisation technique déjà évoquée et enfin le caractère esthétique de la voie d'eau : « *C'est joliment fait* » [RICHOUX, 2014]. La réalisation performative du patrimoine du Nivernais cache donc ces valeurs appropriées et aisément reconnaissables par tout un chacun. La valeur patrimoniale empirique ne se fonde toutefois pas sur des références à des classements ou inscriptions ou sur des études du domaine.

La sélection d'ouvrages d'art comme lieux communs patrimoniaux, la présence des deux sens du terme patrimoine et la performativité du patrimoine du canal font qu'il existe bel et bien un patrimoine autre qu'institutionnel sur le Nivernais. Il y a pour origine l'ensemble des acteurs de la voie d'eau. Toutefois, ce patrimoine l'est le plus souvent par écrit : il a rarement une traduction concrète, en action, ce que nous allons expliquer.

### **II. 3.2 : Un patrimoine non reconnu par les locaux**

Si le sujet traite des concepts, le rapport des locaux au canal explique sa patrimonialisation et sa mise en valeur actuelles. L'appropriation de l'espace, l'espace vécu sont mieux perçus par des questionnaires et des entretiens. En l'occurrence ils auraient pu toucher les riverains et usagers locaux du canal. En fait, la question de l'élément identitaire du patrimoine du Nivernais a surgit d'abord dans les lectures<sup>52</sup>: la première question posée à ce sujet lors d'un entretien (avec M. LORIOT, CC Entre Loire et Forêt) devait juste vérifier ou infirmer le point relevé lors des lectures, à savoir, la participation des locaux aux projets d'interprétation du patrimoine locale. La réponse faite a révélé une posture bien plus complexe du rapport des locaux au canal et finalement à son appréhension comme patrimoine. Le patrimoine du Nivernais est peu, voir pas reconnu par les locaux car ce fut avant tout un lieu de travail. De plus, les populations riveraines tournent le dos à la voie d'eau. Enfin, la mémoire du canal avant l'exploitation touristique de celui-ci n'est jugée digne d'intérêt.

#### *II. 3.2.1 : Le canal pour les locaux : le prisme des activités et de l'axe de transport*

---

<sup>51</sup> Cette référence chiffrée a été citée lors de deux entretiens [JARDEAU, 2014 ; RICHOUX, 2014].

<sup>52</sup> A travers des lectures sur l'écotourisme et sur l'interprétation du patrimoine.

Le canal, jusqu'en 1972, a été un axe de transport commercial même si dans les années 1960 le trafic était peu important voire presque inexistant<sup>53</sup>. Ces principaux pôles (Saint-Léger des Vignes, Sardy-les-Épiry, Clamecy) ont été un support d'activités artisanales et industrielles. Pour les populations locales, il a été un lieu de travail. Pourtant les identités locales se sont forgées par rapport au métier et non au lieu ainsi que l'explique M. LORIENT :

*« [...] sur l'identité locale, les canaux étaient englobés au même titre que les rivières. A Clamecy, le flottage du bois, ben il y avait des entités, c'étaient les flotteurs. Quand on parlait de Clamecy c'était les flotteurs. Quand on parlait des équipes de Decize, c'était les dragueurs. Parce qu'avec le canal, avec la Loire, il y avait la drague qui servait à, à repêcher le sable au fond de la Loire pour faire des bouteilles. Hein, donc l'identité était plus portée sur des activités toutes proches mais qui n'étaient pas directement liées au canal. » [BARBIER et LORIENT, 2014].*

Ce qui accentue cette absence de lien entre le canal et les identités locales tient dans le rapport avec son gestionnaire-exploitant avant 1972, l'État. Ainsi : *« Bon c'est resté quelque chose d'industriel, ça a été majeur pour nos économies, l'identité du canal a pas vraiment été très très marquée puisqu'avant c'était l'État, des choses comme ça, donc l'État a pas une identité très forte dans ces cas-là. » [idem, 2014].* L'État peut avoir une identité très marquée dans ses services publics mais il faut mettre ici un peu de perspective historique dans cette question identitaire. C'est dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle que l'État estime que le développement de la France passe par un réseau étendu de voies navigables naturelles et artificielles communicant entre elles. Les plans Becquey et Freycinet sont la preuve de cet engagement. Sur le Nivernais, la conversion au grand gabarit ne se fait pas sur sa partie centrale ne lui permettant pas alors de suivre les évolutions du transport fluvial. Dès lors, le canal est progressivement oublié de l'État. L'isolement des travailleurs du canal n'arrangeait pas les choses : on connaissait les éclusières ou éclusiers avant et après sa propre écluse mais en général pas plus loin [BÉNARD, 2014]. Dans ce contexte, il n'y a pas eu une corporation forte autour du lieu de travail, même par le biais de la syndicalisation comme cela pouvait se faire dans des entreprises publiques.

L'autre aspect du canal qui explique son peu d'appropriation par les locaux tient dans la dichotomie « gens d'eau », « gens d'à terre » notamment dans le cadre du métier. Pour les premiers, mariniers, le canal est un lieu de passage, ils étaient des nomades. Pour les riverains du canal et les éclusiers, le canal est le lieu de la sédentarisation choisie ou forcée. Ainsi, les éclusiers et cantonniers du Nivernais étaient souvent les « punis » des autres canaux qu'on

---

<sup>53</sup> Entre 1969 et 1971, la circulation des bateaux a été stoppée sur le Nivernais entre Sardy-les-Épiry par d'un abaissement volontaire du tirant d'eau destiné à protéger les riverains de débordements réguliers du canal à cause du mauvais entretien de la voie d'eau et de ses berges (KRAEMER A, 1971).

mutait ici [BÉNARD, 2014]. Dès lors, alors que localement des anciens travailleurs se sont engagés dans la patrimonialisation de leur outil et lieu de travail comme c'est le cas de la naissance du Musée de la Mine à La Machine<sup>54</sup>, phénomène que Jean-Paul GUÉRIN appelle « travail de deuil », la patrimonialisation du canal par ses agents ne s'est pas produite<sup>55</sup> (GUÉRIN, 2001). En outre, les deux populations ne s'appréciaient pas : les marinières étaient appelés les « *chie dans l'yau* » par les « gens d'à terre » [RICHOUX, 2014]<sup>56</sup>.

Les rapports au canal en tant que lieu de travail expliquent donc en partie cette absence d'identification positive de la voie d'eau par les populations locales et de là, sa difficulté à devenir un patrimoine.

### *II.3.2.2 : Tourner le dos au canal*

La majeure partie des populations locales tourne le dos au canal, de manière physique et symbolique, à petite et grande échelle.

La rupture entre les locaux et le canal est due à l'absence d'urbanisation de celui-ci même si à l'échelle du département, il concentre quelques pôles de population (quoique moins que la vallée de la Loire) [MALHERBE, 2014 ; RICHOUX, 2014]. Dès lors, l'éloignement physique des populations du canal est un obstacle à sa fréquentation surtout au XIX<sup>ème</sup> et début du XX<sup>ème</sup> siècle. La mobilité contemporaine n'a pas forcément changé les choses ainsi que l'illustre le document 5 :

---

<sup>54</sup> Ouvert en 1983 par l'Association Machinoise pour la Conservation du Souvenir Minier (AMICOSMI) composée d'anciens mineurs désirant perpétuer leur outil de travail et sa mémoire.

<sup>55</sup> C'est l'exploitant-gestionnaire (VNF) qui a patrimonialisé le canal du Midi même si la démarche tenait plus d'un « coup » géopolitique pour reprendre le contrôle de la voie d'eau (GENIEYS et NÉGRIER, 2002).

<sup>56</sup> Les marinières rendaient volontiers la pareille.

## Document 5: Le Nivernais et l'espace vécu

*M. C : « [...]Moi-même alors que j'habitais, j'habite à quinze kilomètre du canal, je l'ai découvert quand je suis venu travailler sur le canal.[...] Je ne le connaissais pas alors que j'habitais à quinze kilomètres du canal quoi. Je ne suis pas très loin de Châtillon-en-Bazois, donc. voilà. »*

Source : CORNETTE, 2014

*Ce qui paraît une anecdote est très signifiant: la découverte du canal, pourtant proche du lieu de résidence se fait par l'obtention d'un emploi sur la voie d'eau. Cet exemple n'est pas isolé : pour beaucoup de jeunes locaux, le canal est l'un des premiers emplois saisonniers en tant qu'éclusier vacataire. Et cet emploi ne fait pas connaître toute la voie d'eau. C'est l'espace vécu de chacun des individus qui explique aussi cette méconnaissance de la voie d'eau.*

La population, par sa répartition autour de la voie d'eau tourne donc le dos au canal. Elle le tourne aussi parce que le canal ressemble à une rivière. Dans cette dimension de rivière donnée au canal, apparaît encore l'impossibilité d'en faire un patrimoine : un cours d'eau n'est pas patrimonial et s'il pouvait l'être, il n'a rien qui lui donne sa qualité (comme la Loire peut l'être par le lieu commun « dernier fleuve sauvage de France »). Ainsi, le canal fait souvent partie du paysage, il a toujours été là comme le montre le document suivants.

## Document 6 : Le canal du Nivernais devenu invisible dans le paysage

*« Je pense que oui, pour les gens du coin, il est dans le paysage, voilà. » [CORNETTE, 2014]*

*« On a constaté aussi que la population bourguignonne habitait très proche d'une voie d'eau et lui tournait le dos, entre guillemets, ne la voyait pas. » [JARDEAU, 2014]*

*« C'est pire que ça. Les riverains sont fâchés avec le canal. [...] Je suis né à cinq kilomètres du canal et mon père, il ne connaissait pas [...]. Alors quand mon père est né, il a toujours vu ce canal là. Il savait pas depuis quand c'était là, [...] il l'a pas intégré que c'avait été construit par les hommes et que c'était finalement assez récent. Mais comme la rivière, on a l'impression que c'est là depuis toujours. Et ils ne se rendent pas compte que si ce n'est pas entretenu euh, rapidement c'est une cuvette pleine d'herbe, il n'y a plus rien dedans parce que soit ça arrête d'être rempli et le reste fuit...Donc les gens n'ont pas conscience de ce côté artificiel et de ce côté fragile. [...] » [RICHOUX, 2014].*

Un autre élément expliquant le dos tourné des populations tient dans la manière de le vivre au quotidien pour les locaux : le canal était une voie d'eau avec des ouvrages d'art déplaçant de grandes quantités d'eau et où circulaient des bateaux, il était donc dangereux et l'on empêchait les enfants de s'en approcher [RICHOUX, 2014]. Les activités de loisirs étaient peu évidentes selon les endroits : à Clamecy, le canal traversant la ville a longtemps

été une décharge à ciel ouvert, ce qui n'en faisait pas un lieu de vie.<sup>57</sup> La baignade y était malcommode ainsi que l'explique Mme PUTOIS : « *Nous avons risqué quelques baignades dans le canal entre 1980 et 1987 pendant la suppression du barrage.* », « *Quand je dis « nous nous sommes risqués » il faut comprendre que l'eau du canal ne coule guère et nous semble moins propre que celle de l'Aron, surtout avec les quelques bateaux à essence qui y circulaient déjà. Et ça n'est pas très facile de se glisser de la berge à l'eau*<sup>58</sup> ! »

Enfin, lorsque le canal est ouvert au tourisme, c'est la figure de l'étranger, principalement Anglais avec la barrière de la langue qui renforce la rupture entre les locaux et la voie d'eau : « *Et puis après, il y a eu des Anglais, ceux qui sont venus sur le canal, c'étaient des Anglais, [...] donc les gens qui habitaient au bord du canal voyaient des gens qui parlaient anglais, qu'ils ne comprenaient pas, qui ont des équipages anglais, qui n'achetaient rien, [...] ils ne se comprenaient pas de toute façon* » [RICHOUX, 2014]. Ici on se trouve dans une rupture plus symbolique entre le canal, ses usagers et la population locale. Cette présence et ce regard culturellement autre sur la voie d'eau a perpétué le « eux »/ « nous » qui existait entre les mariniers et les gens d'à terre, la langue et la culture étant des obstacles supplémentaires. Le regard du touriste investi de la puissance patrimoniale n'a donc pas fonctionné ici, contrairement à ce qui s'est produit auprès des élus locaux.

Toutes ces causes à la rupture d'avec le canal ont encore des conséquences aujourd'hui :

*« Et donc maintenant, on veut que les Bourguignons soient des ambassadeurs de leur canal, qu'ils aiment leur territoire et ainsi de suite. Euh, on a fort à faire parce que pendant des générations on a dit, « t'approches pas de ça. [...] vous n'effacez pas ça en quinze jours. Ça ne fait pas longtemps. » [RICHOUX, 2014]*

Ici c'est la longueur temporelle de la rupture avec la voie d'eau qui est mise en valeur : elle est enracinée et semble indépassable.

Ainsi, l'absence d'appropriation du canal en lui-même empêche de le reconnaître comme un patrimoine.

---

<sup>57</sup> Source : <http://www.region-bourgogne.fr/canaux/La-traversee-de-Clamecy.976.7948#1> consulté le 09/10/13 et Centre France, 1986.

<sup>58</sup> La baignade dans le canal est interdite. PUTOIS Hélyette. « Association pour la sauvegarde du site de Fleury », [courrier électronique], 16 et 20/05/14. Destinataire : ARMINGEAT Mathilde. Communication personnelle.

### II.3.2.3 : Patrimoine culturel et mémoire du Nivernais

Le patrimoine du Nivernais est essentiellement constitué par ses ouvrages d'art, le bâti de la voie d'eau, des sites à protection paysagère et naturelle ainsi qu'une paire de bateaux. Contrairement à de nombreuses autres voies navigables françaises, la mémoire culturelle de la voie d'eau est peu mise en valeur. Le patrimoine du flottage de bois à Clamecy possède un lien avec le canal mais mis à part dans le cadre des fêtes, celui-ci est peu exprimé. On ne trouve pas de musée de la batellerie, il n'existe pas de fête propre à la voie d'eau. Et si de considérables archives existent, elles ne sont pas mises en valeur<sup>59</sup>. Et le canal semble être dénué de sa présence humaine : ni les mariniers ni les gestionnaires de la voie (éclusières et cantonniers), ni les grandes figures du canal sont présentées<sup>60</sup>. Pourtant cette mémoire-là existe, mais bien cachée : on la trouve dans des collections de personnes privées ainsi que l'explique M. LORIOT :

*« Quand on tombe sur ceux qui ont vécu sur ces époques-là, [...] eux sont fiers de parler, dire qu'il y a eu un impact direct sur les autres populations de la communauté de communes, moi je pense pas. Non. [...] C'est une question de, de...de comportement, d'idéologie. En général, le collectionneur, il collectionne. Donc celui qui a les choses, les objets, de toute façon, il va se les garder. Donc il en parle pas ou très peu. Donc il y a des tas de choses qui existent dans les étagères privées ou dans les caves mais pour les faire sortir, c'est extrêmement difficile » [BARBIER et LORIOT, 2014].*

L'entretien avec M. BÉNARD, ancien agent, a confirmé l'existence de cette mémoire : son âge, la période et son poste pendant laquelle il a travaillé sur le Nivernais lui ont fait connaître un canal dont l'état global était encore loin d'être l'état actuel, de même qu'un métier différent car pratiqué par d'autres personnes. À l'époque, les éclusiers étaient majoritairement des femmes, ce qui est souvent oublié aujourd'hui alors que le métier est devenu masculin. La difficile verbalisation de cette mémoire a pour cause la rupture de la population locale avec le canal. Il est probable aussi que le manque de considération du métier d'agent y soit également pour beaucoup. Ici, le temps joue contre la patrimonialisation puisque cette mémoire est déjà le fait de personnes retraitées. C'est particulièrement perceptible dans le contenu des entretiens, les explications sur son aspect d'avant la concession ou sur la vie sur la voie d'eau et ses rives sont le fait d'interlocuteurs retraités (M. VIODÉ, M. BÉNARD, M.LORIOT).

---

<sup>59</sup> Les subdivisions VNF de Corbigny et Decize possèdent de très riches archives.

<sup>60</sup> Une statue représentant Pierre-Paul Zivy, au port des Pougeats est toutefois visible. Le projet « commission Poirée » portée par les ACN viendra probablement rompre ce schéma en présentant l'inventeur du barrage à aiguilles qui a permis la navigation sur les rivières.



## II.4 : L'originalité du patrimoine du canal du Nivernais

La patrimonialisation d'une voie d'eau encourage à réfléchir sur son accessibilité physique. Parce que celle-ci est possible pour toute personne sur toute sa longueur, le Nivernais est un exemple intéressant de patrimoine mettant en jeu le corps et en ce sens étant à l'opposé d'un patrimoine figé par la conservation.

### **II.4.1 : Le patrimoine du canal accessible matériellement et symboliquement**

Le patrimoine n'a pas pour nature à être nécessairement accessible. Mais l'accessibilité est non-négociable à partir du moment où l'élément patrimonial est le support d'un projet de développement. Contrairement à certains endroits sur la Loire (MORICE et VIOLIER, 2009), au sein de l'espace inscrit à la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco, le canal est accessible sur toute sa longueur. S'il est assez peu visible dans le paysage pour qui ne sait pas quoi chercher, en raison des alignements d'arbres sur ses berges, le Nivernais est généralement nommé lorsqu'il croise une infrastructure routière par le panneau traditionnel du Code de la route indiquant une voie d'eau comme le montre la figure suivante.

**Photographie 4 :** Une voie d'eau signalée aux usagers de l'infrastructure routière



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Le canal du Nivernais coupe la D146 sur la commune de Pazy, en direction de Corbigny.*

Le Nivernais n'est pas pour autant indiqué à partir des grands axes départementaux, sauf exception<sup>61</sup>. En général, lorsque le canal croise une infrastructure routière, le bas-côté permet de se garer ou bien un espace de parking a été créé afin de permettre aux véhicules de s'arrêter (centre-ville de Saint-Léger des Vignes, port de Châtillon-en-Bazois, écluse n°3 du VL, bief de partage à Baye, parkings des étangs du Bazois et port des Pougeats permettant d'accéder aux voûtes...).

Le canal n'est pas accessible aux véhicules (sauf service et autorisés) mais l'entretien des halages et contre-halage fait qu'il est aisé d'y circuler que l'on soit piéton, cycliste, personne à mobilité réduite, cavalier... Selon la topographie des rives, on peut donc approcher au plus près de la voie d'eau. Des aires de pique-niques, des bancs sont parfois installés le long du canal lorsqu'il passe à proximité d'axes routiers ou dans des bourgs comme l'illustrent les photographies ci-dessous. Les ouvrages et sites d'intérêt patrimoniaux ou paysagers sont tout aussi indiqués sur le canal même si certains sont difficilement visibles du halage comme c'est le cas pour les voûtes de La Collancelle. La signalisation marque même la hiérarchie patrimoniale comme le souligne la figure suivante.

---

<sup>61</sup> Le seul panneau de direction indiquant le canal à partir d'un axe majeur se trouve sur la D978 (Nevers-Château-Chinon), un peu avant l'entrée de Châtillon-en-Bazois. C'est la maison éclusière de Fleury, un restaurant en fait, qui est signalée.

## Planche 9 : La signalisation de deux sites patrimoniaux



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Les deux photographies ont été prises de part et d'autre de la départementale D958 qui coupe le chemin de halage, et sous laquelle passe le tunnel des Mouas. On remarque l'absence du signifié ponctuel signalant un monument historique ou un site classé/inscrit sur le panneau indiquant les voûtes. Pour qui peut emprunter le chemin de halage, l'échelle est à deux kilomètres, les véhicules motorisés non autorisés devant emprunter l'itinéraire routier qui fera arriver par le hameau de Port-Brûlé.*

Enfin, le canal est un patrimoine qui ne demande pas de droit d'entrée : son accessibilité n'est pas le résultat d'une sélection par l'argent, ce qui en fait, un patrimoine accessible physiquement et symboliquement à tous. Cela est particulièrement pertinent étant donné que le patrimoine est considéré comme le bien de tous (LAZAROTTI, 2011).

### II.4.2 : Un patrimoine mettant en jeu le corps

Une des originalités du Nivernais est, que parmi les canaux français, son exploitation est manuelle sur son intégralité (mis à part la l'écluse 4-5-6, VL et les ponts-levants). Cette particularité participe à la mise en jeu du corps dans l'expérience patrimoniale. Le chômage<sup>62</sup> étant encore en place lors du terrain de recherche, cette réflexion est issue de l'expérience professionnelle acquise sur le canal combinée aux lectures scientifiques.

<sup>62</sup> Période (octobre à la mi-mars en général) pendant laquelle le canal est fermé à la navigation. C'est à cette époque que les travaux sur l'infrastructure sont réalisés.

*Vignette 1 : Le corps à l'œuvre lors d'une éclusée*

L'éclusée d'un bateau est un évènement, surtout lorsque l'écluse se situe près d'une route : en général, les voitures, cyclistes, piétons voyant un bateau, ralentissent ou s'arrêtent pour observer la manœuvre, en partie ou en intégralité. Selon la taille de l'écluse et le nombre de bateaux, l'opération peut prendre dix à vingt minutes. Elle suscite de l'affairement, du mouvement sur le site, entre les plaisanciers qui amarrent le bateau avec l'aide de l'agent, qui descendent parfois et les manœuvres elles-mêmes qui obligent l'éclusier à passer d'un côté à l'autre de l'écluse pour fermer les portes puis remplir/ou vider. La vue, l'ouïe, l'odorat et le toucher sont les sens mis en exercice pour le simple spectateur. Il observe la manœuvre, apprécie le bruit de la chute d'eau lorsque l'écluse se remplit, respire l'odeur d'essence des bateaux. Il pourra aussi (ou le plaisancier) aider l'éclusier. Dans ce dernier cas, la personne aidant ou l'éclusier perçoit véritablement à travers son corps la technique de l'ouvrage. En manipulant un cric de porte ou de vantelle, il sent leur poids et la qualité de leur entretien : si le cric est dur à tourner, ce n'est pas nécessairement que la porte est lourde mais que les rouages manquent d'huile ! Les muscles de ses bras se détendent lorsque le niveau d'eau est atteint à l'intérieur de l'écluse : la porte immobile, impossible à faire bouger une seconde plus tôt s'ouvre soudain avec une aisance déconcertante. Le métal chaud du cric et sa manipulation lui aura peut-être un peu brûlé les mains, celles-ci auront pris une couleur rouge à cause de la rouille présente sur la manivelle. Surtout, c'est l'observation de l'éclusée qui permet de faire comprendre le fonctionnement de l'écluse et remplaçant la médiation de l'agent. Le temps est aussi apprécié, surtout si la manœuvre doit se faire avec précaution parce que le bateau est de petite taille.

Mathilde ARMINGEAT, 2014

Cette mise en jeu des sens et du corps et la perception du patrimoine qui en résulte se fait en temps réel et directement : l'éclusée n'est pas une reconstitution. Cette forme d'appréhension du patrimoine par le corps, Françoise Choay la trouvait déjà rare dans les années 1990, toutes ses installations « divertissant » l'observateur, médiatisant et expliquant immédiatement le patrimoine ; celui-ci est « détourné » de l'élément patrimonial à observer dans un sens presque pascalien. Là où cette mise en jeu du corps est essentielle est que « *l'expérience de cet état d'alerte par l'organisme entier [...] est indispensable à celui qui se*

*sert de l'édifice ou veut le contempler selon son essence* » (CHOAY, 1992, p.188). La perception patrimoniale du Nivernais parce que le canal est facilement accessible, parce qu'il met en jeu le corps serait donc une authentique, et profonde expérience du patrimoine. On pourrait rajouter sincère et sensorielle avant de chercher à « savoir » pourquoi. Et c'est souvent l'expérience patrimoniale qui marque le plus lorsque l'on visite le canal, bien plus que la lecture de panneaux explicatifs.

Le Nivernais possède deux atouts vis-à-vis de son patrimoine : une accessibilité matérielle et symbolique évidentes. Aussi, et de manière encore plus originale, son patrimoine met en jeu des sens autres que la vue et le corps, ce qui permet une expérience patrimoniale singulière et marquante.

Le patrimoine du canal s'est constitué par une patrimonialisation institutionnelle : elle s'est faite en deux étapes bien distinctes à la fois dans le temps et à la fois des objets sélectionnés. L'hésitation entre protection des ouvrages d'art et des sites des années 1930-1935 a laissé place dans les années 1980 jusqu'à aujourd'hui à une patrimonialisation plutôt symbolique des ouvrages d'art et plus concrète des paysages, de la faune et de la flore de la voie. Cette patrimonialisation peu connue s'est complétée par une patrimonialisation empirique et performative. Pourtant, globalement, la perception patrimoniale du canal, en dehors des acteurs scientifiques et associatifs ne se traduit pas tellement par des actions. La rupture entre les locaux et la voie d'eau en est la cause. Quel patrimoine cette patrimonialisation donne-t-elle à voir ? Il est globalement cohérent avec celui que propose BEAUDOUIN, [BEAUDOUIN, 1993] soit une voie de communication à caractère commercial et industriel, ce qui a bien été la première fonction du canal du Nivernais. On observe donc une cohérence entre l'histoire et la lecture des faits sélectionnés : le présent semble être assez indépendant de cette patrimonialisation. Ce rapport au présent est probablement dû au fait que le canal est toujours navigué : si la navigation a changé de fonction, elle est toujours présente. Cela est à lier à la relation entre locaux et le canal : le monde de la voie d'eau et les « gens d'à terre » étaient trop éloignés symboliquement pour que le changement de nature de la navigation entraîne un « travail de deuil » quant à l'activité économique. L'appropriation de ce patrimoine se fait par un autre moyen : sa pratique qui passe par les activités de récréation et touristiques, l'interprétation et les fêtes.

### **Partie III : Les pratiques récréatives et touristiques, l'interprétation et les fêtes : approprier et créer le patrimoine du Nivernais**

Dans le cas du Nivernais, une fois expliquées les spécificités liées à un patrimoine des canaux, traiter seul du patrimoine est finalement assez peu intéressant. C'est lorsqu'on prend en compte le lieu de loisirs et touristique qu'est le canal que son rapport au patrimoine se complexifie. Un lieu touristique est

« un lieu créé ou investi par le tourisme et transformé pendant au moins un temps par la présence de touristes, huit types de lieux touristiques peuvent être distingués selon que le lieu existait avant le tourisme et selon le degré de transformation induite par l'investissement par le tourisme » (Équipe MIT, 2002 [2008], p. 300.).

Le Nivernais, investi par le tourisme à la fin des années 1960 est transformé par lui : la navigation n'y est ouverte que de mars à octobre, lors de la saison touristique. Les pratiques récréatives et touristiques consistent en les itinérances à pied et à vélo, le tourisme fluvial, l'écotourisme et les fêtes. Ces activités sont destinées à animer le canal, «à donner quelque chose à faire » à ses usagers que la lenteur de la navigation et l'apparente monotonie de l'axe peuvent ennuyer. Elles doivent permettre également de maintenir la destination touristique internationale qu'est le Nivernais. *A priori* elles n'ont rien à voir avec le patrimoine. Pourtant toutes possèdent un volet patrimonial. Surtout, elles permettent de parcourir l'axe et donc de pratiquer le patrimoine détaillé plus haut. Là où elles deviennent intéressantes, c'est que leur mise en œuvre crée un autre patrimoine du Nivernais. La définition des pratiques récréatives et touristiques ainsi que leurs liens avec le patrimoine est d'abord nécessaire. La manière dont elles sont mises en place sur le Nivernais permet de pratiquer le patrimoine du canal vu précédemment et d'en créer un autre. L'interprétation du patrimoine agit de manière semblable quoique celle qui se pratique sur le Nivernais ne réponde pas toujours au modèle existant. Finalement les fêtes par leur logique de sélection des lieux, d'utilisation de l'espace et leur buts réunissent « l'eau » et la « terre » et font rayonner le patrimoine du Nivernais.

#### **III.1 : Définitions des pratiques récréatives et touristiques : leur lien avec le patrimoine**

Une pratique touristique est « *ce que fait un touriste pendant son déplacement, combinaison de la mise en acte de ses intentions et des réponses qu'il apporte aux suggestions du lieu* » (Équipe MIT, 2002 [2008]). Sur le Nivernais, on trouve trois grandes pratiques touristiques qui peuvent être des pratiques de loisirs : il s'agit du tourisme fluvial, de

l'itinérance à vélo ou à pied et de l'écotourisme. Si ces pratiques ont un lien au patrimoine dans leur théorie, dans le cas de leur effectivité sur le Nivernais : des limites sont à soulever.

### **III.1.1 : Les grandes pratiques touristiques et de loisirs : théorie et effectivité sur le Nivernais**

Nous allons traiter les trois grandes pratiques touristiques du Nivernais de la même manière : d'abord les définir et voir comment elles prennent en compte le patrimoine puis souligner leurs modalités sur le canal du Nivernais.

#### *III. 1.1.1 : Le tourisme fluvestre*

On connaît l'expression « tourisme fluvial » mais moins celle « tourisme fluvestre » : si elles se ressemblent, elles ne sont pas synonymes. Le tourisme fluvial comprend en fait le tourisme fluvestre. Le tourisme fluvial est une filière touristique qui comporte :

*« la navigation fluviale, collective ou individuelle composée de trois produits majeurs : les promenades à bord de bateaux-promenade, les croisières fluviales et la location de bateaux de plaisance. [...] Le tourisme fluvestre, c'est-à-dire le tourisme au bord des voies d'eau (activités nautiques, vélo, randonnée, visites de sites remarquables liés à la voie d'eau. C'est un type de tourisme qui offre la possibilité de découvrir les sites du bord de l'eau, qui anime le territoire de manière linéaire et qui contribue fortement à l'aménagement des territoires concernés en raison de ses retombées économiques importantes. » (MAUGÉ, 2010, p.7)*

Les deux définitions ont un rapport avec le patrimoine du canal, quoique ce soit plus subtil pour l'une que pour l'autre. Le tourisme fluvestre comprend parmi ses activités les « visites de sites remarquables liées à la voie d'eau » : l'échelle d'écluse, le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur par exemple. Pour ce qui est de la navigation fluviale, l'expérience patrimoniale se fait par sa pratique sur le « ruban d'eau » : on a expliqué en quoi le franchissement d'un ouvrage d'art pouvait être une expérience patrimoniale. Ici ce sont les proximités physique et symbolique du patrimoine avec la voie d'eau qui conditionnent sa fréquentation : les plaisanciers auront une expérience directe de l'éclusée et du canal, possible uniquement par la navigation

Sur le Nivernais, les chiffres de la navigation fluviale sont scrupuleusement récoltés et publiés chaque année par les exploitants-gestionnaires : les passages de bateaux sont comptés aux écluses tout au long du linéaire. Ainsi, en 2013, on compte de plus de 900 à un peu de moins de 1700 passages selon les écluses sur la partie Nièvre de l'axe (VNF, 2013). Le linéaire icaunais est plus emprunté. Depuis quelques années, les chiffres de la plaisance

fluviale se tassent sur ce canal : en 2013, la baisse par rapport à 2012 a été de 1, 9% (BOURGOGNE TOURISME, 2014).

Le tourisme fluvial propose deux manières de pratiquer le patrimoine du canal, l'un par l'expérience, l'autre par la visite.

### *III.1.1.2 : L'itinérance à vélo et à pied*

Lorsqu'on évoque l'itinérance sur les canaux, et surtout sur les canaux de Bourgogne, on pense immédiatement au vélo. La définition de l'itinérance récréative ou touristique est complexe<sup>63</sup> : elle a pour « *particularité de privilégier le trajet et le mode de déplacement à la destination* » (AFIT et GIORANA in BERTHELOT, HANTZ et BEL, 2012, p. 46.). C'est une pratique fondée sur le mouvement, le déplacement, à vélo, à pied, en bateau. L'activité physique se joint à une disposition mentale particulière : « *être itinérant, c'est accepter d'être en chemin et réceptif à la découverte de soi, du monde, des territoires.* » (CORNELOUP, 2012, p.9.). L'itinérance se caractérise aussi par une mise à distance de l'urbanité, des pratiques de consommation et de la technologie qui environnent l'homme au quotidien. Cette rupture avec le quotidien se poursuit dans la « *place laissée à l'inconnu et aux aléas en fonction des compétences de chacun et de ses capacités à maîtriser son environnement* » (CORNELOUP, 2012, p.12). Dans cette optique, la « *relation en profondeur avec la nature et les gens* » est importante. (CORNELOUP, 2012, p. 11).

On pense souvent rapidement que l'itinérance se fait par la longueur du trajet effectué : elle peut la faciliter mais n'est pas forcément à son origine. C'est tout autant un état d'esprit qu'une pratique fondée sur le mouvement : elle peut se trouver dans son quotidien ou sur des trajets plus réduits. Et inversement, ce n'est pas le mouvement qui fait forcément l'itinérance : tout randonneur n'est pas itinérant (CORNELOUP, 2012).

Où l'itinérance rencontre-t-elle le patrimoine ? Le mouvement est « *lié[e] à la présence de multiples accroches culturelles et sociales (artistiques, religieuses, humanitaires, philosophiques, solidaires, patrimoniales).* » (CORNELOUP, 2012, p.9.). Ainsi, si l'on additionne les composantes de la définition, l'itinérant va accepter de détourner son trajet du jour, pas forcément contraint par un délai parce qu'un monument ou un évènement rencontré ou proche de son itinéraire l'intéresse.

---

<sup>63</sup> Tout usager du véloroute du Nivernais n'est pas un touriste : entre 2008 et 2009, une enquête de fréquentation a révélé que la part des touristes sur cette voie se situait entre 10 et 25 % de la fréquentation (Bourgogne Tourisme, 2010, p.3).



Sur le Nivernais, sa forme la plus visible est celle du vélo car le canal, sur son intégralité fait partie du Tour de Bourgogne à Vélo, boucle d'environ 800 kilomètres qui permet de découvrir la région. Le cyclotourisme qui se développe rapidement en France, grâce à de grands itinéraires, permet de découvrir une région souvent le long des voies d'eau, en jouant sur le temps et la qualité des paysages traversés<sup>64</sup>.

Enfin l'itinérance peut prendre la forme plus discrète sur le Nivernais de la randonnée pédestre. Elle se fait sur le Nivernais par des circuits passant en partie sur le canal.

Pour ce qui est de la fréquentation de cette pratique touristique, étant donné le caractère fluctuant de l'itinérance, on peut seulement se rapporter aux chiffres globaux de la plaisance sur le Nivernais ou des usagers de la voie verte, ces derniers collectés annuellement par des éco-compteurs placés à plusieurs endroits le long de l'itinéraire. En 2013, le canal a vu passer plus de 53 000 cyclistes, chiffre en baisse par rapport à l'année précédente (BOURGOGNE TOURISME, 2013 et 2014).

Les itinérances que l'on peut trouver sur le Nivernais semblent donc pouvoir être à l'origine d'une expérience patrimoniale originale.

### *III.1.1.3 : L'écotourisme*

Si le tourisme fluvial est déjà ancien sur les canaux bourguignons, et si l'itinérance à vélo est vieille d'une dizaine d'année, l'écotourisme est très récent. Durant l'opération de décentralisation, la Région Bourgogne a désiré formellement identifier la destination « canaux » en en faisant une destination écotouristique. L'écotourisme est « *une forme de tourisme contribuant activement à la protection du patrimoine naturel et culturel et qui inclut les communautés locales et indigènes dans son développement afin de contribuer à leur bien-être* » (GAGNON et GAGNON, 2007, p.3-4). Pour qu'il y ait écotourisme, quatre conditions sont nécessaires : « *la valorisation de la conservation de l'environnement* », « *la contribution équitable au développement économique* », « *la prise en compte et réponse aux besoins des communautés hôtes* », « *la génération d'une expérience touristique nouvelle, authentique et responsable* » (GAGNON et LAPOINTE, 2007, p.21.). La *Stratégie de valorisation des canaux et rivières navigables de Bourgogne* (CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE,

---

<sup>64</sup> L'Eurovélo 6 relie sur plus de 3000 kilomètres des grands fleuves européens : Danube, Rhin et Loire. Elle passe notamment le long du canal du Centre, un des canaux de Bourgogne. Source : [http://fr.wikipedia.org/wiki/EuroVelo\\_6](http://fr.wikipedia.org/wiki/EuroVelo_6) consulté le 20/05/14.

2012b)<sup>65</sup> émet des propositions pour satisfaire ces principes : la valorisation et la conservation de l'environnement passent par une meilleure gestion de la ressource en eau et une navigation propre (p. 15). L'implantation de commerces et services de base correspond à la prise en compte et à la réalisation des besoins des communautés hôtes (p.16) : ceux-ci sont utilisables par les touristes mais servent également à la population locale lorsqu'ils sont ouverts toute l'année<sup>66</sup>. La contribution équitable au développement économique est le fondement de la destination écotouristique du Nivernais : le troisième point de la *Stratégie de Valorisation* s'intitule « Favoriser et améliorer les activités et les services « autour de l'eau ». L'explication qui l'accompagne est transparente : « afin d'accélérer le développement des territoires traversés par ces voies d'eau et la diffusion large des retombées économiques » (p.13). Enfin la génération d'une expérience touristique nouvelle, authentique et responsable se fait par l'ajustement du fonctionnement du réseau aux attentes des navigants (p.15), l'amélioration et la poursuite de l'offre existante comme la poursuite de l'aménagement des véloroutes sur les chemins de halage (p.16) et le côté responsable se fait par une forte incitation à une navigation propre pour tous les acteurs (loueurs, plaisanciers...) (p.15).

Chaque destination écotouristique met en avant un principe du développement durable (GAGNON et LAPOINTE, 2007). Sur les canaux bourguignons, dont le Nivernais, c'est une approche économique et libérale du développement durable qui prime comme une lecture de la *Stratégie de valorisation* le montre. Cette finalité, mise en valeur typographiquement (p.12) clos le débat : « Faire émerger et prospérer en Bourgogne une destination écotouristique structurée et dynamique, qui répond aux attentes des clientèles par une offre adaptée, basée sur des activités touristiques diversifiées sur et autour de l'eau »<sup>67</sup>. D'après GAGNON et LAPOINTE, (GAGNON et LAPOINTE, 2007, p.30) dans une approche économique et libérale de l'écotourisme, c'est le « consommateur par l'expression de sa demande qui est le moteur de l'écotourisme ». Des propositions de la *Stratégie de valorisation* comme « Adapter l'ouverture de la navigation aux objectifs de développement économique » (p. 15) ou « favoriser le développement d'activités sur et aux abords des plans d'eau » (p.16) répondent à des demandes régulières comme d'ouvrir le canal plus tôt à la

---

<sup>65</sup> L'intitulé du document étant particulièrement long, nous utiliserons pour la suite du raisonnement, l'abréviation *Stratégie de valorisation*.

<sup>66</sup> Ainsi, lors de la pause-déjeuner du 5 mars au restaurant La Marine, au hameau de Baye, à quelques mètres de l'étang, nous avons pu constater que la quinzaine de couverts du déjeuner en semaine était le fait des locaux à en juger par la connaissance préalable du lieu, de la restauratrice.

<sup>67</sup> Le texte est ainsi souligné dans le document.

navigation (avant 9h) et plus tard le soir (après 19h) pour profiter de la fraîcheur par exemple ou d'obtenir plus de lieux de baignades jugés manquant par les touristes (p8).

Le patrimoine est bien présent dans l'écotourisme : c'est l'un de ses fondements. La *Déclaration de Québec sur l'écotourisme* datant de 2002 (SOMMET MONDIAL DE L'ÉCOTOURISME, 2002) en fait l'une des différences d'avec le tourisme durable : « *il [l'écotourisme] contribue activement à la protection du patrimoine naturel et culturel* » et surtout « *il propose aux visiteurs une interprétation du patrimoine naturel et culturel* ». Le patrimoine des canaux se trouve dans la *Stratégie de valorisation* grâce à quatre points : deux concernent les connaissances à obtenir sur celui-ci, l'un prend en compte « *la dimension paysagère et les enjeux de biodiversité de ce patrimoine* » (on se rapproche ici de la conception de la voie d'eau applicable au canal de LE SUEUR) et un dernier concerne la mise en valeur de ce patrimoine ainsi que l'éducation relative à l'environnement (p. 16). L'interprétation n'est pas spécialement citée comme mise en valeur du patrimoine dans le texte stratégique mais on la retrouve dans de nombreux textes théoriques sur l'écotourisme (GAGNON et LAPOINTE, 2007). L'interprétation du patrimoine est dans la définition synthétique de l'Office de la langue française du Québec :

*« une méthode de sensibilisation des visiteurs à des éléments choisis et signifiants du patrimoine en ayant recours à des moyens qui font d'abord appel à l'appréhension, c'est-à-dire qui mènent à une forme vécue et descriptive de la connaissance plutôt qu'à une forme rigoureusement rationnelle » (cité par RIVARD, 2011, p.10).*

L'écotourisme est bien séduisant dans ce qu'il propose quant au canal et plus encore quant au patrimoine de celui-ci. Pourtant, son utilisation sur le Nivernais se doit d'être critiquée.

### **III.1.2 : Les limites de ces pratiques par rapport au patrimoine**

Deux limites sont à prendre en compte par rapport à ces pratiques : d'abord, l'écotourisme appliqué au Nivernais doit être critiqué. Ensuite, l'aire de chalandise réduite imposée par les moyens de transport sur le canal semble être un obstacle entre les pratiques et le patrimoine.

### *III.1.2.1 : Une destination écotouristique impossible sur le Nivernais*

Tous les principes de l'écotourisme semblent trouver réponse sur le Nivernais. Mais au cours de nos lectures, le terme de « communautés hôtes » et « communautés locales » rencontré très régulièrement et mis en perspective sur ce canal nous a laissé perplexe. Si le Nivernais se construit bien comme une destination écotouristique, quelle est cette communauté hôte accueillant le projet, y participant, l'initiant, le dirigeant en récoltant et partageant équitablement les fruits ? Les riverains immédiats ? Il y en a peu. Les habitants des communes traversés par le canal ? Les locaux à une échelle un peu plus petite ? Nous avons vu que très peu d'entre eux avaient approprié le canal et son patrimoine. Les usagers alors ? En général, la communauté hôte est définie par la présence qu'elle maintient sur la destination écotouristique mais aussi par le lien qui l'unit à son territoire: lieu de travail, de vie. Or, comme on l'a également vu, il n'y a pas de groupe sur le Nivernais soudé par une activité. Cette absence de la communauté hôte est confirmée par un silence de la *Stratégie de valorisation des canaux et rivières navigables de Bourgogne* : le texte ne dit pas explicitement que l'équipement en services de base bénéficiera aux populations locales. Pour nous, le fait qu'il n'y ait pas une communauté locale structurée autour du canal du Nivernais marque la de sa construction comme destination écotouristique dans le sens où la conçoit la région, conception qui est la plus médiatisée.

Il n'y a pas d'écotourisme sur le Nivernais mais la vision du patrimoine que convoie la notion, à savoir son interprétation est intéressante et pertinente. Elle y a été présente avant la *Stratégie de valorisation*: le CITCT a été créé en 2009, le « sentier de la libellule » en 2010.

Si nous ne retenons pas l'écotourisme comme pratique culturelle induisant la mise en valeur du patrimoine du Nivernais, nous en gardons l'interprétation qui est une forme de mise en valeur du patrimoine.

### *III.1.2.1 : L'aire de chalandise : un obstacle à la pratique du patrimoine ?*

Ces pratiques touristiques intègrent le patrimoine dans leur théorie mais comment le lien se fait-il sur le terrain entre la pratique et l'élément patrimonial ? L'accès interdit aux véhicules non autorisés sur le halage est un obstacle apparemment fondamental à la pratique du patrimoine du Nivernais. La réflexion doit en fait prendre en compte les déplacements des usagers du canal et l'aire de chalandise créée par leurs moyens de transport. L'aire de

chalandise est une notion économique au départ : c'est la « *zone dans laquelle se recrutent les clients d'un commerce, d'un centre commercial ou des commerces et des services d'une ville* » (PUMAIN, 2004) ». Adapté au patrimoine, et sans analyse économique, on peut comprendre l'aire de chalandise par la zone définie par la pratique patrimoniale des usagers. Là où la notion devient intéressante est que l'aire de chalandise, sur le canal (et pas seulement pour le patrimoine) dépend du mode de déplacement de ses usagers. Des plaisanciers sans vélos ne peuvent pas faire grand-chose : la quasi-totalité des navigants en possèdent pour pouvoir se ravitailler par exemple. Avec un vélo, l'aire de chalandise croît, quoiqu'en moyenne elle ne soit que de cinq kilomètres de chaque côté du canal [SUBIT, 2014]. En réalité, avec un peu de pratique, elle peut être beaucoup plus importante si besoin [RICHOUX, 2014]. L'aire de chalandise des randonneurs est, elle, minime. Dès lors, comment pratiquer un patrimoine dont l'accès nécessite parfois le parcours d'une distance importante ou un effort physique certain ? C'est là qu'interviennent les pratiques touristiques. Leur nature, (mouvement, lien à la voie d'eau) par l'intermédiaire d'aménagements et d'équipements, facilite soit l'accès au patrimoine soit suscitent la construction d'une infrastructure spécifique le mettant aussi en valeur.

Une analyse de ces pratiques va permettre de comprendre comment elles sont mises en œuvre sur le Nivernais et quelles sont leurs conséquences.

### III.2 : Des pratiques récréatives et touristiques à la pratique du patrimoine

L'itinérance à pied, à vélo et le tourisme fluvial permettent de pratiquer le patrimoine du Nivernais en ce que qu'il est, en leur sein, une « activité ». Pour cela, il faut circonvenir le problème posé par l'aire de chalandise. Surtout, une pratique originale du patrimoine voire même la création d'un patrimoine est visible. L'itinérance pédestre fait apparaître le système alimentaire du canal dans ses objets patrimoniaux. L'itinérance à vélo met en valeur l'échelle propre à la voie d'eau. Enfin le tourisme fluvial met les patrimoines en réseau dans un souci de respect des faits historiques et de diversification de la pratique patrimoniale.

### **III.2.1 : L'itinérance pédestre sur le canal du Nivernais pour découvrir le système alimentaire du canal et les ouvrages d'art**

Sur le Nivernais, deux patrimoines du canal sont mis en valeur par l'itinérance pédestre : le système alimentaire grâce à l'itinéraire axial de la rigole d'Yonne et ponctuellement, des ouvrages d'art au sein de boucles plus petites. Un premier temps exposera les critères de choix et les circuits de randonnée pédestre réalisés. Ensuite, l'attention sera fixée sur le cas de la rigole d'Yonne qui est un axe où l'itinérance peut se produire grâce à son aménagement.

#### *III.2.1.1 : L'analyse de l'itinérance par les circuits de randonnée pédestre : la pertinence d'un choix.*

Comment le lien entre circuit pédestre et patrimoine du canal a-t-il été fait ? Les recherches sur les sites Internet des Communautés de communes et des communes ont été très précieuses : un simple hasard a permis de rencontrer les « Randonnées du patrimoine » proposées par le groupe citoyen de la petite commune de Mont-et-Marré (GROUPE PAYSAGE CITOYEN DE MONT-ET-MARRÉ, s. d). Des ouvrages d'art du canal étant alors des buts de randonnées, le circuit était une manière de mettre en valeur ce patrimoine en y accédant non pas directement mais au cours d'un temps plus long, grâce à un mouvement. Dans la randonnée, la plaisir de la marche compte tout autant que le but. Dès lors, le lien avec l'itinérance était rapidement fait et validé.

La réflexion s'est enrichie dans un second temps : le principe d'une boucle dont une partie passe sur le canal est intéressant en termes d'itinérance par l'état d'esprit qu'il impose. Souvent, la portion canal est la seule portion d'espace qui ne soit pas fermée (forêt ou bois) ou composée de champs (bocage et openfield) quoique le canal ne soit pas aussi ouvert qu'une vallée. Cette variation des paysages du circuit de randonnée tient l'esprit en éveil, évite la monotonie qui peut se dégager d'un circuit dont l'itinéraire n'est pas forcément bien construit. La monotonie est l'obstacle majeur qui se produit si l'itinérance se fait uniquement le long du canal sans que la distance en soit forcément la cause. Elle peut être provoquée par un paysage peu diversifié, par l'absence d'élément intéressant ou de fréquentation.

Une liste de circuits de randonnée se faisant en partie ou en intégralité sur le canal et son système alimentaire a été constituée. Outre les itinéraires publiés sur Internet, les topoguides locaux édités par la Fédération Française de Randonnée Pédestre ainsi qu'une liste récapitulant les circuits sur le canal, obtenue auprès du Comité départemental de randonnée

pédestre de la Nièvre ont permis d'affiner les choix. Le seul critère était que le circuit devait passer le long du canal ou sur son système alimentaire. Les circuits réalisés étaient ceux mettant en avant les sites patrimoniaux importants du Nivernais.

Pour chaque circuit de randonnée, le lien entre patrimoine et itinérance a été analysé : quels éléments patrimoniaux du canal l'itinéraire permet-il de découvrir ? Sont-ils situés sur l'itinéraire ? Sont-ils accessibles ? Différents ? Y- a- t-il d'autres éléments patrimoniaux du canal non mentionnés mais qui peuvent susciter un détour ? Un lien survient-il entre effort physique et appréhension du patrimoine ? Supporte-t-il des aménagements favorisant l'itinérance ? Une part de l'analyse tient d'observations empirique, l'autre part résultant plus d'une expérience personnelle de l'espace.

Tous les circuits réalisés n'ont pas permis une véritable expérience de l'itinérance quoiqu'en étant balisés ou bien grâce à leur description dans un topoguide, l'itinéraire était sécuriser permettent d'échapper à l'inquiétude de ne pas se perdre. Le cas de la rigole de l'Yonne est l'axe d'itinérance pédestre le plus abouti sur le Nivernais.

### *III.2.1.2 : La rigole d'Yonne : l'itinérance pédestre pour découvrir le patrimoine du système alimentaire du canal*

La rigole d'Yonne a été l'objet d'une valorisation en 2012 dans le cadre d'une coopération entre le GAL Canal du Nivernais et le GAL Parc du Morvan. Il s'agissait de connecter les deux bassins touristiques. L'axe de 25 kilomètres que constitue la rigole de Pannecière à Port-Brûlé était l'interface la plus logique entre les deux (JOURNAL DU CENTRE, 2012) Elle a été aménagée pour la circulation des vélos et des piétons<sup>68</sup>. Ses berges sont entretenues, un balisage a été mis en place. Surtout, ce qui permet l'itinérance et qui a été réalisé, c'est la synthèse des circuits de randonnée pédestre et boucles cyclistes autour de la rigole. Il existait déjà des circuits qui la parcouraient en partie mais cette synthèse est utile à l'utilisateur parce qu'elle démultiplie les possibilités d'itinéraires. Ainsi, au départ du circuit « L'échelle des 16 écluses », sur la place de Sardy-les-Épiry, on trouve ce panneau (figure 24).

---

<sup>68</sup> Nous choisissons de traiter la rigole d'Yonne par rapport à l'itinérance pédestre. Les circuits vélos indiqués sont précisés « circuits VTT » alors que les circuits cyclotouristiques sont indiqués en d'autres endroits comme « véloroutes et voies vertes ». Le vélo qui se pratique le long de la rigole nous semble donc plutôt une activité sportive qu'une itinérance.

**Photographie 5 :** La rigole d'Yonne, infrastructure d'itinérance pédestre



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Le panneau permet le choix de son itinéraire puisqu'il indique le balisage, le départ, l'arrivée, le kilométrage et la durée des circuits : le randonneur ou le cycliste n'a pas besoin de carte ou de topoguide. Il précise les services de base des alentours. Finalement, entre la rigole et les circuits existants, chacun peut se composer son propre itinéraire. Les sites patrimoniaux (système alimentaire du canal et autres) sont également indiqués. On le trouve également à Port-Brûlé, à l'extrémité de la rigole : le départ d'une itinérance peut s'y faire sans respect pour le « départ conseillé ».*

Ce maillage de circuits déjoue le problème de l'aire restreinte de chalandise : chacun peut accéder à cet ouvrage d'art qu'est la rigole, d'où qu'il se trouve dans ses environs. En ce sens, la pratique touristique instigue une mise en valeur du patrimoine : c'est le mouvement qui le fait découvrir.



De plus, les circuits indiqués permettent l'itinérance de deux manières : soit par le choix libre de l'itinéraire (dix circuits de longueurs variables sont listés) soit par la prédilection de la distance : la rigole d'Yonne est l'axe qui permet de rejoindre les grands circuits du Morvan (GR 3, G10, Grande traversée du Morvan) aux étangs du Bazois.

Ensuite, le choix de la rigole elle-même comme point commun à ses circuits (6 la parcourent en partie sans compter le parcours qui la suit) crée les conditions d'une itinérance mentale. Elle est relativement cachée même lorsque qu'elle ne passe pas en forêt : elle n'est pas signalée et est souvent prise pour un fossé. L'anticipation, l'attention ainsi mobilisées répondent aux critères de l'itinérance précédemment cités : « [...] être réceptif à la découverte de soi, du monde, des territoires » (AFIT et GIORNA in BERTHELOT, HANZ et BEL, 2012, p. 46.) et encore « la place laissée à l'inconnu » (CORNELOUP, 2012, p. 12). Dans certaines parties, sa valeur d'ancienneté est très marquée : la végétation envahit certains ponts qui ne sont plus utilisés. D'aucuns dirait qu'un charme se dégage de ses vieilles pierres. Les sinuosités du cours d'eau, le murmure des ruisseaux qui se jettent dans la rigole accentuent cet aspect. Le marcheur peut faire attention à la forêt qui l'entoure dont les traces d'exploitation sont très visibles et récentes. Ici, l'itinérant peut avoir une « relation en profondeur avec la nature » (CORNELOUP, 2012, p.11). Le point d'orgue de la pratique patrimoniale de la rigole d'Yonne reste la traversée de l'aqueduc de Montreuillon. Si elle est impressionnante, elle a été sécurisée et est autorisée. Les photographies de la figure illustre cette expérience patrimoniale que permet la marche.

**Planche 10** : Les différents aspects de la rigole d'Yonne



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : pont, circuit des 16 écluses, la rigole près d'Epiry ; circuit de la chapelle Saint-Elymon ; l'aqueduc de Montreuillon ; la traversée de l'aqueduc en suivant la rigole.*

La pratique du patrimoine sur la rigole d'Yonne se fait aussi par l'intermédiaire d'une médiation explicative : des panneaux disséminés le long des itinéraires informent sur les ouvrages d'art (deux sur l'aqueduc par exemple) ou sur le rôle de la rigole. La pratique

touristique qu'est l'itinérance pédestre enrichit ainsi le patrimoine de la voie d'eau en ajoutant à celui déjà connu une partie jugée importante et pertinente de son système alimentaire.

### **III.2.2 : L'itinérance à vélo : découvrir le patrimoine du canal à l'échelle de la voie d'eau**

On parle de véloroute mais aussi de voie verte. Le premier terme désigne l'itinéraire, en l'occurrence, le Nivernais à vélo, portion du TBV. Le second définit un « aménagement en site propre réservée à la circulation non-motorisée »<sup>69</sup>. Le Nivernais, parce que la véloroute passe par les chemins de halage non ouverts à la circulation motorisée (sauf service) est aussi une voie verte. Au quotidien, les deux termes sont utilisés l'un pour l'autre. Nous ferons toutefois la distinction entre les deux pour plus de clarté. L'itinérance à vélo crée le patrimoine du canal à l'échelle de la voie d'eau. Un retour sur une expérience du terrain est d'abord nécessaire pour comprendre l'ambivalence de l'expérience patrimoniale qu'elle propose. Le retour sur expérience permet finalement de comprendre que le vélo permet d'appréhender la spécificité du patrimoine du canal : l'échelle de la voie d'eau et la sérialité.

#### *III.2.2.1 : L'expérience de l'itinérance sur la véloroute de Fond Judas*

La véloroute de Fond Judas a été pratiquée au tout début du terrain pour comprendre comment l'itinérance à vélo permettait la mise en valeur du patrimoine mais aussi pour saisir la pratique du tourisme fluvestre et afin de préparer l'entretien avec M. LORIOT et Mme BARBIER de la Communauté de Communes Entre Loire et Forêt. Ce qui a surtout marqué dans cette expérience est la dissociation entre l'itinérance et la pratique patrimoniale. Par nécessité scientifique, je devais m'arrêter à chaque panneau expliquant tel élément patrimonial, prendre des photographies, des notes. Mais, une conjonction d'éléments tels que l'effort physique associé à la vitesse, au soleil, au froid et au vent ont fait que je rechignais à m'arrêter lorsque j'y étais obligée. Mon expérience de l'itinérance ne se faisait pas à ce moment-là par le choix de la découverte du patrimoine mais plutôt dans la disposition mentale créée par l'exercice physique.

Cette première expérience déconcertante, la question de la distance et l'organisation technique me rendaient difficile la réalisation de portions du canal à vélo (obligation de faire un aller-retour, peu de pratique). Cela a restreint l'expérience de l'itinérance à cette unique

---

<sup>69</sup> Source : Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes, <http://www.af3v.org/-Voie-verte-.html> consulté le 23/06/14.

occurrence. Toutefois, la pratique de la voie verte (puisqu'elle est essentiellement constitué des chemins de service), l'entretien avec M. RICHOUX, les éléments glanés lors des autres échanges, l'étude du guide *Le canal du Nivernais à vélo* (SANCHEZ et SOUTY, 2011), de la carte *La Bourgogne à vélo* (COLLECTIF, 2011) et les similitudes observées avec l'itinérance pédestre permettent de caractériser le lien entre patrimoine et l'itinérance à vélo tout en esquissant des hypothèses dans l'appréhension du premier.

### *III. 2.2.2 : L'itinérance à vélo : appréhender la particularité du patrimoine des canaux*

En France, la circulation des vélos sur le chemin de halage est une tolérance de la part du gestionnaire : elle n'est pas obligatoire le long de chaque canal. Des questions de responsabilité juridiques et de d'entretien de la couche de roulement en sont la cause (COLLECTIF, 2011)<sup>70</sup>. Dès lors que cette tolérance existe, comme sur le Nivernais, le canal et donc son patrimoine sont accessibles au public et d'une manière plus facile qu'à pied : l'aire de chalandise est agrandie à vélo, avec un peu de pratique puisque l'itinéraire est plat et sécurisé. Les guides sont ici essentiels : ce sont eux qui font le lien entre le patrimoine vu et sa signification : le guide du *Canal du Nivernais à vélo* est exemplaire à ce titre (SANCHEZ et SOUCY, 2011). Il consacre ainsi quatre pages à l'histoire du canal et à ses caractéristiques. Un paragraphe intitulé « Principaux ouvrages d'art » énumère les voûtes, l'échelle d'écluses, les étangs mais aussi l'aqueduc de Montreuillon, et de La Chaise, les ponts remarquables (ponts-levants, ponts-canaux etc) et les pertuis (*idem*, p. 13). Il présente également le système d'alimentation du canal avant de consacrer deux pages aux « escales » du Nivernais, où sont remplacés les éléments patrimoniaux majeurs du canal (*idem*, p. 13-15). Au sein des différentes étapes de l'itinéraire, dans la description de celui-ci, les éléments patrimoniaux du canal sont signalés et expliqués de nouveau. Ainsi si l'on prend le cas du véloroute Champvert-La Machine : « *Le port de la Copine à Champvert a été aménagé en 1860 pour l'expédition du charbon.* » (SANCHEZ, SOUTY, 2011, p. 69). Ce type de précision est essentiel quand on examine l'aménagement de la voie verte : souvent les éléments patrimoniaux indiqués sont les plus importants et seule leur direction et donnée ainsi que le montre le cliché suivant.

---

<sup>70</sup> Et aussi : VN.F, « Définition d'une politique de Voies navigables de France en matière de voies vertes sur les chemins de service dans une logique de grands itinéraires », [www.vnf.fr/vnf/img/cms/hidden/politique%20velo%20VNF8200302211757.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/hidden/politique%20velo%20VNF8200302211757.pdf) consulté le 26/03/14.

**Photographie 6** : Des sites patrimoniaux indiqués le long de la véloroute



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Photographie prise du chemin de halage, en aval de l'écluse de Fleury, commune de Biches. L'indication de la présence de l'ouvrage d'art ne qualifie pas le barrage comme un patrimoine pour autant.*

Circuler sur le canal à vélo nécessite un effort physique régulier. Un rythme se crée qui instaure un confort de pratique : dès lors, le cycliste a tout loisir de se concentrer sur ses sensations ou d'accorder son attention aux environs tout en ayant la facilité de s'arrêter où il le désire, la voie verte étant sécurisée [RICHOUX, 2014]. Concrètement, cela permet le long du Nivernais, d'observer le paysage et ses variations. La prise en compte du paysage du canal que permet l'itinérance à vélo se lie avec la flurbanisation : l'association paysage et « ruban d'eau » a un rôle fondamental dans ce retour aux voies d'eau (LE SUEUR, 2012).

## Vignette 2 : Corps et rationalisation dans l'expérience patrimoniale sur le Nivernais

### Le ruban d'eau au milieu des usines

Sur le tronçon entre le port de La Copine et le port Saint-Thibault, au retour, pas de panneaux : je suis alors libre de tourner mon attention vers le paysage en notant ses caractéristiques (usines en fonctionnement, locaux commerciaux, route) sans m'attarder sur sa signification, de constater de manière assez empirique la parenthèse que constitue cette voie d'eau et ses berges, coincées entre une zone industrielle et une départementale à grand passage. Leur proximité ne vient pas troubler la sensation de liberté que l'effort physique au grand air suscite.

### Le terril

Après l'étang Grenetier, se trouve le dernier terril des mines de La Machine. La voie verte passe à son pied, séparée de la route par une bande herbeuse. Ce qui a attiré mon attention, c'est un bruit de voix. Deux hommes ont grimpé sur son flanc, ils manipulent la végétation. Qui sont-ils ? Des scientifiques ? Des agents municipaux ? Des intrépides quelconques ? J'ai envie de grimper à mon tour : la vue sur la ville doit être belle, de là-haut. Les images des villes minières du nord de la France me viennent à l'esprit : carreaux de mines, cités minières, chevalements et terrils s'ordonnent dans une symétrie révélée par les prises de vue du ciel qu'affectionne les journalistes du JT qui produisent ces reportages. L'impression du patrimoine minier et industriel de La Machine donnée par la véloroute jusqu'à maintenant est autre : il est plutôt secret. Le port de La Copine n'est pas visible à partir du canal. Il se cache derrière le hameau composé de bâtiments industriels et de maisons. L'étang est éloigné du bourg. D'ailleurs, j'ai résisté à l'envie d'aller en faire le tour : le soleil invitait à la détente, au délassement des jambes après le vélo... la nécessité scientifique l'a emportée. Je continue ma route jusqu'au puits des Glénons, le témoin le plus reconnaissable dans la ville, de son passé minier sans qu'il y ait besoin de panneaux pour le signaler.

Au retour, déception il n'y a plus personne sur le terril, le froid tombe, le soleil baisse, il n'apparaît plus aussi intrigant.

Cette vignette montre que l'expérience patrimoniale est influencée par le moyen de locomotion : à la différence de la randonnée où la conversation, si l'on est accompagné, peut détourner l'attention des alentours, ou l'introspection qu'elle suscite si l'on est seul, l'effort physique et le contexte<sup>71</sup> créent une disposition d'esprit favorable à une perception patrimoniale fragmentaire, faite d'associations ou de constat sans chercher à la rationalisation ou à l'explication scientifique abouties. On retrouve également les fondements de l'itinérance (attention à autrui et à la nature, état d'esprit...)

La distance joue un rôle important dans le sens où cette pratique touristique permet de découvrir l'axe en totalité ou en grande partie : le canal comme patrimoine est ici abordé à l'échelle de la voie d'eau. L'échappée, propre à l'itinérance est également plus aisée avec un vélo ainsi que l'explique M. RICHOUX [RICHOUX, 2014]. Avec un peu de pratique, une dizaine de kilomètres supplémentaires est peu si l'on veut se détourner de son itinéraire initial : visiter d'autres infrastructures du patrimoine comme un circuit de randonnée ou une collection permanente est alors possible. Surtout, la distance est ponctuée lors de tels parcours par la répétition des écluses et des maisons éclusières, qui ne se ressemblent pas tout à fait. Le cyclotouriste, là pourrait expérimenter, sans forcément bien le comprendre ou le savoir, la particularité du patrimoine d'un canal comme le Nivernais, qui est la répétition des éléments. La voie verte passant au plus près de ses maisons, en sécurité, permettant facilement l'arrêt, révèle ce semis des maisons éclusières, maisons de garde et beaux bâtiments le long de l'eau. Elles témoignent de l'organisation de l'exploitation de la voie d'eau, notamment de sa hiérarchie (maison des Ingénieurs de Baye) et de l'évolution des travaux, et de l'appropriation qu'en faisaient leurs habitants.

---

<sup>71</sup> Certes, ici le contexte était un temps de d'étude scientifique et non pas de loisirs comme il est le cas pour la plupart des pratiquant du véloroute sur le Nivernais. Quoiqu'il en soit, les activités physiques imposées par ces pratiques touristiques ont quand même doté cette étude d'une dimension récréative, bienvenue et opposée aux répétitifs et longs trajets en voiture pour accéder au terrain de recherche.

## Planche 11 : Apprécier les maisons du Nivernais : le rôle du véloroute



Source : Mathilde ARMINGEAT, février et mars 2014

*De gauche à droite et par ligne : maison des Ingénieurs de Baye (VL) ; maison éclusière de Baye (n°1 VL) (juste à droite de la précédente), maison éclusière de Dirol (n°34 VS) ; maison éclusière de Laporte (n°36 VS)<sup>72</sup>.*

Comme l'a rappelé Mme MALHERBE, [MALHERBE, 2014] ce qui fait l'intérêt du patrimoine des canaux c'est la répétition des ouvrages d'art qui permettent au système de fonctionner : leur répétition, leur répartition ainsi que leurs points communs et leurs différences sont fondamentaux pour comprendre la voie d'eau dans son ensemble. L'infrastructure qu'est la voie verte n'est pas là pour que le cycliste ait une connaissance scientifique des plans des maisons du canal mais permet l'expérience patrimoniale de ce qui fait la richesse du canal. Natalie HEINICH explique dans *La fabrique du patrimoine*, que l'Inventaire général, à la différence de l'administration des Monuments historique a un intérêt

---

<sup>72</sup> Voici les plans les plus flagrants : on pourra également citer la maison éclusière de Port-Brûlé (n°1 VS) avec sa terrasse surplombant le canal, la belle maison de l'écluse 30 VL de Cercy-la-Tour, la maison de l'écluse de Clamecy avec ses deux perrons et le garage en béton rajouté à son flanc (n°47 VS)...



pour l'élément répété en grand nombre. Si ce critère est souvent négatif, il peut être parfois positif pour la sélection. Ainsi, l'objet remarqué donne naissance à une série, témoin de « *ce qui est commun à tous, partagé, standard* » (HEINICH, 2009, p.193). En prenant en compte tous les sites d'écluses avec leurs maisons éclusières, l'étude du conseil régional affirme que l'intérêt patrimonial du canal réside dans cette sérialité.

L'itinérance à vélo est donc complexe à comprendre lorsqu'il s'agit de voir comment elle s'articule avec le patrimoine du canal : en permettant l'accès et l'expérience du Nivernais à l'échelle de la voie d'eau, elle rend visible cette échelle qui souvent n'a de sens que pour les spécialistes. Surtout, les maisons et le paysage, dans une dimension pragmatique sont ajoutés au « corpus » patrimonial du canal.

### **III.2.3 : Le tourisme fluvial : l'expérience de la fonction originelle de la voie d'eau et la mise en réseau des patrimoines**

Le tourisme fluvial se lie au patrimoine du canal par une expérience directe de la fonction de la voie d'eau. C'est le cas de l'éclusée que vivent les navigants. Cette expérience reste toutefois limitée puisque contrairement au reste du patrimoine du canal, la navigation est très coûteuse. Nous allons donc nous concentrer sur le tourisme fluvestre. La pratique du patrimoine se doit d'être liée à la voie d'eau. Dès lors, comment faire venir l'utilisateur sur la voie d'eau et l'amener aux sites patrimoniaux dont l'accès est réglementé ? La limitation de la chalandise est résolue par l'établissement de connexions afin de mettre les sites patrimoniaux en réseau. Cela se fait en plusieurs lieux du canal : une comparaison entre la véloroute de Fond Judas et d'autres sites va révéler plusieurs degrés de mise en réseau.

#### *III.2.3.1 : La voie verte de la Fonds Judas : un cas complet de mise en réseau des patrimoines.*

Autour de Saint-Léger-des-Vignes et de La Machine, les patrimoines ont été mis en réseau. Le réseau est défini comme suit :

*« un ensemble d'éléments matériels, les infrastructures, et immatériels, électromagnétiques ou informationnels, assurant la mise en relation de différents lieux d'un territoire et des entités qui les occupent. Il se compose non seulement d'éléments linéaires, permanents ou temporaires, qui traduisent l'existence de relations et en garantissent la possibilité mais également d'éléments nodaux nécessaires à l'organisation des flux et au fonctionnement du système dans lequel s'inscrit le réseau ». (CHAPELON, 2004)*

Appliqué aux éléments et infrastructures de la CC Entre Loire et Forêt, le canal, sa véloroute, la ligne du Fonds Judas, le lien historique de l'exportation du charbon des mines de

La Machine par le canal sont les éléments linéaires. Les éléments nodaux sont des carrefours et la structure de la communauté de commune elle-même puisque c'est elle qui organise par son pouvoir d'action, le réseau. Les éléments reliés sont le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur, le port de Saint-Thibault et le port de la Copine, la ligne de la Fond Judas, le puits des Glénons et le musée de la Mine.

Le passage du véloroute du Nivernais sur le territoire de la communauté de communes était une belle occasion pour la collectivité locale de continuer à mettre en valeur son patrimoine [BARBIER et LORIOT, 2014].

C'est la ligne du Fonds Judas, ancienne ligne de chemin de fer utilisée pour transporter la houille des puits au port de La Copine qui a été transformée en véloroute par la CC dès ses débuts, en 2006-2007. Les éléments nodaux consistent en des carrefours équipés de cartes et panneaux directionnels ainsi que l'illustre la planche 12 ci-dessous.

**Planche 12 :** Les éléments nodaux créant le réseau du patrimoine autour de l'escale « confluence »



Source : Mathilde ARMINGEAT, février 2014

*Carte sur le contre-halage, en amont du port de La Copine et panneau au port Saint-Thibault.*

Le dernier élément linéaire, immatériel, de ce réseau se trouve dans les faits historiques : les panneaux disséminés le long du parcours le matérialisent.

La création de la voie verte a nécessité une sécurisation de son emprise au sol : des barrières en bois, démontables pour l'accès des secours et des services d'entretien interdisent l'accès des véhicules motorisés. Cette voie, parce qu'elle est sécurisée et facilement praticable annule le principal obstacle à l'accès du musée ou du Toueur à savoir un trajet assez dangereux pour cyclistes et piétons sur deux routes très passantes.

La communauté de communes Entre Loire et Forêt est également, parce qu'elle gère le Centre du Toueur, la véloroute de Fond-Judas et le Musée de la Mine, un élément nodal de ce réseau. Cela se traduit dans la communication sur les infrastructures : des brochures communes sont ainsi utilisées pour réaliser leur promotion [BARBIER et LORIOT, 2014]. De plus, la CC se sert de la renommée du musée de la Mine pour amener les visiteurs au Centre du Toueur : à l'accueil du puits des Glénons, une affiche rappelle tous les ans, la présence de l'exposition permanente et le thème de l'exposition temporaire avec l'ensemble des informations pratiques (et inversement).

Les patrimoines issus du canal sont bien mis en valeur par le tourisme fluvestre grâce à un réseau patrimonial qui permet aux visiteurs de pratiquer les sites de la voie d'eau en résolvant le problème de la chalandise. La patrimonialisation institutionnelle du canal le donnait à voir comme ouvrage technique. Avec la mise en réseau des patrimoines industriels autour de La Machine, le canal retrouve sa fonction initiale : transporter des marchandises. C'est une économie qui est ainsi révélée. Le Nivernais ne vaut plus seulement en tant qu'infrastructure spectaculaire mais pour son rôle dans le développement de cette partie de la Nièvre.

### *III.2.3.2 : D'autres cas de patrimoines en réseau*

D'autres éléments patrimoniaux forment des réseaux à partir du Nivernais à la différence que ces réseaux sont de moindre envergure et incomplets comparés à celui du site confluence.

Les roches de Basseville sont au cœur d'un réseau formé par deux éléments linéaires : le sentier permettant d'accéder au sommet des roches au départ de Surgy et le circuit de randonnée intitulé « Circuit des roches de Basseville » longeant le canal sur une grande partie de son itinéraire. Les deux éléments nodaux sont la table de lecture paysagère située au sommet des roches, sur le belvédère aménagé et les panneaux au pied du chemin rural permettant de le rejoindre. La table de lecture permet de connecter le circuit de randonnée au

point de vue et inversement. De plus, elle propose une lecture du paysage que le promeneur ou randonneur a sous les yeux donnant ainsi un sens à ce site. L'accès à cet élément nodal est uniquement indiqué lorsqu'on arrive par le sentier aménagé et non par le circuit de randonnée tel que l'illustre la figure ci-dessous.

**Planche 13 :** le réseau des patrimoines autour des roches de Basseville



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : table d'orientation au sommet des roches de Basseville et panneaux de direction en bas du chemin rural permettant l'accès au sommet (Surgy). Sous le panneau indiquant l'impasse, le logo du CG de la Nièvre accompagne l'inscription « Table d'orientation ». Les traits jaunes sont le balisage du circuit de randonnée. Dans le sens inverse, à partir du circuit, les roches ne sont pas indiquées. Cet ensemble de panneaux peut constituer un second élément nodal.*

Cette dissymétrie dans les éléments nodaux fait du site des roches de Basseville un réseau incomplet.

Le site de Fleury, et plus précisément le panneau qui présente le circuit de randonnée de la fontaine Chamont, est l'élément nodal au cœur d'un réseau patrimonial qui met en valeur un patrimoine autre, en l'occurrence, la fontaine de Chamont, petit patrimoine rural et un remarquable boisement de buis qui se trouve autour, classé Espace Naturel Sensible par le Conseil général et équipé de panneaux d'interprétation. Le panneau près du barrage est l'unique élément nodal de ce réseau puisqu'il indique l'itinéraire et le balisage à suivre.

**Photographie 7:** le réseau du patrimoine autour du site de Fleury



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Là encore, l'élément nodal connecte de manière incomplète les patrimoines alentours : si les ouvrages d'art (écluse de Fleury, de Brienne, de Villars) sont indiqués sur la carte, la fontaine de Chamont ne l'est pas.*

Les éléments linéaires de ce réseau sont le circuit de randonnée, le canal et son halage, le sentier-découverte de la fontaine de Chamont. Le site de la fontaine pourrait être un élément nodal si le circuit de randonnée y était indiqué pour pouvoir le suivre à partir de là, ce qui n'est pas le cas quand bien même, le canal du Nivernais y est mis en valeur par un panneau d'explication sur le parking. À partir de la fontaine, on peut accéder au canal par un pont au-dessus de l'Aron. Là encore, le réseau est incomplet : une fois arrivée sur la voie d'eau, rien n'indique les principales directions (écluse de Villard n°19 VL, site de Fleury pouvant être rejoint ou même point de départ du circuit de randonnée en sens inverse).

## Planche 14 : De la fontaine de Chamont au canal



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : panneau sur le parking du site de la fontaine de Chamont et pont sur l'Aron permettant de passer de la fontaine (à droite de la prise de vue) au canal (arrière-plan).*

Contrairement au réseau patrimonial d'Entre Loire et Forêt, les deux autres réseaux patrimoniaux sur le canal du Nivernais sont fonctionnels mais incomplets. Par comparaison, on voit que c'est le nombre et l'emplacement des éléments nodaux qui fait défaut.

Ces deux mises en réseau intègrent le paysage du canal dans son patrimoine. La mise en valeur des roches de Basseville se fait principalement sur ce point : à leur sommet, la table de lecture du paysage donne les principaux éléments du panorama s'offrant aux yeux, et fournit en outre une explication sur le flottage du bois et la chartreuse de Basseville. La composante géomorphologique du paysage et la biodiversité propre à cette zone Natura 2000 n'est pas expliquée in situ. Pour cela, le visiteur aura dû se rendre auparavant à l'Office de tourisme des Vaux d'Yonne, à Clamecy afin de récupérer un audioguide expliquant relief, faune et flore<sup>73</sup>.

<sup>73</sup> Source : <http://www.cg58.fr/la-nievre/environnement-eau/tout-savoir-des-espaces-naturels-sensibles-ens-nievre/amenagements-des-espaces-naturels-en-nievre-sentiers-de-decouverte.html> consulté le 21/06/14

La mise en réseau des patrimoines sur le Nivernais est réalisée à plusieurs degrés autour du canal. Cette différence dépend des acteurs : un seul organise les patrimoines entre Saint-Léger des Vignes et La Machine, la communauté de communes. Les autres sites ont vu de multiples acteurs participer à la mise en réseau : département, commune, associations. Le tourisme fluvestre enrichit le patrimoine du canal en y faisant entrer le paysage et les activités industrielles et artisanales qui ont eu lieu sur ses rives de manière beaucoup plus affirmée que ne le fait la patrimonialisation institutionnelle.

Les pratiques récréatives et touristiques que sont l'itinérance à pied, à vélo et le tourisme fluvestre créent le patrimoine du Nivernais. En élisant un élément du canal, en aménageant son accès et en l'expliquant, elles font entrer de nouveaux éléments dans le patrimoine du canal. En termes de contenu, ils concernent son système alimentaire, les industries et artisanats qui ont été présents ainsi que son paysage. Ces opérations consistent bien en une patrimonialisation du canal : un groupe (en l'occurrence les acteurs de sa gouvernance) se saisit d'éléments qu'il sélectionne et justifie comme patrimoine. Comme la patrimonialisation institutionnelle, cette seconde patrimonialisation se fait « par le haut », c'est-à-dire par les acteurs publics de la voie d'eau. L'originalité de cette patrimonialisation tient en ce qu'elle n'est pas revendiquée comme telle. Les activités décrites sont mises en avant pour diversifier la destination touristique qu'est le canal : cela permet alors une expérience patrimoniale inédite pour l'utilisateur qui en allant faire un circuit pédestre ou cyclotouristique va pouvoir appréhender le patrimoine du Nivernais par l'intermédiaire de son corps, dans ses spécificités et à l'échelle de la voie d'eau. Finalement, cette seconde patrimonialisation par les pratiques récréatives et touristiques complète la première, à caractère scientifique.

### III.3 : L'interprétation et la découverte des patrimoines du Nivernais

L'interprétation du patrimoine permet aussi sa création. Elle est très présente sur le Nivernais. Il est désormais nécessaire de revenir un peu plus longuement sur la genèse et l'explication de ce concept. Nous la verrons ensuite à l'œuvre dans une étude de cas, au sein du Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur. L'analyse des autres formes d'interprétation sur le Nivernais permettra une comparaison entre ses différentes utilisations : sur le canal, il est préférable de parler de découverte du patrimoine plutôt que d'interprétation du patrimoine.

#### **III.3.1 : Définition du concept et d'horizon d'attente**

Ce sont les recherches sur l'écotourisme qui nous ont fait porter davantage le regard sur l'interprétation du patrimoine dont elle constitue un des piliers fondamentaux. Les dénominations d'infrastructures patrimoniales du Nivernais ont alors semblées moins anodines : Centre d'Interprétation Touristique et Culturel du Toueur, sentier de la libellule, sentier d'interprétation au départ du CITCT, elle semblait créer des espaces spécifiques.

L'interprétation est un concept qui s'est progressivement développé aux États-Unis après la Seconde Guerre mondiale. Dans ce contexte d'après-guerre, les savoirs devaient être accessibles à tous sans forcément passer par l'université. Les parcs nationaux ont été les lieux privilégiés de cette transmission : le raisonnement et les connaissances scientifiques ne sont pas nécessaires pour donner un sens au patrimoine observé (RIVARD, 2011). La sensibilisation à la protection du patrimoine est primordiale : il s'agit de révéler au spectateur la valeur de celui-ci qui peut être parfois difficile à saisir (si l'on comprend bien la valeur d'ancienneté de l'échelle de Sardy, on peut moins facilement comprendre sa valeur technique). L'interprétation n'est pédagogique : les auteurs qu'ils soient pour (CAYRE, 2011) ou contre (LAZZAROTTI, 2011) la placent dans le divertissement, le temps des loisirs. Si cela ne déroge aux activités pratiquées en général sur le Nivernais, cela semble plutôt contradictoire avec une expérience patrimoniale que Françoise CHOAY décrit comme devant être un moment où le moins de médiation intervient. Justement, la médiation est au cœur de l'interprétation : elle peut et est souvent humaine, par l'intermédiaire du guide-conférencier. Elle se fait aussi par l'intermédiaire du récit, de la dramaturgie, utilisés avec les nouvelles technologies ou plus simplement sur des panneaux. Enfin, l'interprétation repose énormément sur la mobilisation des sens. La différence avec une expérience non médiatisée du patrimoine est que cette mobilisation sensorielle est guidée.



Les lectures sur l'interprétation expliquent que les infrastructures du patrimoine la mettant en œuvre sont souvent créées par des entreprises spécialisées de l'industrie culturelle qui ont l'habitude de manier les matériaux relatifs au patrimoine (archives etc) et aussi les nouvelles technologies (LAZZAROTTI, 2011 ; CAYRE, 2011). Leur intervention souvent à la demande des collectivités locales permet d'accentuer la relation au territoire (sentiment identitaire). Je m'attendais donc à une interprétation en bonne et due forme. Or, sur le Nivernais, le terrain a révélé qu'elle était à l'exact opposé de l'interprétation traditionnelle dans sa mise en œuvre, quoique classique dans son fond ainsi que le cas du CITCT le démontre.

### **III.3.2 : Le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur : les outils de l'interprétation.**

L'interprétation sous la forme d'une collection permanente et fixe est unique sur le Nivernais au CITCT. Il met particulièrement en exergue les moyens dont elle dispose.

Le Centre du Toueur a été créé en 2009 sur la commune de Saint-Léger des Vignes. Abrité dans les anciens locaux des employés du barrage de Loire, il propose une exposition permanente sur le Toueur Ampère V, le canal du Nivernais et la batellerie ainsi qu'une exposition temporaire renouvelée chaque année.<sup>74</sup> La communauté de communes Entre Loire et Forêt en a la gestion et a pu ainsi mettre en œuvre les préconisations du diagnostic du territoire intercommunal réalisé en 2007 qui recommandait de s'appuyer sur le canal pour poursuivre l'action culturelle de la CC [BARBIER et LORIOT, 2014]. Le CITCT (rénovation extérieure, jardin, mise en scène du bateau) a été l'œuvre du cabinet d'architecture A.B.W Warnant. Le Centre et ses expositions ont ouvert au public en 2009, le bateau n'a été déplacé et rendu accessible qu'à partir de 2011.

---

<sup>74</sup> Elle est en lien avec l'histoire locale mais pas forcément avec le canal. Ainsi, en 2014, elle a pour intitulé « Chez nous à l'époque de la Grande Guerre ».

**Planche 15 : Le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur**



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : maison cantonnière accueillant le CITCT et jardin où est installé le bateau.*

Le centre du Toueur met en œuvre les principes de l'interprétation : la manière dont est composée l'exposition permanente la montre bien. Elle fait beaucoup appel aux sens et surtout à la vue grâce aux nombreuses photos présentes, à des maquettes (bateaux) et à des objets incongrus qui lui donnent un côté ludique. Le visiteur n'a pas affaire à une importante quantité de texte sur le canal : il y en a d'ailleurs très peu. L'essentiel de l'information est fournie par les cinq courts films (5 à 6 minutes) diffusés en simultané avec le fonctionnement de la maquette. Cette grande maquette interactive qui parachève la visite met encore plus en exergue ces moyens ludiques : outre une mobilisation plus complète des sens (la bande sonore des films correspond à l'illumination de la maquette), il y a recours aux techniques du récit grâce à la personnification et à la prosopopée du Toueur Ampère V.

**Planche 16** : Une approche ludique du Nivernais au CITCT



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Les photographies s'admirent, le scaphandre, prêté par la subdivision VNF de Decize, amuse.*

**Planche 17**: Les maquettes visibles au Centre du Toueur



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : maquettes en bois réalisées par un particulier (M. FOUCHER) et maquette interactive du site de confluence. Les différents cours d'eau se colorisent au fur et à mesure de leur énumération. En l'occurrence, le canal latéral à la Loire.*

L'originalité du Centre du Toueur vient en fait de l'action de la CC. Certes, il est très courant que ces structures patrimoniales aient une collectivité territoriale à leur origine. Mais

souvent, elles délèguent la réalisation intégrale des contenus à une entreprise spécialisée (LAZAROTTI, 2007 et CAYRE, 2011). Ici, seule la réalisation de la maquette et des films a nécessité cette intervention. La composition de l'exposition permanente à la fois dans son organisation globale et la rédaction de son contenu, a été l'œuvre de la CC avec quelques particuliers [BARBIER et LORIOT, 2014]. Il n'y avait pas de collection préexistante à la réalisation du centre : c'est un phénomène relativement courant pour ce type d'infrastructures patrimoniales (LAZZAROTTI, 2011). Cela explique la manière très pragmatique dont s'est constitué le fonds du Centre : ainsi, des échanges entre de photographies entre la CC et les particuliers ont permis de constituer le fonds, les archives du Musée de la Mine de La Machine ont également livré des tirages [BARBIER, 2014]. Là où l'intervention d'une entreprise mobilise souvent la population locale (CAYRE, 2011), le contexte spécifique du canal du Nivernais n'a pas permis à l'interprétation à l'œuvre d'affirmer un sentiment d'appropriation du bateau ou du canal. Seules les personnes directement concernées comme l'ancien conducteur du Toueur, M. Blanchard, ou passionnées y ont participé [BARBIER et LORIOT, 2014]. La population locale tourne définitivement le dos au canal : même sa patrimonialisation ne suscite pas une implication ou alors très circonstancielle. Enfin, l'interprétation est singulière parce toutes ses médiations et explications ont lieu avant que le visiteur (s'il suit le sens de la visite) n'accède au Toueur : ce qui est particulièrement efficace : « *C'est plus quand ils [ndla : les visiteurs] sont là [ndla : sur le pont du bateau] c'est-à-dire « Ah ouais, on a vu sur la maquette qu'on était à un pôle confluence, là on le voit vraiment »* [BARBIER, 2014]. Le bateau n'est entouré d'aucun dispositif quelconque qui aurait pour inconvénient de « distraire » de l'objet patrimonial (CHOAY, 1992) : bateau et peuvent être appréciés de manière personnelle. Si le CITCT met à l'œuvre les moyens habituels de l'interprétation, il ne semble pas proposer une démarche interprétative, un message « à faire passer » quoiqu'il y ait la volonté de faire découvrir une époque révolue, aux conditions de vie bien différente de la nôtre [BARBIER, 2014].

Avec le CITCT, Ampère V, reconnu scientifiquement comme patrimoine bénéficie d'une appropriation plus vaste. S'il était entré dans le champ patrimonial avant qu'il ne soit « au musée », ce n'était qu'en partie, puisqu'il a passé plusieurs dizaines d'années à rouiller hors d'eau. Avec ce bateau, c'est la voie de commerce qu'était le canal qui est mise en valeur. Le Centre du Toueur, à en juger par le reste de son exposition permanente fait entrer le quotidien de la voie d'eau dans le champ patrimonial : le matériel nécessaire à son entretien et les photographies de ses abords font le lien entre le canal considéré comme infrastructure

composée d'ouvrages d'art et l'activité économique qu'il permettait. L'interprétation qui se produit au Toueur est finalement intéressante parce que ses moyens techniques ne correspondent pas au modèle habituel pour cette forme de mise en valeur du patrimoine

### **III.3.3 : Le sentier de la Libellule : un propos interprétatif et l'affirmation du « patrimoine naturel » du canal**

L'autre infrastructure du patrimoine qui met particulièrement en valeur l'interprétation est le sentier de la libellule sur l'étang de Vaux. C'est un sentier de 700 mètres équipé de sept panneaux d'interprétation double-face qui part du pied de la digue séparant Vaux et Baye et se termine peu après le hameau de Vaux. Il a été créé en 2010 par le SMETCN, le Conseil Général de la Nièvre ainsi que le GAL Canal du Nivernais.

Il a pour thème la faune et la flore des rives d'étangs. L'interprétation ici est forte dans le contenu du propos : l'entretien conjugué d'un tel site par sa faune, sa flore et l'homme. Les panneaux réalisent une démonstration tout en finesse ainsi que l'illustrent les extraits suivants

#### **Document 7 : Les rives de l'étang de Vaux, un entretien partagé**

*« Mais en s'accumulant, cette vase finit par combler l'étang si l'on ne prend pas garde. »*

*« Non, ces arbres sont loin d'avoir fini leur vie ! En effet, même dépourvus de feuille et de sève, ils jouent encore un rôle écologique très important pour un grand nombre*

Source : Panneaux d'interprétation « La vase, le terreau des étangs » et « Absence d'entretien ? »,

Sentier de la Libellule, étang de Vaux.

*Ces deux extraits abordent implicitement l'action anthropique pour le maintien de tels sites riches en biodiversité : qui surveille l'envasement d'un étang et décidera le cas échéant d'enlever la vase ? Qui laisse les arbres morts pouvant être des habitats communautaires ?*

Cette interprétation n'est efficace que si l'objet interprété est observable : en l'occurrence, les panneaux sont installés un peu avant le micro-site dont ils traitent ainsi que l'illustre la planche 18.

## Planche 18: Observer ce qui est interprété



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Le panneau s'intitule « Des racines et des saules ». La première photo a été prise, à quelques pas.*

Ici, contrairement à ce qui est en place au centre du Toueur, le rapport entre l'élément patrimonial et l'interprétation est soit simultanée soit très rapproché (au Toueur, les panneaux traitant du bateau sont en début de parcours alors qu'on accède au bateau à la fin de celui-ci en général).

Son autre point commun avec le Centre du Toueur vient des conditions de sa réalisation : là aussi, ce sont les collectivités locales qui se sont chargées de la rédaction du contenu, à savoir le GAL Canal du Nivernais, la Fédération de Pêche de la Nièvre et le service Espaces naturels du Conseil général [SUBIT, 2014]. Le rappel des protections patrimoniales touchant les étangs participe de cette interprétation. Cela se fait par l'intermédiaire des panneaux présentant le site que l'on trouve sur les deux parkings au départ et à l'arrivée du sentier de la libellule. Cela constitue une différence avec le Centre du Toueur au sein duquel l'inscription au Monument historique du bateau n'est pas indiquée.

Ce sentier d'interprétation légitime et révèle au public le patrimoine « naturel » des étangs du Bazois. La présence du système alimentaire du Nivernais est renforcée au sein du patrimoine du canal.

### *III.3.4 : Les autres sentiers de découverte*

Quatre autres sentiers du même genre existent sur le Nivernais et son réseau : le sentier du Héron cendré, sur la rive opposée de Vaux, en face du sentier de la Libellule, le sentier du Martin-pêcheur, partant de la digue entre Vaux et Baye et rejoignant l'étang des Usages ainsi que le sentier du flottage du bois du musée Romain Rolland au pont Picot, à Clamecy. Le quatrième est l'ensemble constitué par le « linéaire » canal, du barrage sur la Loire au port Saint-Thibault sur la commune de Saint-Léger des Vignes et par les panneaux de la véloroute de la Fonds Judas.

Les deux sentiers des étangs sont plus anciens que le Libellule et ont été réalisés par le Conseil général de la Nièvre. De l'interprétation ils ne conservent plus que l'élément ludique (des panneaux à tourner pour avoir la réponse à la question posée) et l'utilisation moyens du récit. Les sens sont tous mis en alerte par l'observation possible des oiseaux de l'étang grâce aux observatoires mis à disposition. Encore faut-il que le promeneur soit présent au bon moment (en général à l'aube et à un moment particulier de l'année selon les espèces). Ici, il manque fondamentalement un message interprétatif convainquant le promeneur : ainsi celui-ci ne sait pas, à aucun moment quel est le statut des oiseaux en question en France. Sont-ils menacés ? Protégés ? Le contenu ludique le plus abouti est celui du sentier « P'tite bûche » sur le flottage de bois, à Clamecy. Muni d'une plaquette jeu, une énigme est à résoudre grâce aux panneaux. Il n'y a pas de problématique interprétative dans les propos quoique l'on remarque une volonté de pédagogie pour expliquer ce patrimoine culturel.

Pour ce qui est du linéaire canal et du véloroute de Fonds Judas, l'interprétation est finalement uniquement performative lorsque les documents touristiques emploient le terme « panneau d'interprétation ». Leur contenu est purement explicatif et sobre. Il n'y a pas de message interprétatif ni un rappel de la protection patrimoniale des objets observés.

**Planche 19:** les panneaux d'explication sur le linéaire canal et la véloroute de Fonds Judas



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite « La ligne de Fonds Judas », au départ de la partie exclusivement réservée aux circulations douces et panneau « le port de la Charbonnière » à l'emplacement de l'ancienne infrastructure.*

Ces sentiers n'inventent pas un nouveau patrimoine mais mettent différemment en valeur la faune, la flore, le flottage du bois et les industries du bassin de La Machine. Leur intérêt est dans le fait qu'ils ne correspondent pas ainsi pas toujours aux principes du concept auxquels ils se rattachent.

*III.3.5 : Sur le Nivernais, plutôt une « découverte » du patrimoine qu'une « interprétation »*

En France, le terme « découverte » est volontiers plus employé que celui d'« interprétation » (CAYRE, 2011). En général, l'interprétation y a mauvaise presse : elle transformerait le patrimoine en pur produit commercial (LAZAROTTI, 2007) et elle détournerait de l'expérience patrimoniale sincère (CHOAY, 1992).

Ce qui se substitue à l'interprétation c'est une description ou une explication du patrimoine. Catherine Cayre, professionnelle de l'interprétation définit l'approche descriptive comme une simple opération de nomination : « on donne un nom à ce que le visiteur



voit (*arboretum, sentier botanique* ». L'approche informative est un degré au-dessus : « *On communique une information au visiteur (les panneaux sur la faune, la flore présentes sur le site, les mesures de gestion). On lui explique ce qu'il voit ; elle contient de l'approche descriptive mais va au-delà.* » (CAYRE, 2011, p.27-28). D'après ces définitions et le contenu des différents panneaux vus, nous pouvons donc classer ceux-ci dans une approche informative. De manière contradictoire et ironique, les dénominations des infrastructures du patrimoine mettant l'interprétation à l'œuvre n'éclairent pas sur leur contenu : le sentier de la libellule ne traite pas de la libellule en particulier, le nom compliqué et à rallonge du Centre du Toueur est un véritable problème pour sa promotion et son appropriation [BARBIER, 2014]. Le terme de musée employé à son propos est tout autant un moyen de le légitimer et une abréviation. On atteint ici les limites de l'interprétation vulgarisée par des acteurs non-culturels.

Finalement ce qui pourrait tendre vers une interprétation est le fait des professionnels du canal et de son réseau d'alimentation. Les étangs du Bazois sont le site de visites guidées : elles ont lieu en belle-saison, à des dates précises et sont intégrées au sein du département dans l'animation des ENS.<sup>75</sup> Elle pourrait aussi s'ébaucher grâce à la formation « Ambassadeurs du canal » mis en place par M. RICHOUX avec l'aide de la région Bourgogne. C'est un programme de formation professionnelle s'adressant aux personnes travaillant sur le canal : exploitants- gestionnaires mais aussi particuliers (chambres d'hôte), et professionnels du tourisme (offices de tourisme, restaurateurs). Il s'agit de créer cette connaissance du canal et/ou que la capacité à la transmettre [RICHOUX, 2014].

L'interprétation sur le canal du Nivernais est la plus aboutie au CITCT et sur le sentier de la Libellule quoique pas intégrale. Sur d'autres sites, elle est plus incomplète encore. On voit la limite de l'appropriation d'un concept devenu paradigme culturel utilisé par des acteurs hors du domaine de la culture. Comme s'il fallait que la mise en valeur du patrimoine passe par la forme écrite...ce qui souvent décourage les visiteurs [RICHOUX, 2014]. Quoiqu'il en soit, grâce à l'interprétation et à la découverte, les composantes faunistiques, floristiques et le quotidien de la voie d'eau entrent dans le champ patrimonial de celle-ci. À l'opposé de la médiation de l'interprétation-découverte, les fêtes réunissent la voie d'eau et ses berges pour faire rayonner le patrimoine du canal.

---

<sup>75</sup> Source : <http://www.cg58.fr/services-en-ligne/agendas-et-plannings/agenda-des-espaces-naturels-sensibles/nature-en-famille-50-activites-pour-decouvrir-les-sentiers-de-la-nature-en-nievre.html> consulté le 05/06/14.

### III.4 : Les grandes fêtes du canal du Nivernais : faire rayonner le canal et son patrimoine

Si les fêtes sur le canal du Nivernais sont nombreuses et connues, elles n'ont a priori pas grand-chose à voir avec son patrimoine. Pourtant, de manière beaucoup plus indirecte que les pratiques touristiques ou l'interprétation, le patrimoine est souligné ou créé par leur intermédiaire. Nous examinerons dans un premier temps les fondements de l'étude des fêtes sur le Nivernais en rapport avec son patrimoine. Une présentation des fêtes retenues s'impose ensuite afin de bien comprendre leurs particularités. Nous aborderons alors les espaces précis de chacune de ses fêtes : leur utilisation met en valeur le patrimoine du Nivernais. Enfin, une réflexion scalaire permettra de faire le lien entre le patrimoine mis en valeur, le public recherché et touché par rapport aux stratégies de ces fêtes.

#### **III.4.1 : Les fêtes du Nivernais : de la problématisation au choix des fêtes étudiées**

##### *III.4.1.1 : Le processus de réflexion décidant du traitement des fêtes du canal du Nivernais*

De nombreuses fêtes reconnues et attirant les foules ont lieu chaque été sur le Nivernais : dès lors et parce qu'elles ont lieu sur la voie d'eau, il est légitime de poser la question du patrimoine à leur endroit.

Lors de l'inventaire de travail des patrimoines du Nivernais, l'examen des fêtes devaient permettre de savoir si elles faisaient partie de son patrimoine culturel. Le recensement de ces manifestations a été réalisé à partir d'articles de la presse quotidienne régionale. Il est alors apparu que la plupart des fêtes du canal ne traitent pas du patrimoine et ne sont pas une mise en valeur du patrimoine : ce sont des fêtes de communautés, le plus souvent des fêtes communales qui ont lieu sur le canal à cause de l'espace disponible (port, halte nautique...).

Grâce aux contenus mis en ligne (photographies, vidéos, articles), il est apparu que les trois fêtes ayant un lien avec le patrimoine du canal étaient d'abord les manifestations organisées autour du flottage par l'association FLOTESCALE où l'élément patrimonial était le plus évident : le flottage de bois qui a conduit à la création du Nivernais et dont les reconstitutions ne se font plus sur l'Yonne mais sur le canal, ainsi que la fête nautique des Amis du Canal du Nivernais. Pour cette dernière, le lien patrimonial était plus subtil : avant

les échanges avec les interlocuteurs, il était supposé dans la venue des bateaux et par simplement la manifestation elle-même qui mettait en valeur un site du canal. L'association est, après tout, très active pour sa sauvegarde.

Il était évident que le terrain devait confirmer ou infirmer ses hypothèses, selon les résultats, le maintien des fêtes dans le « corpus » patrimonial à l'étude n'était pas assuré. Il a apporté connaissance d'une troisième manifestation, les rencontres internationales des flotteurs de Clamecy.

La difficulté du traitement des fêtes résidait dans leur calendrier : elles ont toutes lieux en été et n'ont donc pas pu être observées sur le terrain. L'approche du sujet étant les acteurs et les concepts, il a été toutefois possible de comprendre grâce aux méthodes évoquées plus haut (entretiens, analyse documentaire) leur objectifs, leur déroulement et la place qu'elles accordent au patrimoine. Bien entendu, seule une partie minime des fêtes est traitée ici : le retour des festivaliers pourrait compléter l'analyse pour ce qui est de leur contenu patrimonial. Elles pourraient certainement faire l'objet d'une recherche à part entière.

La lecture de *La géographie en fêtes* (DI MÉO, 2001) a donné les clés pour la lecture de ces manifestations et a permis de focaliser le regard sur les questions des espaces. Elles sont considérées ici comme une forme supplémentaire et complémentaire de mise en valeur du patrimoine du canal.

#### *III.4.1.2 : Trois fêtes majeures dans l'animation du canal*

Une présentation des trois fêtes retenues est nécessaire avant de traiter de leur mise en valeur du patrimoine du canal. N'ayant pu assister à ces fêtes, les exemples choisis sont ceux donnés par les interlocuteurs ou analysés par nos soins à travers la documentation disponible.

Il y a eu deux occurrences des rencontres internationales des flotteurs à Clamecy à l'initiative de la Confrérie Saint-Nicolas elle-même membre de l'Association internationale des flotteurs. Les membres de cette association organisent à tour de rôle ce rassemblement. La première édition a eu lieu du 12 au 14 mai 1995, la seconde en 1999. Elles ont mis en valeur la spécificité du flottage clamecycois, le flottage des bûches (perdues et en train de bois). La confrérie n'organise plus ces manifestations aujourd'hui : d'après M. VIODÉ, cela est devenu trop compliqué :

*« On est maintenant des gens qui arrivent autour de quatre-vingts [nlda : ans] et puis ben, quand on regarde des photos, y en a pas mal qui sont déjà partis. [...] Mais donc on était*

*subventionnés et puis on a fait, on a fait du bénéfice. [...] Alors que maintenant, ça serait, ça serait impensable. » [VIODÉ, 2014]*

Chaque manifestation a réuni entre 200 et 300 congressistes venus du monde entier pour plusieurs milliers de spectateurs.

La fête nautique des Amis du Canal du Nivernais a eu lieu pour la première fois en 1990 à La Chaise. Elle est organisée tous les deux ans par l'association, en alternance sur un site du canal de l'Yonne et de la Nièvre. Au départ elle était exclusivement un rassemblement de bateaux, d'où le terme rally parfois encore employé à son égard, et réservée aux navigants. Elle s'est progressivement ouverte au grand public : la fête de 1999 à Saint- Léger des Vignes a entériné ce tournant [VOYOT, 2014]. Elle donne la part belle à la navigation et aux bateaux quoique d'autres activités soient proposées (vélo, randonnée pédestre, démonstrations de pêche etc). La dernière édition a eu lieu les 27 et 28 juillet 2013 à Châtel-Censoir, dans l'Yonne. Le nombre de bateaux et de spectateurs accueillis varie selon les années : en 2013, ce furent 25 bâtiments pour environ 2000 participants. La fête la plus importante a été celle de Vincelles en 2009 pour le 10<sup>ème</sup> rally où se sont réunis soixante-dix bateaux et 8000 festivaliers [VOYOT, 2014].

La fête du flottage et les manifestations de l'association FLOTESCALE sont les plus récentes, la première ayant eu lieu en 2011. Elle aussi met en relief le flottage tel qu'il se faisait à Clamecy. La fête du flottage a lieu le troisième week-end de juillet dans cette ville. L'association organise d'autres manifestations festives sur le canal en lien avec le flottage : en 2013, elle a ainsi fait naviguer une part (un demi-train de bois de trente-six mètres de long) du port de Chaumot sur le canal à Auxerre. Le train de bois a fait étape à Clamecy pour la fête du flottage et à Châtel-Censoir pour la fête nautique des ACN. Les communes où le train de bois a fait étape célèbrent sa venue.

L'essentiel à retenir est que ces trois fêtes sont d'origine et de déroulement associatif : si les pouvoirs publics apportent subventions, aides matérielles et présence, elles en gardent et doivent en garder la maîtrise d'ouvrage [VOYOT, 2014]. Enfin, elles permettent une animation originale le long du canal, un moment de rassemblement entre tous ses acteurs : institutionnels, usagers dont les touristes et politiques locaux s'y retrouvent.

### **III.4.2 : Les espaces de la fête pour révéler le patrimoine du Nivernais**

La mise en valeur du patrimoine du Nivernais est réalisée dans ces fêtes grâce à leur utilisation de l'espace du canal. Elles réunissent la terre et l'eau alors que ces deux mondes s'opposaient et continuent de se tourner le dos. Avant tout, elles mettent en valeur le ruban d'eau, l'espace liquide et le révèlent aux regards. Ensuite, chacune a un traitement de l'espace un peu plus particulier : les fêtes du flottage réunissent l'Yonne et le canal, deux voies eaux qu'on a voulu rendre complémentaire et dont l'une a finalement triomphé de l'autre au XIXème siècle. La fête nautique, elle cherche surtout à s'inscrire dans un site au bord de l'eau.

#### *III.4.2.1 : Des fêtes sur l'eau et à terre*

Les fêtes du Nivernais sont avant tout des fêtes sur l'eau, c'est-à-dire que la majeure (en nombre) ou la partie la plus importante (en qualité) des activités se déroule sur le ruban d'eau. De manière très logique c'est la navigation qui est l'activité fondamentale se produisant sur le canal. On a dit que le Nivernais possédait peu de bateaux patrimonialisés : cette absence trouve réparation dans ces fêtes qui mettent toutes en valeur des embarcations diverses, trains de bois, bateaux particuliers... La part, grâce à sa longueur et son apparente fragilité attire l'œil du spectateur et rappelle les conditions de travail dangereuses des floteurs : « *Et le train de bois ensuite, c'est quelque chose de spectaculaire et donc, c'est lui la vedette de cette fête* [ndla : fête du flottage]. *On a construit ce train de bois de trente-six mètres parce que justement trente-six mètres ça commence à faire quelque chose de très visible quoi.* » [DURAND, 2014]. La photographie ci-dessous illustre ce phénomène :

### Photographie 8 : le train de bois de l'association FLOTESCALE



Source : Association FLOTESCALE

*Part lors de la fête du flottage de 2011, à Clamecy.*

Lors de la fête nautique, c'est le nombre, l'aspect et aussi la taille des bateaux qui joue : « *Soixante-dix bateaux, c'était superbe, c'était vraiment une fête exceptionnelle. [...]* Parce que quand dans un village [...] par exemple, à Pousseaux, là où il y a eu une fête, trente bateaux dans le port de Pousseaux, c'est fabuleux quoi, les gens s'en souviennent encore. » [VOYOT, 2014]. La navigation se fait sous plusieurs formes : courte distance (port des Jeux, pont de Béthléem pour la fête du flottage) ou longue distance (remontée du canal de Chaumot à Auxerre pour le train de Flotescale) ou encore sous la forme d'une parade durant la fête nautique accompagnée en musique. Elle peut franchir une écluse et est accompagnée par les spectateurs à terre (ACN, 2013). Les bateaux venant à cette manifestation sont pour la plupart des bateaux particuliers, de forme et de taille différente contrastent singulièrement avec les coches de location de couleur et d'aspect semblable. Le spectaculaire, la parade : l'eau devient la scène. Cette fonction scénique a atteint son apogée en 2012 lors de la fête du flottage de Clamecy avec un spectacle son et lumière sur l'histoire du flottage qui se déroulait principalement sur l'eau, à la hauteur du pont de Bethléem mais aussi sur le quai allant du pont au pertuis de l'Yonne, quelques mètres en aval [DURAND, 2014].

Avec cette mention des quais nous arrivons à l'espace terrestre de la fête : il vient en complément. Ici la complémentarité est dans l'argument de la reconstitution qui a des origines historiques : une fois le flottage à bûches perdues réalisé, on sortait les bûches de l'eau et on les empilait pour construire les parts. Une partie de l'activité se passait à terre. La

reconstitution est mise à l'honneur par des démonstrations portant sur le traitement du bois qui ont lieu à terre : il est possible que l'interprétation complète ici le spectacle. Évidemment, ces deux modes de mise en valeur sont du divertissement. C'est encore à terre qu'on installe les panneaux d'expositions de la Société scientifique de Clamecy qui expliquent l'histoire et le fonctionnement du canal. Le spectateur réalise ainsi les deux expériences du patrimoine : l'expérience pratique, empirique et peut acquérir les connaissances lui permettant de comprendre de ce qu'il observe.

La fête a lieu d'abord sur l'eau qui devient un espace scénique. L'espace festif à terre lui est essentiel et complémentaire : la réunion du « *ruban d'eau* » et de la « *portion tangentielle terrestre* » réunit deux mondes habituellement séparés sur le Nivernais (LE SUEUR, 1992, p.62). On assiste le temps de la fête à la création d'un nouvel espace, un espace du canal où gens d'à terre et gens d'eau forment une communauté qui n'a pas existé dans l'histoire de la voie d'eau.

#### *III.4.2.2 : Les espaces des fêtes du flottage : réunir le canal et l'Yonne*

Le lien entre le flottage du bois et le patrimoine du canal du Nivernais n'est pas évident à faire : il nécessite quelques connaissances historiques. Le flottage du bois s'est fait sur l'Yonne. On a construit le canal pour augmenter les quantités de bois et assurer le transport de celui-ci vers la capitale. Toutefois, les deux activités se sont faites concurrence, le canal coupant la rivière à plusieurs reprises. Finalement le transport du bois s'est fait par bateaux et l'abandon de ce matériau pour le chauffage au profit du charbon à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle a entraîné la périclitation de l'activité.

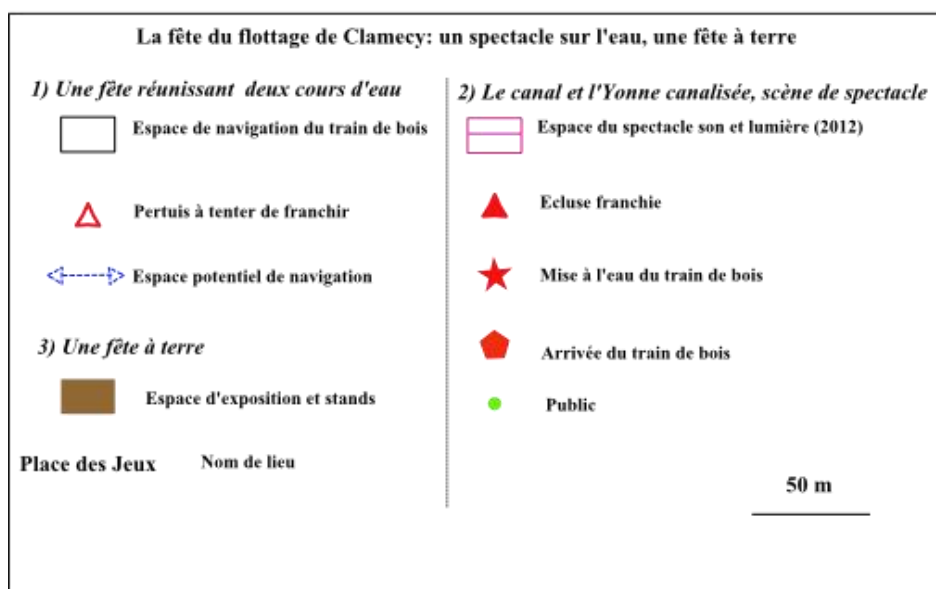
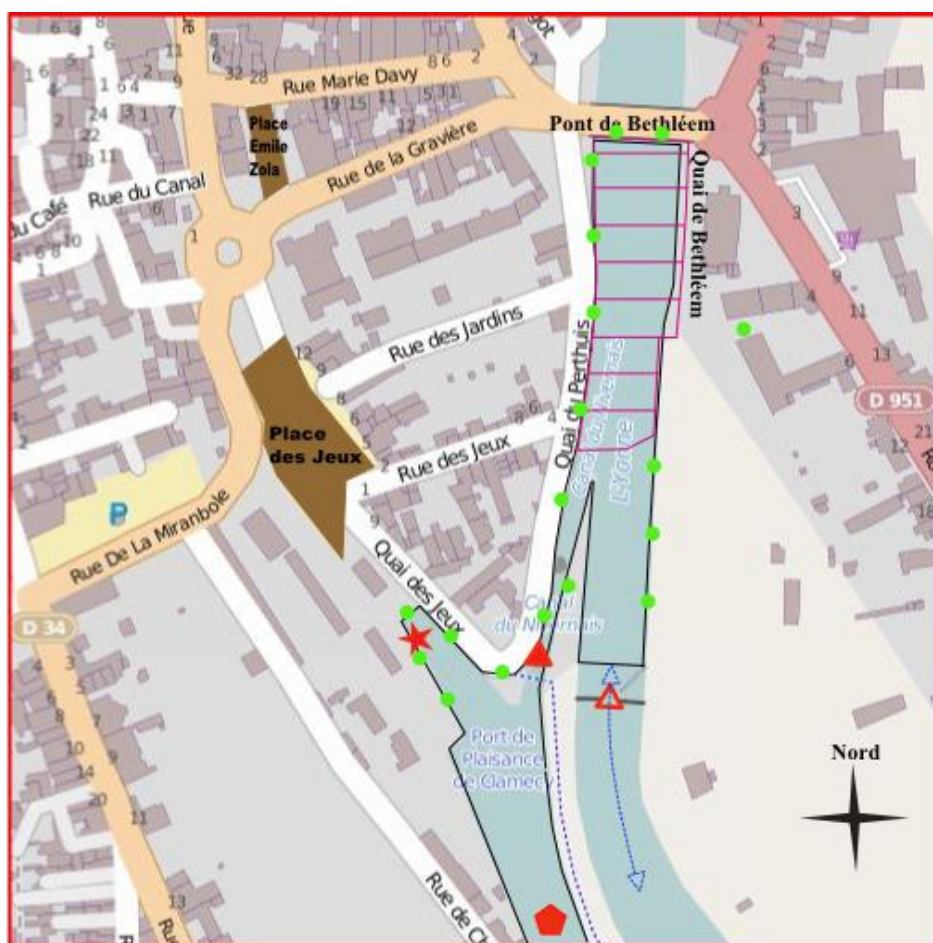
Aujourd'hui, la navigation des trains de bois reconstitués (rencontres internationales des flotteurs et fête du flottage) ne se fait plus sur l'Yonne à cause de son bas niveau et de son mauvais entretien qui sont des obstacles à la navigation [DURAND, 2014]. Cette navigation délocalisée possède des causes pratiques. Les parts circulent donc sur le Nivernais : l'ironie de l'histoire est savoureuse puisque l'axe qui a en grande partie concouru au déclin de l'activité est aujourd'hui le support de sa mémoire. C'est également un choix symbolique : le canal étant à plusieurs reprises et notamment à Clamecy l'Yonne canalisée, une navigation longue sur la voie artificielle est une forme de mise en valeur qui différencie Clamecy, les Vaux d'Yonne voire le Nivernais Morvan d'autres villes médiévales ou des autres canaux :

*« Or on a deux choses que les autres n'ont pas c'est le flottage du bois, qui sous cette forme-là n'existe que dans la région de Clamecy et le canal du Nivernais qui est quand même le deuxième canal de France en termes de fréquentation touristique et qui est beaucoup plus sauvage que le canal du Midi [...] Et donc c'est la raison pour laquelle on essaie de mettre beaucoup en valeur les deux choses, le flottage et le canal du Nivernais par la force des choses parce qu'on est obligé de flotter sur le canal du Nivernais. » [DURAND, 2014]*

L'argument qu'on pourrait opposer à cette substitution des lieux de l'histoire est la confusion qu'elle pourrait produire chez le participant : toutefois, on l'a vu plus haut, une certaine explication du patrimoine accompagne ce type de manifestation ce qui a priori empêcherait de recomposer l'histoire. La carte ci-dessous synthétise la logique spatiale de la fête du flottage.



Carte 9 : Les espaces de la fête du flottage



D'après OpenStreetMap et DURAND, 2014 ; réalisation : Mathilde ARMINGEAT, 2014

Pour que les deux cours d'eau soient définitivement réunis, il ne reste plus qu'à franchir le pertuis de Clamecy.

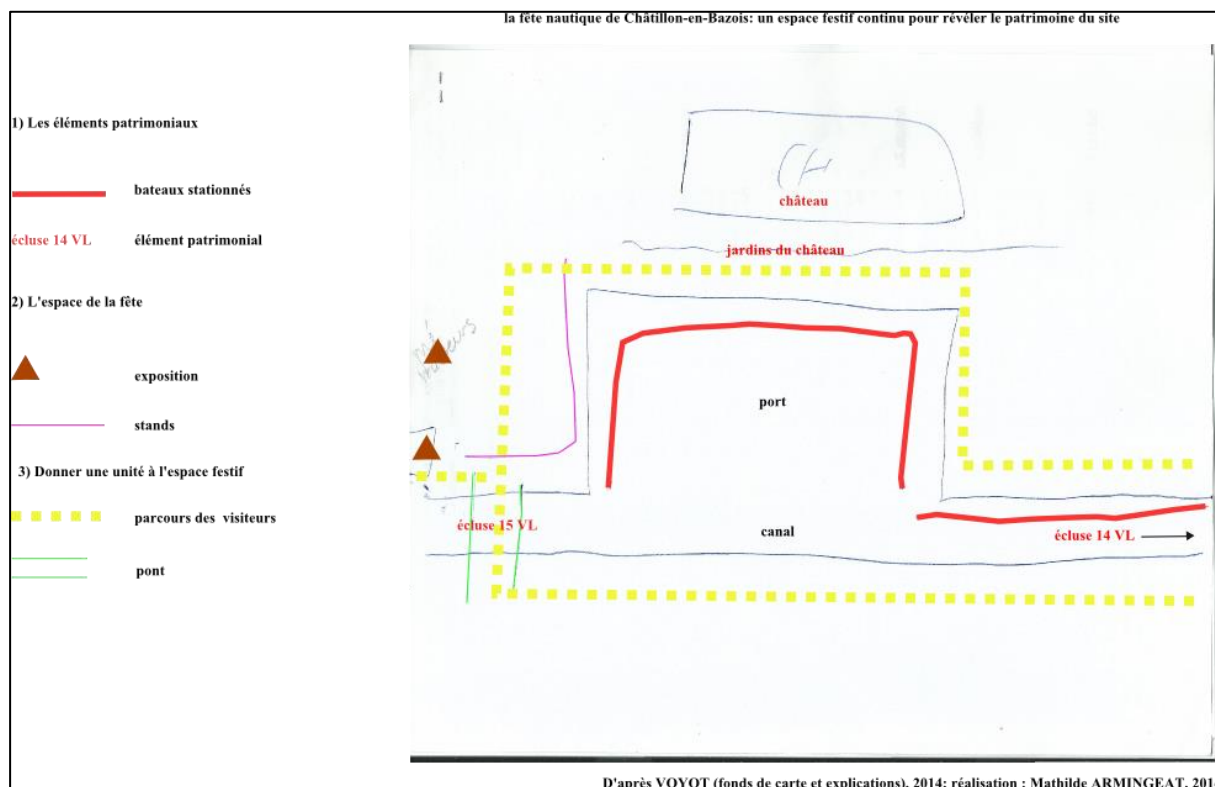
Ainsi, l'espace de la fête du flottage réunit le canal du Nivernais et l'Yonne en attribuant aux deux cours d'eau une fonction scénique mais aussi en s'affranchissant des obstacles pratiques afin qu'un patrimoine permette de faire connaître le second.

### *III.4.2.3 : La fête nautique des ACN : arriver à s'inscrire dans un site du canal*

La fête nautique révèle un site du canal : il peut être patrimonialisé (fête de La Chaise) ou non. L'élection du lieu même le met en valeur et le fait connaître. Le rally a pour objectif de faire découvrir un lieu différent à chaque occurrence aux navigants [VOYOT, 2014]. Son choix est crucial. Il dépend de plusieurs types de critères. D'abord un critère politique : « [...] *et puis on sait qu'on a des gens sur qui on peut compter. C'est aussi important quoi. On ne va pas sur un secteur où il n'y a pas d'amis, où il n'y a pas de contact facilité.* » [VOYOT, 2014]. L'implication de la municipalité accueillante est variable mais les rapports sont toujours bienveillants. Ainsi, lors de l'assemblée générale des ACN du 8 février 2014, le maire de Châtel-Censoir, membre de l'association a remercié les organisateurs et participants pour l'édition 2013 de la fête qui a eu lieu dans sa commune. Surtout, des caractéristiques techniques président au choix de l'emplacement de la fête : il faut pouvoir accueillir un certain nombre de bateaux (une vingtaine au minimum) sans gêner la circulation quotidienne sur le canal [VOYOT, 2014]. Et l'emplacement choisi doit permettre d'accueillir des bateaux de grande taille, au gabarit Freycinet, ce qui est loin d'être évident puisqu'une partie du canal est au gabarit, Becquey : les écluses ne peuvent pas accueillir des bateaux supérieurs à 30 mètres de long. Ainsi, la taille du port, à Decize a éloigné les plus gros bateaux de la fête : « [...] *les gros bateaux ne pouvaient pas y accéder car il n'a pas été conçu pour les gros bateaux. Alors on avait des bateaux de trente mètres qui n'étaient pas là, qui étaient en Loire.* » Cette rupture dans l'espace festif était réelle et symbolique : la distance entre le cœur de la fête et la Loire où étaient relégués les autres bateaux devenaient un obstacle à franchir pour les spectateurs et navigants : réticence à aller d'un endroit à l'autre, les bateaux les plus spectaculaires manquant au spectacle dans un port complet [VOYOT, 2014]. Le nombre de bateaux contraint parfois à séparer les lieux de la fête : « [...] *Cercy-la-Tour, on a eu une quarantaine de bateaux mais dans deux lieux différents. Donc il y avait un pont [...] ça cassait un peu la manifestation.* » En l'occurrence, le pont est le pont sur l'Aron et le canal qui supporte une départementale passante traversant le village. L'élection du lieu dépend en partie de l'objectif suivant : « *Il faut essayer de regrouper les plaisanciers le plus possible* » [VOYOT, 2014]. Ces deux échecs montrent que la réussite de la fête nautique dépend en

grande partie des caractéristiques spatiales du lieu élu et de l'utilisation de celui-ci. L'exemple d'une fête réussie, au port de Châtillon-en-Bazois éclaire ce principe ainsi que tel que le montre la figure ci- dessous.

**Carte 10** : Carte mentale de la fête nautique de Châtillon-en-Bazois : un espace festif continu pour révéler le patrimoine du site



À notre demande, M. VOYOT des ACN a réalisé une carte mentale d'une fête nautique : son choix s'est porté sur la fête réussie de Châtillon-en-Bazois. La carte a été traitée pour bien en différencier les composantes : l'unité de lieu de l'espace festif apparaît clairement à travers le parcours facilement réalisable par les participants.

La fête nautique des Amis du Canal du Nivernais met directement et indirectement le patrimoine du canal en élisant à chaque fois un nouveau lieu pour sa manifestation. Sa réussite et donc une bonne expérience de ce lieu passe par un espace continu c'est-à-dire maîtrisé.

#### III.4.2.4 : Des fêtes fondées sur l'itinérance

Ces trois fêtes ont un point commun intéressant avec les pratiques touristiques du canal : elles sont fondées sur l'itinérance. Leur itinérance possède des causes communes et différentes.

Elle est tout d'abord pratique. Ainsi, l'expérience a permis aux ACN de moduler le choix du lieu de la fête en fonction de son ampleur. Une fête aussi importante qu'en 2009 (70 bateaux) ne peut pas être reproduite n'importe où et à chaque fois sur le Nivernais. Ainsi : « *Châtel-Censoir, il y avait 25 bateaux c'était complet déjà. On ne pouvait pas en mettre plus, peut-être un ou deux de plus mais voilà. [...] Plus on a de bateaux plus on est contents mais c'est vrai si on avait eu 40 bateaux à Châtel, on aurait été un petit peu embêtés.* » [VOYOT, 2014]

L'itinérance de ces fêtes est également un respect des faits historiques : la réalisation de branches par les communes des Vaux d'Yonne<sup>76</sup> en 2011 et l'implantation de barrage sur l'Yonne en aval de Clamecy lors des rencontres internationales des floteurs [VIODÉ, 2014] rappellent que le flottage du bois était une activité dépendant d'un système hydraulique complexe. Les bois du Morvan étaient coupés puis jetés dans le moindre ru pouvant supporter des bûches jusqu'aux ports à bois le long des rivières et de l'Yonne où on les rassemblait avant de faire partir le grand flot pour Clamecy.

Enfin cette itinérance est une stratégie de la fête correspondant permettant d'atteindre les buts des manifestations le tout respectant les objectifs et principes des associations organisatrices. Ainsi, pour l'association FLOTESCALE, faire naviguer la part ailleurs sur le canal qu'à Clamecy comme cela a été le cas en 2013, c'est atteindre de nouveaux publics et acquérir de nouveaux partenaires, le but final étant le développement touristique des Vaux d'Yonne et du Nivernais Morvan dont le Nivernais, par le patrimoine qu'il constitue peut-être un point d'ancrage et de rayonnement [DURAND, 2014]. Ici, on voit que l'échelle d'action de l'association se déplace de la ville et du territoire intercommunal à celle de la voie d'eau dans son intégralité : c'est le début d'une réflexion qui va encore plus loin puisque FLOTESCALE entend reproduire le périple des floteurs de Clamecy à Paris en 2015. L'échelle nationale est produite dans un but de développement touristique mais toujours en cohérence avec les faits historiques. Les fêtes nautique sont en parfait accord avec l'échelle de base des Amis du Canal du Nivernais : celle de la voie d'eau dans son intégrité, sa continuité. C'est pour cela que le lieu de la fête change tous les deux ans : un seul est revenu à deux reprises en 12 éditions, Vincelles [VOYOT, 2014], la raison étant vraisemblablement pratique (capacités du port).

---

<sup>76</sup> La communauté de communes des Vaux d'Yonne regroupe les communes d'Armes, d'Ouagne, Oisy, Rix, Surgy, Trucy l'Orgueilleux, Villiers-sur-Yonne, Billy-sur-Oisy, Breugnon, Brèves, Chevroches, Clamecy, Dornecy. D'après M. DURAND, seule la commune de Breugnon n'a pas réalisé de branche car elle ne possède pas de forêt sur son territoire [DURAND, 2014].

L'itinérance des fêtes sur le Nivernais sert donc à mettre ses sites en valeur à tour de rôle : en ce sens, elle est proche de l'itinérance à vélo qui considère la voie d'eau dans son intégralité.

Dans leur organisation spatiale, les fêtes du Nivernais sont des fêtes sur l'eau mais également à terre. Il est important pour leur réussite que l'espace festif soit continu. Le patrimoine à partir de là est mis en valeur par le choix du lieu, qui se trouve toujours sur le canal, les activités sur l'eau et à terre. L'itinérance qu'elles mettent en pratique est consubstantielle au patrimoine mis en valeur ou à la stratégie des associations organisatrices tout en étant pertinente par rapport à nature de la voie d'eau.

### **III.4.3 : Différents rapports au patrimoine et différentes échelles d'action complémentaires dans la mise en valeur du patrimoine**

Nous allons maintenant nous attacher à caractériser de manière plus précise les rapports au patrimoine de chacune de ses fêtes et les échelles qu'elles pratiquent.

#### *III.4.3.1 : Les rencontres internationales des floteurs : la reconstitution, l'interprétation du patrimoine à l'échelle internationale*

Les modes de mise en valeur que pratiquait et pratique toujours la Confrérie Saint-Nicolas avec son écomusée sont la reconstitution et la démonstration (ce qui peut conduire à l'interprétation) : le tout, grâce à la fête se fait à une échelle internationale. La reconstitution permet de créer les activités de la fête : ainsi les maquettes sont un écho à la reconstitution grandeur nature permettant de comprendre le système du flottage qui nécessita un aménagement conséquent de l'Yonne en aval de Clamecy [VIODÉ, 2014]. L'interprétation qui s'exerce par les démonstrations (qui sont aussi des reconstitutions) permet au spectateur de comprendre ce qu'il voit sur l'eau. Retrouver un savoir-faire oublié a motivé la confrérie Saint-Nicolas depuis sa renaissance [VIODÉ, 2014]. Ce processus est particulièrement visible dans les préparations de la fête : « *Ca nécessitait des heures de travail et puis à force de lire et de relire...* » [VIODÉ, 2014]. La lecture, l'étude de sources anciennes et la mise en pratique des gestes est essentielle pour arriver au plus près du savoir-faire original, dans le respect des faits historiques [VIODÉ, 2014]. La navigation du train de bois grandeur nature jusqu'à Auxerre par le canal du Nivernais révèle l'axe au public. Cette reconstitution et cette interprétation ont eu un rayonnement international de par la nature du rassemblement, au sein

de l'Association internationale des floteurs de bois. Ainsi, la venue de congressistes de l'étranger est un évènement pour la ville de Clamecy :

« Alors bon, dans chaque bus, et puis il y en avait bien dix, douze des bus, je ne sais pas, deux, trois cents personnes, de congressistes hein. Heu, par langue et par bus, on avait un traducteur et un gars qui connaissait le flottage. [...] « [...] il y avait à Clamecy, à l'époque, une Finlandaise ! Alors donc il a fallu trouver cette brave dame, bon et puis qu'a bien voulu, qu'a bien voulu [ndla : faire office de traductrice] » [VIODÉ, 2014].

Le public vient en grande partie des quarts nord et est de la France en jouant des solides et anciennes dynamiques migratoires :

« [...] les Morvandiaux de Paris qui sont descendus, ils comprenaient pas que les gens de Château-Chinon n'avaient pas pu venir, ils sont venus, ben, une fois que la neige a eu fondu, [...]. [...] Moi, j'étais tout surpris de voir, nous on est en Nièvre mais dès qu'on est dans le Morvan, bah, on est presque en Saône-et-Loire et en Côte d'Or. Alors moi, j'ai des cousins qui sont venus de Côte d'Or, mais de loin, de, de Montbard ! » [VIODÉ, 2014]

Le succès de la fête a permis à la Confrérie d'avoir un fonds pour débiter son action et surtout se faire connaître.

Les rencontres internationales du flottage sont fondées sur la reconstitution d'un savoir-faire dans un respect des faits historiques. Le patrimoine du Nivernais est abordé de manière plutôt indirecte et pratique dans ses relations avec le flottage de bois et par la navigation du train que le canal supporte. La fête, par son contenu et son public a une certaine portée didactique. L'échelle internationale lui donne une portée inédite.

### *III. 4.3.2 : La fête nautique des Amis du Canal du Nivernais : du patrimoine des bateaux aux patrimoines alentours au sein d'une fête européenne*

On l'a expliqué, la fête nautique met en valeur un patrimoine que le Nivernais possède peu, celui des bateaux. Si ces bateaux ne sont pas propres au canal, ils attirent le public sur la voie d'eau : c'est ce qui a motivé l'association à ouvrir sa fête au public ainsi que l'explique M. VOYOT : « On s'est rendu compte que beaucoup de gens venaient voir les bateaux donc pourquoi pas faire quelque chose de public ? » [VOYOT, 2014]. Surtout, la provenance européenne de ces bateaux révèle l'échelle de la fête : une échelle européenne fluviale. Cette échelle est stratégique de la part de l'association et résulte des jumelages fondés dès ses débuts. Ainsi, la date de la fête nautique est fixée par rapport au calendrier festif fluvial européen au trajet à effectuer à partir d'un autre évènement festif :

« La date du rally, c'est fonction beaucoup des navigants sachant qu'on a des navigants qui viennent d'assez loin, il faut qu'ils aient le temps de venir et c'est aussi en fonction de l'association qui s'appelle la Deutsch Barge Association qui est un groupement de mille propriétaires de bateaux et eux en général, ils font leur rally national en juin donc en général si on fait ça fin juillet ça laisse le temps à quelques-uns de venir. » [VOYOT, 2014].

L'association fait également connaître la fête aux échelles nationales et locales<sup>77</sup>.

La fête est donc inscrite dans le calendrier festif fluvial européen : « *Disons que tous les deux ans, les plaisanciers savent qu'il y a la fête des Amis du canal. Ils viennent ou ils ne viennent pas mais ils le savent* » [VOYOT, 2014]. L'association joue de ses partenariats avec associations européennes similaire pour faire venir les plaisanciers en leur diffusant l'information [VOYOT, 2014].

Ces plaisanciers européens sont sensibles au patrimoine que constitue le canal, il faut donc aller plus loin que l'itinérance des fêtes pour les faire revenir sur ces manifestations mais aussi sur le canal. Ainsi les ACN mettent en place des visites organisées du patrimoine locale réservées aux navigants : avec un bus, le problème de l'aire de chalandise est résolue et peut inviter les plaisanciers à rayonner au-delà des abords immédiats du canal. Ces visites peuvent parfois être liées au patrimoine de la voie d'eau quoique pas nécessairement. Lors de la fête de Cercy-la-Tour, en 2003, les plaisanciers ont découvert le musée de la Mine de La Machine [VOYOT, 2014]. Enfin, l'échelle nationale et régionale ne sont pas à négligées pour autant : la fête est reconnue à dans le calendrier festif fluvial national et dans le calendrier festif régional [VOYOT, 2014].

La fête nautique des ACN se développe à l'échelle européenne : elle met en valeur les deux composantes essentielles du patrimoine du canal, les bateaux et un site renouvelé chaque année. Elle cherche et réussit à aller plus loin dans la mise en valeur du patrimoine local : faire découvrir le patrimoine environnant afin de ne pas accentuer la rupture spatiale entre le canal et ses alentours causée par le problème de la chalandise.

---

<sup>77</sup> Par l'intermédiaire du magazine *Fluvial* pour l'échelle nationale, la PQR pour l'échelle locale (*Yonne Républicaine, le Journal du Centre...*) et en installant des calicots sur les grands axes aux alentours du lieu de la manifestation (VOYOT, 2014).

### *III.4.3.3 : Les fêtes de FLOTESCALE : le patrimoine en représentation d'une échelle locale à une échelle nationale*

La présence de deux associations du flottage de bois sur Clamecy montre l'importance que revêt ce patrimoine dans la vie locale. Et elles ne sont pas redondantes car elles ont des pratiques, logiques et objectifs très différents quelles que soient leurs relations. Leur complémentarité se révèle particulièrement lorsqu'on compare leurs échelles d'actions.

L'association FLOTESCALE a commencé par effectuer des manifestations à l'échelle locale en 2011 et 2012 puis à l'échelle de la voie d'eau ainsi que nous l'avons expliqué plus haut. Une fois établie, son objectif étant le développement touristique de ses lieux d'action, elle se place dans une réflexion à l'échelle nationale. À ce titre, l'organisation en cours des projets 2014 et 2015 est particulièrement intéressante à étudier dans la gradation qu'ils effectuent. C'est le public de la capitale et de la région parisienne qui est intéressant pour la ville de Clamecy et ses environs, en raison du peu de distance et de la présence d'une part importante de résidences secondaires :

*« Ce qu'on veut c'est économiquement tirer la région en avant en faisant venir des gens de Paris ou d'ailleurs qui vont dire « Bah c'est quand même chouette Clamecy », peut-être acheter des résidences secondaires [...] ou auront envie de louer un bateau et de faire le canal du Nivernais en bateau, etc. » [DURAND, 2014].*

Cette dynamique doit servir au Nivernais –Morvan et pas uniquement à la ville : *« c'est de dire aux gens, une fois que vous êtes là, vous avez vu ce que c'est que le flottage, maintenant dans notre région il n'y a pas que ça. Vous pouvez visiter la ville de Clamecy, visiter telle ou telle chose » [DURAND, 2014].* Le spectacle comme mode de mise en valeur du patrimoine devient l'élément déclencheur de l'intérêt du public pour le flottage. À ce titre, les sites proposés par VNF et le Port Autonome de Paris vont permettre le spectacle, comme à Clamecy :

*« [...] et c'est magnifique [ndla : le port des Champs-Élysées] parce que non seulement on a vue sur la Tour Eiffel, donc j'imagine le train de bois et la Tour Eiffel et ce sera merveilleux. » ; « [...] nous ferons la traversée de Paris avec le train de bois, depuis le port de Bercy jusqu'aux Champs-Élysées avec un travail de communication pour inviter le maximum de Parisiens pour venir voir ce voyage qui n'a pas eu lieu depuis 1877 en fait. Alors bon, là, ça devrait être quelque chose de grandiose. »*

Une infrastructure du patrimoine autour du flottage devrait être l'élément nodal et le pôle de l'attraction touristique de la région : *« Ça pourrait être une sorte d'aimant pour que chaque région, chaque commune des environs fasse quelque chose. À Tannay ils ont les vignobles [...] à Varzy, ils sont en train d'essayer de développer quelque chose autour de la*



*forge.*» [DURAND, 2014]. On assiste en fait à un raisonnement à partir d'une mise en réseau du patrimoine à partir d'évènements unique et temporaires et de structures permanentes conjuguant l'échelle régionale et l'échelle nationale : on retrouve les échelles pertinentes de la voie d'eau d'après BEAUDOUIN.

Outre les actions réalisées par l'association, l'échelle nationale se retrouve dans sa stratégie de promotion et notamment la promotion faite grâce aux chaînes de télévision nationales. Les reportages réalisés par TF1 et l'émission des *Racines et des Ailes* ont eu un certain impact et permettent de tisser un réseau qui sera utile plus tard [DURAND, 2014].

L'association FLOTESCALE par une représentation, une dramatisation du patrimoine du flottage et du canal du Nivernais s'inscrit dans un jeu d'échelle du national au régional et au local. On voit que ce raisonnement est différent et complémentaire de celui à l'œuvre lors des rencontres internationales des flotteurs.

Échelles internationale, européenne et nationale sont à travers ces trois manifestations en fonctionnement étroit avec le local, le canal du Nivernais.

Ces trois fêtes permettent la patrimonialisation du Nivernais. Son lien historique avec le flottage du bois y est retrouvé. Le principe de la mise en scène, du spectacle permet de changer le regard sur l'eau et les bateaux alors que la plaisance sur le Nivernais reste peu accessible. Enfin, la création d'un espace festif hétérogène où eau et terre se complètent annule, durant le temps des réjouissances, la rupture habituelle entre le canal et les locaux : finalement ces fêtes, plus que les pratiques touristiques et récréatives, plus que l'interprétation par leur stratégie et leur succès offrent une appropriation du patrimoine du canal.

L'analyse des pratiques touristiques, récréatives sur le canal, l'interprétation qui y est à l'œuvre et les fêtes qui l'animent participent toutes d'une patrimonialisation de la voie d'eau. Dans la perspective de diversification d'une destination touristique, des éléments du canal sont sélectionnés, aménagés et expliqués. Les pratiques touristiques résolvent le problème de la chalandise et relient les éléments du canal sélectionnés : elles permettent d'en faire l'expérience grâce au corps, à divers degrés. L'interprétation et la découverte expliquent le patrimoine, parfois complexe à comprendre. Les fêtes font découvrir la voie d'eau sur le mode du spectacle et à des échelles complémentaires. Ces trois grands modes de mise en valeur du patrimoine du canal du Nivernais sont complémentaires : l'interprétation-découverte peut s'associer avec l'itinérance (Fonds Judas) par exemple. Le patrimoine ainsi

réalisé est constitué du système d'alimentation de la voie d'eau, des industries qui lui sont liées, de ses composantes faunistiques et floristiques et de l'axe lui-même. Les infrastructures du patrimoine créés (musées, sentiers) découlent de la nature spécifique de celui-ci et aussi du tourisme qui s'y pratique. Dans une période de concurrence entre territoire et entre destinations touristiques fluviales, cette patrimonialisation laisse apercevoir un patrimoine intégré à l'offre touristique quoique de manière discrète. Dès lors que cette mise en valeur a été abordée par des exemples, il reste à la traiter de manière horizontale sur la partie du canal étudié afin d'avoir une vue d'ensemble de celle-ci.

## **Partie IV : Les autres modalités de la mise en valeur du patrimoine du Nivernais et le bilan des patrimonialisations : quel patrimoine donne t-on à voir ?**

Deux modalités interagissent avec la mise en valeur du patrimoine du Nivernais. Elles consistent en des principes formels et des limites de différentes natures qui structurent la patrimonialisation de la voie d'eau. Leurs conséquences sont en prise directe et avec la pratique du patrimoine sur le Nivernais et avec la patrimonialisation à l'œuvre. Ces constats réalisés, il est alors possible de dresser un bilan comparatif des deux patrimonialisations observées.

### **IV.1 : Principes formels de mise en valeur et limites à la patrimonialisation du canal du Nivernais**

Ces principes formels de mise en valeur et ces limites de la patrimonialisation se trouvent dans la mise en scène et en espace des patrimoines du Nivernais. Une partie des limites évoquées intervient directement dans la possibilité de sélection qui est à l'origine du processus de patrimonialisation.

#### **IV.1.1 : Les principes régissant la mise en scène et en espace des patrimoines du Nivernais**

Trois principes sous-tendent la mise en scène et l'organisation spatiale des patrimoines sur le Nivernais : le maintien de l'aspect authentique du canal, l'embellissement des éléments patrimoniaux ainsi que la prise en compte du caractère in situ du patrimoine du canal afin de faciliter sa compréhension.

#### *IV.1.1.1 : Le maintien de l'aspect authentique du canal*

Voies Navigables de France et le Conseil Général de la Nièvre ne suivent pas un cahier des charges formalisé quand il s'agit d'intervenir sur le patrimoine de la voie d'eau. Pourtant un souci de respect du patrimoine qu'est l'infrastructure les anime. Ainsi que l'explique M. JOLY :

*« C'est à notre bon cœur et à notre bonne volonté. Mais tout le monde a conscience quand même de l'intérêt patrimonial de ces ouvrages et on essaie autant faire ce peu de garder un, pour tous les ouvrages qu'on restaure, un aspect euh aussi proche que possible de ce qu'il était avant restauration. C'est-à-dire quand il y a des pierres naturelles on essaie de remettre des pierres naturelles néanmoins c'est pratiquement plus possible maintenant notamment pour tout ce qui concerne les perrés d'écluses [...] » [JOLY et PICHELIN, 2014].*

Et également M. CORNETTE :

*« On n'a pas de cahier des charges formalisé [...]. On essaie de respecter les ouvrages en conservant dans la mesure du possible pour toutes les parties visibles de la pierre et puis en conservant bien les systèmes qui existaient puisqu'on veut le garder authentique hein ce canal. » [CORNETTE, 2014].*

Les matériaux d'origine sont entretenus et laissés en place dans la mesure du possible. Lorsqu'il faut réparer, restaurer un ouvrage, cela se traduit concrètement par conserver un aspect le plus proche possible de l'élément remplacé quand bien même le matériau soit différent. Cela est particulièrement visible sur la figure ci-dessous.

### Photographie 9 : Une rénovation par l'imitation



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Bief entre l'écluse n°1 de Baye VL et le port des Pougeats. Le matériau utilisé pour les travaux d'étanchéité est du béton. La partie supérieure de la défense de berge qui ne sera pas émergée imite la pierre.*

Lorsque c'est possible, des matériaux identiques sont utilisés quoique cela soit rare : les raisons en sont le coût et les contraintes d'exploitation [JOLY et PICHELIN, 2014 ; CORNETTE, 2014]. Un cas récent s'observe dans le pont-levant à flèches de Thoury (Dirol). Il a été reconstruit en 2013 avec un tablier en bois, quoique celui-ci ne soit pas l'original (DESNARD, 2012). Finalement, la restauration des ouvrages d'art avec matériaux d'origine est peu pratiquée sur le Nivernais. Il sera intéressant de voir si ce changement de matériaux ou leur conservation aura une conséquence dans les processus de patrimonialisation qui s'annoncent sur plusieurs ouvrages d'art du canal (voir page).

Ce qui est à l'œuvre derrière ce souci patrimonial global est la conscience aigüe de ce qui fait le succès du canal du Nivernais : sa manipulation manuelle et sa valeur d'ancienneté que des matériaux moins nobles et peu travaillés viendraient gâcher. L'œil averti repère cependant parfois quelques incongruités, apparemment réversibles: ainsi l'étude de la DREAL propose une couleur plus neutre pour l'autre pont-levant de Dirol (pont du Marais) (DREAL 1 et 2, à paraître).

Le maintien de l'aspect authentique du canal répond à un souci patrimonial autant qu'à sa fonction de destination touristique.

#### *IV.1.1.2 : L'embellissement ou la mise en scène d'un patrimoine in situ*

La mise en scène du canal du Nivernais est conditionnée par la présence d'éléments patrimoniaux in situ. L'exploitation de la voie navigable la rend nécessaire : si des éléments mis au rebut peuvent être réutilisés ailleurs, c'est un patrimoine non-délocalisable à cause de son fonctionnement et non de sa taille (les temples d'Abou-Simbel sont bien la preuve qu'un bâti colossal peut être déplacé). La mise en scène des écluses et maisons éclusières est l'exemple le plus évident pour illustrer cet argument. Il faut tout de suite préciser qu'elle ne dépend pas de leur patrimonialisation : les écluses 9 et 10 VL (écluse double de Mont-et-Marré) ne sont pas patrimonialisées mais valorisées. Le décor d'une écluse dépend du type de poste et de la volonté de l'agent qui l'occupe. L'exploitant fournit les financements et le matériel pour mettre en valeur les plateaux. Une écluse qui n'est pas un poste fixe n'aura pas forcément de mise en valeur ou une alors nécessitant peu d'entretien [CORNETTE, 2014]. Cette mise en valeur va de pair avec la destination touristique qu'est le canal. Une écluse à poste fixe ou qui voit sa maison éclusière habitée est généralement mise en valeur mais pas systématiquement. Ici, il y a une continuité historique : lorsque le canal était encore une voie commerciale, les éclusiers embellissaient souvent leur logement de fonction. La mise en valeur va de la sobriété à de petits musées en plein air.

## Planche 20 : La mise en scène des écluses



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : l'écluse de Villard n°19 VL ne supporte pas de mise en scène. L'écluse n°10 (faisant partie de l'écluse double de Mont-et-Marré 11 et 10 VL) a une mise en scène sobre : végétation ainsi que le révèle la présence de jardinières et bancs afin que les usagers profitent du spectacle plus long de l'éclusée sur cet ouvrage complexe. Enfin, l'écluse 30 VL de Cercy-la-Tour est un véritable petit musée de plein air où se côtoient vieux outils, massifs de plantes, arbres. On remarquera que le quai n'est pas totalement utilisé afin de laisser la place aux manœuvres.*

La mise en scène des maisons éclésières n'est pas systématique : elle dépend plus de la personnalité et de la fonction de son occupant (agent ou particulier) [CORNETTE, 2014]. Pour ce qui est des agents, on comprend qu'en tant que lieu de vie, cet embellissement soit important. C'est le cas de Mme VERMENOT, à l'écluse d'Anizy, ainsi qu'elle explique à une journaliste de TF1 (BLANPAIN et DONJON, 2013a). La mise en scène d'une écluse peut obéir à un besoin similaire, qui est l'embellissement du lieu de travail, à l'image de plantes

vertes ou de cadres dans un bureau...C'était le sentiment que nous avons quand M. BÉNARD nous expliquait que l'agent l'ayant succédé à son écluse, une fois sa retraite prise, avait enlevé les bancs que notre passionné avait lui-même installé. La végétalisation et le fleurissement des monuments historiques sont courants d'après Françoise HAMON (HAMON, 2003). Elle les trouve gênant dans l'abord de l'élément bâti, à la fois dans l'appréhension sensorielle de l'élément patrimonial et dans son appréhension rationnelle. L'effet est inverse pour les écluses et maisons éclusières. Là où des maisons non restaurées et condamnées révèlent un canal sans grands moyens financiers et suggèrent presque un abandon (certaines maisons fermées sont d'aspect lugubre), celles embellies, constituent une surprise pour qui chemine, pédale, navigue le long du canal. En attirant le regard, fleurs et plantes permettent de prêter attention à l'ouvrage d'art, à la maison, de considérer l'état de la première, le plan de la seconde.

Ainsi, la mise en valeur d'un site d'écluse ou d'une maison éclusière dépend de plusieurs critères qui ne sont pas fondamentalement patrimoniaux mais pour des raisons pratiques et d'espace vécu tout en participant de l'embellissement d'un site touristique.

#### *IV.1.1.3 : Une mise en scène in situ : comprendre les éléments patrimoniaux*

Une autre raison de la mise en scène *in situ* le long du Nivernais tient à la nécessité de compréhension du patrimoine qui est montré. Dans leur étude sur la mise en valeur du patrimoine ligérien, MORICE et VIOLIER expliquent que les écomusées situés dans le périmètre UNESCO et traitant du fleuve sont éloignés matériellement et du coup symboliquement de celui-ci, d'où une expérience patrimoniale incomplète et peu satisfaisante (MORICE et VIOLIER, 2009).

C'est tout le contraire, pour le toueur Ampère V et le toueur de Pouilly-en-Auxois sur le canal de Bourgogne.

Nous avons eu l'occasion durant notre terrain d'aller à Dijon pour des entretiens et de passer par Pouilly-en-Auxois où est installé le toueur électrique du canal de Bourgogne, sous une halle conçue par l'architecte Shigeru Ban. Nous estimons qu'une comparaison entre les deux est très révélatrice, d'autant plus que les deux infrastructures du patrimoine ont fait l'objet d'une telle comparaison grâce à une exposition organisée par le Conseil

d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de la Nièvre (avec la Maison de l'architecture de Bourgogne) en 2012 au CITCT<sup>78</sup>.

Le toueur Ampère V et le toueur électrique sont désormais exposés à quelques mètres du départ de leurs anciens itinéraires (CAUE Nièvre et Maison de l'Architecture Bourgogne, 2012). À Saint-Léger des Vignes, la sur-élévation du bateau et son intégration au site de la maison cantonnière matérialise le lien disparu entre le barrage sur la Loire, le toueur et le site confluence. Pour faire naviguer les péniches sur cette portion de Loire, il a fallu le barrage et le touage puisque le premier n'était pas suffisant. Du pont du bateau, le visiteur peut observer une partie du trajet effectué par le bâtiment dans ce site complexe de confluence et en prendre la mesure.

**Photographie 10** : Le site de confluence visible depuis le pont d'Ampère V



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : le canal du Nivernais, l'Aron, la vieille Loire, et la Loire.*

C'est la visibilité maximum de la confluence qui a présidé à l'exposition extérieure et à la visibilité théorique et effective du bateau depuis la route. Les matériaux choisis évoquent ceux réalisés au même endroit un siècle avant : le verre de l'autre côté de la route dans les verreries de Saint-Léger qui est désormais le centre Fresneau. Les cheminées encore en place témoignent de cette industrie (CAUE, Maison de l'Architecture Bourgogne, 2012 et BARBIER et LORIOT, 2014).

---

<sup>78</sup> La CAUE de la Nièvre nous a cordialement transmis le document PDF (CAUE Nièvre et Maison de l'Architecture de Bourgogne, 2012) reproduisant les panneaux réalisés pour cette exposition. Il nous a servi de source pour la réflexion qui suit.



La mise en scène du toueur de Pouilly- en-Auxois grâce à sa structure est beaucoup plus spectaculaire. Ses couleurs et sa taille la font intégrer dans le contexte urbain mais sa forme permet de se démarquer des bâtiments industriels et maisons alentours : plus que le toueur, c'est la halle que l'on remarque au premier abord. Ceci dit, Ampère V n'est pas forcément très visible depuis la départementale.

**Planche 21 : Des toueurs aux mises en valeur *in situ* très différentes**



Source : CAUE de la Nièvre, 2012

*De haut en bas : halle du toueur de Pouilly-en-Auxois et port sur le canal de Bourgogne. CITCT et toueur Ampère V, Saint-Léger des Vignes. À l'arrière-plan, on distingue les cheminées des anciennes verreries. Ces deux photographies replacent les mises en scènes des toueurs dans leurs contextes urbains respectifs.*

Le choix et la possibilité de la mise en valeur *in situ* de ces deux bateaux illustrent bien une des parties de la définition de LE SUEUR de l'espace fluvial, à savoir l'interdépendance des espaces le composant et une autre de celle de BEAUDOUIN : les patrimoines de la voie d'eau sont indissociables ainsi que c'est particulièrement le cas pour Ampère V ici. Il est particulièrement difficile de comprendre l'intérêt d'un service de touage si l'on ne visualise pas la complexité du site confluence. Ici la composante *in situ*, qui aurait pu être une limite à la mise en valeur (déplacement des bateaux) est finalement au fondement d'une expérience patrimoniale en accord avec l'histoire et la géographie.

Le maintien de l'aspect authentique du canal, la logique de l'embellissement des ouvrages d'art ainsi que la prise en compte du caractère in situ du patrimoine du canal sont les trois grands principes qui régissent sa mise en scène.

#### **IV.1.2 : Les limites techniques à la mise en valeur des patrimoines du Nivernais**

Les limites à la patrimonialisation et à la mise en valeur du patrimoine sont nombreuses et ont toutes sortes d'origines. Nous les avons regroupées par thème : les limites techniques qui touchent le patrimoine déjà constitué ainsi que les infrastructures qui le mettent en valeur. Les limites politiques et juridiques agissent au cœur du processus de patrimonialisation en intervenant sur la sélection des objets ou territoires empêchant ainsi de les constituer en patrimoine.

Ces limites techniques sont au nombre de quatre : les aléas naturels, la sécurité des usagers du canal, les contraintes d'exploitation liées aux ouvrages d'art, les contraintes d'exploitation liées à la biodiversité.

##### *IV.1.2.1 : La crue et les inondations*

La première limite à la mise en valeur du patrimoine tient d'un aléa naturel, la crue et des inondations qui peuvent s'ensuivre. Les rivières alimentant le canal peuvent être soumises aux crues : si elles sont trop importantes pour être contrôlées par l'ouverture des barrages et pertuis, l'eau s'étend<sup>79</sup>. La proximité de ces rivières et du canal est donc parfois un problème. Le risque d'inondation est donc concentré là où les deux voies d'eau sont proches où se trouvent parfois des infrastructures patrimoniales.

Le risque d'inondation explique la présence de deux types de panneaux explicatifs entre le CITCT et le port Saint-Thibault.

---

<sup>79</sup> BÉNARD Philippe. « Mémoire canal du Nivernais ». 29/05/14. Destinataire : ARMINGEAT Mathilde. Communication personnelle.

## Planche 22 : des panneaux différents à cause du risque d'inondation



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : panneau de la communauté de communes situé en face du barrage sur la Loire (Saint-Léger des Vignes), panneau du Conseil général, étang Grenetier, La Machine.*

Si l'on remarque rapidement l'aspect différent des deux panneaux, c'est le matériau de leur pied, en bois pour ceux du Conseil général et en métal pour ceux de la CC qui est au cœur du problème ainsi que l'explique Mme BARBIER :

*«C'est parce que le long du linéaire canal on est en zone inondable donc on n'a pas pu faire les mêmes panneaux en bois avec la charte du Conseil Général donc du coup on a dit qu'on faisait nos panneaux comme on voulait pour pas qu'ils soient...qu'ils pourrissent et qu'ils partent avec les crues. [...]» [BARBIER et LORIOT, 2014]*

La CC a finalement réalisé sa propre série de panneaux, sans financement du Conseil général, avec des pieds en métal. Que l'équipement en cause soit une simple série panneaux a de quoi faire sourire mais cela n'empêche que l'aléa intervient même sur les petites infrastructures du patrimoine<sup>80</sup>. L'aléa crue et inondation intervient souvent avec les circuits de randonnée en automne et en hiver ainsi que nous avons pu en faire l'expérience à plusieurs reprises au cours du terrain.

<sup>80</sup> Les dernières importantes inondations dues à la Loire ont eu lieu en 2003 ainsi qu'en témoigne l'échelle de crue installée au pied du CITCT, face au barrage.

**Photographie 11** : le circuit de randonnée, une infrastructure sensible aux crues et inondations



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Chemin rural inondé par l'Yonne entre Montceaux-le-Comte et Dirol (CR des ponts-levis). L'itinéraire de randonnée a dû être modifié parce que l'eau s'étendait sur plusieurs dizaines de mètres.*

Ce type d'aléa quoique concentré en quelques lieux sur le canal est donc à prendre en compte lors de la réalisation d'infrastructures du patrimoine.

#### *IV.1.2.2 : La sécurité des usagers du canal*

Par usager du canal, nous entendons toute personne évoluant sur la voie d'eau, y compris les agents. La sécurité des usagers du Nivernais contrevient à la mise en valeur du patrimoine. Cela peut être la conséquence de règlements, lois ou de circonstances.

La sécurité est d'abord un obstacle à la patrimonialisation *in situ*, qui nécessiterait donc de garder l'élément patrimonial en place et plus ou moins tel quel. L'exemple des barrages à aiguilles est le plus révélateur. L'histoire donne raison à Bernard LE SUEUR qui en 1992 s'inquiétait déjà de la disparition de ces ouvrages d'art (LE SUEUR, 1993). Leur dangerosité pour le personnel en est la cause ainsi que l'explique M. CORNETTE : « *Oui, il y a un besoin de moderniser pour [...] sécuriser, sécuriser à la fois les usagers, les riverains et surtout nos agents [...] puisqu'ils travaillent dans des conditions, voilà, on n'est plus au XIXème siècle quoi, hein.* » [CORNETTE, 2014]. Le barrage de Basseville, premier du genre,

a été ainsi remplacé et a disparu au début des années 1980. C'est ce qui est arrivé au barrage de Fleury avant qu'il ne soit remonté par l'association. Le souci patrimonial ici ne permet pas de sauver et de patrimonialiser *in situ* ces barrages quand ils servent encore à l'alimentation du canal (ce qui n'est pas le cas de Fleury).

Pour ce qui est de la mise en valeur du patrimoine, la sécurité joue tout autant : l'Aster et l'accès aux voûtes de La Collancelle en sont la preuve.

Les voûtes de La Collancelle sont mises en valeur d'une seule manière : un circuit de randonnée qui les longe par le halage (circuit des voûtes). Sauf que depuis le halage, les voûtes passent presque totalement inaperçues. L'accès piéton aux voûtes est extrêmement dangereux : des interdictions sont d'ailleurs formulées à plusieurs reprises le long du bief de partage.

**Planche 23:** Les voûtes de La Collancelle : une mise en valeur rendue difficile à cause de leur dangerosité



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : voûte de La Collancelle à partir du chemin de halage, unique tunnel visible par le public. Sortie du troisième souterrain. La seconde photographie a été prise en bravant l'interdiction d'accès : ce qui rend ce site dangereux sont les tranchées très abruptes qui plongent directement dans l'eau.*

Notre recherche s'est heurtée à l'interdiction d'approcher ces ouvrages au plus près. Celle-ci prend une forme très simple et facilement contournable pour l'une du moins.

**Planche 24 :** L'interdiction d'accès aux voutes, tunnels et tranchées du bief de partage



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : panneaux et barrière interdisant l'accès aux véhicules et piétons ainsi qu'à « toute personne étrangère au service ». À l'arrière-plan, entrée du second tunnel (Mouas). La végétation empêche de descendre dans les tranchées (pont des Breuilles, après le troisième tunnel).*

Comme on le voit avec ces photographies, les panneaux et barrières sont franchissables par qui veut s'en donner la peine. La végétation est un déterrant bien plus efficace à notre sens : dense, composée de ligneux, elle est infranchissable à partir du chemin de halage sur toute la longueur du bief de partage. Les seules ouvertures correspondent aux accès de service. Si M. Cornette nous a assuré que le rôle de cette végétation n'était pas d'interdire l'accès aux voûtes et tranchées mais faisait partie prenante du paysage du bief de partage et ce qui lui vaut sa renommée, elle est bien utile.

Un projet de mise en valeur sélectionné par le SMET doit résoudre ce risque de sécurité tout en permettant aux visiteurs qui ne sont pas en bateau de faire l'expérience de ces ouvrages exceptionnels. Il s'agit notamment de créer des belvédères et balcons au-dessus des deux extrémités de la voûte de La Collancelle et de ménager un accès à la tranchée entre ce tunnel et le second. L'accès au dernier tunnel, lui, bien trop dangereux sera totalement interdit d'accès (LESAGE, 2009).

L'Aster et les ponts-levants ne sont pas en reste : les règlements de sécurité ont conduit à cause du coût qu'ils imposaient à l'abandon du bateau en 2002, pour les ponts, c'est un accident qui a provoqué leur motorisation [CORNETTE, 2014].

La sécurité des usagers est donc, étant donné le nombre d'infrastructures pour laquelle elle entre en jeu, un obstacle majeur à la patrimonialisation et à la mise en valeur du patrimoine du Nivernais.

#### *IV.1.2.3 : Les contraintes d'exploitation face à la patrimonialisation et à la mise en scène des ouvrages d'art*

L'exemple des barrages à aiguilles est à prolonger : si la sécurité est la cause première de l'absence de mise en scène, les contraintes d'exploitation y participent. D'après M. CORNETTE, des barrages modernes faciliteront la régulation du cours de l'Yonne, d'autant plus qu'ils viendront à être téléguidés [CORNETTE, 2014].

La nécessité d'exploitation est par ailleurs lisible dans l'aménagement de certains sites d'écluses, notamment ceux qui accueillent un service à proximité. Dans ce cas, on observe une fermeture du site, matérialisée par un mobilier visant à en restreindre l'accès. Cela n'empêche pas l'écluse d'être mise en scène mais c'est l'accès à l'expérience patrimoniale qu'est l'écluse pour des usagers autres que navigants qui est ainsi limitée. Une comparaison entre deux sites d'écluses est donc pertinente.



**Planche 25 :** Tourisme, mise en valeur du patrimoine et nécessité d'exploitation



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : barrières en bois le long de l'écluse 30 VL (Cercy-la-Tour). On retrouve les mêmes sur l'autre quai. Barrières métalliques et rochers à l'écluse n° 21 VL (Fleury).*

Sur ces photos, on voit bien comment l'accès aux plateaux d'écluses est limité : il est impossible pour un cycliste d'accéder à l'écluse de Cercy-la-Tour. La présence du restaurant dans la maison éclusière de Fleury nécessite des barrières afin que les véhicules ne se garent pas sur le quai d'autant plus que le site de Fleury (barrage et écluse) est très animé l'été. La contrainte d'exploitation nécessite ici une mise à distance des usagers non-navigants du canal.

Ainsi, la mise en scène du patrimoine plus que sa patrimonialisation se heurte sur le Nivernais aux contraintes d'exploitation : les bateaux doivent pouvoir y circuler sans problème quitte à limiter quelque peu l'expérience patrimoniale d'autres usagers. C'est la présence de la navigation qui permet au canal d'être exploité et donc à ce patrimoine d'exister.

#### *IV.1.2.4 : Les contraintes d'exploitation et la biodiversité*

Le maintien de la biodiversité se heurte aussi aux exigences d'exploitation sur le Nivernais. Les normes, lois environnementales ou servitudes de patrimonialisation ont une conséquence sur l'exploitation.

Le cas des chauves-souris hivernant dans les voûtes de La Collancelle est exemplaire à ce titre. Le DOCOB (SMET, 2012) rappelle que qu'elles constituent un habitat exceptionnel pour les chiroptères à cause de leur nombre et de la variété d'espèces qui s'y côtoie. Cela a ainsi contraint l'exploitant- gestionnaire à adapter le calendrier d'entretien de ces ouvrages d'art :

*« M. C : On a déjà des protections disons, sur l'environnement genre les chauve- souris [...] dans les tunnels de la Collancelle par exemple qui sont...qui peuvent être...qui sont contraignantes aussi puisqu'en période hivernale on évite de travailler dans les tunnels, décembre, janvier, février notamment.*

*M. A : Pour ne pas les déranger ?*

*M. C : Pour ne pas les déranger voilà soi-disant. » [CORNETTE ,2014]*

Dans ce cas, un compromis a été établi. Le problème de la continuité écologique des cours d'eau a posé plus directement problème sur le site de Fleury ainsi que le révèle M. PICHELIN :

*« Vous parliez d'esthétique tout à l'heure, ça ne fait pas forcément bon ménage. [Il y] en a plus d'un qui voudrait nous les laisser conserver les barrages à aiguilles, [...] au niveau touristique, pour faire je-ne-sais-pas-quoi, et puis d'autres qui nous disent oui mais pour ré-établir la continuité, l'écoulement de l'eau, il faut supprimer le barrage, enfin bref. » [JOLY et PICHELIN, 2014].*

L'histoire se répétant, l'existence du barrage de Fleury a été mise en cause une seconde fois. Le Grenelle de l'Environnement de 2008 et l'Agence de l'eau Loire- Bretagne, en application d'une directive européenne sur la continuité écologique des cours d'eau, ont désigné l'Aron comme une rivière prioritaire avec ses trois barrages alimentant le Nivernais. L'Établissement Public Loire a été sélectionné par le Conseil général de la Nièvre, gestionnaire de ces barrages et de l'Aron en tant qu'affluent du canal pour mener une étude d'aide à la décision (SOMIVAL, 2012 et 2013). Le problème résidait dans la suppression ou la modification des ouvrages afin d'assurer l'écoulement de l'eau, des sédiments et le déplacement des poissons. La valeur patrimoniale du barrage est rappelée dans l'étude par un avis du service patrimoine et inventaire du CRB:

*« Les trois barrages sur l'Aron ont été construits parallèlement au tronçon Châtillon-en-Bazois/ Decize du canal du Nivernais.[...] Les ingénieurs des Ponts insistèrent sur leur utilité dans la*

*mesure où ils régulent le cours de l'Aron, et par là, alimentent le canal. [...] Seul le barrage de Fleury présente encore un système à aiguilles ancien. Patrimonialement il s'agit du plus intéressant. Ces ouvrages s'inscrivent en outre dans des ensembles patrimoniaux et paysagers plus vastes. En effet, à proximité, on trouve des ponts et des sites d'écluse aménagés à la même époque. Ces barrages ne sont donc pas seulement des ouvrages hydrauliques utiles à l'alimentation du canal, ils font entièrement partie de son histoire. » (LESTIENNE Cécile cité par SOMIVAL, 2012, p.87.) »*

L'aménagement du barrage tient compte de cette valeur patrimoniale :

*« L'existence du canal avec le dispositif de vannage en rive droite et du déversoir en rive gauche ne permet pas l'implantation d'une passe à bassins. En effet, au cours de la phase d'état des lieux, il a été convenu que le déversoir semi-circulaire présente un intérêt patrimonial important qui nécessite la sauvegarde en l'état au-delà de son utilité hydraulique. » (SOMIVAL 2013, p. 20)*

La législation environnementale et le respect de la biodiversité induisent ainsi des adaptations dans l'exploitation du canal du Nivernais : c'est finalement l'inverse de la démonstration précédente.

Aléa, sécurités des usagers, contraintes d'exploitation face à la mise en valeur des ouvrages d'art et biodiversité sont les quatre limites à la mise en scène du patrimoine du Nivernais. Elles ne semblent pas extrêmement contraignantes pour autant : les exemples utilisés montrent qu'une solution est en général trouvée, ce qui semble moins le cas pour les limites politiques et juridiques.

### **IV.1.3 : La patrimonialisation face aux obstacles politiques et juridiques**

Le canal du Nivernais n'est pas coupé de son environnement politique immédiat : sa structure de gouvernance met la politique au cœur de sa gestion et de son développement. La patrimonialisation a sa part dans l'objet géopolitique qu'est le canal du Nivernais.

Nous avons choisi d'organiser cette partie selon, certes une échelle scalaire, mais surtout en partant des rivalités de pouvoir les plus visibles aux plus discrètes. La patrimonialisation comme objet de rivalité est perceptible dans le pré-projet de Pays d'Art et d'Histoire autour de la voie d'eau. Le canal est aussi une somme de pouvoirs locaux aux réactions hétérogènes quant à sa mise en valeur. Enfin, le Domaine Public Fluvial est l'obstacle le plus complexe à la patrimonialisation du Nivernais.

### *IV.1.3.1 : Le canal, territoire de rivalités de pouvoirs à travers le projet de Pays d'Art et d'Histoire*

Le cas du Pays d'Art et d'histoire est le plus flagrant dans l'intervention du politique quant au patrimoine sur le canal du Nivernais.

Un Pays d'Art et d'Histoire est territoire labellisé résultant d'une convention entre le ministère de la Culture et de la Communication et la ou les collectivités support du PAH. On peut le définir ainsi :

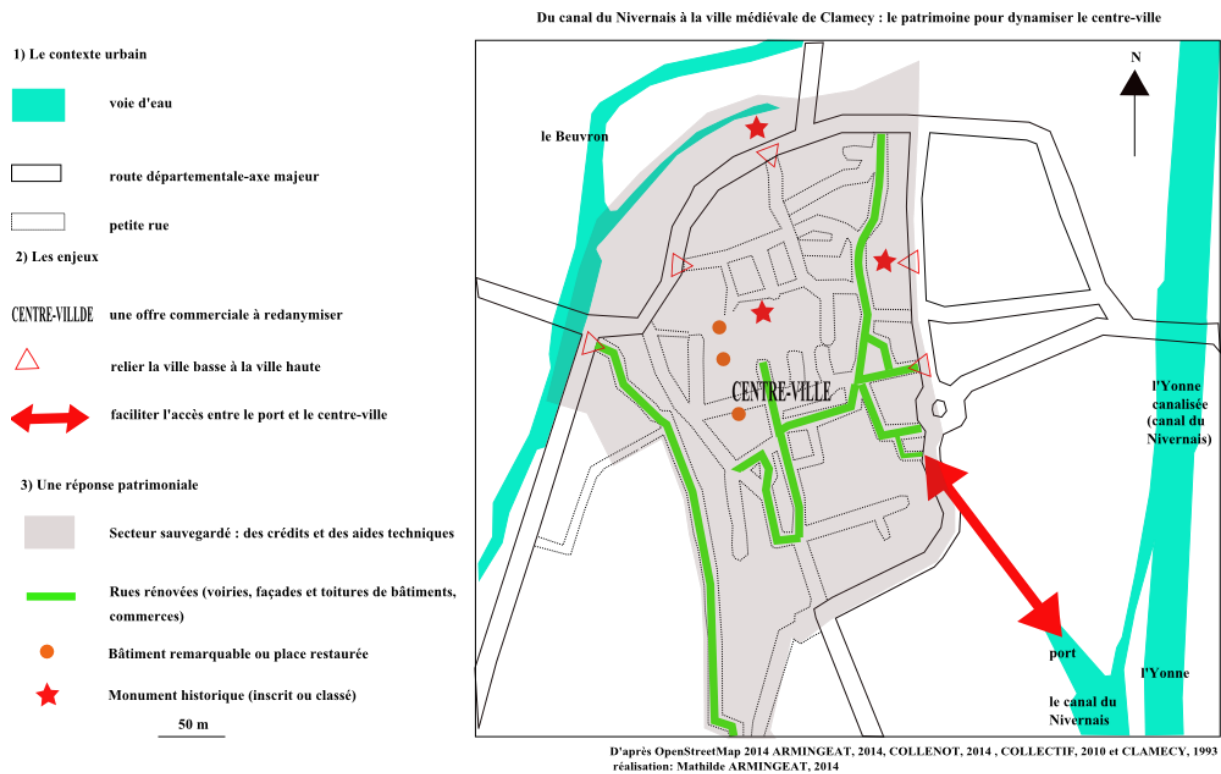
*« [il] qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien et à la qualité architecturale et du cadre de vie »<sup>81</sup>.*

A Clamecy, un avant-projet de labellisation est né au début des années 2000. Il viserait à rassembler les communes volontaires du Haut-Nivernais dont Clamecy autour du canal du Nivernais et de l'architecture du territoire du pays [COLLENOT, 2014]. L'acteur possédant les compétences et moyens pour porter le projet semble être le SMET. Sauf qu'une mésentente entre les deux acteurs principaux du dossier, le président du SMET et le maire de Clamecy, sur un tout autre sujet a conduit à une impasse sur le pré-projet de PAH puisque le SMET ne désire pas s'y impliquer (JOLY, 2014). Une rivalité de pouvoir qui ne s'exerce pas forcément au départ sur un territoire particulier si ce n'est à l'intérieur de la CC, dont ces deux élus sont délégués se déplace sur le canal et y trouve un territoire où s'y exercer alors même que le périmètre du PAH n'est pas défini. Finalement la rivalité de pouvoir empêche la naissance d'un territoire supplémentaire en s'exerçant sur le territoire support du futur PAH. Pourtant, un tel projet est loin d'être absurde sur ce territoire en particulier : Clamecy dispose d'un secteur sauvegardé sur la ville médiévale et d'un monument historique classé (la collégiale) et a durant le mandat 2008-2014 engagé la restauration de son patrimoine (parvis de la Collégiale, place de la mairie, halle, rue commerçante du Grand Marché). Une OPAH et d'autres opérations ont permis la rénovation de propriétés privées dans les rues anciennes liant la vieille ville au port [COLLENOT, 2014]. Le but est de diriger les flux de touristes en été du port au centre-ville afin de le redynamiser et de profiter de son apport économique. Il s'agit aussi de maintenir la population résidentielle qu'elle soit permanente ou secondaire. La carte ci-dessus permet de visualiser les enjeux de ces transformations.

---

<sup>81</sup> Source : <http://www.vpah.culture.fr/label/label.htm> consulté le 27/05/14

## Carte 11: Du canal du Nivernais à la ville médiévale de Clamecy : le patrimoine pour dynamiser le centre-ville



Le projet du Pays d'Art et d'Histoire autour de la ville de Clamecy montre bien que le canal par l'intermédiaire de sa mise en valeur du patrimoine est un espace où des pouvoirs rivalisent.

#### *IV.1.3.2 : Une somme de pouvoirs locaux aux attentes parfois contraires*

Des projets de mise en valeur du patrimoine du canal doivent faire face à des réactions contraires de la part des élus locaux, ce qui ne facilite pas le développement de projets.

Selon les territoires, les élus, les périodes l'un intérêt pour le canal et son patrimoine et sa valorisation est fluctuant. Ainsi, M. DURAND a expliqué que la première manifestation de FLOTESCALE, en 2011 un élu local avait exprimé son doute quant au succès de la fête, succès qui a bien été au rendez-vous [DURAND, 2014]. À l'inverse, il arrive que chacun essaie pour sa collectivité de tirer son épingle du jeu. Questionnant M. RICHOUX sur les boucles cyclotouristiques partant du canal du Nivernais, il nous a expliqué qu'elles étaient le moyen de contenter tout le monde au sein d'une collectivité en dépit de leur peu d'intérêt :

*« [...] tous les services sont dans ce qu'on appelle dans le lit majeur. Plus ou moins cinq kilomètres de chaque côté. Là c'est une colline, y a rien d'ouvert, vous n'avez même pas une boulangerie. Heu, alors des fois, il peut y avoir un pigeonnier ou une connerie [sic] mais les gens n'y vont jamais. Et puis il n'y a pas d'hébergement donc qu'est-ce que vous voulez aller foutre là-haut ? [sic] », [RICHOUX, 2014].*

La multiplication de ces boucles cyclotouristiques s'explique par le succès du TBV : la région met en avant deux chiffres dans sa communication régulièrement entendus lors de notre terrain : le TBV c'est 93,6 millions d'euros de retombées annuelles et une dépense moyenne de 70 € par touriste<sup>82</sup>. Sauf que les touristes à vélo ne représentent que 25 % des passages décomptés et que sur le Nivernais, le nombre de cyclistes est en baisse (BOURGOGNE TOURISME, 2014)...

Entre la perplexité et l'enthousiasme des uns et des autres, la mise en valeur du patrimoine du canal du Nivernais n'a pas les mêmes conditions de réalisation sur l'intégralité de son linéaire.

#### *IV.1.3.3 : Le domaine public fluvial : le renoncement à des projets de mise en valeur du patrimoine*

La dernière difficulté à la patrimonialisation du canal réside dans l'existence du Domaine Public Fluvial. Les exploitants- gestionnaires ne menant pas directement les projets

---

<sup>82</sup> Ce dernier chiffre, a été répété à l'envi par beaucoup de nos interlocuteurs : ces 70 euros sont une dépense en puissance puisque de nombreuses enquêtes ont démontré que les cyclotouristes n'arrivaient pas à les dépenser faute de commerce et services [SUBIT, 2014].

de patrimonialisation et de mise en valeur du patrimoine, tout acteur se heurte à un moment ou à un autre à la domanialité en vigueur sur le Nivernais et son système d'alimentation.

La création du CITC a été possible grâce à une rare opportunité (le terme est d'ailleurs utilisé par M. LORIOT de la CC Entre Loire et Forêt) : la cession par la subdivision VNF de Decize de la maison cantonnière des barragistes. La vente d'une portion du domaine public fluvial reste exceptionnelle : la collectivité loue d'ailleurs le bâtiment pour un bail de dix ans qui devra déboucher sur une vente [BARBIER, 2014]. La CC a aussi eu à faire au DPF en mettant en place la véloroute de Fonds Judas : il passe sur le contre-halage du Port de La Copine. Il a nécessité une convention de passage avec V.N.F, ce qui là encore n'a pas posé de problème particulier. L'entretien au conseil général de la Nièvre a mis en exergue la singularité de la CC : la domanialité agit sur la concession. Ainsi, l'entretien des voies vertes est soumis à une très forte réglementation [JOLY et PICHELIN, 2014].

L'appel d'offre en cours organisé par le CRB et VNF Centre-Bourgogne intitulé «Une nouvelle vie pour les maisons éclusières » illustre l'obstacle que constitue le DPF. Il précise que l'occupation des maisons éclusières se fera par COT à bail plus ou moins long selon l'activité : pas de possibilité de devenir propriétaire de son lieu d'activité. De plus, le fonds de commerce n'existe pas sur le DPF : l'impossibilité à constituer un capital et ainsi doublée (CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, VNF, 2014). Les maisons éclusières suscitent souvent un intérêt et des projets spontanés mais une fois les conditions d'occupations explicitées, les porteurs de projets sont refroidis [JARDEAU, 2014 ; SUBIT, 2014]. Cette législation foncière complexe laisse bien peu de place à notre sens à une valorisation privée du patrimoine du Nivernais qu'elle soit réalisée par une association ou un particulier. C'est à notre sens un obstacle structurel beaucoup moins aisé à circonvenir que la nécessité d'exploitation ou la protection du patrimoine naturel.

La patrimonialisation et la mise en valeur du patrimoine du Nivernais se heurtent donc à des obstacles de nature politique et institutionnelle : sur un territoire précis ou variant le long de son linéaire, le canal est un objet géopolitique.

Aléa naturel, sécurité des usagers, des contraintes d'exploitation, politique locale et domanialité sont des obstacles récurrents dans la patrimonialisation et la mise en valeur du Nivernais. Pour nous, les plus prégnants sont les enjeux de politique locale ainsi que la domanialité parce qu'ils agissent directement sur la capacité à créer un territoire du

patrimoine alors que les obstacles techniques sont plus des obstacles ayant trait à la mise en valeur formelle semblent le plus souvent être résolus.

Les principes de mise en valeur du patrimoine du canal et les limites à sa mise en valeur formelle et à sa patrimonialisation sont des lignes de force qui le structure de manière horizontale.

## IV. 2 : Quel bilan effectuer des patrimonialisations du Nivernais ?

Il s'agit désormais de mettre côte à côte les deux patrimonialisations observées pour en tirer les principales caractéristiques. Revenir sur leurs acteurs respectifs est primordial : la seconde patrimonialisation a été faite par les acteurs de la gouvernance du canal et non par les acteurs institutionnels du patrimoine. Les deux conceptions du patrimoine des voies navigables intérieures se retrouvent sur le Nivernais : une tension existe entre elles, visible dans des décalages de patrimonialisation remarquables à grande échelle. Finalement, parce que le canal est un axe linéaire structurant du territoire, la configuration spatiale du patrimoine du Nivernais sera analysée.

### **IV. 2.1 : Une patrimonialisation qui passe par les acteurs de la gouvernance du canal**

Le rôle de chacun des acteurs a été traité au début de cette étude dans une partie consacrée à la gouvernance générale du canal du Nivernais. Les études de cas nous ont fait ponctuellement évoquer ceux-ci, parce qu'étant à l'origine d'une infrastructure du patrimoine. Un peu de hauteur est nécessaire pour comprendre la mise en valeur que pratique chaque acteur. La région Bourgogne a lancé une réflexion patrimoniale à l'échelle de la voie d'eau à l'occasion de l'expérimentation de décentralisation. Comme dans la gouvernance générale du canal, ce sont les acteurs interfaces qui sont au cœur de la mise en valeur du patrimoine du canal. Les projets associatifs plus discrets sont néanmoins très intéressants à cause de leur évolution : ils tendent à l'institutionnalisation. Enfin, on assiste à l'émergence des acteurs patrimoniaux traditionnels pour la mise en valeur du patrimoine du Nivernais.

#### *IV.2.1.1 : La région Bourgogne : constituer un fond de connaissances sur le canal du Nivernais*

La région Bourgogne, à cause de l'expérimentation de décentralisation a eu et a un rôle nouveau dans la mise en valeur du patrimoine du Nivernais. Cette étude est avant tout importante pour les connaissances qu'elle apporte sur les canaux et en particulier sur les



évolutions de chacun. La constitution des canaux de Bourgogne en destination écotouristique donne un écho important à ce fonds immense puisque la mise en valeur du patrimoine par l'interprétation en fait partie. Ces deux raisons expliquent la présence d'objectifs autour du patrimoine dans la *Stratégie de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne* : « *Soutenir les initiatives visant à mettre en valeur le patrimoine naturel et culturel* » (p16). Le point 23 « *Intégrer la dimension paysagère et les enjeux de la biodiversité* » tendent à rejoindre la définition du patrimoine de la voie d'eau portée par LE SUEUR (LE SUEUR, 2012). Le point 24 « *Développer les lieux d'évocation liés au patrimoine du canal et favoriser l'éducation relative à l'environnement* » a pour support l'étude du SPI. La région ne mettra pas directement en valeur le patrimoine du canal en étant le moteur d'infrastructure du patrimoine mais invite les structures de gouvernance à y prêter attention et met à disposition les ressources de l'étude [JARDEAU, 2014]. Il sera intéressant de voir si la nouvelle structure de gouvernance du Nivernais se saisira de ce fonds de connaissances sur sa voie d'eau pour de futures infrastructures patrimoniales.

#### *IV.2.1.2 : Le rôle déterminant des acteurs interface*

Le rôle interface du SMET et du GAL Canal du Nivernais expliqué plus haut est également à l'œuvre dans leurs actions de mise en valeur du patrimoine du canal. La mise en valeur de ce patrimoine n'est pas leur objectif premier. L'équipement de la rigole d'Yonne fut une initiative des deux GAL qui par l'intermédiaire de la mise en valeur du patrimoine a permis de relier deux bassins touristiques.

La mise en place de projets valorisant le patrimoine fonctionne de la même manière qu'un projet autre. Ainsi, FLOTESCALE souhaitant organiser un évènement festif sur le canal en 2014, le GAL Canal du Nivernais a mis l'association en relation avec le comité « Baye en fête » qui organise en juin 2014 un évènement festif sur l'étang de Baye. L'association clamecycoise se retrouve ainsi partie prenante de l'évènement [SUBIT, 2014]. Le rôle du SMET est le même : il a été le maître d'ouvrage du CITCT, a organisé le concours architectural et a présidé au choix du projet définitif [BARBIER et LORIOT, 2014]. La conception du patrimoine du canal par ces deux acteurs favorise une mise en valeur du canal comme infrastructure de transport quoiqu'avec le site des étangs du Bazois, l'aspect naturel émerge.

### *V.2.1.3 : Les projets associatifs : vers l'institutionnalisation*

Les fêtes nous ont permis d'évoquer une forme précise de mise en valeur de la part des associations. Il faut maintenant prendre en compte les actions des associations de manière plus large. Elles font preuve de ressource et d'astuce pour protéger le patrimoine du Nivernais avant qu'une reconnaissance de l'action n'intervienne.

L'équipement de la maquette de Pannecière est un bon exemple de cette trajectoire<sup>83</sup>. Les ACN «*étaient parvenus à soustraire au ferrailage les garde-corps et les platelages de l'écluse de Mailly-la-Ville.*» (POISSONNIER, 2014). Suite à la restauration de la maquette présentant le fonctionnement du barrage de Pannecière par l'Établissement Public Seine Grands Lacs, ces éléments ont servi à son équipement. Les ACN ont pour habitude de récupérer des éléments d'ouvrage d'art lorsque les exploitants- gestionnaires les remplacent : voilà un moyen astucieux de préservation du patrimoine [CORNETTE, 2014]. L'officialisation se fait quand l'exploitant-gestionnaire demande à l'association la possibilité de réutiliser ces éléments pour la maquette :

*« Et c'est bien parce que ce dialogue est confiant que M. CORNETTE est venu demander aux ACN de bien vouloir offrir au barrage de Pannecière les platelages et garde-corps récupérés à Mailly et (tenus dans un endroit secret) » (POISSONNIER, 2014).*

De manière semblable, les ACN ont envoyé en Grande-Bretagne, à leurs partenaires du Kennet and Avon Canal Trust d'anciennes bornes cannelées en fonte supportant les crics de porte. Outre leur aspect esthétique, elles avaient l'avantage d'être adaptées aux spécificités de chaque écluse et avaient été conçues pour un confort d'utilisation certain. L'association anglaise a promis de redonner la borne lorsque ce type sera pris en compte sur le Nivernais [BÉNARD, 2014].

Ces exemples montrent que les associations mettent en valeur le Nivernais dans sa fonction d'axe de transport fluvial : cela passe par l'astuce et l'officialisation.

---

<sup>83</sup> Un autre projet, (mené par M. BÉNARD au sein des A.C.N) est celui d'un mémorial Poirée expliquant le barrage à aiguilles ayant permis le croisement de l'Yonne et du Nivernais à Basseville en rendant la rivière navigable (et bien d'autres rivières ensuite, dont la Seine) est en cours de réalisation. Il présente déjà des caractéristiques semblables dans les moyens astucieux et une possibilité d'officialisation. Nous avons préféré toutefois illustrer notre argument par une réalisation effective.

#### *V.2.1.4 : Les acteurs patrimoniaux dans la mise en valeur du patrimoine du Nivernais*

Quoiqu'il y ait un patrimoine institutionnel du canal, les acteurs patrimoniaux traditionnels agissaient peu sur la voie d'eau car leur action était somme toute peu nécessaire étant donné le peu d'importance des territoires du patrimoine. Toutefois, ils sont de nouveau à compter parmi les acteurs du Nivernais. Le service Patrimoine et Inventaire du CRB est actif pour la mise en valeur de son étude : un site Internet<sup>84</sup>, sorte de carnet de bord a été tenu pendant sa réalisation avant que la publication aboutie de l'étude se fera également sur Internet. Une publication papier est prévue [MALHERBE, 2014]. La mise en valeur de l'étude et du patrimoine qu'elle présente s'est faite aussi par l'intermédiaire d'expositions : une à Vandenesse-en-Auxois (canal de Bourgogne) a traité des maisons éclésiastiques. Enfin, un colloque national rassemblant scientifiques et professionnels de la voie d'eau intitulé « *Les canaux de Bourgogne entre histoire et territoires* » aura lieu en décembre 2014 [MALHERBE, 2014]. La thématique patrimoniale y sera très importante ainsi que l'explique l'appel à communication : « *Les thématiques suivantes seront traitées : concilier patrimoine culturel et utilisation technique des ouvrages, concilier patrimoine culturel et naturel, concilier patrimoine culturel et développement touristique.* » (SERVICE PATRIMOINE ET INVENTAIRE, 2014). Cette mise en valeur touche tous les intéressés : locaux, élus et scientifiques. La DREAL de Bourgogne, elle est intervenue outre la gestion des sites déjà inscrit de manière globale sur la voie d'eau grâce à une étude (à paraître et effectuée à partir de la fin 2012) sur l'ensemble de la voie visant à établir des propositions de classement de sites du Nivernais ou proches. Si de l'aveu même de son initiateur, c'est une coïncidence qui a attiré l'attention sur le canal (et non pas l'expérimentation de décentralisation qui a provoqué l'étude du SPI), la présentation des résultats aux élus et institutionnels du canal devrait permettre d'enclencher les dynamiques de patrimonialisation. D'après M. VERRY, inspecteur des sites à l'origine de l'étude, les premiers contacts avec les collectivités ont été positifs.

La patrimonialisation et la mise en valeur du canal sont réalisées par les acteurs de sa gouvernance générale : la faiblesse et méconnaissance du patrimoine reconnue scientifiquement leur laisse le champ libre pour constituer leur propre patrimoine. Le but premier de ces acteurs ne réside pas dans la réalisation de ce processus mais la gouvernance en place permet à chacun d'appliquer ces compétences à la question patrimoniale. Enfin, chaque acteur, selon ses compétences propres privilégie une mise en valeur des patrimoines

---

<sup>84</sup> <http://www.region-bourgogne.fr/canaux/973> consulté le 07/06/14.

du canal, ce qui rend complémentaire ces actions. Quel est le but de cette patrimonialisation ? On l'a vu, le patrimoine devient une activité parmi d'autres au sein de pratiques diverses : récréation, tourisme et fêtes. Mais il peut aussi avoir un but plus assumé et actif de développement comme c'est le cas à Clamecy ou au CITCT. Dans ce dernier cas, il semble qu'un besoin de patrimoine, de lien à l'histoire du territoire soit présent : l'histoire locale très fortement marquée par un groupe (mine et associés) en est la cause.

#### **IV.2.2: Quelles conceptions du patrimoine des canaux, les patrimonialisations du Nivernais donnent-elles à voir ?**

Au cours de la deuxième et de la troisième partie ont été rapidement évoquées les conceptions patrimoniales quant aux voies d'eau intérieures qui étaient à l'œuvre sur le Nivernais. Il s'agit maintenant de voir comment elles sont à l'œuvre sur le Nivernais et quels enjeux en sont la conséquence.

##### *IV.2.2.1 : La conception patrimoniale qui prime : une infrastructure industrielle de transport*

La patrimonialisation du canal est celle d'une infrastructure industrielle de transport. La majorité des infrastructures du patrimoine sur le Nivernais l'évoque et l'explique. Ce fut la fonction d'origine du canal. Cette patrimonialisation est donc cohérente avec les faits historiques. Surtout, cette mise en valeur possède l'avantage d'être facilement identifiable pour le visiteur : c'est ce qui est à l'œuvre autour du Toueur et du patrimoine industriel du canal, à Clamecy grâce au flottage du bois, où à l'échelle d'écluses. Enfin, elle est réalisée à l'échelle de la voie d'eau : si Saint-Léger des Vignes et Clamecy en sont les deux pôles, tout le travail de maintien de l'aspect authentique de la voie d'eau participe à réaliser cette conception patrimoniale.

Cette mise en valeur est aussi vérifiable à l'échelle de l'ouvrage d'art qui est la partie permettant de faire fonctionner le tout qu'est la voie d'eau. La multiplication des panneaux qu'ils soient interprétatifs ou explicatifs illustrent cette volonté d'expliquer le génie bâtisseur des ingénieurs de la fin du XVIII<sup>ème</sup> et du XIX<sup>ème</sup> siècle. Et si un panneau par écluse n'est pas nécessaire, d'autres supports les remplacent comme les topoguides qui quasi systématiquement présentent le canal, le tunnel ou le fonctionnement d'une écluse.

La patrimonialisation et les infrastructures du patrimoine donnent donc à voir le Nivernais comme un axe fluvial industriel.

#### *IV.2.2.2 : Une patrimonialisation qui tente d'intégrer le système alimentaire, la faune, la flore et le paysage dans le patrimoine du canal*

En traitant des études de cas, il a été vu que la patrimonialisation par les pratiques touristiques et récréatives, l'interprétation et les fêtes faisaient entrer la biodiversité, le paysage dans le patrimoine du canal. Pourtant, un examen à grande échelle de quelques exemples va montrer que le lien entre ces composantes qu'il existe un décalage entre la volonté de prise en compte et l'effectivité de cette patrimonialisation observable à grande échelle.

La rigole de l'Yonne et les étangs du Bazois sont patrimonialisés grâce à l'itinérance pédestre et à l'interprétation. Le système alimentaire de la voie d'eau semble donc bien faire partie de son patrimoine. Pourtant, ce n'est pas totalement le cas. Baye est un bon exemple de disjonction : c'est le patrimoine naturel des étangs du Bazois qui est mis en valeur. Si le rôle de réservoir du canal est expliqué sur les panneaux des parkings au départ des sentiers, la mise en valeur ne comprend pas le système alimentaire : le CR « Tour de l'étang de Baye » contourne l'écluse n°1 VL, et avec, la possibilité de voir un bateau la franchir, d'admirer la maison des Ingénieurs ou de remarquer la maison éclusière. La double page du topoguide ne les mentionne même pas (COLLECTIF, 2003, p.70-71). Ce hiatus participe à faire des étangs un espace « naturel » alors que leur création est d'origine anthropique. *A contrario*, la mise en valeur de la rigole de l'Yonne ne présente pas ce décalage entre sa mise en valeur et sa fonction : les panneaux disposés aux extrémités et au long de cet axe expliquent de manière complète et uniquement son rôle. Cette hétérogénéité vient du statut même du système alimentaire : il est parfois difficile à documenter ou son lien avec le canal peu compris, puisqu'on assimile souvent ce dernier avec une rivière [MALHERBE, 2014]. Surtout, ce patrimoine est plus compliqué à expliquer puisqu'il nécessite de détailler un système hydraulique qui prend son origine parfois loin du canal à l'échelle de la voie d'eau (sources de l'Yonne, prise de d'eau la rigole dans le bassin de rétention de Pannecièrre). L'élément paysager subit la même incertitude : les rares paysages mis en valeur sont ceux patrimonialisés parce qu'exceptionnels : les roches de Basseville ou le site confluence qui sont tous deux dotés de tables de lecture paysagère. Pourtant, le paysage exerce un rôle essentiel dans l'attrait que constitue le canal et les connaissances ne manquent pas à son propos : *l'Atlas des paysages de la Nièvre* (BONNEAUD et alii, 2011) prend en compte la voie d'eau qu'est le Nivernais dans l'étude du paysage et les propositions faites pour

améliorer la qualité paysagère des territoires. Et le paysage est au cœur de mobilisations citoyennes : le circuit de Fleury-Chamont, la randonnée de Mont sont des circuits qui ont été conçus par les groupes citoyens paysagers du Bazois, groupes bénévoles dans les communes de la CC du Bazois, intercommunalité qui a fondé une partie de son développement sur l'environnement et les paysages<sup>85</sup>. Ces paysages non protégés ou mis en valeur (non qu'il faille forcément le faire) apparaissent-ils trop communs ? Identiques ? Pourtant, le charme du canal vient qu'à mesure de le fréquenter, le regard s'aiguise et parvient à lire les différents paysages. Ces exemples montrent que la présence du paysage n'est pas tout à fait intégrée dans la réflexion sur le patrimoine du canal<sup>86</sup>.

La situation de système alimentaire et du paysage dans le décalage qu'elle révèle entre patrimonialisation et mise en valeur du patrimoine est symptomatique des difficultés liées à leur appréhension par rapport à la voie d'eau.

Le canal mis en valeur est celui que l'on voit, que l'on retient, et qui est promu. Ainsi le Nivernais est une voie de transport fluvial qui a nécessité des ouvrages d'art exceptionnels mais dont on ne met pas en valeur la particularité : son absence de modernisation qui, sans que cela soit particulièrement conscient est à l'origine de son succès actuel. Finalement cette mise en valeur est assez générique, explicative : il est probable qu'on la retrouve sur d'autres canaux français. Cette mise en valeur du patrimoine du Nivernais est finalement proche du patrimoine que propose BEAUDOUIN (BEAUDOUIN, 1993) : un canal axe de transport, inséparable de son bâti qu'il soit à fonction industrielle et artisanale. L'entre-deux dans lequel se trouvent le système alimentaire et le paysage tendent à montrer que l'on prend conscience que le canal n'est pas qu'une ancienne voie d'échange mais qu'il fait partie structurante du paysage et qu'à ce titre, il le compose comme il est composé par lui. La conception que LE SUEUR (LE SUEUR, 2012) a de la voie d'eau peine ici à s'imposer au Nivernais. Cette tension à l'œuvre n'a rien de surprenant à cela : parmi les nombreux outils patrimoniaux, aucun n'existe spécifiquement pour un axe (la Loire et le canal du Midi sont patrimonialisés à l'UNESCO, ce qui n'a pas d'incidence dans la législation française<sup>87</sup>). Enfin, la nature même de l'axe, d'origine anthropique mais approprié comme une rivière parce que possédant des composantes semblable en est la cause.

---

<sup>85</sup> Source : <http://www.lebazois.fr/paysage/valorisation-et-entretien-des-paysages.html> consulté le 23/06/14

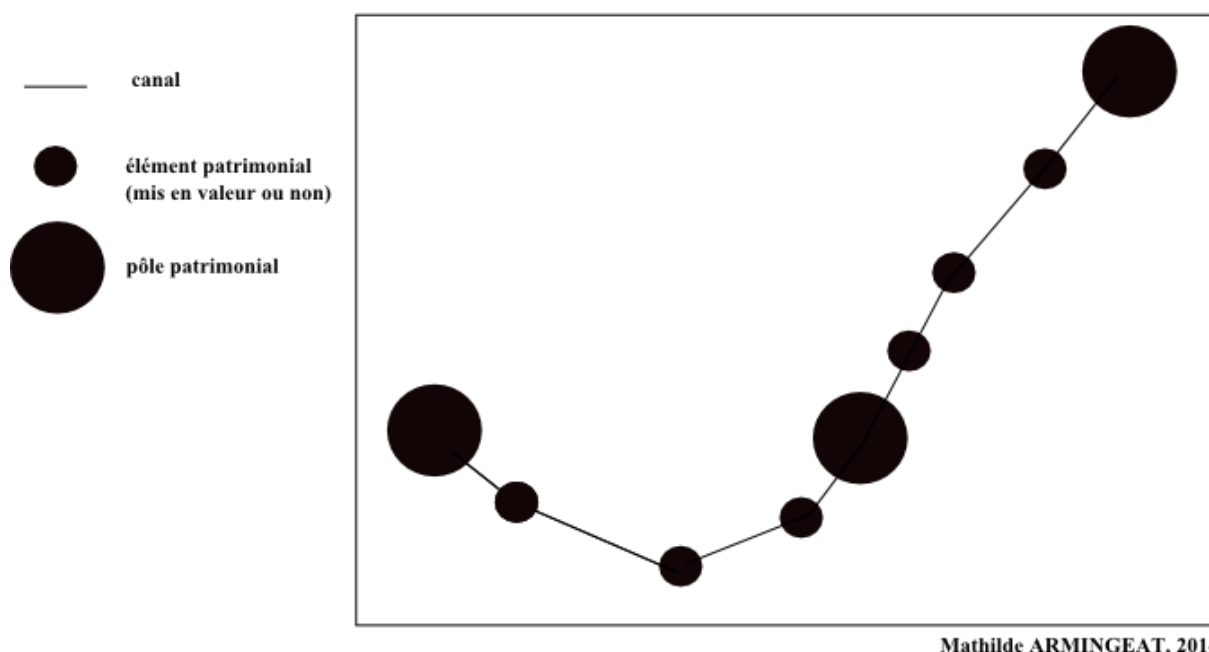
<sup>86</sup> On pourra rétorquer que patrimonialiser des paysages du Nivernais c'est rendre extraordinaire le quotidien et le figer.

<sup>87</sup> Cela devrait toutefois changer : la nouvelle loi patrimoine en construction devrait traduire le classement UNESCO dans la législation française. Pour ce qui est du canal du Midi, le classement a suscité classements et inscriptions au titre des MH et des sites afin qu'une protection contraignante s'exerce sur ce site.

### *IV.2.2.3 : Quelle configuration spatiale pour la valorisation du Nivernais ?*

La mise en valeur du patrimoine révèle-t-elle sur le Nivernais une configuration spatiale particulière ? Dans un article de 2005, Emmanuelle BONERANDI (BONERANDI, 2005) en propose neuf selon trois critères : à partir d'un pôle à diffusion aléatoire, une mise en réseau interne ou en archipel avec mise en réseau externe. La nature d'axe d'un canal tend à présupposer une configuration interne linéaire quoiqu'elle ne soit pas obligée (les écomusées de la Loire étudiés par MORICE et VIOLIER, 2009, en sont la preuve). Les études de cas effectuées, parce qu'elles montraient l'articulation entre patrimoine, pratique touristique et mise en valeur ont finalement révélé trois pôles situés sur l'axe, reliés entre eux par celui-ci : le réseau du site confluence, les étangs du Bazois avec le bief de partage (y compris la rigole d'Yonne) ainsi que le site de Clamecy, support de fêtes et du patrimoine du flottage. Pour nous, de ces trois pôles, aucun ne domine les autres en l'état de notre recherche car ils sont composés de patrimoines et ont une mise en valeur très différente. Mais nous avons vu également que la mise en valeur du patrimoine se faisait à grande échelle avec la mise en scène des ouvrages d'art et maisons éclusières. Pôles sur l'axe et éléments patrimoniaux intermédiaire mis en valeur : la configuration est bien interne et linéaire. BONERANDI sous-entend un autre sens au terme linéaire : celui de « niveau hiérarchique égal » : son modèle montre bien que pôles de mise en valeur reliés entre eux sont égaux. Or, ce n'est pas le cas sur le Nivernais. Par conséquent nous proposons une autre configuration spatiale de la valorisation patrimoniale sur le Nivernais, un réseau linéaire polarisé.

**Carte 12:** un réseau linéaire polarisé



Le terme linéaire ici ne signifie pas à « niveau équivalent » mais caractérise sa forme, celle de l'axe en l'occurrence la voie d'eau qui relie toutes les structures patrimoniales. Le terme hiérarchique qualifie la hiérarchie de fait que nous avons révélée. D'autres connaissances acquises au cours du terrain révèlent un embryon de mise en réseau externe à partir du canal et vers les autres patrimoines bourguignons (visites effectuées par les ACN lors des fêtes nautiques, navette estivale de Clamecy à Vézelay).

Quel est l'intérêt finalement d'une telle configuration spatiale ? Nous poursuivons ici une réflexion débutée avec l'analyse de l'itinérance à vélo. L'absence d'uniformité et la faible hiérarchisation de la mise en valeur patrimoniale créent un rythme irrégulier qui maintient en éveil l'attention du visiteur, quelle que soit son moyen de déplacement le long de l'eau. Il n'y a pas seulement une dualité entre une mise en valeur et son absence mais aussi une attention tournée vers la différence, la gradation de la mise en valeur : la surprise, la curiosité sont toutes plus suscitées par la richesse des mises en scène, leurs différences que par la dichotomie mise en valeur/absence de mise en valeur. C'est finalement ce qui maintient l'attention sur un temps plus long (navigation, vélo) comme on l'avait déjà expliqué avec le paysage qui, petit à petit, perd son caractère d'uniformité pour révéler ses nuances. Nous-mêmes, en pratiquant le canal avons été sensible au fur et à mesure de la réalisation du terrain à cette conséquence de la mise en valeur des patrimoines.



Les patrimonialisations à l'œuvre sur le Nivernais illustrent les deux conceptions patrimoniales des voies navigables intérieures : elles se complètent et entrent également en tension. Finalement, patrimonialisation et mise en valeur créent une configuration spatiale inédite quant aux modèles de valorisation du patrimoine existant. Cette situation sera amenée à évoluer sous peu : un tournant patrimonial s'amorce sur le canal.

#### **IV. 2.3 : Vers un tournant patrimonial sur le Nivernais**

Un tournant dans la patrimonialisation et la mise en valeur du patrimoine du Nivernais est en train de s'amorcer : pour l'instant il consiste en des études publiées ou non, des infrastructures du patrimoine choisies mais pas encore construites et des réflexions de la part des différents acteurs. À partir du matériau existant, nous allons caractériser ce qui transparaît à l'heure actuelle de ce tournant : il faudra voir dans les réalisations qui s'effectueront ses prochaines années si nos hypothèses s'avèreront. Ce tournant établirait une patrimonialisation et une mise en valeur organisée à l'échelle de la voie d'eau. Il confirmerait également l'interprétation et l'animation du patrimoine du canal.

##### *IV.2.3. 1 : Une nouvelle patrimonialisation institutionnelle à l'échelle de la voie d'eau*

Là où on peut faire l'hypothèse d'une rupture à venir est dans l'organisation, la structuration de la patrimonialisation et de la mise en valeur du Nivernais à l'échelle de la voie d'eau. La première patrimonialisation de la voie d'eau a été circonstancielle et s'est étalée sur un peu moins d'un siècle sans organisation très visible quoiqu'à l'inverse de la patrimonialisation courante des canaux. La patrimonialisation concertée, organisée à l'échelle du canal est le principe de base de l'étude menée par la DREAL entre 2012 et 2014 (DREAL, à paraître). Celle-ci prend en compte l'intégralité du linéaire et même des sites à grand potentiel (la ville thermale de Saint-Honoré) proches de celui-ci pour des propositions de classement au titre de la loi paysage, aux monuments historiques ou par des Aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP). La variété de critères et sites proposés est visible : une proposition de classement est faite pour le canal à Dirol à cause de la « *qualité architecturale et paysagère de la traversée du canal* » (DREAL, 2, à paraître). Le pont-levant de Thoury se voit proposé un classement M.H. : les critères « pittoresques » et « historiques » de la loi paysage seraient ainsi remplis. Le paysage serait le moteur de la patrimonialisation du tronçon Anizy/ Isenay. La mise en valeur est tout aussi pensée : un plan

de gestion du paysage accompagnerait cette patrimonialisation (DREAL BOURGOGNE, 2, à paraître). Les territoires des patrimoines ainsi constitués seraient particulièrement denses.

L'organisation de la mise en valeur se retrouve à l'amont du canal. M. DURAND esquisse un réseau patrimonial à l'échelle de la voie d'eau :

« Ça pourrait être une sorte d'aimant pour que chaque région, chaque commune des environs fasse quelque chose. À Tannay ils ont les vignobles, [...] à Varzy, ils sont en train d'essayer de développer quelque chose autour de la forge. À Châtel- Censoir, ils ont le port et la location de bateau et l'histoire du château de Châtel- Censoir, Vézelay c'est pas loin, il y a toute l'histoire de Vézelay bon, il y a toutes ces choses-là. » [DURAND, 2014].

La création d'un réseau se lit dans le projet de valorisation des voûtes de La Collancelle communiquée par le SMET : il sera possible d'aller du Morvan aux étangs du Bazois à pied ou à vélo. De plus, l'étude de la DREAL fait émerger le besoin d'une protection des voûtes de la Collancelle quoique l'on retrouve l'obstacle inhérent à la patrimonialisation d'un canal : la dichotomie entre ouvrage d'art et site fonctionnel du système canal puisque les voûtes ne se comprennent qu'avec l'îlot rocheux de la colline, les anciens bureaux proches, les puits d'aérations, les anciens bâtiments de service (voir figure page).

L'affirmation d'une patrimonialisation avec une mise en valeur réfléchie de concert est une possibilité importante dans les réflexions que l'on voit se faire aujourd'hui : l'effectivité des propositions permettra d'infirmer ou non cette double hypothèse.

#### *IV.2.3.2 : Confirmer l'interprétation et l'animation du patrimoine du Nivernais*

Cette hypothèse prolonge l'existant plutôt qu'elle ne suppose une rupture quoique les réflexions à l'œuvre indiquent un changement d'échelle : plus petite, des projets plus ambitieux que ce qui existe.

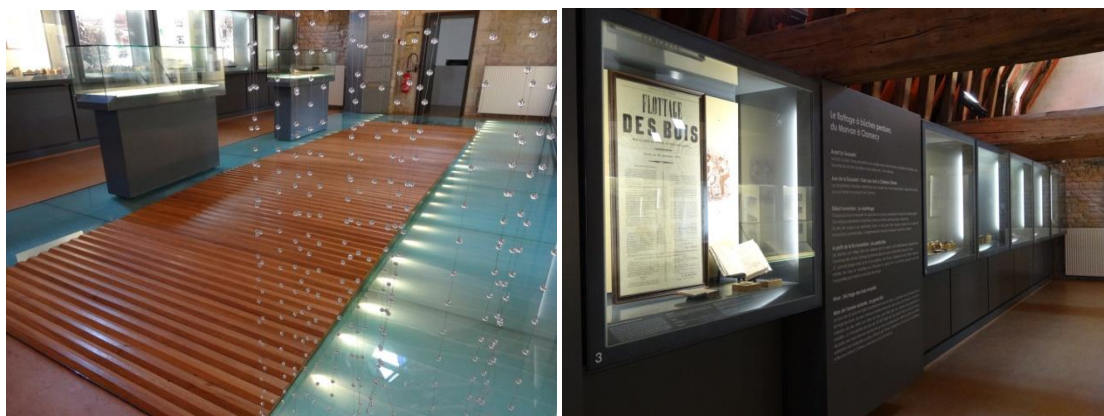
L'idée rencontrée à deux reprises de transformer le musée d'Art et d'Histoire Romain Rolland de Clamecy en centre d'interprétation mérite d'être creusée. Le Centre d'interprétation est un équipement culturel qui accompagne une VAH ou PAH : il se nomme alors « *centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine.* » Il est défini comme :

« *un équipement culturel de proximité ayant pour objectif la sensibilisation, l'information et la formation de tous les publics à l'architecture et au patrimoine de la ville ou du pays concerné. Créé en articulation avec les autres équipements culturels de la collectivité territoriale [...], il contribue à compléter le maillage culturel du territoire. Lieu d'information ou de pédagogie le CIAP s'adresse en priorité aux habitants de la ville et de la région, mais également aux touristes, francophones ou non.* » (MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION, 2007, p.8)

Cette définition mérite d'être comparée aux réflexions que font deux interlocuteurs clamecycois sur le centre d'interprétation qu'ils imaginent.

Le musée de Clamecy est un musée traditionnel à collections portant le label « Musée de France ». Nous n'avons visité que la salle flottage du bois, ce qui ne nous a pas empêchés de remarquer une muséographie bien différente de celle à l'œuvre au CITCT ou dans d'autres centres d'interprétation décrits par les auteurs (LAZAROTTI, 2011). La visite y est didactique contrairement au CITCT : le parcours suit la chronologie d'une année de travail des floteurs, (construite sur les saisons) en intégrant les aspects sociaux et politiques qui ont eu d'importantes conséquences pour l'histoire locale. Surtout, l'élément dominant est le texte par l'intermédiaire de grands panneaux dans chaque vitrine : l'aspect ludique est peu présent quoique la muséographie rappelle constamment l'eau et le bois. Les maquettes sont là pour illustrer, sont en renfort des explications et images mais ne sont pas particulièrement mises en avant. Elles ne sont pas équipées de son et de lumière contrairement à la maquette centrale du CITCT et ne sont pas contemporaines.

**Planche 26 :** la salle flottage du Musée Romain Rolland : une muséographie autour de l'eau et du bois



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*De gauche à droite : l'élément central au centre de la salle représente un train de bois au milieu de la rivière. L'eau est évoquée par les rideaux, le bois par les poutres apparentes du plafond. Les vitrines sont très marquées par le texte : il reste peu d'objets de l'épopée du flottage de bois<sup>88</sup>. La maquette, au fond de la salle, soigneusement protégée date du XIX<sup>ème</sup> siècle. D'après M.VIODÉ, elle est en mauvaise état : la Confrérie Saint-Nicolas va s'attacher à la réparer [VIODÉ, 2014].*

La richesse du musée ne fait aucun doute mais il fait peu d'entrées<sup>89</sup>. [COLLENOT, 2014]. D'après M. COLLENOT le centre d'interprétation serait à recentrer sur le flottage et l'architecture : c'est bien là les principes d'un CIAP [COLLENOT, 2014]. La différence majeure avec le CIAP tel que le définit le ministère est que celui-ci vient en complément et

<sup>88</sup> Échange informel avec Mme SIVIGNON, conservatrice du Musée de Clamecy.

<sup>89</sup> Il présente également des collections d'archéologie gallo-romaine et mérovingienne, un fonds sur Romain Rolland, des faïences locales, des affiches de Loupot, un ensemble de tableaux du XVII au XVIII<sup>ème</sup> siècle ainsi qu'une donation de peinture de l'ancien président de la République, François Mitterrand.

forme un réseau avec les infrastructures existantes. On peut toutefois comprendre que le coût financier d'un tel équipement pour le futur pays (le CITCT a coûté environ 800 000 euros environ [BARBIER et LORIOT, 2014]) fait plus pencher la balance en une transformation de l'existant. M. DURAND imagine un centre d'interprétation également autour du flottage de bois. L'aspect ludique y serait particulièrement marqué :

*« On fait un centre d'interprétation du flottage où il y a la construction d'un train de bois, une rigole pour montrer le flottage à bûches perdues, tous les travaux autour du bois, de la ferronnerie, des picots, des crocs, la fabrication du charbon de bois, tout ce que les flotteurs faisaient dans le temps. C'est quelque chose de spectaculaire. [...] à côté on fait un espace ludique, un parcours aventure, une meilleure utilisation du canal du Nivernais, des bateaux électriques [...] » [DURAND, 2014]. »*

La démonstration, qui peut être le support d'une véritable interprétation, est au cœur de l'ensemble. L'équipement culturel s'accompagne ici d'un équipement à proprement parler de loisirs. Le tout serait clairement tourné vers les touristes : voici une différence supplémentaire par rapport à la définition proposée par le Ministère de la Culture. Ce choix du public s'explique par le constat sociologique que fait notre interlocuteur : M. Durand souligne qu'une petite partie de la population seulement s'intéresse au flottage du bois, au patrimoine et à la culture car *« Vous avez 80% des gens qui pour tout un tas de raisons ont bien d'autres soucis que le développement touristique, l'aura de leur ville etc »* [DURAND, 2014]. Quoiqu'il en soit, le centre d'interprétation imaginé ici est en accord avec la logique de développement proposée par notre interlocuteur : développer Clamecy et ses alentours passe par la venue d'un public différent. A l'inverse, la réhabilitation du secteur sauvegardé telle que nous l'a expliqué M. COLLENOT doit bénéficier à la population locale. S'il n'a pas précisé le public visé par le centre d'interprétation qu'il évoque, il a été au contraire notre seul interlocuteur à nous affirmer que les locaux du canal (Clamecy et alentours sur la voie d'eau) avaient une appropriation et un intérêt pour celle-ci [COLLENOT, 2014].

Que le centre d'interprétation ouvre le patrimoine à autrui ou qu'il soit plus à l'usage des locaux, on sent à travers les propos de ces deux interlocuteurs la nécessité d'un pas important à franchir afin d'enclencher une dynamique positive pour cette partie de la Nièvre qui bénéficie du canal du Nivernais :

*« Et ça [ndla : le Centre d'interprétation] il aurait fallu faire avant qu'on aille à Paris. Parce que Paris ça aurait été le moyen de vendre ça. [...] Qu'est-ce que vous voulez maintenant, quand vous voulez développer touristiquement une région, il faut que vous ayez un point d'accroche, quelque chose qui attire les gens. » [DURAND, 2014]*

Et encore : « *C'est le seul dossier sérieux [ndla : le dossier PAH autour du canal] porteur d'avenir qui peut exister sur le canal au-delà d'un peu d'aménagement, de publicité. Il faut que ça existe.* » [COLLENOT, 2014]

L'interprétation semble donc pour une majeure partie du canal du Nivernais la forme de mise en valeur à poursuivre : les projets présentés ne sont pas encore réalisés mais que ce concept, des équipements soient réfléchis aura probablement des conséquences sur la mise en valeur du patrimoine du canal dans cette partie du linéaire.

Quelle mise en valeur du patrimoine du Nivernais peut-on observer ? Elle se fait par le respect de l'aspect authentique du canal et la mise en scène de celui-ci : un rythme est ainsi créé suscitant l'attention de l'utilisateur à intervalle plus ou moins régulier. S'il n'y pas une expérience toujours médiatisée du patrimoine de la voie d'eau, il est rarement passif face à lui. Cette mise en valeur a été faite par les acteurs traditionnels de la gouvernance du Nivernais. Globalement, elle montre le canal comme une ancienne infrastructure de transport fluvial. Le patrimoine paysager et le système alimentaire de la voie d'eau sont moins facilement visibles. La patrimonialisation et la mise en valeur du Nivernais rencontrent des obstacles variés : peu semblent insurmontables car plutôt techniques ou circonstanciels. Un tournant patrimonial est à ses débuts sur la voie d'eau : il semble privilégier une organisation et structuration de la patrimonialisation et de la mise en valeur du Nivernais avec une meilleure intégration du paysage et poursuivra probablement l'interprétation à l'œuvre.

## CONCLUSION

Les patrimonialisations à l'œuvre sur le Nivernais ont révélé la coexistence de deux patrimoines des canaux, l'un concernant l'ancienne infrastructure d'échange et l'autre considérant la voie d'eau dans ses multiples dimensions. Leur coexistence est la preuve des difficultés à concevoir ce type de voie d'eau comme un patrimoine.

Le patrimoine du canal a été constitué en plusieurs étapes : une première dynamique institutionnelle se hésite entre paysage, caractère pittoresque et ouvrages d'art : le patrimoine des canaux n'existe pas encore mais des qualités leurs sont reconnues. Ce n'est qu'à partir de la fin des années 1960 que celui-ci émerge sur le Nivernais : le sauvetage du canal et le mouvement associatif des années 1980 a été essentiel. À partir des années 1980, lorsque le patrimoine des canaux se constitue, la patrimonialisation qui a lieu sur le Nivernais est somme toute classique : ouvrages d'art, paysages avec des outils désormais maîtrisés. La patrimonialisation des bateaux est une exception : contemporaine, elle ne concerne que deux occurrences, les seules intéressantes sur cette voie d'eau. Le patrimoine naturel a également fait son apparition sur le Nivernais, preuve que les préoccupations contemporaines participent de l'individualisation de l'espace. Le patrimoine du Nivernais est toutefois ambivalent : la littérature à son sujet, la communication ainsi que sa très perceptible valeur d'ancienneté, la domanialité en font un patrimoine au sens le plus vague du terme sans qu'il ne soit particulièrement approprié : l'histoire de la relation des locaux à la voie d'eau en est la cause.

Les pratiques récréatives et touristiques, l'interprétation et les fêtes effectuent une seconde patrimonialisation sur le Nivernais. Leur mise en place permet la sélection et la mise en valeur d'éléments du canal qui entrent alors dans le champ patrimonial. L'itinérance pedestre, à vélo et la mise en réseau des patrimoines à l'intérieur permettent de supplanter l'obstacle qu'est l'aire réduite de chalandise et donc d'accéder à l'intégralité de la voie d'eau et de son système d'alimentation. Le patrimoine du canal ne constitue plus uniquement en un axe mais en un système composé de voies d'eau et réservoirs organisés à l'échelle du territoire. De plus, l'effort physique que nécessitent l'itinérance et la mise en réseau révèle l'originalité et les fondements du patrimoine du Nivernais. Par le déplacement, le corps appréhende sa sérialité, l'échelle propre à la voie d'eau, l'interdépendance de chacune de ses composantes entre elles et par rapport au tout.

L'interprétation est une forme de mise en valeur plus courante : si elle engage les sens plutôt que le corps dans son intégralité, elle apporte un message, des faits et connaissances et

permet une expérience alors plutôt classique du patrimoine. Elle est toutefois plus une découverte sur le Nivernais. Cela est dû aux acteurs qui la font : les collectivités locales, les institutionnels du canal et quelques passionnés sans que le processus n'engage le groupe et suscite un processus de réflexion entre patrimoine, identité et territoire comme il est courant dans ces cas.

Les fêtes, avec la spectacularisation du « ruban d'eau » qu'elles opèrent, le choix de lieu de manifestation qui réunit « gens d'eau » et « gens d'à terre », révèlent la voie d'eau dans son unité irréductible. Les manifestations festives autour du flottage ont permis de retrouver un savoir-faire spécifique à Clamecy et au Nivernais-Morvan, tout en rappelant les origines du canal du Nivernais : approvisionner de manière sûre Paris en bois de chauffage. Si elles ont des buts, des stratégies et des échelles de rayonnement différentes, elles participent à la patrimonialisation du canal de manière subtile.

La patrimonialisation du Nivernais est soumise à d'autres modalités : des principes formels régissent sa mise en valeur et des limites agissent à la fois sur celle-ci et sur la possibilité même de sélectionner des éléments ou espaces à constituer en patrimoine ou territoire du patrimoine. Ils consistent dans le maintien de l'aspect authentique du canal, l'embellissement et la volonté de mise en scène in situ du patrimoine afin de faciliter sa compréhension. Les limites consistent en des paramètres techniques, politiques et juridiques. Quel bilan peut-on faire des patrimonialisations à l'œuvre sur le Nivernais ? Les acteurs de la patrimonialisation du canal sont ceux de la gouvernance de la voie d'eau et non pas les traditionnels acteurs du patrimoine quoique ceux-ci soient récemment revenus sur le canal. Le patrimoine donné à voir est d'abord une infrastructure industrielle : c'est là la fonction originale de la voie d'eau. Les paysages et le patrimoine naturel, le système d'alimentation essaient de trouver leur place avec quelques difficultés dans le champ patrimonial. Les deux principales conceptions du patrimoine des voies intérieures s'observent donc sur le Nivernais. Leur coexistence et la tension entre elles visible à grande échelle explicitent la difficile conceptualisation de ce que peut être le patrimoine d'un canal, cela d'autant plus que chaque voie a eu une histoire et des évolutions particulières. Si le paysage, la faune et la flore s'intègrent au patrimoine du Nivernais, c'est certes par que leur protection fait partie des préoccupations contemporaines mais c'est surtout parce que le canal a conservé son aspect d'origine : peu urbanisé, l'amalgame à la rivière fait que ces composantes se retrouvent mises en avant, quand bien même elles ne constituent pas l'intérêt irréductible de la voie d'eau. Ces patrimonialisations ont permis une configuration patrimoniale inédite, celle d'un réseau



linéaire hiérarchisé, ce qui ajouté aux pratiques récréatives, touristiques, à l'interprétation et aux fêtes fondent une expérience patrimoniale véritablement originale : le corps plus que la connaissance est utilisé pour percevoir la spécificité de la voie d'eau.

La patrimonialisation qui semble s'annoncer sur le Nivernais, rationalisée et comportant des outils de gestion permettra peut-être d'adapter les outils existant ou d'affiner nos catégories de pensée quant au patrimoine des canaux. C'est le premier enjeu à venir sur le Nivernais. D'autres sont présents. Le maintien de l'expérience patrimoniale originale doit être fortement considéré d'autant plus qu'il ne suscite pas d'investissements de grande ampleur. C'est dans ces questions financières que l'avenir patrimonial du canal se fait le plus incertain. Le rétrécissement des budgets des collectivités et de l'État pénalisent l'administration patrimoniale, l'investissement et l'entretien de la voie. Or, la survie du Nivernais dépend de la plaisance fluviale. Sans bateau, le canal, comme par le passé risque de ne plus être entretenu. Et sans bateau, le tourisme fluvestre est à terme remis en cause. Sans tourisme, comme d'autres canaux avant lui, le Nivernais est probablement condamné au simple écoulement hydraulique. Fondamentalement, la question patrimoniale sur le Nivernais dépend aujourd'hui, de la réussite de la destination touristique plutôt que d'un devoir de mémoire ou un besoin de patrimoine.

## ANNEXES

## TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Écluse du Batardeau et écluse 35 du versant Loire.....	182
ANNEXE 2 : le canal du Nivernais de Pousseaux à Saint-Léger-des-Vignes.....	184
ANNEXE 3 : La gouvernance du canal du Nivernais.....	188
ANNEXE 4 : Circuits de randonnée pédestre.....	189
ANNEXE 5 : Méthodes de recherche.....	190
ANNEXE 6 : Entretien.....	211

Annexe 1 : Écluse du Bbatardeau et écluse 35 du versant Loire

**Planche 27:** Écluse du Batardeau, un enjeu de mise en valeur



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*Écluse du Batardeau, à Auxerre, porte d'entrée du canal. L'enjeu de sa mise en valeur est d'autant plus grand que la plaisance fluviale est très importante à Auxerre (VNF, 2013)*

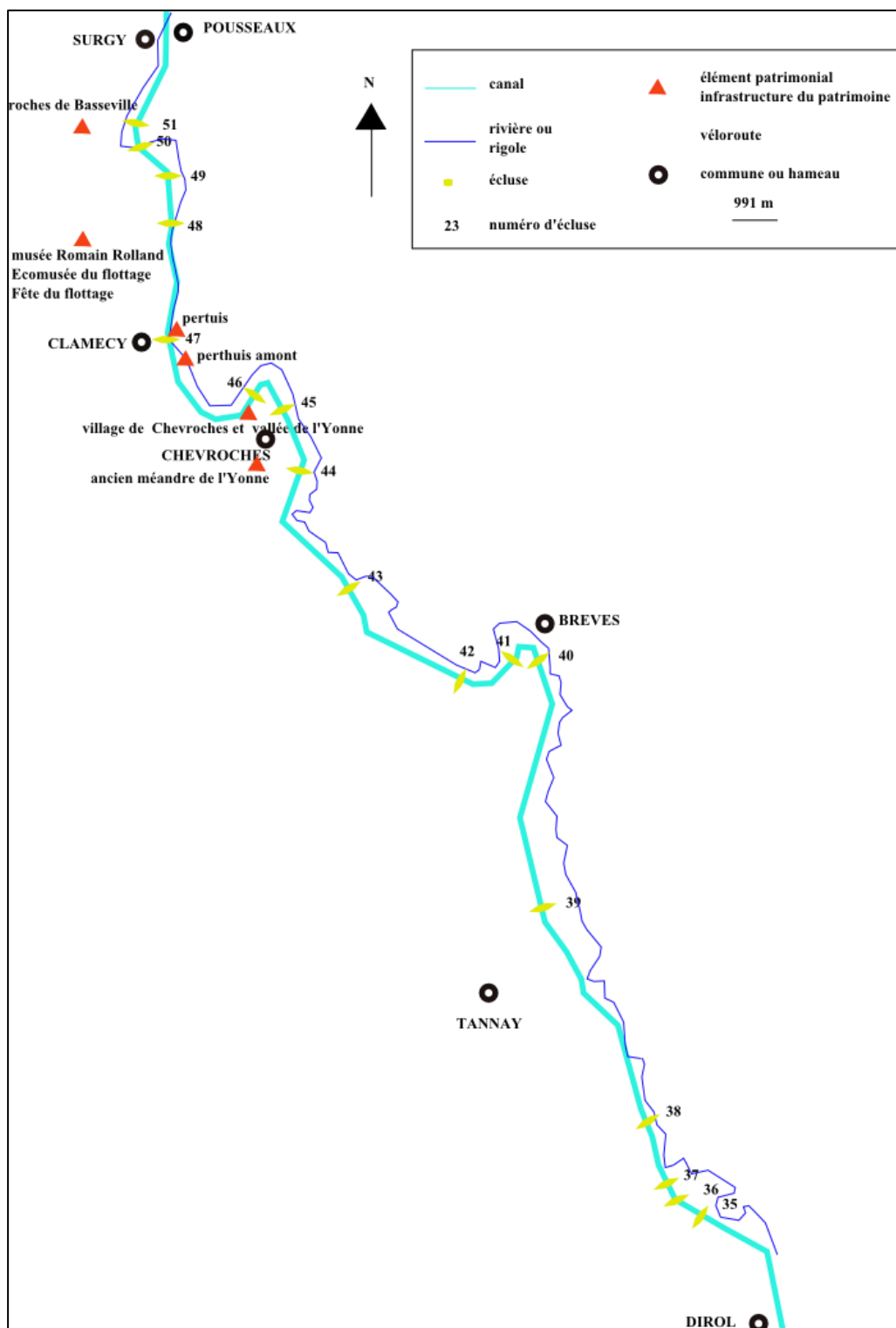
**Planche 28 : L'autre extrémité du canal, une mise en valeur sobre**



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

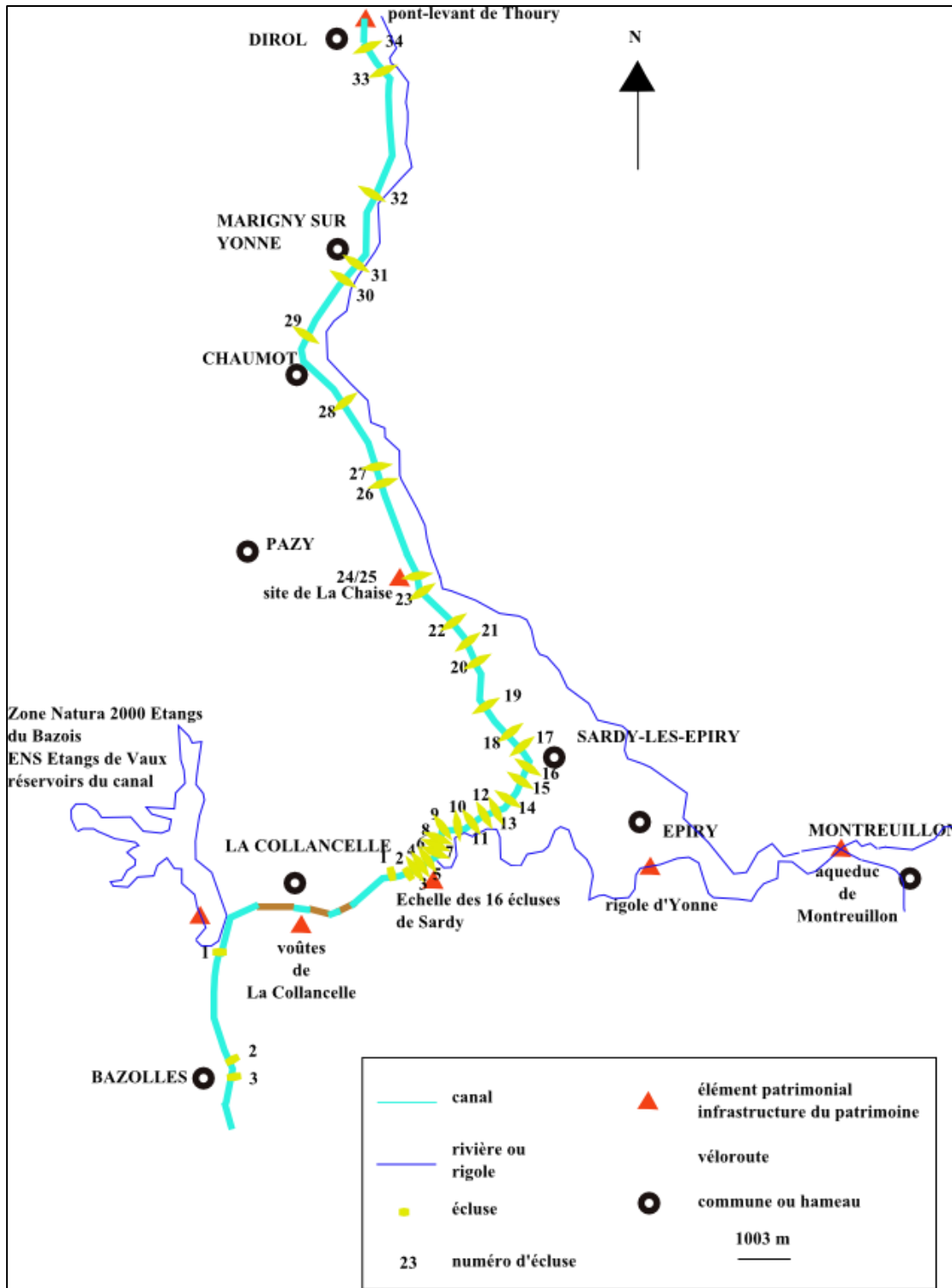
*Écluse et maison éclusière 35 VL, juste avant le fleuve. On remarquera que le sol est net, les haies sont taillées et la maison rénovée quand bien même l'ouvrage d'art n'est pas autrement mis en valeur.*

Carte 10 : le Nivernais de Pousseaux à Dirol



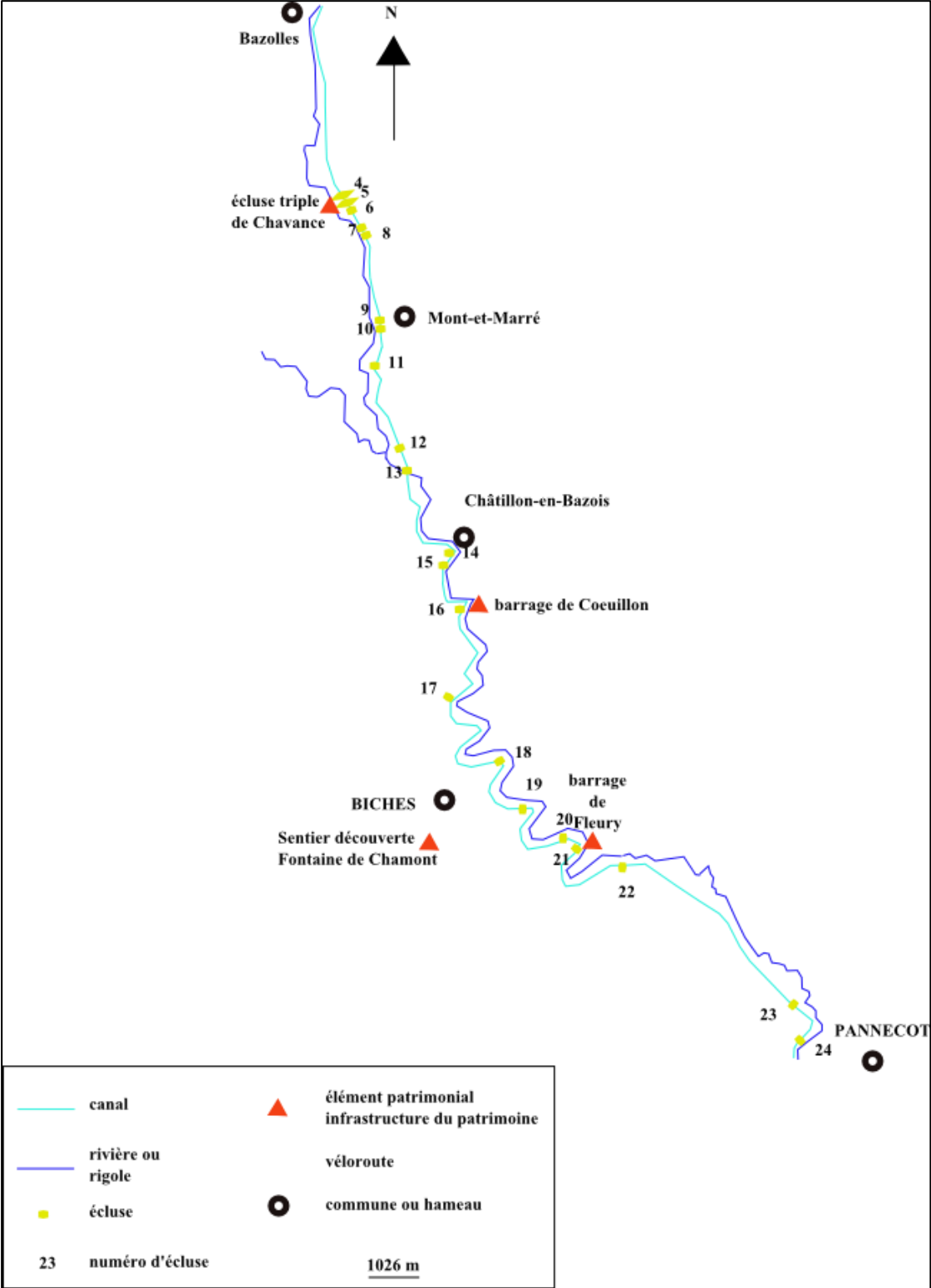
D'après ADT, 2014 ; modifications : Mathilde ARMINGEAT, 2014

Carte 11 : le Nivernais de Dirol à Bazolles



D'après ADT, 2014 ; modifications : Mathilde ARMINGEAT, 2014

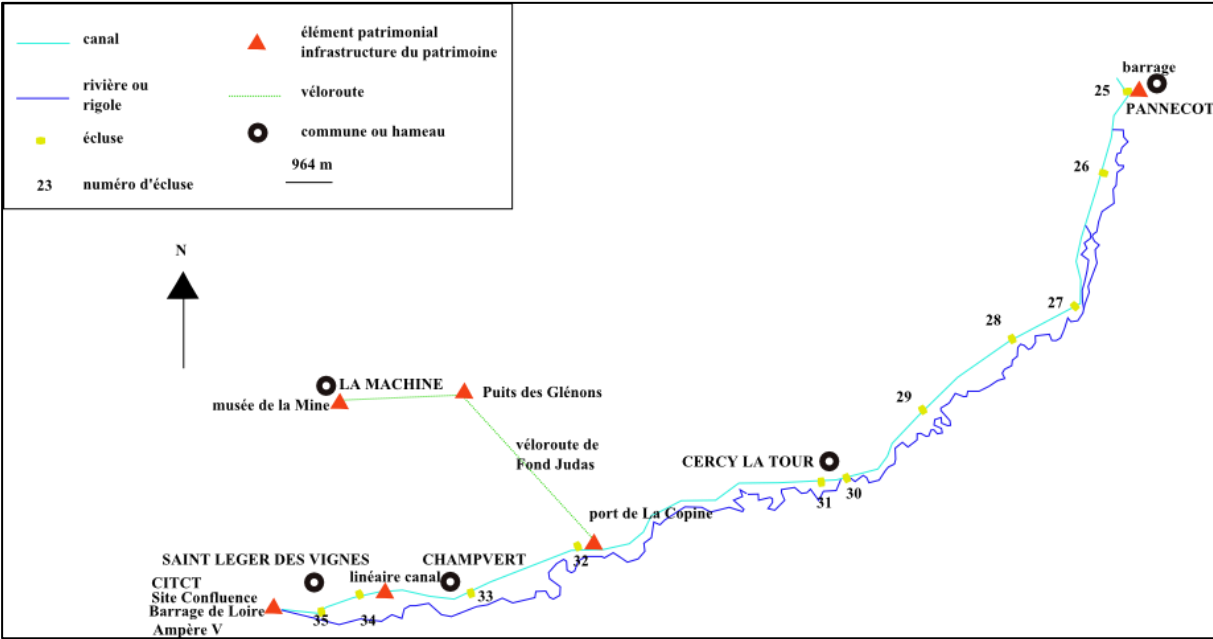
Carte 12 : le Nivernais de Bazolles à Panneçot



D'après ADT, 2014 ; modifications : Mathilde ARMINGEAT, 2014



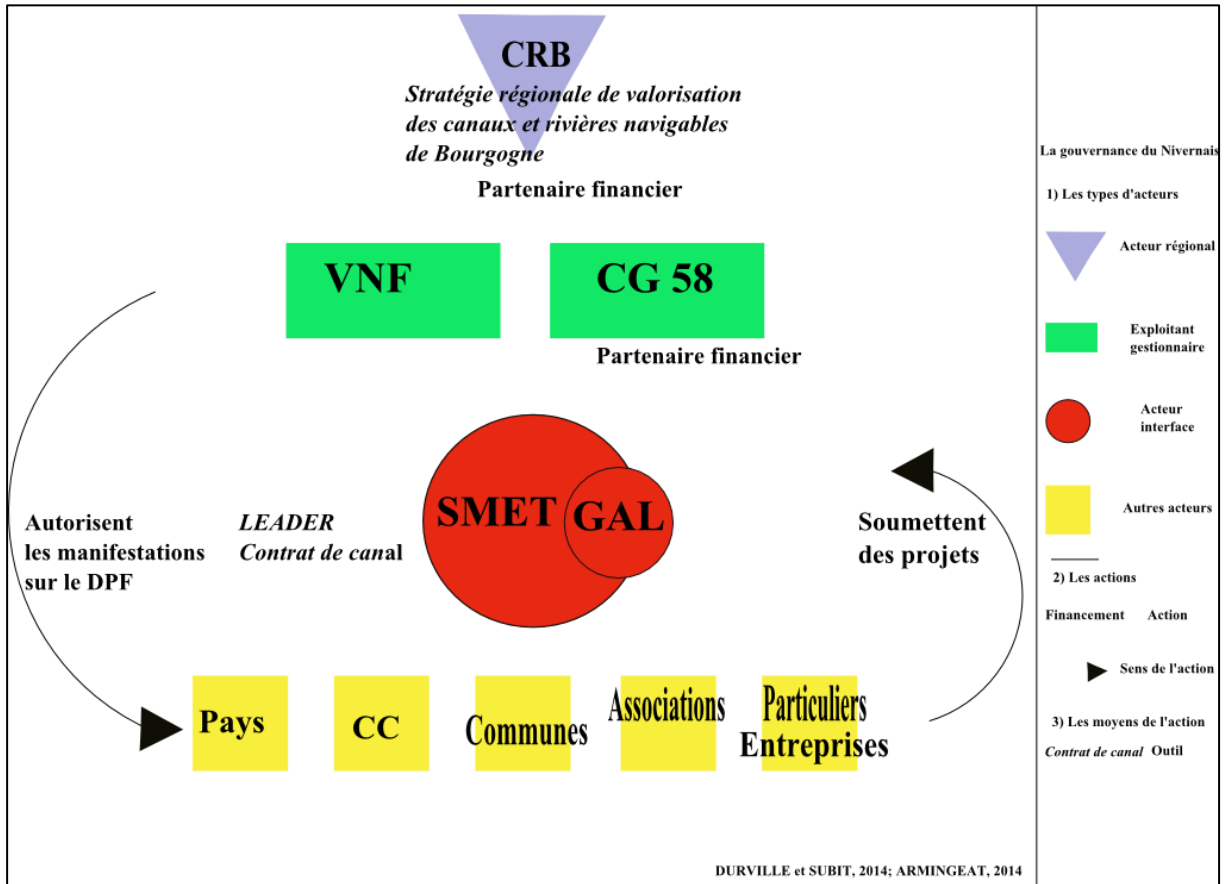
Carte 13 : le Nivernais de Panneçot à Saint-Léger des Vignes



D'après ADT, 2014 ; modifications : Mathilde ARMINGEAT, 2014

ANNEXE 3 : La gouvernance du canal du Nivernais

Figure 1 : la gouvernance du canal du Nivernais



## ANNEXE 4 : Circuits de randonnée pédestre

**Tableau 1** : Tableau récapitulatif des circuits de randonnée pédestre effectué

Circuit de randonnée	Patrimoine rencontré	Kilométrage
Le moulin de Chevillon	Écluse 29 VL	11
Circuit de Fleury	<i>Barrage de Fleury, écluse de Bernay 22 VL</i>	8
Autour de l'eau	Pont-canal de Mingot, écluse	6,5
Randonnée de Mont	Écluse double de Mont-et-Marré 10-9,VL, <i>écluse triple 6-5-4 de Chavance, VL</i>	7,5
Tour de l'étang de Baye	<i>Etang de Baye et Vaux, réservoirs du canal</i>	4
Circuit des voûtes	<i>Voûtes, tunnels et tranchées de la Collancelle, ancienne subdivision, ancien bâtiments de construction</i>	6 [21]
Échelle des 16 écluses	<i>Rigole d'Yonne, échelle des 16 écluses, écluse</i>	14
De Mouches à Vauvelle	<i>Site inscrit de La Chaise [partiel]</i>	14
Circuit de la Chapelle St-Elymon	<i>Rigole d'Yonne</i>	11
Circuit de l'aqueduc	<i>Aqueduc de Montreuillon, rigole d'Yonne</i>	14
Circuit des ponts-levis	Pont-levant du Marais, pont-levant de Thoury, écluse 34 VS	11
Circuit de Saint-Didier	<i>Pont-levant, écluses</i>	2,5
Circuit d'Asnois	<i>Pont, Pont-levant, écluse double 38-39 VS de Tannay et sa maison éclusière, pont Gravelot</i>	4,5 [11]
Circuit des Écrivains	Pertuis d'Armes, <i>partie du site inscrit du village de Chevroches et de la vallée de l'Yonne, pertuis de Clamecy, écluse</i>	10
Circuit des Roches de Basseville	<i>Roches de Basseville : site classé, écluses</i>	14

Note: Les italiques indiquent que l'élément est reconnu institutionnellement comme patrimoine.

Le nombre entre crochets indique le kilométrage total du circuit, celui sans, le kilométrage réellement effectué.

## **II) Du sujet initial au sujet définitif : construction et méthodes de recherche**

Un sujet de recherche ne se construit pas par hasard et ce que l'on pensait étudier au début du projet peut sembler bien différent de ce qui est étudié à la fin. Ainsi qu'il a été écrit en introduction, les fondements de cette recherche viennent à la fois d'une expérience professionnelle sur le canal et d'un intérêt pour le rural. Étant donné la complexité de la voie d'eau en question, la question patrimoniale semblait être la meilleure entrée pour éviter de se perdre dans la géopolitique de la voie d'eau. La méthodologie qualitative de recherche a été simple à mettre en place et efficace dans les résultats obtenus. Elle résulte globalement d'une démarche assez prudente face aux enjeux de politique locale afin de pas perdre de vue le cœur du sujet, à savoir le patrimoine.

### **I.1. Construction du sujet**

La construction du sujet a suivi quatre grandes étapes : la recherche d'un lien entre patrimoine et aménagement du territoire sur le Nivernais, la question patrimoniale vue à travers l'entrée unique des acteurs, le lien fondamental quoique discret entre tourisme et patrimoine et fin l'articulation du patrimoine, du tourisme et de la patrimonialisation c'est-à-dire un changement d'entrée par rapport au projet initial acté par la pratique du terrain et la réflexion consubstantielle à celle-ci.

#### **I.1.1. Le patrimoine du canal en lien avec l'aménagement du territoire**

Le sujet initial voulait comprendre les liens entre le patrimoine du canal et l'aménagement du territoire. Le Nivernais est un axe fluvial à vocation touristique au sein de territoires majoritairement ruraux et de petits pôles. La priorité est de faire venir et revenir les touristes. Mais les équipements touristiques et patrimoniaux ne leur sont pas exclusivement destinés. Si les équipements et services touristiques (hébergement, petite restauration, commerces de base) sont très utiles à la population locale, il s'agissait de voir comment le patrimoine concourrait à l'aménagement du territoire. Au départ, il s'agissait de chercher l'existence de politiques patrimoniales ou de mise en valeur du patrimoine qui ont une forte préoccupation de l'aménagement du territoire, comme les AVAP et leurs prédécesseurs les ZPPAUP, les

VAH, les PAH. La ZPPAUP de Decize, hors terrain, le label de VAH accordé à Auxerre, le secteur sauvegardé de Clamecy ne concernent pas le canal : on note l'absence de politique patrimoniale d'envergure sur cette voie d'eau. À cela coexistait une mauvaise maîtrise des termes : la différence n'était pas faite entre « aménagement du territoire » et « aménagements du territoire ». L'« aménagement du territoire » est une politique de l'État français souvent à travers ses services décentralisés qui veut équiper son territoire d'infrastructures de base (établissements de santé, scolaires, culturels, infrastructures routières, ferroviaires) afin de réduire les écarts de développements entre ses différentes parties. Les « aménagements du territoire » sont les équipements individuels de la politique d'aménagement tel l'hôpital ou le lycée. Le terme d'infrastructure a donc été préféré. Ces infrastructures ont un lien avec le patrimoine. Le problème a donc été pris par l'autre extrémité : relever les infrastructures et voir qui les avait mises en place. Par infrastructure patrimoniale il est entendu tout équipement mettant en valeur le patrimoine du canal du Nivernais : cela peut être un musée, un sentier de découverte etc. Il est apparu que les acteurs de ces infrastructures du patrimoine se trouvaient à l'échelle locale : la communauté de commune ou l'association. Elles œuvrent non pas à travers des outils patrimoniaux spécifiques mais à travers leurs compétences traditionnelles appliquées au patrimoine. L'examen préalable de ces infrastructures, outre le fait de doter les communes d'établissements culturels d'envergures différentes, n'a pas révélé un aménagement plus vaste de l'espace alentour si ce n'est l'embellissement des abords immédiats de l'équipement.

Ainsi la planche 29 montre les abords du Musée Romain Rolland de Clamecy et le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur de Saint- Léger des Vignes.

**Planche 29 : Les abords du musée Romain Rolland (Clamecy) et du CITCT**



Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

*La présence de ces deux infrastructures du patrimoine a permis d'aménager leurs abords immédiats, à savoir un large espace destiné aux piétons aux bords de deux voies rues très passantes ainsi que deux « points de vue » : la terrasse en bois au-dessus de l'entrée du musée accessible par un escalier sur la droite et le belvédère à gauche du Toueur avec vue sur la confluence entre le Nivernais, l'Aron, la Vieille Loire et la Loire.*

S'il faut retenir le rôle du local dans la mise en valeur du patrimoine du canal du Nivernais, l'aménagement du territoire, sur son axe ne se fait pas à partir d'infrastructures du patrimoine de grande envergure permettant une importante reconfiguration de l'espace urbain ou rural alentours. À ce moment de la réflexion, la question de l'aménagement du territoire par le patrimoine a donc été mise de côté. La question de l'aménagement du territoire par le patrimoine n'est finalement pas prégnante sur le Nivernais pour le moment.

### **I.1.1. Les acteurs du canal : une entrée favorisée à cause du fonctionnement de la voie d'eau**

La mise en valeur du patrimoine par les acteurs locaux a renforcé l'intérêt pour les acteurs du canal. L'entrée des acteurs paraissait donc être la bonne. Il fallait comprendre quels étaient les acteurs du canal, ses acteurs patrimoniaux et les liens entre eux en plus de repérer les logiques de chacun. Ce travail s'est fait par la recherche et la lecture de sources primaires comme le *Programme LEADER 2007/2013 Canal du Nivernais. Programme d'actions et règlements d'aides* (GAL CANAL DU NIVERNAIS, 2009), la *Convention de décentralisation du Canal de Bourgogne, du canal du Centre, du Canal du Nivernais et de la Seille Navigable* (CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, VNF, 2009). Les entretiens ont été primordiaux pour comprendre plus finement le rôle de chacun. Enfin, la bibliographie sur le canal du Nivernais en particulier, sur les canaux en général et sur le patrimoine a été consolidée. La question de l'identité par rapport au patrimoine et au territoire a émergé grâce aux lectures (DI MÉO, 1994). Immédiatement, l'absence de ce lien sur le canal a surgi comme une hypothèse de travail à vérifier. Cette question était particulièrement intéressante puisque le SMETCN a mis en place une « Civilisation canal » c'est-à-dire un label attribué au canal qui résume le découpage de celui-ci en cinq étapes « Confluence », « Nature », « Flottage », « Villages », « Vignobles » selon la caractéristique identitaire « dominante » des territoires traversés. Enfin après lecture de l'article de BONNERANDI, (BONNERANDI, 2005), il est apparu intéressant de chercher, étant donné la structure d'axe du canal, si les infrastructures du patrimoine répondaient à un des modèles spatiaux proposés. Étant donné qu'il n'y avait pas de politique patrimoniale d'envergure, il était facile de supposer la négative. Sauf qu'il existait des acteurs interface capables de raisonner à l'échelle du canal sur les questions patrimoniales et donc de guider l'implantation d'infrastructures de mise en valeur. Enfin, apparaissait dans la documentation touristique une volonté des acteurs de faire rayonner les usagers du canal dans les terres à partir de celui-ci. Ces différentes hypothèses de travail devaient permettre de comprendre comment était organisé le patrimoine et les infrastructures du patrimoine sur le Nivernais.

### **I.1.1. La prise en compte de la fonction touristique du canal**

La progression de cette réflexion était gênée par la fonction touristique du canal, seule mise en avant. Le lien entre patrimoine et tourisme est évident pour quantité de lieux patrimoniaux en France et à travers le monde : de la Tour Eiffel aux Galápagos (LAZZAROTTI, 2011). Pour le Nivernais, ce n'était absolument pas évident. Le canal n'a pas une patrimonialisation importante au niveau international ou national comme peut l'être le Canal du Midi inscrit sur la Liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité depuis 1996 ou même des ouvrages d'art ponctuels qui attirent des dizaines de milliers de visiteurs annuellement tels que les Sept écluses de Rogny ou l'ascenseur à bateaux d'Arzwiller. Si le Nivernais est une destination touristique c'est en général parce qu'il est qualifié de « plus beau canal de France » ou « plus beau canal d'Europe ». Ce lieu commun n'a pas de connotation patrimoniale. Par conséquent, la tentation d'écarter la dimension touristique a été forte à plusieurs reprises vu qu'il ne semblait pas y avoir de lien apparent entre les deux. Pourtant cette voie d'eau est une destination internationale de plaisance. C'est la recherche sur les discours tenus à propos du canal par ses acteurs qui a permis d'éclaircir le lien entre patrimoine et tourisme. Pour caractériser ces discours, une analyse de la documentation institutionnelle et touristique a été effectuée (voir plus loin). Trois discours sont apparus dans un premier temps : l'écotourisme, l'itinérance, le tourisme fluvestre. Ce qui était pris pour des discours était en fait des pratiques récréatives et touristiques. La recherche bibliographique a permis de les définir et de voir leur fonctionnement. L'écotourisme a posé le plus de problème mais a fait surgir un quatrième concept, proprement patrimonial celui-là : l'interprétation. Toujours est-il que chacun des autres concepts ont une dimension patrimoniale. Ces concepts ont de nouveau été étudiés, cette fois-ci dans la forme qu'ils prenaient sur le canal : des infrastructures mettant en valeur le patrimoine semblaient bien avoir été créées par l'itinérance, l'interprétation et le tourisme fluvestre (Centre d'Interprétation touristique et culturel du toueur, sentier découverte de la Libellule etc).



### **I.1.1. Finalement, un changement d'entrée acté par la réalisation du terrain de recherche.**

Au fil de ce développement écrit, le changement d'entrée semble évident : des acteurs, il est passé aux concepts. Durant le temps de recherche, cela n'était pas aussi clair : le sujet devait se focaliser sur les acteurs, en l'occurrence, leur rôle dans cette mise en valeur du patrimoine par la pratique touristique. Au fil des entretiens réalisés, de manière contradictoire et déstabilisante, le patrimoine du canal semblait s'amenuiser au fur et à mesure : certes le canal était un patrimoine mais le pourquoi de cette considération comme patrimoine était peu clair et pour les acteurs et pour moi. En fait, là où le lien était le plus évident c'était sur les infrastructures du patrimoine elles-mêmes. La patrimonialisation est peu conceptualisée verbalement par les acteurs de celui-ci à l'échelle de la voie d'eau (ou alors je n'ai pas réussi à faire émerger cette conceptualisation par la parole, ce qui paraît *a posteriori* le plus probable). C'est l'exercice de réflexion et de problématisation qui a éclairci ces points et qui a mis en lumière le changement d'entrée. La multiplicité des acteurs du canal et la difficulté de l'appréhension de ce type de patrimoine fait que l'entrée la plus pertinente était celle de concepts. La réflexion et la problématisation suite au terrain de recherche ne l'ont qu'actée.

La construction du sujet a progressé par hypothèses et par leur infirmation progressive. La question patrimoniale est centrée sur le lien qu'elle entretient avec le tourisme, l'interprétation et les fêtes qui permettent sa mise en valeur et donc sa patrimonialisation. Une fois le sujet délimité, les méthodes de recherche ont été réfléchies.

## I.2. Méthodes de recherche

La méthodologie de recherche est qualitative : c'est la plus appropriée pour ce sujet et la plus couramment utilisée dans l'étude du patrimoine en géographie. Un apport quantitatif aurait pu être réalisé si le sujet avait aussi pris en compte les usagers du canal par l'intermédiaire de questionnaires. Des entretiens ont accompagné la pratique des sites et des infrastructures patrimoniales pour comprendre la patrimonialisation et les dynamiques de mise en valeur du patrimoine du canal.

### **I.1.1. Délimiter le terrain de recherche**

Toute la réflexion précédente s'est effectuée en considérant le canal du Nivernais et son système alimentaire dans son intégralité. Pourtant, une différence nette s'est fait remarquer entre la patrimonialisation, la mise en valeur du patrimoine du Nivernais entre les deux départements préalablement au terrain. La Nièvre possède le plus d'infrastructures patrimoniales et de lieux patrimoniaux sur le canal que l'Yonne. En termes de fréquentation de l'axe touristique, c'est pourtant le contraire. Et quant à l'investissement, c'est la Nièvre qui joue un rôle moteur depuis la prise de concession [BÉNARD, 2014]. Dès lors, considérant ce déséquilibre patrimonial et la longueur du canal ainsi que la surface couverte par son système alimentaire, la délimitation du terrain de recherche qui avait été très empirique a été remise en cause. Finalement le terrain d'étude s'est porté sur la partie nivernaise du canal c'est-à-dire dans le département de la Nièvre. Cette délimitation mettait de côté certes, le label VAH d'Auxerre mais celui-ci n'est pas à propre au canal à et l'Yonne comme système d'alimentation. Enfin, la Nièvre supportait la complexité de d'organisation politique et administrative du canal avec la coexistence au sein du département des deux exploitants gestionnaires, le Conseil général et Voies Navigables de France. Les acteurs interface aux deux départements étaient communs (GAL Canal du Nivernais) ou de même nature (SMETCN et SMETE) et plusieurs considéraient la voie d'eau en intégralité. De plus, cette délimitation a permis une approche plus détaillée des infrastructures patrimoniales présentes dans le département de la Nièvre. Enfin, des critères pragmatiques comme la durée du terrain de recherche, la disponibilité des interlocuteurs (avant le début de la saison, de la haute-saison et dans un contexte d'élections locales) ont conforté le choix de cette délimitation du terrain d'étude et de recherche.

### **I.1.1. L'étude documentaire**

Mis à part une littérature scientifique surtout historique, de nombreux documents de natures diverses sont produits sur le canal du Nivernais. On trouve ainsi une documentation touristique et de loisirs, une documentation institutionnelle et une documentation diverse. L'intérêt de l'étude documentaire réside dans le fait qu'elle permet d'obtenir des informations sur le canal et/ ou servir de source pour dégager des représentations, orientations, dynamiques...

La documentation touristique en général et certaines parties de la documentation institutionnelle étudiées ont ce double rôle.

La documentation touristique est constituée de guides touristiques comme le guide *Canal du Nivernais* (AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET DE RÉSERVATION TOURISTIQUE DE LA NIÈVRE *et alii*, 2010), le guide Michelin, *Le canal du Nivernais à vélo*, (SANCHEZ et SOUCY, 2011) et des informations à destination des touristes sur les sites Internet institutionnels. Ces documents textuels et iconographiques informent parfois sur la patrimonialisation du canal ou sur des infrastructures de mise en valeur du patrimoine. Ils documents révèlent une hiérarchisation des sites du canal. Souvent ils énoncent, décrivent des sites « à voir » ou des choses « à faire ». Cet extrait du Guide du *Canal du Nivernais* en est un exemple.

## Document 8 : Le Nivernais d'après un guide touristique

### En croisière sur le Canal du Nivernais

*Cruising on the Canal du Nivernais*



photo : Crown Blue Line

photo : Goupi

Sur le splendide Canal du Nivernais, la vie s'écoule tranquillement au rythme du franchissement des écluses et de la douceur des paysages bucoliques. A bord d'un bateau sans permis, on embarque pour une croisière d'une semaine ou d'un week-end, au cœur d'un paradis de verdure enchanteur. De Clamecy à Decize, on franchit la gigantesque échelle d'eau des écluses de la Vallée de Sardy. On passe aussi sous des tunnels et des voûtes, on croise des ponts-levis et des maisons éclusières en saluant au passage les pêcheurs et les éclusiers.

► Retrouvez la liste des loueurs sur [www.nievre-tourisme.com](http://www.nievre-tourisme.com) et [www.canal-du-nivernais.com](http://www.canal-du-nivernais.com)

On the splendid Canal du Nivernais, life flows by peacefully to the rhythm of the locks being negotiated and the unfolding of the country landscapes. On a boat not requiring a permit, you can set off for a cruise lasting a week or a weekend, in a paradise of enchanting greenery. From Clamecy to Decize, you make your way through the huge ladder of locks of the Vallée de Sardy. The boat then goes under tunnels and vaults, passing by drawbridges and lock-keepers' houses, greeted on its way by fishermen and lock-keepers.

► Find a list of rental companies on [www.nievre-tourisme.com](http://www.nievre-tourisme.com) and [www.canal-du-nivernais.com](http://www.canal-du-nivernais.com)

Source : extrait de *Canal du Nivernais*, ADTR Nièvre, 2010, p 4.

*L'ouvrage d'art du canal nommé se résume à l'échelle d'écluse de Sardy-les-Épiry, bien souvent fastidieuse à franchir pour les plaisanciers à cause du nombre d'éclusées très proches nécessaires à son franchissement.*

La documentation institutionnelle est celle produite par les acteurs institutionnels du canal, U.E, région, gérants-exploitants, acteurs interface, communautés de communes, pays, communes dans ces dimensions législatives et administratives (les mêmes acteurs pouvant produire une documentation touristique et de loisirs). On trouve par exemple le *Contrat de*

*Pays Nivernais-Morvan* (PAYS NIVERNAIS-MORVAN, 2011), le décret de Concession du Canal du Nivernais (MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT, 1972), le *Document d'Objectifs des Étangs du Bazois* (SMET, 2012). Ces documents permettent de se renseigner sur le fonctionnement institutionnel du canal ou les décisions politiques, administratives prises à son sujet.

Enfin la documentation « diverse » est composée d'articles de journaux, de la presse quotidienne régionale, d'articles de bulletins associatifs et de la documentation issue de ce monde associatif comme la *Rigole*, le bulletin de liaison publié par les ACN, qui a permis en détail de suivre les initiatives patrimoniales sur le canal.

L'étude documentaire est donc précieuse pour la réflexion sur le patrimoine du Nivernais à la fois comme source d'informations factuelles mais aussi parce qu'elle permet d'accéder aux représentations et lieux communs à son sujet.

### **I.1.1. L'entretien, principale méthode d'enquête**

L'entretien est très vite apparu comme la méthode d'enquête la plus appropriée sur le canal.

#### *Une méthode d'enquête compatible avec les deux entrées successives*

L'analyse de la documentation à disposition (sites Internet institutionnels, documents de référence) a vite laissé apparaître que les acteurs de la mise en valeur du patrimoine étaient les acteurs traditionnels de la voie d'eau. Dès lors, l'entretien restait une méthode d'enquête compatible avec la nouvelle entrée.

Deux types d'acteurs devaient être considérés pour ces entretiens : les acteurs historiques du canal ainsi que les acteurs du patrimoine concernés par la voie d'eau. La question de qui rencontrer et qui solliciter pour un entretien s'est posée avec acuité. Certains entretiens étaient incontournables : la direction du canal au sein du Conseil général, la subdivision VNF de Corbigny, le SMETCN et le GAL pour la gouvernance, les ACN, la Communauté de Communes Entre Loire et Forêt (Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur) pour les acteurs du territoire, la DREAL et le Service Patrimoine et Inventaire du CRB pour les acteurs patrimoniaux à proprement parler. D'autres entretiens pouvaient être possibles au gré des recommandations et des rencontres. La prise de contact s'est ainsi faite avant le départ pour le terrain et tout au long de celui-ci.

Seize entretiens ont été réalisés et quinze utilisés. Quatorze ont eu lieu face-à-face et deux par téléphone. Le contact avec les personnes s'est fait le plus souvent par courrier électronique par préférence du *médium* mais aussi pour tester la posture adoptée. Les réponses ont été assez rapides. Quelques demandes d'entretiens, à enjeu important ont été réalisées par téléphone. La date, l'heure et le lieu de l'échange ont été laissés au choix de l'interlocuteur sauf quand il nous a été demandé de le proposer. Étant donné la nature de la demande et les acteurs considérés, la quasi-exclusivité des entretiens ont eu lieu durant le temps de travail et sur le lieu de travail de ces personnes. Deux autres entretiens ont eu lieu ailleurs : chez un particulier et dans un café (membres d'associations). Le sujet de recherche ainsi que son contexte étaient présentés au début de la conversation. Le déroulement de l'entretien était précisé : droit de ne pas répondre à une question, d'arrêter à tout moment. Enfin, la proposition d'enregistrement de la conversation était faite, avec la possibilité de demander la coupure du dictaphone et de rendre anonyme la transcription. Deux personnes ont demandé l'anonymat avant le début de l'entretien avant de se rétracter celui-ci terminé. Elles avaient

surveillé leurs propos tout au long de la conversation. La demande de coupure de l'enregistrement a été beaucoup plus courante.

Les entretiens avec les acteurs à la base du canal ont d'abord été réalisés : associatifs, communautés de commune. Le but était d'acquérir une relative expérience dans la méthode avant de s'aventurer dans des entretiens décisifs (par la fonction importante de l'interlocuteur sur le canal ou vis-à-vis de son patrimoine) et aussi d'avoir acquis des informations et construit une réflexion avant les entretiens les plus importants. Le premier réalisé a eu lieu avec Mme BARBIER et M. LORIOT de la Communauté de Communes Entre Loire et Forêt. J'ai choisi de réaliser cet entretien en premier parce qu'une relation professionnelle préalable faisait que je connaissais déjà mes interlocuteurs. Ce fait facilitait le contact et de plus, je connaissais le franc-parler de M. LORIOT, sa connaissance de la vie politique et des administrations locales, sans compter son rôle dans le patrimoine du canal.

Enfin, cet exercice n'ayant jamais été pratiqué il a semblé raisonnable de ne pas le commencer en ayant une foule de règles à suivre, pouvant plus gêner la parole en cherchant à tout prix à les respecter au lieu d'essayer de rester dans le sujet et rebondir sur les propos de l'interlocuteur.

## *La posture*

Le terme anglais correspondant est « positionality » traduit par posture en Français. Il caractérise la place personnelle et subjective du chercheur par rapport à son sujet par opposition au positionnement scientifique. Ici, les caractéristiques identitaires (sexe, couleur de peau, situation sociale) n'ont pas eu d'impact : cela vient sûrement du sujet de recherche et d'entretien qui portaient sur une infrastructure, objet du métier ou d'action de la part de la personne. Dès lors, c'était la posture du chercheur par rapport au canal qui entrait en jeu. Le canal était connu, sa géographie en partie maîtrisée et surtout une expérience professionnelle y avait été réalisée : les problématiques le concernant étaient déjà connues ce qui a probablement inspiré la confiance des interlocuteurs. En fait, *a posteriori*, c'est cette connaissance préalable du canal qui a été mise en valeur afin d'explicitier la légitimité au projet de recherche et surtout faciliter une demande d'entretien ou de visite. À cela s'ajoutait la méconnaissance de l'exercice « mémoire de Master » pour bien des interlocuteurs. De la thèse à l'exposé en passant par le rapport de stage, il a fallu expliquer ce quoi un mémoire de recherche consistait.

Cette insistance sur la légitimité de la recherche est apparue lors de l'assemblée générale des Amis du Canal du Nivernais à Clamecy le samedi 8 février 2014. Avant le début de la réunion, la présidente de l'association Mme MARMINAT a demandé une présentation du sujet de recherche à l'assistance au cours de la séance. L'occasion était belle et ayant été prévenue, j'avais un peu de temps pour réfléchir aux propos à tenir. Finalement, cette posture a été identique à celle utilisée dans les courriers électroniques pour entrer en contact avec les personnes. Ce n'est qu'après, lors du « pot de l'amitié », abordant les personnes de l'assemblée que ma légitimité à étudier le canal a été rappelée. Je devançais la question du « pourquoi le canal comme sujet de recherche » en arguant de mon intérêt pour le patrimoine, le monde rural et la connaissance préalable du canal puisque j'y avais été vacataire. Ce schéma était souvent répété lors des entretiens ou rencontres. Une question posée régulièrement était de savoir à quelles écluses j'avais travaillé.

Enfin, concernant la position d'étudiant-chercheur, une prise à partie a été relevée à plusieurs reprises de deux façons différentes. L'aspect officiel de la recherche a fait espérer à l'un de mes interlocuteurs une conséquence positive dans la réalisation d'une infrastructure du patrimoine. Enfin, à plusieurs reprises, une insistance claire sur des propos ou même un « il faut que vous en parliez » constituent une prise à partie mais de quel ordre ? Est-ce



simplement un fait incontournable à faire figurer dans le texte ou le propos a-t-il plus de portée ? Est-il destiné à travers le texte à des lecteurs concernés potentiels ? Il est difficile d'en juger puisque les interlocuteurs contrôlaient leur parole et se censuraient avant de poursuivre (phrases non terminées). Ici les enjeux de posture sont assez minimes puisque je ne suis pas entrée dans les réunions décisionnelles et dans le quotidien du fonctionnement du canal comme cela se pourrait le faire dans une étude de plus grande ampleur.

### *Les difficultés rencontrées*

Mener l'entretien a suscité le plus de problèmes. Si la structure de chaque rencontre était semblable, les difficultés se sont concentrées sur la réactivité. En effet, il était très souvent difficile de rebondir à une parole, bien souvent parce que l'interlocuteur était lancé dans une explication. Ce qui a parfois obligé à mener l'entretien de manière non linéaire, c'est-à-dire à rebondir sur le dernier point puis revenir à ce qui avait été dit auparavant. Enfin, à quelques reprises, des erreurs de ma part relevées par l'interlocuteur me déstabilisaient et déstabilisait la conduite de l'entretien. Une vérification des faits avancés s'est alors systématiquement mise en place lors de la préparation préalable de l'entretien. Finalement, l'entretien le moins réussi d'après ces critères s'est finalement révélé décisif pour comprendre le glissement de la notion de patrimoine de l'État à celle de patrimoine fluvial sur le Nivernais.

Les premiers entretiens réalisés ont été ceux des acteurs à grande échelle : c'était un moyen d'acquérir de l'expérience avant des rencontres décisives. Sauf que ce choix avait un inconvénient, l'échelle : cela a quelque peu retardé la compréhension des détails de la gouvernance générale du canal.

Enfin, le sens critique a été difficile à exercer au moment de l'entretien. J'avais la plupart du temps un entretien avec un fonctionnaire ou assimilé donc tenu à un certain devoir de réserve. Le discours tenu était un discours public, officiel sur le canal (sauf quand on demandait de couper l'enregistrement). Pour comprendre les jeux de pouvoir entre les acteurs du canal, une immersion complète avec par exemple assistance aux réunions des différents services sur un temps long permettrait de comprendre les logiques de chaque acteur. Une alternative au discours officiel a été celui des associatifs et des professionnels privés, maniant une parole plus libre.

### I.3. La pratique des infrastructures du patrimoine

La pratique des infrastructures patrimoniales a consisté en la visite et en l'observation de sites patrimoniaux du canal ainsi que d'expositions permanentes à son propos.

#### **I.1.1. La création d'outils permettant la comparaison entre les infrastructures patrimoniales**

Plusieurs outils de même nature ont été créés à la fois pour compiler le patrimoine et les infrastructures patrimoniales existants et sur le terrain pour permettre une analyse complète et facile. La forme de ces outils appelés « fiches corpus » a été directement inspirée de fiches semblables dans la forme mais différentes dans le contenu réalisées par chaque étudiant de Master en histoire ancienne (Égypte) de Paris-Sorbonne et qui forment environ la moitié du mémoire constituant ensuite un corpus d'œuvres ou de sources à analyser.

Deux séries de fiches ont été réalisées comportant trois fiches différentes. La première série tournée vers un inventaire de travail avec des fiches corpus recensant la patrimonialisation du canal, des fiches d'opérations d'aménagement du territoire en lien avec le patrimoine sur le canal du Nivernais » recensant et détaillant les infrastructures du patrimoine et une « Fiche corpus-Fêtes fluviales, du flottage et jeux nautiques ». Les points communs à ces trois fiches, outre la dénomination et la localisation précise du patrimoine ou de l'infrastructure dont elles traitent réside dans le relevé systématique des acteurs du canal, une entrée « comment le patrimoine est-il mis en valeur ? » et le patrimoine mis en valeur. À cela s'ajoute une rubrique bibliographie. Les dénominations des entrées sont proches mais pas tout à fait identiques : une plus stricte conformité entre les fiches aurait pu être adoptée. Ces fiches étaient complétées en grande partie avant la réalisation du terrain. Quelques ajouts ont été faits une fois que l'élément patrimonial a été vu ou des renseignements supplémentaires obtenus. Les fiches de terrain ont été appelées « grille d'analyse ». « Grille d'analyse écrite de l'itinérance à pied et de l'infrastructure patrimoniale : circuit de randonnée pédestre », « Grille d'analyse d'un sentier d'interprétation ou d'un sentier de découverte », « grille écrite de l'itinérance à vélo ». C'est la nature de ces structures patrimoniales qui a guidé la forme de fiche (une à deux pages format A4). En effet, en itinérance pédestre ou cyclotouriste, remplir un carnet de terrain aurait été malcommode. Une partie était systématiquement remplie avant le départ : ce sont les entrées de base telles que « nom », « lieu de départ », « kilométrage », « balisage », « temps estimé par le topoguide », « temps estimé par le chercheur », « horizon d'attente ». La conformité des entrées entre chaque type de fiche a été gardée puisqu'elles ont été

fabriquées en même temps et pour un objectif de comparaison entre infrastructures patrimoniales de même nature ou de nature différente. Les fiches pouvaient être en partie remplies sur le terrain. Mais par commodité et par précision, les réactions à l'infrastructure du patrimoine, de l'élément patrimonial lui-même ont été enregistrées lors de la pratique avec un dictaphone. Cela permettait entre autres de ne pas briser le rythme de l'itinérance par un arrêt pour une prise de notes. Seule la fiche sur les sentiers d'interprétation et de découverte a été remplie au fur et à mesure étant donné la quantité de détails à renseigner. L'enregistrement de la pratique se faisait sur une base commune : par exemple le type de paysage traversé, le comptage de panneaux d'interprétation rencontrés (sur un circuit de randonnée pédestre), la fréquentation de l'infrastructure, la pratique de l'itinérance elle-même. À la fin de la pratique de l'infrastructure, le temps réalisé ainsi que les impressions « à chaud » étaient écrites et/ou enregistrées. Plus tard, des impressions « à froid » et une analyse étaient menées avec l'aide de l'enregistrement et le reste de la fiche complétée. Les visites de collections permanentes ou temporaires parce qu'elles n'étaient pas soumises à une pratique de type marche ou vélo permettaient une prise des notes extensives

### **I.1.1. Les visites de collections permanentes**

Trois visites de collections permanentes ont été réalisées : le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur (Saint-Léger des Vignes), la salle flottage du musée Romain Rolland (Clamecy) et l'Écomusée de la Confrérie Saint-Nicolas (Clamecy). Les deux premières n'étaient pas encore ouvertes au public lors de leur étude : l'autorisation de visite a donc été exceptionnelle. Pour l'écomusée, la visite se fait sur demande auprès d'un membre de la Confrérie (ou de l'Office de tourisme des Vaux d'Yonne, fermé à cette période de l'année). Cette temporalité exceptionnelle et le statut déclaré d'étudiant en recherche ont joué sur les modalités de réalisation de ces visites. Le Centre du Toueur composé d'une exposition temporaire et permanente ainsi que le bateau sont en visite libre après acquittement du droit d'entrée. Lors de ma venue, l'exposition temporaire n'était pas encore montée, des menus travaux étaient en train d'être réalisés et le site n'étant pas ouvert, j'ai été accompagnée Mme BARBIER, animatrice culturelle à la Communauté de Communes Entre Loire et Forêt. Une visite guidée s'est improvisée à la fois de la collection permanente et du fonctionnement du Centre. L'expérience du site ici a été médiatisée par un tiers y étant employé. Par conséquent, ma connaissance du fonds est construite sur les explications données plus que sur l'observation, la lecture de celui-ci. C'est en réalisant seule la visite de la salle flottage du musée de Clamecy que j'ai pu comprendre la différence. Durant les deux heures trente de sa

durée, j'ai pu lire en détail l'intégralité des panneaux et cartels, observer et comprendre la muséographie et ainsi poser quelques questions à la conservatrice à la fin. Alors qu'au Centre du Toueur, sous la contrainte du délai et de l'échange verbal, mes questions concernaient la conversation immédiate et n'avaient pas le bénéfice d'une réflexion poussée.

Enfin la visite de l'Écomusée de la Confrérie Saint-Nicolas a été à la fois une visite de la collection et un entretien. Étant seule, je n'ai pas suivi la visite typique qui peut avoir lieu avec un groupe ou même plusieurs personnes notamment en ce qui concerne les démonstrations. L'avantage de cette situation a été de pouvoir questionner mon interlocuteur, M. VIODÉ sur l'association, son fonctionnement et ses actions, ce qui aurait été moins évident lors d'une visite conventionnelle. L'observation de visites aurait pu constituer une bonne méthode d'enquête.

La pratique d'une infrastructure patrimoniale, lorsque le chercheur fait connaître son statut ou lorsque le lieu n'est pas ouvert au public, ne dépend pas entièrement de lui. Cela peut avoir des conséquences sur le discours reçu ou sur ses observations.

### **I.1.1. Les visites des sites du canal**

Le troisième type de pratique du terrain concerne les visites des sites du canal. Ce sont des sites accessibles à tous, ne nécessitant pas de droits d'entrée. On peut y accéder de différentes manières : ils sont souvent au cœur d'un circuit itinérant (pédestre ou cyclotouriste) ou peuvent être atteints sans l'intermédiaire de cette infrastructure.

Pour de nombreux sites, la conjonction avec un circuit itinérant a été utilisée puisque cela permettait d'analyser les deux individuellement et leur rapport en une seule fois. Pour d'autres, seule la venue exceptionnelle a été prise en compte.

Dans les deux cas, les méthodes utilisées ont été le croquis sur place, la photographie extensive du site, à la fois dans sa dimension de patrimoine et dans son aménagement en infrastructure du patrimoine. Enfin une observation pouvait être menée afin de voir s'il y avait une fréquentation du site ou simplement pour récolter des données sensorielles, émotionnelles sur celui-ci. Ces opérations pouvaient s'accompagner de prise de notes ou d'enregistrement de réflexions.

Le tableau ci-dessous récapitule les sites pratiqués et les méthodes de la pratique.

**Tableau 2 : les sites patrimoniaux du canal pratiqués**

Site patrimonial	Configuration
Le barrage sur la Loire	Accès libre partiel
Toueur Ampère V	CITCT et accès libre partiel
Les ports de la Charbonnière et de La Copine	Accès libre
La ligne du Fond Judas	Accès libre, circuit cyclotouriste
Barrage à aiguilles de Fleury	Accès libre, circuit pédestre
Pont-canal de Mingot	circuit pédestre, accès libre
Écluse triple de Chavance	circuit pédestre, accès libre
Étangs du Bazois	circuit pédestre, accès libre
Bief de partage	Accès libre et circuit pédestre, circuit cyclotouriste
Voûtes, tunnels et tranchées de la Collancelle	Circuit pédestre, circuit cyclotouriste, accès libre
Échelle d'écluses de Sardy	Circuit pédestres, cyclotouriste, accès libre
Rigole d'Yonne	Circuit pédestre, cyclotouriste, accès libre
Site de la Chaise	Accès libre
Aqueduc de Montreuillon	Accès libre et circuit pédestre, circuit cyclotouriste
Ponts-levants de Thoury et des Marais	Accès libre, circuit pédestre
Site inscrit de Chevroches et de la vallée de l'Yonne	Accès libre, circuit prédestre
La confluence du Nivernais et de l'Yonne à Basseville	circuit pédestre, accès libre

### **I.1.1. La pratique d'événements sur le canal du Nivernais**

Enfin la dernière méthode de recherche a consisté en la pratique d'événements selon la méthode de l'observation participative sur le Nivernais. *A priori* ces événements n'avaient pas de teneur patrimoniale ou étaient situés hors zone d'étude. En pratique ils sont révélés primordiaux.

Ainsi, le choix d'assister à l'Assemblée générale des ACN était au départ très pragmatique : cela permettait de prendre contact avec l'association pour éventuellement demander un entretien et d'observer son fonctionnement. N'ayant jamais assisté à ce type de réunion, je ne savais pas qu'il s'y effectuait un bilan des actions de l'année écoulée et que le programme de l'année à venir y était développé. J'ai pu prendre connaissance de très nombreuses initiatives patrimoniales sur le canal grâce à cette réunion et contacter les personnes qui en avaient la charge. De plus, cette réunion était exceptionnelle puisque le SMETCN et l'Agence de Développement Touristique de la Nièvre (ADT) venaient y présenter un film promotionnel sur le Canal du Nivernais. À cette occasion, les élus du canal ayant été conviés, le canal en tant qu'objet politique est apparu clairement. La présence des différents institutionnels du canal, qui bien que membres de l'association ne viennent qu'à cette occasion annuelle a confirmé le rôle de cette réunion : un événement politique [BÉNARD]. Enfin, la présence de personnes de la Somme cherchant à monter une association similaire sur le canal éponyme ainsi que la projection d'un film promotionnel sur cette voie d'eau a été une bonne illustration du réseau national que tisse l'association.

La visite de l'exposition temporaire de Mailly-la-Ville située hors du terrain de recherche, par sa nature d'exposition sur le canal et la présence d'une guide-conférencière du patrimoine a permis de découvrir les panneaux réalisés par la SSAC grâce à l'action du GAL Canal du Nivernais. Le contenu en était particulièrement pertinent puisqu'il était très axé sur le patrimoine (maisons éclusières, ouvrages d'art). La présence de panneaux sur le lac-réservoir de Pannecièrre mettait en lumière le système alimentaire du canal. Enfin la conférence sur l'histoire du canal a donné une profondeur historique au tout en passant par l'interprétation (voir plus loin). Les réactions du public ont été une preuve supplémentaire dans la méconnaissance du canal. D'où la pertinence de ce système d'exposition louable gracieusement sur demande à la SSAC. Ainsi, cette pratique d'événements hors terrain a été bénéfique pour la réflexion.

Ici, la pratique des infrastructures patrimoniales a nécessité la création d'outils spécifiques. Elle est aussi dépendante d'une temporalité saisonnière qui peut contraindre la posture du chercheur et poser des modalités de visite ou de pratiques exceptionnelles ou différentes pour chaque site. Enfin, la pratique d'événement parfois pouvant être considérés comme annexes peut s'avérer très utile en tant que source d'information, possibilité de comparaison.

Les méthodes d'enquêtes se sont fondées sur l'entretien et la pratique d'infrastructures patrimoniales ainsi que l'observation participative. Toutes ont eu un des tenants et aboutissants spécifiques mais n'ont pas suscité des enjeux fondamentalement éthiques pour le chercheur étant donné sa propre posture.

La construction du sujet et de la méthode de recherche sont reconstruites ici pour en montrer les points saillants : des changements d'entrées successifs au fur et à mesure que la connaissance du canal du Nivernais se précise à sa compréhension par la réalisation du terrain, de méthodes d'enquêtes définies avant mais ajustées au fur et à mesure de celui-ci. Ce qui apparaît ici clair et linéaire ne l'a pas forcément été sur le moment mais cela semble être inhérent à la recherche scientifique.

## ANNEXE 6 : Entretiens

### Résumé de l'entretien avec Mme BARBIER (animatrice culture à la CC Entre Loire et Forêt) et M. LORIOT (président de la commission Tourisme, culture et patrimoine à la CC Entre Loire et Forêt)- 4/02/14

L'entretien démarre avec un développement des actions de la CC sur son patrimoine. Cela permet à M. LORIOT d'esquisser un rapide résumé de l'histoire locale du XIX<sup>ème</sup> siècle à nos jours mettant en relief le lien historique entre les mines et le canal. L'intérêt de la CC pour le patrimoine du canal est visible dès les débuts de l'intercommunalité (2006-2007) grâce au diagnostic des territoires qui a dégagé la véloroute et le canal comme axes à travailler.

L'explication se poursuit sur la réalisation du CITCT. L'opportunité immobilière est soulignée, elle a facilité l'application des recommandations du diagnostic. Le SMET a été maître d'ouvrage de cette réalisation, la CC ayant au préalable défini ses besoins. Elle a également participé aux réunions de concertation. La réalisation technique du bâtiment a déçu la CC : l'esthétique a été privilégiée au détriment de son caractère pratique. De plus, son intégration dans la ville ne semble pas avoir été suffisamment prise en compte. La signalisation routière du site apparaît être un véritable enjeu pour son accès.

Les relations entre le musée de la Mine de La Machine, géré par la CC et le CITCT sont alors abordées : le succès et la communication effectués sur le premier musée sont utilisés pour faire connaître le second.

Un long échange sur le rapport des locaux au canal s'ensuit : il n'est pas constitutif de l'identité locale. La conception de la collection permanente du CITCT est alors abordée par son versant interprétatif (participation des locaux) : seuls les passionnés du sujet ou d'histoire locale ou alors quelques personnes de manière incidente se sont impliqués pour la constituer. Cela mène à évoquer un « besoin patrimonial », pas forcément verbalisé d'après notre interlocuteur mais ressenti dans les propos des visiteurs.

La question du cahier des charges patrimonial à propos du CITCT évoque un point de mémoire : la couleur du Toueur. Abandonné, il était vert et blanc, couleur que beaucoup de locaux lui ont connu. Il a retrouvé sa couleur grise d'origine lors de sa restauration, ce qui n'était pas au goût des personnes ayant connu le bateau sous un autre aspect.

Les panneaux des différents sentiers découverte et d'interprétation sont ensuite évoqués (réalisation, coût).



La réalisation du véloroute de Fond Judas est détaillée avant que ne se conclut l'entretien sur la difficulté à prédire le succès d'une infrastructure de mise en valeur du patrimoine.

Résumé de l'entretien-visite du Centre d'Interprétation Touristique et culturel du Toueur-  
Mme BARBIER, animatrice culture à la CC Entre Loire et Forêt- 4/02/14

La visite débute par la présentation de l'entrée du CITCT : déplacement de la porte, accueil et point d'information touristique, boutique. Elle enchaîne naturellement sur des choses dites plus tôt, l'heure de l'entretien à la CC. Ainsi la déception de la couleur du toueur, peint en gris par l'architecte est expliqué : la plupart des habitants l'ont connu vert et blanc quoiqu'il soit sorti gris de l'usine.

Les maquettes réalisées par des particuliers sont découvertes : elles rappellent les différents types de bateaux que l'on pouvait trouver dans les alentours.

L'espace d'exposition temporaire permet de donner un exemple du manque de fonctionnalité des installations. En l'occurrence le système d'accrochage prévu n'avait pas pris en compte les importantes vibrations venues de la route proches qui à termes manquaient de faire tomber les cadres.

La présentation de la maquette et la diffusion du film sur le Toueur Ampère V viennent ensuite. La dénomination « Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur » est alors analysée par Mme BARBIER. Les visiteurs ne savent ni ce qu'est un toueur ni ce qu'est un centre d'interprétation ce qui rend la communication peu évidente. La CC utilise alors plus volontiers les expressions de « centre du Toueur » ou de « musée du Toueur ». Le nom de l'infrastructure a été choisi en collaboration entre les partenaires : il correspond au contexte culturel qui voit de nombreux centres d'interprétation se développer.

L'originalité des infrastructures culturelles de la CC dans le département est soulignée : elle gère le musée de la Mine et le CITCT et ne possède pas d'office de tourisme, ce qui est peu habituel dans la collectivité départementale. Un retour sur la professionnalisation du musée est effectué : les compétences acquises par la CC dans ce cadre ont été mise au service du CITCT.

La visite de la collection permanente se poursuit : photographies, scaphandre et autres objets. La CC récupère des parties des expositions temporaires après qu'elles se soient terminées pour enrichir son fond puisqu'elle n'en possédait pas au départ. L'échange et le prêt sont également utilisés pour le constituer et l'enrichir.

Nous sortons ensuite voir le bateau : c'est l'occasion de découvrir la mise en scène voulue par l'architecte. De la route, le bateau surélevé donne l'impression de naviguer puisque derrière lui se situe le site confluence, avec les différents cours d'eau et la ville de Decize. La vitrine

transparente sérigraphiée doit accentuer cette impression qui n'est toutefois pas totalement réussie car l'automobiliste n'est pas prévenu assez tôt de l'existence du Centre.

L'entretien et la visite se concluent par un échange sur la mise en place des panneaux signalant les infrastructures patrimoniales de la CC et une explication sur les relations entre le SMET et la collectivité : celle-ci n'y adhère pas quoique les communes de Saint-Léger des Vignes, Champvert et Verneuil en fasse partie.

## Résumé de l'entretien avec M. VIODÉ, membre de la confrérie Saint-Nicolas- 07/02/14

L'entretien commence par une présentation du local qui abrite l'écomusée (ancienne usine mise à disposition par la mairie). La réactivation de la confrérie est ensuite abordée : elle s'est faite d'abord à travers la SSAC avant de prendre son autonomie.

La partie « visite » et explication sur la confection d'un train de bois constitue une importante partie de l'entretien, accompagnée de démonstrations de la part de M. VIODÉ. Le rôle de la maquette retrouvée dans un grenier et désormais exposée au musée Romain Rolland a constitué un moment important dans la reconstitution des savoir-faire, autrement que par l'étude de textes et d'images anciennes, parfois fantaisistes.

Les rencontres internationales des floteurs de 1995 et 1999 sont alors détaillées. Leur contexte, leur organisation, leur déroulement, l'implication des pouvoirs publics, le public qui est venu, ainsi que les conséquences pour l'association permettent de s'en faire une bonne idée.

La constitution de la collection est expliquée : outre la réalisation de maquette pour la rencontre de 1995, la récupération, le don, l'échange d'outils en lien avec le bois et le fluvial en sont les principales méthodes de collecte.

La navigation du train de bois de Clamecy à Auxerre à l'occasion des fêtes survient dans la conversation notamment dans ses aspects techniques.

Cela permet d'évoquer le canal du Nivernais plus en détail. Notre interlocuteur regrette les normes de sécurité qui ont suscité l'abandon de l'Aster, l'impossibilité de ne voir les voûtes de La Collancelle qu'en bateau. L'absence d'explication sur le site de La Chaise est particulièrement regrettée. M. VIODE évoque également la rigole de l'Yonne avant sa mise en valeur récente : apparemment, elle était moins facile d'accès.

La conception, réalisation du sentier d'interprétation sur le flottage de bois allant du musée de Clamecy au pont Picot, le long du canal est détaillée. M. VIODÉ juge que les panneaux et objets à manipulés étaient bien conçus tout en déplorant les dégradations qu'ils ont subies et qui conduisent désormais à son inefficacité puisque les éléments abîmés ou volés n'ont pas été remplacés.

L'entretien se clôt sur ce point.

Résumé de l'entretien avec M. JOLY, Chef du service Études et Prospectives à la Direction-adjointe des Infrastructures et M. PICHELIN, Directeur du Pôle Bâtiments, Transport et Infrastructures, Conseil général de la Nièvre- 12/02/14

Un point d'histoire ouvre l'échange. La concession du Conseil général de la Nièvre accordée en 1972 correspond au réseau Becquey du Nivernais dont l'État voulait se séparer à cette époque, se recentrant sur le réseau permettant la circulation des bateaux de 250 tonnes au minimum (gabarit Freycinet). Des exemples quant à l'état de délabrement du canal à cette époque complète cette mise en contexte. La venue des touristes anglais à la fin des années 1960 a enclenché le processus de concession.

Le principe de concession lui-même est expliqué. Celle-ci possède une particularité : une partie est encadrée par des agents de l'État travaillant à VNF. Des questions de responsabilités juridiques et des changements internes à VNF viendront probablement clarifier à l'avenir cette situation compliquée et incertaine.

M. JOLY et PICHELIN rappellent ensuite les compétences du Conseil général quant à la voie d'eau par rapport à celles du SMET. Cela conduit à discuter des travaux d'infrastructures des débuts de la concession à aujourd'hui. L'échange porte alors sur le système alimentaire de la voie d'eau qui mobilise la moitié des fonds de la collectivité attribués au canal du Nivernais.

Il n'existe pas de cahier des charges prenant en compte la valeur patrimoniale du canal quoique le CG en tant qu'exploitant- gestionnaire prend à cœur de respecter son aspect et utilise des matériaux imitant ceux d'origine quand ceux-ci ne peuvent pas être réemployés.

Le sujet de la véloroute est ensuite abordé : elle permet d'apprécier le canal quoiqu'elle a suscité des conflits d'usage les premiers temps de son utilisation.

Aujourd'hui les enjeux pour le CG sont d'ordre écologique notamment au niveau des berges et du bon écoulement de l'Aron, rivière alimentant le canal grâce aux barrages de Panneçot, Fleury et Coeuillon. Il est fait remarquer que des législations peuvent être contradictoires entre elles ou s'opposer au patrimoine.

L'expérimentation de décentralisation s'est mal conclue pour le CG puisqu'elle n'a pas abouti à la reprise des canaux et de la Seille par la région. Un point positif en a quand même surgi : la collectivité régionale ne s'est pas désintéressée des voies d'eau pour autant. Il est regretté que le Conseil général de la Nièvre n'apparaisse pas dans la dénomination de la convention tripartite. D'ailleurs, la région a insisté auprès d'autres acteurs pour que la section concédée fasse partie de l'expérimentation.

L'obstacle que représente le DPF est alors signalé.

La recherche de financements, dans un contexte financier tendu pour les collectivités, est signalée.

L'entretien se conclut en évoquant l'avenir de la concession qui expirera dans dix ans : il ne fait pas de doute que son périmètre et ses modalités administratives (supervision de l'État) sont obsolètes. L'avenir de la concession telle qu'elle est, ou sous une forme adaptée aux évolutions des territoires et collectivités, repose sur une décision des élus.

## Résumé de l'entretien avec M. BÉNARD- ACN et agent retraité- 14/02/14

Puisqu'il s'agissait d'en savoir plus sur les commissions Aster et Poirée, l'entretien démarre par une explication sur le fonctionnement de ce bateau unique. S'ensuit la redécouverte du canal par Zivy et Johnson : M. BÉNARD met en contexte cet événement avec la présence de plaisanciers britanniques sur les canaux français à cette époque. Le sauvetage du canal puis les débuts de la concession sont abordés avant de dresser un rapide bilan de la situation du canal dans les deux départements.

Le métier d'auxiliaire est alors abordé : les femmes étaient éclusières, avec la maison éclusière pour salaire alors que les hommes, cantonniers et fonctionnaires s'occupaient d'entretenir la portion de canal dont ils avaient la charge. Le métier d'éclusière était un métier féminin. Les conditions de travail sont précisées.

Quelques phrases résument l'attrait du Nivernais.

Le travail de la commission Poirée : il s'appuie sur des auteurs de référence du monde des canaux (LE SUEUR, BERG) et passe par un travail d'archives. Le fonctionnement du barrage à aiguilles et l'importance de cette invention pour la navigation intérieure sont situés. Celui-ci a du être créé pour que le canal puisse couper l'Yonne à Basseville.

L'association des Amis du Canal du Nivernais est alors abordée par le biais de sa sociologie : durant ses plus de vingt ans d'existence, elle a évolué. Un de ces rôles est la défense du patrimoine du canal, tant le linéaire en général que le mobilier de celui-ci (passerelles, bornes supportant les crics de portes...). Souvent remplacé, ce matériel disparaît : l'association les récupère quand c'est possible.

Le mémorial Poirée doit signaler l'invention que constitua le barrage à aiguilles et présenter son inventeur, oublié aujourd'hui. Un musée de plein-air est en projet, ailleurs, pour exposer des pièces de ces ouvrages d'art récoltées dans d'autres régions.

Les fêtes des ACN sont rapidement évoquées.

Retour sur la création de l'association : à l'origine, elle était une association d'auxiliaires créée par M. BÉNARD, M. PARFITT et un photographe destinée à défendre les éclusières. Lorsque le statut de fonctionnaire leur a été attribué, l'association est devenue les ACN. Elle s'est tout de suite mobilisée contre la fermeture d'un bief du canal et a noué des jumelages avec des associations semblables en Europe.

Quelques explications sont fournies sur des ouvrages d'art en ensuite sur la gestion et l'entretien de la voie verte.

Les rapports entre les ACN et la gouvernance du canal est expliquée : très vite, elle s'est ouverte aux institutionnels de la voie d'eau, membres de droit. Le rôle de la mairie comme lieu de réunion mensuelle est essentiel pour l'accès à celle-ci.

La décentralisation semblait être une bonne chose pour l'association. La déception a été importante. L'entretien se termine sur les crédits attribués à la voie d'eau, leur utilisation, l'échelle des aménagements, la cohabitation des usages et l'entretien primordial de la voie d'eau nécessaire à sa survie touristique.



Résumé de l'entretien avec Mme SUBIT- Animatrice et gestionnaire du GAL Canal du Nivernais- partie Nièvre 18/02/14

L'entretien débute par la présentation du poste occupée par Mme SUBIT puis aborde le contexte de création du GAL Canal du Nivernais. Son périmètre, sur l'intégralité du linéaire canal permettait une cohérence pour le développement des territoires qu'il traverse. Des questions portent alors précisément sur les programmes « LEADER + » précédents et sur la dénomination du GAL. Mme SUBIT propose de téléphoner à M. VOYOT, son collègue du GAL dans l'Yonne, afin de répondre à mes questions. Le terme « économique » a été préféré au seul « développement touristique » afin de permettre un développement bénéfique aux territoires riverains (commerces etc) et pas seulement aux activités directement liées au tourisme.

Le rôle du SMET est précisé vis-à-vis du GAL : le premier est la structure porteuse, le second est indépendant en son sein.

Les réalisations du GAL sont ensuite énumérées : elles portent sur différents domaines du soutien à des infrastructures lourdes à des opérations de communication en passant par des subventions accordées à des manifestations festives. Les opérations de coopérations avec le Parc Naturel Régional du Morvan et le Pays Sud-Nivernais sont soulignées.

Le fonctionnement du GAL est expliqué : ce dernier instaure des liens de coopération et de partenariat entre les différents acteurs du Nivernais en plus d'apporter différentes formes de soutien aux projets soumis.

L'expérimentation de décentralisation a favorisé le dialogue entre les différents acteurs du canal et a facilité la recherche de financements pour des projets. Une réflexion s'ensuit sur le sens et les causes de son échec.

La question patrimoniale sur le canal est alors abordée : elle a consisté en la réalisation du *DOCOB* de la zone Natura 2000 « Étangs du Bazois ». Les différents sentiers sont abordés ainsi que les problèmes liés à ces réservoirs : les différents usages et le manque de fonds pour les animer.

Les panneaux de l'exposition sur le canal du Nivernais créés par la SSAC, l'Aster, le CITCT sont alors abordés chacun leur tour.

Les enjeux du tourisme fluvestre sont clairement établis.

On en vient alors à la fin du GAL : les fonds européens seront maintenant directement gérés et distribués par les régions, la Bourgogne favorisant les GAL adossés à des Pays, ce que le GAL Canal du Nivernais n'est pas (il s'agit ici de questions de politique locale). Toutefois,

les projets sur le canal pourront bénéficier de fonds LEADER attribués au tourisme. Enfin, le contrat de canal à venir constituera un nouvel outil pour des financements.

L'entretien se termine par un bilan de la dynamique de développement sur le canal : elle est ascendante quoique la situation financière des intercommunalités ne leur permettent pas de faire de la voie d'eau leur priorité.

Entretien avec M. DURVILLE- directeur du SMETCN- 18/02/14 (entretien par téléphone)

Cet entretien débute avec le contexte de la création du SMET par le CG de la Nièvre et une présentation de son but général : le développement de la destination touristique qu'est le canal en l'équipant d'infrastructures tel ports, haltes nautiques et équipements de base (sanitaires). Le fait que le Nivernais soit une destination internationalement reconnue a pour origine une action publique.

Au cours de ses quarante années d'existence, le SMET a évolué. La création des intercommunalités a été un tournant important quoiqu'il se soit effectué en douceur. Le syndicat réfléchit à une stratégie par rapport aux besoins repérés dont la déclinaison opérationnelle est laissée aux communautés de communes. L'échelle de réflexion est celle de l'intégralité de la voie d'eau dans la Nièvre.

Aujourd'hui, les enjeux se concentrent sur le respect de l'environnement et l'intégration du numérique au service du développement de la voie d'eau.

L'abandon de la décentralisation a été mal vécu par les acteurs des territoires. Le point positif est que la région n'a pas abandonné ses voies navigables. La réalisation de la *Stratégie de valorisation touristique des voies navigables de Bourgogne* ainsi que la gestion directe des crédits européens sont deux nouveaux outils financiers (et stratégie pour le premier) pour les actions au lieu de l'unique qu'était le GAL.

Le SMET, parce qu'il a acquis une expérience considérable quant à l'aménagement de la voie d'eau et conseille les autres voies navigables de Bourgogne à leur demande puisqu'elles ne possèdent pas d'outil semblable pour agir. Il est le chef de file de voies fluviales de la région. Une coopération s'effectue avec les voies proches comme le canal latéral à la Loire : la concurrence entre canaux n'est pas tellement entre les voies locales qu'à l'échelle européenne.

Aujourd'hui, la priorité est à l'achèvement de l'équipement en services primaires telles que les sanitaires, les douches. Un problème crucial s'avère être celui des eaux usées.

Enfin, M. DURVILLE insiste sur le rôle du SMET auprès des acteurs privés notamment les loueurs de bateaux dans l'internationalisation de la destination « canal du Nivernais ». A ce titre, sa promotion ne doit pas être oubliée et passe aussi par ces acteurs.

La collaboration avec VNF s'est renforcée : la question du DPF devient centrale pour l'évolution du canal.

## Résumé de l'entretien avec M. DURAND- Association FLOTESCALE- 20/02/14

L'entretien s'ouvre avec une présentation de l'association : FLOTESCALE organise des événements spectaculaires autour du flottage et du canal du Nivernais afin d'œuvrer au développement touristique de la ville, de ses alentours et du Nivernais-Morvan. Les projets à venir, pour les journées du patrimoine 2014 et pour l'année 2015 sont détaillés : il s'agit dans les deux cas d'amener un train de bois à Paris, sur la Seine.

M. DURAND revient sur la création de l'association : elle a fait suite à l'échec d'un projet de développement du canton de Clamecy qui pouvait être doté de subventions du Conseil général. L'association possède un petit nombre de membres et fonctionne avec des bénévoles et des jeunes adultes en service civique. Ses moyens viennent de sponsors et de subventions publiques.

Les fêtes sont ensuite discutées avec d'abord une précision historique. Il n'existait pas de fête du flottage à l'époque des flotteurs, seulement des joutes nautiques durant la période estivale qui permettaient au corps de métier d'élire son représentant. La fête du flottage telle qu'elle existe depuis 2011 est une création. Elle a lieu en juillet, et s'inscrit dans le riche calendrier festif estival de la ville de Clamecy.

Le rôle du train de bois est évoqué : il est là pour assurer le spectacle. Des questions d'ordre technique quant à la navigation sur le canal sont alors posées.

L'espace dédié à chaque manifestation est expliqué avant que le rôle des institutionnels et élus ne soit abordé.

L'association a mis en place une stratégie de communication qui repose sur la venue d'équipe de télévision participant à des programmes d'envergure nationale. La presse locale est également mise à contribution.

Le parcours du train de bois de Chaumot à Auxerre en 2013 a constitué une nouvelle étape pour l'association qui a élargi son échelle d'action et noué des collaborations avec d'autres collectivités.

Une majeure partie des locaux s'intéresse peu au patrimoine du flottage et du canal d'après M. DURAND. Cela est dû aux caractéristiques sociologiques de la ville, marquée par le peu d'intérêt pour la culture et l'absence de souci pour l'image de celle-ci.

S'ensuit une réflexion sur les infrastructures du patrimoine qui pourraient être réalisées : la mise en réseau des patrimoines locaux est évoquée. Ce serait un moyen de s'adapter aux

demandes des touristes tout en étendant la dynamique issue des infrastructures clamecycoises au Nivernais-Morvan.

La mise en valeur du patrimoine du canal est abordée : la véloroute a été bénéfique mais la plaisance reste onéreuse. L'entretien se termine sur quelques précisions sur les mises à l'eau des branches (morceaux du train de bois) en 2011.

Résumé de l'entretien avec M. CORNETTE- Directeur de la subdivision VNF de Corbigny-  
25/02/14 à Corbigny

L'entretien débute par une présentation du poste occupé par M. CORNETTE puis par le rôle de la subdivision de Corbigny.

Le patrimoine est ensuite abordé via la conscience et la politique patrimoniale de VNF en tant qu'établissement public agissant à l'échelle nationale. La caractérisation du canal du Nivernais par rapport à d'autres canaux français est ensuite effectuée : c'est un canal à bief de partage « classique ». Ce patrimoine qu'il constitue est composé d'ouvrages d'art situés pour la plupart dans la partie concédée au CGN. La particularité de cette voie d'eau se trouve dans le fait que ses ouvrages ont un aspect très proche de leur aspect original. Nous abordons alors la pratique de restauration mise en œuvre par la subdivision : il n'existe pas de cahier des charges formalisé mais l'exploitant-gestionnaire conserve dans la mesure du possible les matériaux d'origine (pierre, bois, métal). Le but est de conserver l'aspect authentique du canal compris comme son aspect originel. Lorsque le coût empêche l'utilisation de matériaux identiques à ceux d'origine, des matériaux modernes sont utilisés tout en conservant la plus grande ressemblance possible avec la matière initiale.

La protection patrimoniale légère du canal est connue par le gestionnaire-exploitant. La gêne potentielle entre la protection et le fonctionnement de l'outil de travail est alors évoquée : le cas des chauves-souris des voûtes de La Collancelle est cité.

L'échange se poursuit ensuite sur des ouvrages d'art et des éléments à valeur patrimoniale précis : la maison des ingénieurs de Baye, le site de La Collancelle. L'aspect du bief de partage est expliqué. Il a eu et conserve cet aspect sauvage : le rôle de VNF ici est de maintenir cette végétation luxuriante qui fait la renommée de ce lieu. L'occupation du DPF par des particuliers permet son entretien courant et surtout évite son abandon.

La sécurité sur le canal est l'objet d'une longue explication : elle est traitée par le cas du remplacement des anciens barrages à aiguilles et avec l'automatisation récente des ponts-levants suite à un accident en 2009.

La question du corps de métier, des compétences et savoir-faire en lien avec l'entretien et la restauration des ouvrages d'art survient. Ces opérations sont organisées différemment par les subdivisions : sur le Nivernais, ce sont des entreprises extérieures qui sont démarchées.

La mise en valeur des sites d'écluses est réalisée par l'exploitant-gestionnaire avec les agents le désirant : ce genre d'aménagement mettant en valeur le canal a pu être réalisé grâce au concours de la région durant l'expérimentation de décentralisation.

L'échec de l'expérimentation de décentralisation a provoqué la déception de M. CORNETTE. Elle a toutefois permis d'obtenir des crédits supplémentaires, en plus de ceux donnés par VNF et bienvenus, ce qu'ont confirmé l'implication de la région et la convention tripartite.

Le rapport des touristes et des locaux au canal est exposé : s'il y a une demande d'explication de la part des premiers, les seconds qui ne le sont pas forcément connaissent mal cette voie d'eau et s'en désintéresse.

Le fonctionnement des étangs du Bazois est brièvement expliqué avant que l'entretien soit conclut.

Résumé de l'entretien avec Mme JARDEAU- chargée de mission « tourisme fluvial » à la direction Tourisme et canaux du CRB – 26/02/14

Tout d'abord, Mme JARDEAU présente son poste : elle est chargée de la mise en place de la *Stratégie de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne* et des contrats de canaux consécutifs.

Une importante partie de l'échange porte sur l'expérimentation de décentralisation. Celle-ci a résulté du choix politique du président de région, M. PATRIAT. Son renoncement a pour cause la situation financière actuelle des collectivités ainsi que le résultat de l'étude sur les sédiments qui, si les canaux et la Seille étaient devenus propriété de la région, aurait nécessité des investissements considérables. Le ressenti des différents acteurs est alors abordé. La convention tripartite a toutefois succédé à cette expérimentation : le détail des fonds pour suite à ce texte est énoncé.

La place des canaux dans la politique touristique de la région a évolué : avant l'expérimentation, elle n'était pas plus mise en valeur que l'oenotourisme par exemple. Durant l'expérimentation, les services du CRB les ont mis en avant avec un important travail de communication et de structuration de l'offre sur les voies d'eau. Aujourd'hui un rééquilibrage s'est effectué dans l'offre touristique bourguignonne.

Si l'accessibilité aux canaux est satisfaisante, la répartition des services de base le long des canaux est très inégale : des exemples entre les différents axes sont donnés.

La question patrimoniale sur les canaux est alors traitée. Ils sont un patrimoine de par leur longueur, et la proximité de la population par rapport à ces axes. Les limitations qu'imposent le DPF est à prendre en compte lorsqu'on considère le patrimoine des canaux.

Le volet patrimonial de la *Stratégie de valorisation* est abordé : sa genèse se trouve dans les principes du développement durable que respecte et met en œuvre la région et de l'existence de l'étude du service Patrimoine et Inventaire. Les grandes lignes de cette étude sont rappelées. Les structures de gouvernance des canaux pourront se saisir du volet patrimonial de la Stratégie.

Le rapport des locaux aux canaux sont évoqués : ils sont considérés au même titre que les rivières.

La mise en place d'une destination écotouristique sur les voies navigables tient de l'observation des pratiques environnementales effectuées par un gestionnaire-exploitant durant l'expérimentation et relève du positionnement marketing.

Le tourisme fluvestres et le TBV sont ensuite traités : le second est essentiel au premier.



L'entretien se conclut sur un bilan des projets de développement en cours sur les autres voies navigables bourguignonnes.

Résumé de l'entretien avec M. COLLENOT- directeur général des services de la mairie de Clamecy- 04/03/14

L'entretien débute par la genèse du pré-projet de PAH autour de la ville de Clamecy. Au début des années 2000, la ville, « belle endormie », réfléchissait à un moyen de retrouver de l'attrait pour les populations. Son secteur sauvegardé faisait qu'elle connaissait le réseau des VAH- PAH. Toutefois, une VAH est vite apparue impossible en raison des moyens à mobiliser pour une ville de moins de 5000 habitants, sans compter que la réhabilitation entreprise jusqu'à maintenant n'était pas suffisante pour constituer un atout décisif dans ce type de projet. Enfin, elle venait de se doter d'un équipement plutôt classique, différent de ceux préconisés par le réseau PAH-VAH. Finalement c'est plus l'idée d'un PAH autour de l'eau (canal du Nivernais, Yonne), de l'architecture et du flottage qui a été retenue. Il pourrait être composé de tous les territoires volontaires possédant ces cours d'eau ou ce patrimoine. La politique locale a fait toutefois que le projet n'a pas été pris en main par l'acteur susceptible d'en avoir les moyens, le SMET. La ville de Clamecy, toujours désireuse de retenir sa population et d'en attirer d'autres a alors choisi de restaurer et d'embellir son secteur sauvegardé et le réseau de ruelles menant du port à la ville médiévale afin de diriger le flux de touriste vers le centre.

Trois outils ont été mobilisés pour cela : une OPAH, une opération FISAC et deux fonds « fond façade » et « fond toiture » pour aider propriétaires et commerçants à réaliser des travaux sur leurs bâtiments. En parallèle la ville a rénové le parvis de la collégiale, la place du marché et la halle.

Pour M. COLLENOT, ce projet est un projet d'avenir quoiqu'un pari.

Le rapport des locaux au canal est ensuite éclairé : pour notre interlocuteur, les gens vont naturellement vers l'eau, que ce soit le canal ou l'Yonne.

Une présentation du contexte socio-économique de la ville et de ses environs précise l'enjeu que constitue le maintien des emplois industriels.

Un bilan de l'expérimentation de décentralisation est fait avant que l'échange ne se termine sur une constatation de politique locale : l'impasse dans laquelle est le pré-projet de PAH n'est pas nécessairement voué à se prolonger puisqu'elle dépend des mandatures en place.

Résumé de l'entretien avec M.VERRY- Inspecteur des sites à la DREAL de Bourgogne-07/03/14

L'entretien débute par une courte explication des buts de l'étude après quoi il est précisé où elle en est.

M. VERRY me présente ensuite les outils utilisés par la DREAL et qui pourraient être utiles à ma recherche : *Atlas des paysages de la Nièvre*, *Atlas des sites protégés* interne au service, CARMEN, le portail géographique de la DREAL, la *Liste régionale des sites protégés*. Cela permet de faire un point sur qui doit connaître les protections au titres des sites : les communes doivent ainsi avoir un fond de plan cadastral (ou sa reproduction) avec les limites des sites inscrits et classés. Ces données sont également conservées aux impôts (cadastre) afin que nul n'ignore la servitude de protection sur sa propriété.

Des sites présents dans l'étude sont ensuite abordés au cas par cas : la ville thermale de Saint-Honoré-les-Bains, Isenay, les voûtes de La Collancelle. Du traitement de la question des voûtes, nous en venons à examiner le contenu de l'inscription de l'échelle d'écluses.

La réforme patrimoniale en cours est alors abordée : différents scénario sont alors évoqués concernant les voûtes.

Le site Confluences pourrait être géré avec des outils paysagers : déjà une forte dynamique patrimoniale s'exerce autour de Saint-Léger-des-Vignes.

Le contexte de production de l'étude est éclairé : il y a eu beaucoup d'études sur le Nivernais mais ponctuelles (un site) ou alors n'émettant pas de propositions précises. L'étude commandée par la DREAL se veut objective et à l'échelle de la voie d'eau afin de faire un bilan de son intérêt patrimonial et paysager, d'aider à la gestion et de participer à sa renommée. La place des collectivités et acteurs du canal pose question : si le classement et l'inscription sont une opération administrative de l'État, les collectivités participeront au processus notamment en ce qui concerne l'outil de gestion qu'elles seront les plus à même d'appliquer ensuite.

Les locaux tournent le dos au canal : cela explique le peu de patrimonialisation institutionnelle de la voie d'eau. Une unique demande avait été effectuée en ce sens de la part d'un élu qui n'avait pas aboutie.

L'entretien se termine par une mise en perspective de la patrimonialisation et de la mise en valeur du canal par rapport aux difficultés financières de l'État, des collectivités et de la réorientation de VNF sur le grand gabarit en comparant le Nivernais au Bourgogne.

Résumé de l'entretien avec M. VOYOT, membre des ACN et animateur du GAL Canal du Nivernais au sein du SMETE.

L'entretien débute par une présentation des différentes fonctions occupées par M. VOYOT sur le canal : il a participé à l'ancien Pays d'accueil touristique du canal du Nivernais et à ce titre s'est occupé de l'Aster. Il est désormais animateur du GAL Canal du Nivernais dans sa partie icaunaise et membre des ACN. Il a ainsi une vision intégrale de la voie d'eau.

La définition du terme « rally » inaugure l'échange sur les fêtes des ACN. Ce n'est pas un terme sportif mais désigne, en anglais, un rassemblement de bateaux. Les premiers rallys organisés par l'association étaient réservés aux navigants. Leurs objectifs, leur organisation sont traités. Concernant cette dernière, le rôle de la municipalité accueillante est précisé.

Le choix du lieu de la fête tient de raisons pratiques et politiques. Le lieu choisi à cause sa configuration se prête parfois mal à l'événement festif. Deux échecs sont donnés en guise d'exemple : les fêtes de Cercy-la- Tour et de Decize.

M. VOYOT énumère ensuite les activités pratiquées lors des manifestations : randonnées, vélo, parade, stands, animations diverses. La date de la fête est fixée par rapport au calendrier festif fluvial européen, ce qui permet le déplacement de plaisanciers d'Allemagne notamment et lui assure une reconnaissance européenne.

La communication tant à l'échelle européenne, nationale, locale est abordée. Cela conduit à la caractérisation du public : il est d'abord constitué de navigants qui en assurent le succès puis des locaux. Enfin, la fête a un rayonnement régional assez important. La participation des institutionnels du canal est soulignée : on y trouve élus et fonctionnaires.

Profitant des multiples postes occupés par M. VOYOT, des questions plus générales sur le canal sont alors posées. Concernant la mise en valeur du patrimoine du canal, il souligne ce que sont deux échecs à ces yeux : le CITCT et l'impossibilité de faire émerger un projet sur la maison des ingénieurs de Baye. Enfin, une caractérisation générale du canal dans l'Yonne est donnée pour une mise en contexte et conclut l'entretien.

## Résumé de l'entretien avec M. RICHOUX- Maison du vélo -10/03/14

M. Richoux est un prestataire touristique : le canal du Nivernais est une des destinations des séjours itinérants à vélo et à pied qu'il organise. Il est également associatif sur le Nivernais (ACN) et sur le canal de Bourgogne (président d'Autour du canal de Bourgogne).

Les « ambassadeurs du canal » sont une formation touristique sur le canal de Bourgogne et le Nivernais issue d'une triple convergence : d'abord, l'organisation par la région de formations qualifiante pour les acteurs du tourisme, l'une d'entre elle concernant l'accueil sur le canal, mais aussi le développement des « greeters » et enfin la constatation que les professionnels ou associatifs du canal possèdent des connaissances sur la voie d'eau sans forcément savoir les transmettre. M. RICHOUX a donc proposé une formation réunissant l'accueil sur le canal mais aussi la transmission ou la découverte de celui-ci. Le but est de pouvoir travailler à plusieurs échelles : que les professionnels du tourisme puissent proposer de véritables visites guidées mais aussi que le propriétaire de chambres d'hôtes puisse expliquer l'écluse proche de son gîte. Bénévoles, salariés du tourisme et des canaux peuvent donc y participer.

L'entretien se concentre ensuite sur le jugement de la situation actuelle du Nivernais. Deux choses lui font défaut : une desserte en transports pour la partie centrale (Clamecy- Cercy-la-Tour) et une capacité d'hébergement plus importante. La politique locale qui ne se saisit pas de ces insuffisances fait du caractère rural du Nivernais un obstacle.

Le rapport des locaux au Nivernais est compliqué : d'abord, au temps du frêt fluvial, la différence des modes de vie entre sédentaires et mariniers ainsi que le danger que représentait la voie d'eau ont éloigné les locaux de celle-ci. Avec l'arrivée de la plaisance fluviale, c'est la différence de culture qui a perpétué ce qui était devenu une habitude. Aujourd'hui, ces comportements sont difficiles à circonvier. À cela s'ajoute l'absence de conscience du caractère anthropisé du canal.

Qu'est-ce qui fait la valeur patrimoniale du canal du Nivernais ? D'abord un fait historique, la révolution des transports qu'il a permise puis le caractère technique de sa construction par rapport aux moyens de l'époque qui ont été adaptés à cette entreprise. Finalement, son caractère esthétique y participe.

L'échange se poursuit sur l'expérience de l'itinérance à vélo et la liberté qu'elle offre. C'est également une infrastructure d'aménagement du territoire beaucoup utilisée par les locaux notamment pour sortir des villes en toute sécurité. L'itinérance à pied n'a pas d'intérêt si elle

se produit sur un itinéraire long (cinq kilomètres sont le maximum pour le confort de marche) car la monotonie et le partage de la voie verte avec les autres utilisateurs (vélo) rend des trajets importants pénibles.

Finalement ce qui est souligné et conclut l'entretien est le besoin sur le Nivernais/les canaux d'une médiation humaine pour les faire comprendre.

Résumé de l'entretien avec Mme MALHERBE- Conservatrice du Patrimoine au Conseil régional de Bourgogne 28/03/14

(Entretien par téléphone).

L'entretien démarre par une présentation du service Patrimoine et Inventaire du CRB. Il peut traiter de tout type de patrimoine en histoire de l'art. Des études en particulier peuvent être demandées par les collectivités comme celle qui a traité des canaux de Bourgogne entre 2010 et 2012.

La caractérisation de l'étude en question s'ensuit. Elle traite de l'ensemble des éléments de la voie d'eau et du patrimoine en co-visibilité soit les éléments visibles à partir du canal qui peuvent ou non être en rapport avec lui. Cette étude trouve son originalité dans sa systématisation et son ampleur. Un travail comparable a été établi en région Centre mais sur un temps beaucoup plus long. Le but était de pouvoir disposer d'outils afin de comparer les voies navigables bourguignonnes.

La discussion aborde ensuite quelques résultats de l'étude. Les canaux étaient au XIX<sup>b</sup> siècle une création industrielle et traités comme tel alors qu'aujourd'hui ils ont tendance à être appréhendés comme des rivières. L'évolution de ces canaux tient en partie à l'utilisation de leur chemin de halage et les modifications subies selon les grandes transformations industrielles. Au XVII, XVIII et durant une partie du XIX<sup>eme</sup> siècles, la route peu sûre était souvent préférée aux halages fréquentés par d'autres personnes que les mariniers. En Bourgogne, ils se sont peu à peu transformés en route ou doublés d'une route. Le cas du Nivernais est unique : éloigné du réseau viaire et non mis au gabarit Freycinet contrairement, il était devenu obsolète dès la fin du XIX, ce qui explique son état actuel. En termes de patrimoine, les trois voies artificielles bourguignonnes sont équivalentes et n'ont rien à envier à d'autres plus reconnues. Ces explications révèlent l'intérêt de l'étude que souligne Mme MALHERBE : comprendre l'évolution de chaque voie d'eau à partir de sa configuration actuelle et traiter du canal réel et non du canal fantasmé que l'on retrouve souvent dans la littérature historique.

Une anecdote a rappelé combien il est difficile d'appréhender le patrimoine des canaux : nos outils et conceptions patrimoniaux font que ce sont les ouvrages d'art spectaculaires qui attirent l'œil et les propositions de patrimonialisation alors qu'ils sont au cœur d'un système plus complexe et dépendants d'éléments alentours.



L'échange se termine par la mise en valeur de l'étude : au cours de sa réalisation elle s'est faite grâce à des expositions. Une publication Internet et papier viendront les compléter. Enfin, un colloque aura lieu pour communiquer à la communauté scientifique, aux élus et institutionnels du canal les conclusions de cette recherche.

## Bibliographie thématique

### 1) Le patrimoine

- Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- CHOAY, Françoise, 1992, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 272p.
- GARAT Isabelle, GRAVARI-BARBAS Maria, VESCHAMBRE Vincent, 2001, « Émergence et affirmation du patrimoine dans la géographie française : la position de la géographie sociale », in Jean-Marc Fournier, *Faire la géographie sociale aujourd'hui*, Caen, Presses Universitaires de Caen, p. 31-40.
- GUÉRIN Jean-Paul, 2001, « Patrimoine, patrimonialisation, enjeux géographiques », in Jean-Marc Fournier, *Faire la géographie sociale aujourd'hui*, Caen, Presses Universitaires de Caen, p. 41-48.
- HAMON Françoise, 2003, « Le fleurissement, mode d'appropriation du patrimoine » in Maria Gravari-Barbas et Sylvie Guichard-Anguis (dir.), *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, p.723-731.
- HEINICH, Nathalie, 2009, *La fabrique du patrimoine : de la cathédrale à la petite cuillère*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 286p.
- JEUDY, Henri-Pierre, 2008, *La machinerie patrimoniale*, Paris, Circé, 123p.
- KRIEGEL Anne, 1986, « Les ouvrages d'art en France. Inventaire et mise en valeur » in Caisse nationale des Monuments historiques et des sites, 1986, *Un canal...des canaux : exposition présentée à Paris du 7 mars 1986 dans le cadre de la Conciergerie*, Paris, CNMHS : Picard, 415p.
- PÉRON, Françoise, 2001, « Patrimoine culturel et géographie sociale » in Jean-Marc Fournier, *Faire la géographie sociale aujourd'hui*, Caen, Presses Universitaires de Caen, p. 19-29.

- Articles

- CAYRE Catherine, 2011 « En quête d'interprétation », *Cahiers Espaces : Mise en découverte des espaces naturels*, n°109, juillet, p. 25-33.
- BONERANDI Emmanuelle, 2005, « Le recours au patrimoine, modèle culturel pour le territoire ? », *Géocarrefour*, [en ligne], vol 80/2, mis en ligne le 01 décembre 2008, URL : <http://geocarrefour.revues.org/991> consulté le 04/09/13
- DI MÉO, Guy, 1994, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et sociétés*, n°78, p. 16-34.
- RIVARD René, 2011, « L'interprétation. Un concept international inventé en Amérique du Nord », *Cahiers Espaces : Mise en découverte des espaces naturels*, n°109, juillet, p. 8-16.
- VESCHAMBRE Vincent, 2007, « Le patrimoine, un objet révélateur des évolutions de la géographie et de sa place dans les sciences sociales », *Annales de la géographie*, n°656, p. 361- 381.

- Documents divers

- MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION, 2007, *Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine- Mode d'emploi*, [en ligne] document PDF, URL : [s](#) consulté le 18/06/14

## 2) Patrimoine et tourisme

- Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- GAGNON Christiane et GAGNON Serge, 2007, *L'écotourisme entre l'arbre et l'écorce. De la conservation au développement viable des territoires*, Québec, Presses de l'Université de Québec, 414p.
- GAGNON Christiane et GAGNON Serge, 2007, « L'écotourisme. Une innovation durable pour le développement des communautés locales ? » in Christiane Gagnon et Serge Gagnon, 2007, *L'écotourisme entre l'arbre et l'écorce. De la conservation au développement viable des territoires*, Québec, Presses de l'Université de Québec, p. 3-10.
- GAGNON Christiane et LAPOINTE Dominic, 2007, « Écotourisme et développement durable. Une dialectique, un cadre interprétatif », in Christiane Gagnon et Serge Gagnon, 2007, *L'écotourisme entre l'arbre et l'écorce. De la conservation au développement viable des territoires*, Québec, Presses de l'Université de Québec, p. 15-42.
- LAZZAROTTI, Olivier, 2011, *Patrimoine et tourisme. Histoire, lieux, acteurs, enjeux*, Paris, Belin, 302p.
- MORICE Jean-René, VIOLIER Philippe, 2009, « Ouverture et fermeture des lieux : l'exemple de la vallée de la Loire » in Claire Giraud-Labalte, Jean-René Morice, Philippe Violier, *Le patrimoine est-il fréquentable ?*, Angers, Presses de l'Université d'Angers, p. 89-100.

- Articles

- VENZAL-BARDE, Christel, 2006, « Culture scientifique et tourisme : exemples du réseau des « musées du Verdon », *Méditerranée*, [en ligne], n°107, mis en ligne le 01 décembre 2006, URL : <http://mediterranee.revues.org/468> consulté le 13/10/13

- Documents divers

- PRATS Michèle, 2013, « Les sites inscrits : pour un parallélisme des formes en matière de protection du patrimoine », [en ligne] intervention au Salon international du Patrimoine culturel, 07/11/13, mis en ligne le 20/11/13, URL : <http://patrimoine-environnement.fr/les-sites-inscrits-pour-un-parallelisme-des-formes-en-matiere-de-protection-du-patrimoine/> consulté le 21/03/14

### 3) **Tourisme, pratiques récréatives, fêtes**

- Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- DI MÉO Guy (dir.), 2001, *La géographie en fêtes*, Gap, Paris : OPHRYS, 270p.
- ÉQUIPE MIT, 2002, *Tourisme 1. Lieux communs*, Paris, Belin, [2002], 319p.

- Articles

- BERTHELOT Libéria, HANTZ Caroline, BEL Grégoire, 2012, « Au-delà des chiffres, les enseignements des pratiques itinérantes du Vercors », *Cahiers Espaces : Itinérance douce et tourisme*, n°112, avril, p.45-56.
- CORNELOUP Jean, 2012, « L'itinérance, une pratique récréative en mouvement », *Cahiers Espaces : Itinérance douce et tourisme*, n°112, Avril, p. 8-20

- Documents divers

- BOURGOGNE TOURISME, 2010, Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo, [en ligne], document PDF, Dijon, URL : <http://www.region-bourgogne.fr/La-Region-et-le-tourisme,42,8102> consulté le 21/06/14
- MAUGÉ Philippe, 2010, « Introduction » in *Compte-rendu de la journée technique Enjeux et développement du tourisme fluvial*, Atout France, 7/12, URL : <http://www.atout-france.fr/manifestation/enjeux-developpement-tourisme-fluvial-0> consulté le 16/12/13
- SOMMET MONDIAL DE L'ÉCOTOURISME, Déclaration de Québec sur l'écotourisme, [en ligne], document PDF [Québec] : URL : [www.unesdoc.unesco.org/images/0012/001277/127757f.pdf](http://www.unesdoc.unesco.org/images/0012/001277/127757f.pdf) consulté le 16/12/13
- VNF, [s.d], « Définition d'une politique de Voies navigables de France en matière de voies vertes sur les chemins de service dans une logique de grands itinéraires », [http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/hidden/politique%20velo%20VNF\\_200302211757.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/hidden/politique%20velo%20VNF_200302211757.pdf) consulté le 26/03/14

### 4) **Voies navigables et canaux (généralités et canaux de Bourgogne)**

- Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- LE SUEUR Bernard, 2012, *Navigations intérieures : histoire de la batellerie de la préhistoire à demain*, Douarnenez, Chasse-Marée, 240p.
- MIQUEL Pierre, 1994, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Éditions n°1, 317p.

- Articles

- LE SUEUR Bernard, 2012-2013, « Trente années de batellerie entre tourmente et renouveau », *Fluvial*, n°228, [en ligne] déc/janv, p. 28-31, URL : [http://www.fluvialnet.com/modules/espace\\_abonne/flipbook/228\\_decouverte/files/assets/basic-html/page28.html](http://www.fluvialnet.com/modules/espace_abonne/flipbook/228_decouverte/files/assets/basic-html/page28.html) consulté le 18/06/14
- PARENT Nelly, 2012-2013, « L'épopée des pionniers de la location de bateaux », *Fluvial*, [en ligne] n°228, déc/janv, p.23-27 URL : [http://www.fluvialnet.com/modules/espace\\_abonne/flipbook/228\\_decouverte/files/assets/basic-html/page23.html](http://www.fluvialnet.com/modules/espace_abonne/flipbook/228_decouverte/files/assets/basic-html/page23.html) consulté le 18/06/14

- Documents divers

- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 2012a, *Recueil des actes et décisions de la région Bourgogne*, juin p. 44, URL : <http://www.region-bourgogne.fr/Recueils-des-actes-et-decisions-de-la-region-Bourgogne,1007,6576>, consulté le 02/05/14
- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 2012b, *Stratégie de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne*, [en ligne], document PDF, Dijon, URL : <http://www.region-bourgogne.fr/Tourisme-et-canaux,42> consulté le 02/05/14
- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 2012c, *Convention cadre pour le développement des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Saône navigable*, [en ligne], document PDF, Dijon, in *Recueil des Actes et décisions de la Région Bourgogne*, novembre 2012, p. 95-100, URL : <http://www.region-bourgogne.fr/Recueils-des-actes-et-decisions-de-la-region-Bourgogne,1007,6576> consulté le 02/05/14
- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, VNF, (2009), *Décentralisation des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Saône navigable. Convention d'expérimentation*, [en ligne], document PDF, Dijon, URL : <http://www.region-bourgogne.fr/Tourisme-et-canaux,42> consulté le 30/05/14
- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, VNF, (2009), *Décentralisation des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Saône navigable. Convention d'expérimentation. Annexes*. [en ligne], document PDF, Dijon, URL : <http://www.region-bourgogne.fr/Tourisme-et-canaux,42> consulté le 30/05/14
- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, VNF, 2013 *Convention cadre pour le développement des canaux de Bourgogne, du Centre, du Nivernais et de la Saône navigable*, Dijon, 5p.
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, VNF, MINISTÈRE DU BUDGET, DES COMPTES PUBLICS ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, 2012, *Contrat d'objectifs et de performances entre l'Etat et Voies navigables de France*, [en ligne],

document PDF, Paris, URL :

[http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme\\_et\\_domainehidden/cop\\_bd\\_201201231022.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme_et_domainehidden/cop_bd_201201231022.pdf)  
consulté le 18/06/14

- VNF, (2013), *Statistiques Plaisance 2013*, [en ligne], document PDF, URL :

<http://www.nivernais.org/documents/> consulté le 30/05/14

## Patrimoine fluvial, patrimoine des voies navigables intérieures et des canaux

### A. Généralités

- Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- BEAUDOUIN François, 1993, « Le patrimoine fluvial » in DIRECTION DU PATRIMOINE, CAISSE NATIONALE DES MONUMENTS HISTORIQUES ET DES SITES, ASSOCIATION POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE (éd), 1993, *Le patrimoine maritime et fluvial*, Paris, Actes des colloques de la Direction du Patrimoine, p. 41-46.
- CAISSE NATIONALE DES MONUMENTS HISTORIQUES ET DES SITES, 1986, *Un canal...des canaux : exposition présentée à Paris du 7 mars 1986 dans le cadre de la Conciergerie*, Paris, CNMHS : Picard, 415p.
- DIRECTION DU PATRIMOINE, CAISSE NATIONALE DES MONUMENTS HISTORIQUES ET DES SITES, ASSOCIATION POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE (éd), 1993, *Le patrimoine maritime et fluvial*, Paris, Actes des colloques de la Direction du Patrimoine, 461p.
- LE SUEUR Bernard, 1993, « L'épi mobile ou la rivière canalisée », in DIRECTION DU PATRIMOINE, CAISSE NATIONALE DES MONUMENTS HISTORIQUES ET DES SITES, ASSOCIATION POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE (éd), 1993, *Le patrimoine maritime et fluvial*, Paris, Actes des colloques de la Direction du Patrimoine, p. 62-67.
- PINON Pierre, 2009, *Patrimoine fluvial : canaux et rivières navigables*, Paris, Scala, 255p.

- Articles

- GAUTHEY François, 2006, « Patrimoine 'canaux et rivières' où en est-on du transfert aux Régions ? », *Navigation, Ports et Industries*, n°6, juin, p. 254-256
- KERNÉIS Mathilde, 2011, « Le transfert de propriété du domaine public fluvial aux collectivités en France : entre cohérence de la réforme décentralisatrice et balkanisation du cours d'eau », *Vertigo- la revue électronique en sciences de l'environnement*, [en ligne], hors-série 10, décembre 2011, mis le ligne le 18 décembre 2011, URL : <http://vertigo.revues.org//11447> consulté le 29/05/14

## B. Canaux spécifiques

- Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- GENIEYS Williams, NÉGRIER Emmanuel, 2002, « Le canal du Midi : du patrimoine mondial à son impossible développement culturel inter-régional » in Emmanuel Negrier (dir), *Patrimoine culturel et décentralisation. Une étude en Languedoc-Roussillon*, Paris, L'Harmattan, p. 199-228.
- MAURET-CRIBELLIER Valérie, 2008, *Entre fleuves et rivières. Les canaux du Centre de la France*, Orléans, AREP Centre, 103p.
- MÉNAGER Philippe, 2009, *Les canaux bourguignons : histoire d'un patrimoine*, Vievy, Editions de l'Escargot savant, 416p.

- Articles

- PATRIAT François, 2006, « La Bourgogne s'interroge », *Navigation, Ports et Industries*, n°6, juin, p. 256-257.
- MAURET-CRIBELLIER V, et LÉON P, (2005), « Un paysage de l'industrie : canaux et usines en Val de Germigny (Cher) », *In Situ* [En ligne], 6 | 2005, mis en ligne le 01 septembre 2005, URL : <http://insitu.revues.org/8278> consulté le 02/05/14

- Documents divers

- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, VNF, 2014, *Une nouvelle vie pour les maisons éclusières- Appel à projets*, [en ligne], document PDF, Dijon disponible sur : <http://www.region-bourgogne.fr/Appel-a-projets-une-nouvelle-vie-pour-les-maisons-eclusieres,1006,8482> consulté le 27/05/14
- URCAUE DE BOURGOGNE, 1993, *Canal du Nivernais : cahier des charges des prescriptions architecturales et paysagères*, Dijon, URCAUE, 41p.

- Documents vidéo

- LE CORRE Sébastien, MARCONIS Robert, (2006), *Le canal du Midi : un avenir incertain pour un canal historique*, [en ligne], enregistrement vidéo, [Toulouse], URL [http://www.canal-u.tv/video/canal\\_geo\\_universite\\_toulouse\\_ii\\_le\\_mirail/le\\_canal\\_du\\_midi\\_un\\_avenir\\_ince rtain\\_pour\\_un\\_canal\\_historique.840](http://www.canal-u.tv/video/canal_geo_universite_toulouse_ii_le_mirail/le_canal_du_midi_un_avenir_ince rtain_pour_un_canal_historique.840) consulté le 15/04/14

## C. Canal du Nivernais

- Ouvrages et chapitres d'ouvrages

- DE HAUT Paul, 2010, *Canal du Nivernais*, Saint-Cyr-sur-Loire, A. Sutton, 160p.



- GUILLIEN Émile, GUILLIEN Pierre, 1999, *Un canal qui a failli être une impasse ! Ou la liaison Loire-Seine à travers le Nivernais et les Vaux d'Yonne*, Asnois, Les Traîne-Bûches du Morvan, 127p.
- MÉNAGER Philippe, 2009, *Les canaux bourguignons : histoire d'un patrimoine*, Vievy, Éditions de l'Escargot savant, 416p.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE, DREAL BOURGOGNE et alii, (à paraître), *Étude de propositions de classements de sites du Canal du Nivernais. (Phase 1 : diagnostic)*, Dijon
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE, DREAL BOURGOGNE et alii, (à paraître), *Étude de propositions de classements de sites du Canal du Nivernais. (Phase 2 : Orientation d'actions et gestion)*, Dijon
- Articles :
  - CENTRE FRANCE, 1977 « Le canal du Nivernais, riche de son passé saura-t-il se tourner vers l'avenir ? », 1977, *Centre France*, 14/08 ; AD, 1PER 46/8
  - CENTRE FRANCE, 1986, « Quand le canal du Nivernais traversait la ville de Clamecy », *Centre France*, 16/03 ; AD 1PER 46/18
  - DESNARD Pierre, 2012, « La commune, située sur le canal, va recevoir son nouvel ouvrage, copie conforme de l'existant », *Le Journal du Centre*, 20/11, URL : [http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/pays/haut-nivernais/2012/11/20/la-commune-situee-sur-le-canal-va-recevoir-son-nouvel-ouvrage-copie-conforme-de-l'existant\\_1340439.html](http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/pays/haut-nivernais/2012/11/20/la-commune-situee-sur-le-canal-va-recevoir-son-nouvel-ouvrage-copie-conforme-de-l'existant_1340439.html) consulté le 22/05/14
  - FLUVIAL, 2013, « Pour que l'Aster dure, amis, donnez ! », *Fluvial*, n°230, mars, p.12.
  - FLUVIAL, 2009, « L'Aster se fane », *Fluvial*, n°188, déc/janv., p.24
  - HENRIET Jean-Christophe, 2014, « Aster, un patrimoine au musée », *Le Journal du Centre*, 29/03/14
  - JOLY Jean-Mathias, « Six années de querelles internes », *Le Journal du Centre*, 10/02/14
  - JOURNAL DU CENTRE, 2012, « Projet de coopération touristique entre Morvan et Canal du Nivernais », *Le Journal du Centre*, 14/12, URL : <http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/pays/morvan/2012/12/14/projet-de-cooperation-touristique-entre-morvan-et-canal-du-nivernais-1373690.html> consulté le 02/06/13
  - JOURNAL DU CENTRE, 2014, « La navigation en baisse sur le canal du Nivernais », *Le Journal du Centre*, 08/02, [en ligne], URL : [http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/pays/haut-nivernais/2014/02/08/la-navigation-en-baisse-sur-le-canal-du-nivernais\\_1865912.html](http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/pays/haut-nivernais/2014/02/08/la-navigation-en-baisse-sur-le-canal-du-nivernais_1865912.html) consulté le 16/04/14

- KRAEMER André, (1971), « L'abaissement du plan d'eau rend le trafic de marchandises impossible depuis un an », *Journal du Centre*, 18/05 ; AD, 1PER 134/75.
- MATHIEU R., (1971), « Le tourisme nautique sur le canal du Nivernais », *Le Journal du Centre*, 06/04 ; AD, 1PER 134/74
- PION Estelle, 2014, « Dernière escapade fluviale pour l'Aster », *Le Journal du Centre*, 30/05/14, p.3
- POISSONNIER Bruno, 2014, « Garde-corps et platelage de l'écluse de Mailly-la-Ville », *La Rigole*, n°54, hiver 2014, p.13
- Documents divers
- ACN, 2013, *12<sup>ème</sup> fête nautique Châtel-Censoir*, [en ligne] Document PDF, URL : <http://www.nivernais.org/ev%C3%A9nements/> consulté le 07/06/14
- CAUE NIÈVRE ET MAISON DE L'ARCHITECTURE BOURGOGNE, 2012, *Mois de l'architecture contemporaine en Bourgogne. Mise en lumière de 2 projets mettant en scène 2 toueurs sur 2 sites bourguignons*, document PDF, [Nevers], 21p.
- DIREN BOURGOGNE, (1994), *Site classé : ancien méandre de l'Yonne*, [fond de dossier], Dijon, Centre de Documentation de la DREAL Bourgogne, 10/D/207/ DREAL Bourgogne
- GAL CANAL DU NIVERNAIS, (2008) *Programme LEADER 2007/2013 Canal du Nivernais. Programme d'actions et règlements d'aides*, [en ligne], document PDF, [Châtillon-en-Bazois, Coulanges-sur-Yonne], mis en ligne le 01/08/12, URL : <http://draaf.bourgogne.agriculture.gouv.fr/LEADER-en-Bourgogne> consulté le 30/05/14
- LESAGE Olivier (et alii), 2009, *Étude préliminaire de maîtrise d'œuvre dans le cadre de la réalisation d'opérations touristiques visant à la valorisation du canal du Nivernais*, Châtillon-en-Bazois : SMET, 49p.
- MAURET-CRIBELLIER Valérie, (2005), « Bateau remorqueur : toueur du canal latéral à la Loire », *Inventaire général du patrimoine culturel, base Palissy* [en ligne], notice, [s.l.], URL: [http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee\\_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD\\_1=INSEE&VALUE\\_1=58250](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_1=INSEE&VALUE_1=58250) consulté le 30/04/14
- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, (1936), *Arrêté de classement du 3 février 1936 des Rochers de Basseville*, [fond de dossier], Dijon, Centre de documentation de la DREAL de Bourgogne, 10/D/204 DREAL Bourgogne
- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, 1943a, *Arrêté du 14 septembre 1943 portant inscription du perthuis amont de Clamecy*, [en ligne], document PDF, [Dijon], URL : [http://www.diren-bourgogne.org/web/docass/sites\\_I00196.pdf](http://www.diren-bourgogne.org/web/docass/sites_I00196.pdf) consulté le 16/06/14

- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, 1943b, *Arrêté du 11 novembre 1943 portant inscription du canal du Nivernais, hameau de La Chaise*, [en ligne], document PDF, Dijon, URL : [http://www.diren-bourgogne.org/web/docass/sites\\_I00206.pdf](http://www.diren-bourgogne.org/web/docass/sites_I00206.pdf) consulté le 16/06/14
- MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, (1945), *Arrêté du 25 octobre 1945 du Ministère de l'Éducation nationale portant inscription de l'escalier d'eau du canal du Nivernais (écluses de la Collancelle) à La Collancelle et Sardy-les-Epiry*, [fond de dossier], Dijon, DREAL de Bourgogne
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT, (1972), *Décret du 28 juin 1972 concédant au département de la Nièvre l'exploitation et les travaux d'entretien et d'aménagement du canal du Nivernais du point kilométrique 15,895 (Cercy-la-Tour) au point kilométrique 73,360 (Sardy), des étangs de Vaux, Baye, Neuf et Gouffier, et de la rigole de l'Yonne*. Journal officiel, 9 juillet 1972, texte 7196.
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS, 1994, *Arrêté du 16 mars 1994 portant inscription du village de Chevroches et de la vallée de l'Yonne*, [en ligne], document PDF, URL : [http://www.diren-bourgogne.org/web/docass/sites\\_I00340.pdf](http://www.diren-bourgogne.org/web/docass/sites_I00340.pdf) consulté le 16/06/14
- PAYS NIVERNAIS-MORVAN, (2011), *Avenant au contrat de Pays Nivernais-Morvan*, [en ligne], document PDF, URL : [http://paysnivernaismorvan.com/?page\\_id=39](http://paysnivernaismorvan.com/?page_id=39) consulté le 30/05/14
- SERVICE PATRIMOINE ET INVENTAIRE, CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE, 1987, « Écluse », *Inventaire général du patrimoine culture, base Mérimée* [en ligne], notice, [s.l], URL : [http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee\\_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD\\_1=INSEE&VALUE\\_1=58046](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_1=INSEE&VALUE_1=58046) consultée le 02/05/14,
- SOMIVAL, (2012), *Étude diagnostic préalable à la restauration de la continuité écologique des ouvrages de Panneçot, Fleury, Coeuillon (58)- Rapport provisoire de phase 1 et 2- Novembre 2012*, [en ligne], document PDF, disponible sur : [http://www.eptb-loire.fr/wp-content/uploads/2013/10/Rapport\\_provisoire\\_EPL\\_de\\_PH1\\_et\\_2-\\_nov2012.pdf](http://www.eptb-loire.fr/wp-content/uploads/2013/10/Rapport_provisoire_EPL_de_PH1_et_2-_nov2012.pdf) consulté le 07/06/14
- SOMIVAL, (2013), *Étude diagnostic préalable à la restauration de la continuité écologique des ouvrages de Panneçot, Fleury, Coeuillon (58)- Rapport provisoire de phase 3- Février 2013*, [en ligne], document PDF, URL: [http://www.eptb-loire.fr/wp-content/uploads/2013/10/Rapport\\_PH3\\_EP\\_Loire\\_-fev13\\_v3.pdf](http://www.eptb-loire.fr/wp-content/uploads/2013/10/Rapport_PH3_EP_Loire_-fev13_v3.pdf) consulté le 07/06/14
- SYNDICAT MIXTE D'ÉQUIPEMENT TOURISTIQUE DU CANAL DU NIVERNAIS, (2012), *Documents d'objectifs du site d'importance communautaire n°2600994 Complexe des Étangs du Bazois*, [en ligne], document PDF, Dijon, URL : [http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/clientBookline/service/reference.asp?INSTANCE=exploitation&OUTPUT=PORTAL&DOCID=IFD\\_REFDOC\\_0517087&DOCBASE=IFD\\_SIDE](http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/clientBookline/service/reference.asp?INSTANCE=exploitation&OUTPUT=PORTAL&DOCID=IFD_REFDOC_0517087&DOCBASE=IFD_SIDE) consulté le 02/05/14

- Documents vidéo

- BLANPAIN Céline et DONJON Florence, (2013a), « Croisière en Bourgogne...les maisons éclusières », reportage vidéo du *Journal télévisé de 13 heures* de TF1, diffusé le 06 août 2014, URL : <http://videos.tf1.fr/jt-13h/2013/croisiere-en-bourgogne-les-maisons-eclusieres-2-5-8242526.html> consulté le 22/05/14
- BLANPAIN Céline et DONJON Florence, 2013b « Dernière balade sur les voies navigables de Bourgogne », reportage vidéo du *Journal télévisé de 13h*, TF1, 9 août 2013, URL : <http://videos.tf1.fr/jt-13h/2013/derniere-balade-sur-les-voies-navigables-de-bourgogne-5-5-8244635.html> consulté le 16/05/14
- DES RACINES ET DES AILES, 2013, « L'épopée du bois du Morvan », bande-annonce de l'émission *Des Racines et des Ailes*, France 3, diffusée le 18 septembre 2013, URL : [http://www.france3.fr/emissions/des-racines-et-des-ailes/diffusions/18-09-2013\\_124856](http://www.france3.fr/emissions/des-racines-et-des-ailes/diffusions/18-09-2013_124856) consultée le 16/05/14

#### 5) Autres ouvrages et donnés

- BLANCHET Alain, GOTMAN Anne, 1992, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan université, 125p.
- BONNEAUD François (et alii), 2011, Atlas des paysages de la Nièvre, [en ligne], documents PDF- 10 volumes, Nevers, URL : <http://www.nievre.gouv.fr/atlas-des-paysages-de-la-nievre-a479.html> consulté le 18/06/14
- CHAPELON Laurent, 2004, « Réseau », *Hypergéô*, [en ligne], URL : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article80> consulté le 18/06/14
- FOUCAULT Michel, 1971, *L'ordre du discours*, Paris, Gallimard, [2005], 82p.
- KAUFFMANN Jean-Paul, 2013, *Remonter la Marne*, Paris, Le Livre de Poche, [2014],318p.
- LIMB Melanie, DWYER Claire, 2001, *Qualitative methodologies for geographers : issues and debates*, London, Arnald, 303p.
- PUMAIN Denise, 2004, "Aire de chalandise", *Hypergéô*, [en ligne], URL : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article33> consulté le 18/06/14

#### 4) Topoguides, guides touristiques, cartes

- AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET DE RÉSERVATION TOURISTIQUES DE LA NIÈVRE et alii, (2010), *Canal du Nivernais, guide d'accueil-2010*, [en ligne], document PDF, URL : [http://www.nievre-tourisme.com/Portal\\_Upload/Files/Brochures/Le-Canal-du-Nivernais.pdf](http://www.nievre-tourisme.com/Portal_Upload/Files/Brochures/Le-Canal-du-Nivernais.pdf) consulté le 30/05/14
- COLLECTIF, 2011, Carte touristique 1: 1 000 000, *La Bourgogne au fil de l'eau*, Dijon : BOURGOGNE TOURISME
- COLLECTIF, 2013 Carte touristique 1 : 1 000 000, *La Bourgogne à vélo*, Dijon : BOURGOGNE TOURISME
- COLLECTIF, [s.d], *Balades et Randonnées en Pays Corbigeois*, Corbigny, FFRP

- COLLECTIF, [s.d], *Balades et Randonnées en Fleur du Nivernais*, Tannay, FFRP
- COLLECTIF, [s.d], *Entre Loire et Morvan*, Cercy-la-Tour, FFRP
- COLLECTIF, [s.d], *Balades et Randonnées en Vaux d'Yonne*, Clamecy, FFRP
- COLLECTIF, 2003, *La Nièvre à pied*, Paris, FFRP, 112p.
- GROUPE PAYSAGE CITOYEN DE MONT-ET-MARRE, [s.d] «Mont-et-Marré, Randonnées du patrimoine, Circuit n°1 Randonnée de Mont », [en ligne], fiche topoguide, Châtillon-en-Bazois, URL : <http://www.lebazois.fr/files/Randonn%C3%A9e%20de%20Mont.pdf> consulté le 18/10/13,
- GROUPE PAYSAGE CITOYEN DE CHATILLON-EN-BAZOIS, [s.d], *Balade autour de l'eau*, [en ligne] fiche topoguide, Châtillon-en-Bazois, URL : <http://www.lebazois.fr/files/Page%20Berni%C3%A9re%202.pdf> consulté le 18/10/13
- SANCHEZ Manuel et SOUTY Emmanuelle, 2011, *Le canal du Nivernais à Vélo*, Paris, Michelin Guides touristiques, 84p.
- SYNDICAT MIXTE D'ÉQUIPEMENT TOURISTIQUE DU CANAL DU NIVERNAIS *et alii*, (2014), *Canal du Nivernais, guide d'accueil touristique, 2014-2015*, [en ligne], livre électronique, URL : <http://www.wobook.com/WBCT3ot8ml38-f> consulté le 30/05/14

### 5) Documents divers

- BOURGOGNE TOURISME, (2014), *Bilan de l'année 2013 en Bourgogne*, [en ligne], document PDF, Dijon publié le 15/04/14, URL : [www.bourgogne-tourisme-pro.com/connaître-les-chiffres-clés-1](http://www.bourgogne-tourisme-pro.com/connaître-les-chiffres-clés-1) consulté le 02/05/14
- BOURGOGNE TOURISME, (2013), *Chiffres clés du Tourisme en Bourgogne -2012*, [en ligne], document PDF, Dijon, URL : [www.publications.crt-bourgogne.org/chiffres-cles-2012](http://www.publications.crt-bourgogne.org/chiffres-cles-2012) consulté le 03/05/14
- COLLECTIF, 2013, *En Bourgogne, on n'a pas de pétrole mais on a LEADER*, Dijon, 83p.
- CONSEIL GÉNÉRAL DE LA NIÈVRE, 2012, *ENS 2011- Bilan de la politique des Espaces Naturels Sensibles dans la Nièvre en 2011*, [en ligne], document PDF, URL : [http://www.cg58.fr/IMG/pdf/Bilan\\_ENS\\_2011-2.pdf](http://www.cg58.fr/IMG/pdf/Bilan_ENS_2011-2.pdf) consulté le 09/06/14
- CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE, 2012c, *Recueil des actes et décisions de la région Bourgogne*, juin p. 44, URL : <http://www.region-bourgogne.fr/Recueils-des-actes-et-decisions-de-la-region-Bourgogne,1007,6576>, consulté le 02/05/14
- DIREN BOURGOGNE, 2006, *Liste régionale des sites protégés*, Dijon, 23p.
- DUBOIS Jérôme, (2013), *Les espaces naturels sensibles décryptés par Jérôme Dubois*, [en ligne], page Internet, URL : <http://www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr/les-espaces-naturels-sensibles-a562.html> consulté le 03/06/14
- JEANDENAND Frédéric, CONSERVATOIRE DES ESPACES NATURELS DE BOURGOGNE, (2013), *Document d'objectifs du site d'importance communautaire*

FR2600970 « *Pelouses calcicoles et falaises des environs de Clamecy* », [en ligne], document PDF en 4 volumes, Dijon, , URL : [http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/clientBookline/service/reference.asp?INSTANCE=EXPLOITATION&OUTPUT=PORTAL&DOCID=IFD\\_REFDOC\\_0517089&DOCBASE=IFD\\_SIDE](http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/clientBookline/service/reference.asp?INSTANCE=EXPLOITATION&OUTPUT=PORTAL&DOCID=IFD_REFDOC_0517089&DOCBASE=IFD_SIDE) consulté le 03/06/14

- MONUMENTS HISTORIQUES, 1993, « Viaduc de Garabit (également sur la commune de Loubaresse) », *Inventaire général du Patrimoine culturel, Base Mérimée*, [en ligne], notice, URL :

[http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee\\_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD\\_98=LOCA&VALUE\\_98=%20Ruynes-en-Margeride&DOM=MH&REL\\_SPECIFIC=3](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=LOCA&VALUE_98=%20Ruynes-en-Margeride&DOM=MH&REL_SPECIFIC=3) consulté le 01/05/14

- SERVICE PATRIMOINE ET INVENTAIRE, 2014, « Appel à communication- Colloque Les canaux de Bourgogne entre histoire et territoire », [en ligne], document PDF, Dijon URL : <http://www.region-bourgogne.fr/Les-canaux-de-Bourgogne-entre-histoire-et-territoires,13,8478,p:2,archive> consulté le 07/06/14

## Sitographie

### **Site Internet du canal du Nivernais :**

<http://www.canal-du-nivernais.com/>

### **Sites Internet institutionnels :**

DREAL de Bourgogne : <http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr/>

Portail cartographique « Nature et paysages » de la DREAL de Bourgogne :

[http://carmen.application.developpementdurable.gouv.fr/9/Nature\\_Paysage.map](http://carmen.application.developpementdurable.gouv.fr/9/Nature_Paysage.map)

Région Bourgogne : <http://www.region-bourgogne.fr/>

Bourgogne Tourisme : <http://www.bourgogne-tourisme.com/>

Portail Canaux du CRB : <http://www.region-bourgogne.fr/canaux-de-bourgogne/>

Conseil général de la Nièvre : <http://www.cg58.fr/>

Préfecture de la Nièvre : <http://www.nievre.gouv.fr/>

CC Entre Loire et Forêt : <http://cc-loire-foret.fr/>

CC Entre Loire et Morvan : <http://www.ccloiremorvan.fr/>

CC du Bazois : <http://www.lebazois.fr/>

CC Cœur du Nivernais : <http://www.tourismesaintsaulge.com>

CC Fleur du Nivernais : <http://fleurdunivernais.com/>

CC des Vaux d'Yonne : <http://www.vaux-yonne.com/>

Pays Nivernais-Morvan : <http://paysnivernaismorvan.com/>

Pays Nevers-Sud-Nivernais : <http://www.pnsn.fr/>

Ville de Clamecy : <http://www.clamecy.fr/>

### **Association autour du canal du Nivernais :**

ACN : <http://www.nivernais.org/>

Baye en fête : [www.baye-en-fete.fr/](http://www.baye-en-fete.fr/)

Flotescale : [www.flotescale.org/](http://www.flotescale.org/)

**Autres sites sur les canaux :**

Voies navigables de France : <http://www.vnf.fr>

Terre d'escales : <http://terredescales.net/terredescales/Accueil.html>

Projet Babel, Charles BERG : <http://projetbabel.org/fluvial/index.htm>

**Divers :**

Trésor informatisé de la langue française : <http://atilf.atilf.fr/tlf.htm>

Le Journal du Centre : <http://www.lejdc.fr/accueil.html>



## Table des illustrations

Première de couverture : pont-levant en bois de Thoury rénové en 2013 par la VNF avec le soutien financier de la région et de fonds FEDER, commune de Dirol, versant Seine du canal du Nivernais, Nièvre. Source : Mathilde ARMINGEAT, 2014

### Cartes :

- **Carte 1** : Localisation du canal du Nivernais10 .....10
- **Carte 2** : Le canal du Nivernais dans la Nièvre et son système d'alimentation .....12
- **Carte 3** : Les étangs du Bazois, réservoirs du canal du Nivernais.....13
- **Carte 4** : Localisation et périmètre du site inscrit de La Chaise.....42
- **Carte 5** : Sites ou ouvrages d'art protégés .....45
- **Carte 6** : Localisation du site inscrit du village de Chevroches et de la vallée de l'Yonne.....50
- **Carte 7** : L'ENS « Étangs de Vaux ».....52
- **Carte 8** : La zone Natura 2000 «Étangs du Bazois » .....54
- **Carte 9** : Les espaces de la fête du flottage .....127
- **Carte 10** : Carte mentale de la fête nautique de Châtillon-en-Bazois.....
- un espace festif continu pour révéler le patrimoine du site .....129
- **Carte 11** : Du canal du Nivernais à la ville médiévale de Clamecy
- le patrimoine pour dynamiser le centre-ville .....155
- **Carte 12**: Un réseau linéaire polarisé.....166
- **Carte 13**: Le Nivernais de Pousseaux à Dirol.....180
- **Carte 14** : Le Nivernais de Dirol à Bazolles.....181
- **Carte 15** : Le Nivernais de Bazolles à Panneçot.....182
- **Carte 16** : Le Nivernais de Panneçot à Saint-Léger des Vignes.....183

### Documents :

- **Document 1** : Le Domaine public artificiel .....16
- **Document 2** : Le contenu du patrimoine fluvial.....30
- **Document 3** : Le préambule de la Convention tripartite ÉTAT-VNF.....72  
-Région Bourgogne
- **Document 4** : Introduction à la *Stratégie régionale de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne*.....72
- **Document 5** : Le Nivernais et l'espace vécu .....76
- **Document 6**: Le canal du Nivernais devenu invisible dans le paysage.....76
- **Document 7**: Les rives de l'étang de Vaux, un entretien partagé.....115
- **Document 8** : Le Nivernais d'après un guide touristique .....194

## Planches :

- **Planche 1** : Le site inscrit de l'échelle d'écluses .....41
- **Planche 2** : Le site inscrit de La Chaise.....43
- **Planche 3** : le site inscrit du « perthuis » de Clamecy en 2014 .....46
- **Planche 4** : Le site des roches de Basseville.....49
- **Planche 5** : Le canal du Nivernais et la vallée de l'Yonne à Chevroches .....51
- **Planche 6** : Les bateaux du Nivernais.....58
- **Planche 7** : Les voûtes, tunnels, tranchées et l'ancienne subdivision de  
La Collancelle : un cas exemplaire de la valeur d'ancienneté.....67
- **Planche 8** : Valeur technique, pittoresque et d'ancienneté  
de l'échelle d'écluses.....69
- **Planche 9** : La signalisation de deux sites patrimoniaux .....81
- **Planche 10**: Les différents aspects de la rigole d'Yonne.....96
- **Planche 11** : Apprécier les maisons du Nivernais : le rôle du véloroute .....102
- **Planche 12** : Les éléments nodaux créant le réseau des patrimoines autour de « l'escale  
confluence ».....104
- **Planche 13** : Le réseau des patrimoines autour des rochers de Basseville .....106
- **Planche 14** : Le réseau des patrimoines de la fontaine Chamont au canal .....108
- **Planche 15** : Le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur.....112
- **Planche 16**: Une approche ludique du Nivernais au CITCT .....113
- **Planche 17** : Les maquettes visibles au Centre du Toueur .....113
- **Planche 18** : Observer ce qui est interprété .....116
- **Planche 19**: Les panneaux d'explication sur le linéaire canal et la véloroute  
de Fond Judas .....118
- **Planche 20** : La mise en scène des écluses .....140
- **Planche 21** : Des toueurs aux mises en valeur *in situ* très différentes .....144
- **Planche 22** : Des panneaux différents à cause du risque d'inondation.....146
- **Planche 23**: Les voûtes de La Collancelle : une mise en valeur rendue difficile à cause  
de leur dangerosité.....148
- **Planche 24** : L'interdiction d'accès aux voutes, tunnels et tranchées du bief de partage  
.....149
- **Planche 25** : Tourisme, mise en valeur du patrimoine et nécessité d'exploitation.151
- **Planche 26** : la salle flottage du Musée Romain Rolland : une muséographie  
autour de l'eau et du bois .....170
- **Planche 27** : Écluse du Batardeau, un enjeu de mise en valeur .....178
- **Planche 28** : L'autre extrémité du canal, une mise en valeur sobre .....179
- **Planche 29** : Les abords du musée Romain Rolland (Clamecy) et du CITCT .....188

## Photographies :

- **Photographie 1** : Le pertuis de Clamecy .....44
- **Photographie 2** : Une patrimonialisation rendue publique .....55
- **Photographie 3** : Fleury, un barrage supprimé .....64
- **Photographie 4** : Une voie d'eau signalée aux usagers de l'infrastructure.....79  
routière
- **Photographie 5** : La rigole d'Yonne, infrastructure d'itinérance pédestre .....94
- **Photographie 6** : Des sites patrimoniaux indiqués le long de la véloroute .....99
- **Photographie 7**: Le réseau du patrimoine autour du site de  
Fleury.....107
- **Photographie 8** : Le train de bois de l'association FLOTESCALE.....124
- **Photographie 9** : Un béton qui imite la pierre .....138
- **Photographie 10** : Le site de confluence visible depuis le pont d'Ampère V .....142
- **Photographie 11** : Le circuit de randonnée, une infrastructure du patrimoine sensible  
aux crues et aux inondations.....147

## Tableaux :

- **Tableau 1** : Tableau récapitulatif des circuits de randonnée pédestre effectués.....185
- **Tableau 2** : Les sites patrimoniaux du canal pratiqués .....203

## Vignettes :

- **Vignette 1** : Le corps à l'œuvre lors d'une éclusée .....82
- **Vignette 2** : Corps et rationalisation dans l'expérience patrimoniale.....100  
sur le Nivernais

## Figure :

- **Figure 1** : La gouvernance du canal du Nivernais .....184

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	4
PARTIE I : Le contexte géographique, historique et politique du canal du Nivernais.....	9
I.1. Le Nivernais : aperçu géographique et historique.....	9
<b>I.1.1. Le Nivernais, un réseau hydraulique à l'échelle du territoire .....</b>	<b>9</b>
<b>I.1.2 : L'histoire récente du Nivernais : un canal sauvé.....</b>	<b>14</b>
<i>I.1.2.1 Le sauvetage du canal en 1972 .....</i>	<i>14</i>
<i>I.1.2.2 : L'affirmation d'une vocation touristique sur l'intégralité de la voie d'eau à partir de 1992 .....</i>	<i>14</i>
I.2. La gouvernance complexe de la voie d'eau .....	15
<b>I.2.1 : La gouvernance historique du canal du Nivernais .....</b>	<b>15</b>
<i>I.2.1.1 : L'État et sa délégation de gestion et d'exploitation à Voies Navigables de France.....</i>	<i>16</i>
<i>I.2.1.2 : La concession du Conseil général de la Nièvre à partir de 1972.....</i>	<i>18</i>
<i>I.2.1.3 : Les acteurs interface du développement de la voie d'eau.....</i>	<i>18</i>
<i>I.2.1.4 : Le rôle de vigilance, d'éducation et d'animation des associations autour du canal du Nivernais.....</i>	<i>20</i>
<b>I.2.2 : 2010-2014 : le bouleversement de la gouvernance du canal du Nivernais....</b>	<b>21</b>
PARTIE II : Du patrimoine fluvial au patrimoine institutionnel du canal du Nivernais.....	25
II.1 : Le patrimoine fluvial et le patrimoine des canaux en France .....	25
<b>II.1.1 : Quelles conceptions du patrimoine des voies d'eau intérieures ? .....</b>	<b>26</b>
<i>II.1.1.1 : Une question de vocabulaire pour un désigner des patrimoines différents ....</i>	<i>26</i>
<i>II.1.1.2 : La navigabilité et la domanialité comme constituantes du patrimoine des voies d'eau intérieures.....</i>	<i>27</i>
<i>II.1.1.3 : Le patrimoine des voies d'eau intérieures : une question de regard sur l'espace fluvial.....</i>	<i>28</i>
<i>II.1.1.4 : Le contenu du patrimoine des voies d'eau intérieures .....</i>	<i>29</i>
<i>II.1.1.5 : Deux conceptions du patrimoine qui jouent avec les échelles géographiques</i>	<i>31</i>

<b>II.1.2 : Le canal en tant que patrimoine .....</b>	<b>33</b>
<i>II.1.2.1 : Un objet patrimonial dans l'air du temps.....</i>	<i>33</i>
<i>II.1.2.2 : Le cas du canal du Nivernais.....</i>	<i>35</i>
<i>II.1.2.3 : Les conceptions du patrimoine des canaux en vigueur et la complexité de l'objet patrimonial.....</i>	<i>35</i>
<b>II.1.3 : La conception choisie pour étudier le patrimoine du Nivernais .....</b>	<b>37</b>
<b>II.2 : Le patrimoine institutionnel du canal du Nivernais.....</b>	<b>39</b>
<b>II.2.1 : La patrimonialisation du canal à l'échelle du site.....</b>	<b>39</b>
<i>II.2.1.1 : Sites ou ouvrages d'art ? Une patrimonialisation incertaine.....</i>	<i>39</i>
<i>II.2.1.2 : Le canal, élément du paysage participant indirectement et directement à des sites classés et inscrits .....</i>	<i>47</i>
<i>II.2.1.3. Les étangs du Bazois : réservoirs du canal et patrimoine nature.....</i>	<i>511</i>
<b>II.2.2 : Le patrimoine du canal à l'échelle de l'objet .....</b>	<b>56</b>
<i>II.2.2.1 : Une patrimonialisation à l'échelle de l'objet : les ouvrages d'art.....</i>	<i>56</i>
<i>II.2.2.2 : La patrimonialisation des bateaux sur le Nivernais.....</i>	<i>57</i>
<i>II.2.2.3 : Une protection indirecte des ouvrages d'art par la patrimonialisation de site.....</i>	<i>58</i>
<b>II.2. 3: Une patrimonialisation inintéressante sur le Nivernais ?.....</b>	<b>59</b>
<b>II.2. 4 : Le moment où le canal est devenu un patrimoine : 1969- 1987 .....</b>	<b>61</b>
<i>II.2.4.1 : La redécouverte du canal du Nivernais : le moment-clé de son devenir patrimoine.....</i>	<i>61</i>
<i>II.2.4.2 : Le rôle des associations dans l'appréhension de la valeur patrimoniale de la voie d'eau.....</i>	<i>63</i>
<b>II.3 : Les autres patrimonialisations du Nivernais : une contradiction inédite.....</b>	<b>65</b>
<b>II.3.1 : Le canal comme patrimoine empirique.....</b>	<b>65</b>
<i>II.3.1.1 : Le patrimoine empirique des ouvrages d'art.....</i>	<i>65</i>
<i>II. 3.1.2 : Du Domaine Public Fluvial au patrimoine .....</i>	<i>70</i>
<i>II.3.1.3 : La réalisation performative.....</i>	<i>72</i>

<b>II. 3.2 : Un patrimoine non reconnu par les locaux .....</b>	<b>73</b>
<i>II. 3.2.1 : Le canal pour les locaux : le prisme des activités et de l'axe de transport....</i>	<i>73</i>
<i>II.3.2.2 : Tourner le dos au canal .....</i>	<i>75</i>
<i>II.3.2.3 : Patrimoine culturel et mémoire du Nivernais.....</i>	<i>78</i>
II.4 : L'originalité du patrimoine du canal du Nivernais.....	79
<b>II.4.1 : Le patrimoine du canal accessible matériellement et symboliquement .....</b>	<b>79</b>
<b>II.4.2 : Un patrimoine mettant en jeu le corps .....</b>	<b>81</b>
Partie III : Les pratiques récréatives et touristiques, l'interprétation et les fêtes : approprier et créer le patrimoine du Nivernais .....	84
III.1 : Définitions des pratiques récréatives et touristiques : leur lien avec le patrimoine .	84
<i>III.1.1 : Les grandes pratiques touristiques et de loisirs : théorie et effectivité sur le Nivernais.....</i>	<i>85</i>
<i>III. 1.1.1 : Le tourisme fluvestre .....</i>	<i>85</i>
<i>III.1.1.2 : L'itinérance à vélo et à pied.....</i>	<i>86</i>
<i>III.1.1.3 : L'écotourisme.....</i>	<i>87</i>
<b>III.1.2 : Les limites de ces pratiques par rapport au patrimoine .....</b>	<b>89</b>
<i>III.1.2.1 : Une destination écotouristique impossible sur le Nivernais .....</i>	<i>90</i>
<i>III.1.2.1 : L'aire de chalandise : un obstacle à la pratique du patrimoine ? .....</i>	<i>90</i>
III.2 : Des pratiques récréatives et touristiques à la pratique du patrimoine .....	91
<b>III.2.1 : L'itinérance pédestre sur le canal du Nivernais pour découvrir le système alimentaire du canal et les ouvrages d'art.....</b>	<b>92</b>
<i>III.2.1.1 : L'analyse de l'itinérance par les circuits de randonnée pédestre : la pertinence d'un choix.....</i>	<i>92</i>
<i>III.2.1.2 : La rigole d'Yonne : l'itinérance pédestre pour découvrir le patrimoine du système alimentaire du canal.....</i>	<i>93</i>
<b>III.2.2 : L'itinérance à vélo : découvrir le patrimoine du canal à l'échelle de la voie d'eau.....</b>	<b>97</b>
<i>III.2.2.1 : L'expérience de l'itinérance sur la véloroute de Fond Judas .....</i>	<i>97</i>

<i>III. 2.2.2 : L'itinérance à vélo : appréhender la particularité du patrimoine des canaux</i>	98
<b>III.2.3 : Le tourisme fluvial : l'expérience de la fonction originelle de la voie d'eau et la mise en réseau des patrimoines</b>	<b>103</b>
<i>III.2.3.1 : La voie verte de la Fonds Judas : un cas complet de mise en réseau des patrimoines.</i>	103
<i>III.2. 3.2 : D'autres cas de patrimoines en réseau</i>	105
<b>III.3 : L'interprétation et la découverte des patrimoines du Nivernais</b>	<b>110</b>
<b>III.3.1 : Définition du concept et d'horizon d'attente</b>	<b>110</b>
<b>III.3.2 : Le Centre d'Interprétation touristique et culturel du Toueur : les outils de l'interprétation.</b>	<b>111</b>
<b>III.3.3 : Le sentier de la Libellule : un propos interprétatif et l'affirmation du « patrimoine naturel » du canal</b>	<b>115</b>
<b>III.3.4 : Les autres sentiers de découverte</b>	<b>117</b>
<b>III.3.5 : Sur le Nivernais, plutôt une « découverte » du patrimoine qu'une « interprétation »</b>	<b>118</b>
<b>III.4 : Les grandes fêtes du canal du Nivernais : faire rayonner le canal et son patrimoine</b>	<b>120</b>
<b>III.4.1 : Les fêtes du Nivernais : de la problématisation au choix des fêtes étudiées</b>	<b>120</b>
<i>III.4.1.1 : Le processus de réflexion décidant du traitement des fêtes du canal du Nivernais</i>	120
<i>III.4.1.2 : Trois fêtes majeures dans l'animation du canal</i>	121
<b>III.4.2 : Les espaces de la fête pour révéler le patrimoine du Nivernais</b>	<b>123</b>
<i>III.4.2.1 : Des fêtes sur l'eau et à terre</i>	123
<i>III.4.2.2 : Les espaces des fêtes du flottage : réunir le canal et l'Yonne</i>	125
<i>III.4.2.3 : La fête nautique des ACN : arriver à s'inscrire dans un site du canal</i>	128
<i>III.4.2.4 : Des fêtes fondées sur l'itinérance</i>	129

<b>III.4.3 : Différents rapports au patrimoine et différentes échelles d'action complémentaires dans la mise en valeur du patrimoine .....</b>	<b>131</b>
<i>III.4.3.1 : Les rencontres internationales des floteurs : la reconstitution, l'interprétation du patrimoine à l'échelle internationale.....</i>	<i>131</i>
<i>III. 4.3.2 : La fête nautique des Amis du Canal du Nivernais : du patrimoine des bateaux aux patrimoines alentours au sein d'une fête européenne.....</i>	<i>132</i>
<i>III.4.3.3 : Les fêtes de FLOTESCALE : le patrimoine en représentation d'une échelle locale à une échelle nationale .....</i>	<i>134</i>
Partie IV : Les autres modalités de la mise en valeur du patrimoine du Nivernais et le bilan des patrimonialisations : quel patrimoine donne t-on à voir ? .....	136
IV.1 : Principes formels de mise en valeur et limites à la patrimonialisation du canal du Nivernais .....	136
<b>IV.1.1 : Les principes régissant la mise en scène et en espace des patrimoines du Nivernais.....</b>	<b>136</b>
<i>IV.1.1.1 : Le maintien de l'aspect authentique du canal .....</i>	<i>137</i>
<i>IV.1.1.2 : L'embellissement ou la mise en scène d'un patrimoine in situ .....</i>	<i>139</i>
<i>IV.1.1.3 : Une mise en scène in situ : comprendre les éléments patrimoniaux .....</i>	<i>141</i>
<b>IV.1.2 : Les limites techniques à la mise en valeur des patrimoines du Nivernais</b>	<b>145</b>
<i>IV.1.2.1 : La crue et les inondations.....</i>	<i>145</i>
<i>IV.1.2.2 : La sécurité des usagers du canal.....</i>	<i>147</i>
<i>IV.1.2.3 : Les contraintes d'exploitation face à la patrimonialisation et à la mise en scène des ouvrages d'art.....</i>	<i>150</i>
<i>IV.1.2.4 : Les contraintes d'exploitation et la biodiversité .....</i>	<i>152</i>
<b>IV.1.3 : La patrimonialisation face aux obstacles politiques et juridiques.....</b>	<b>153</b>
<i>IV.1.3.1 : Le canal, territoire de rivalités de pouvoirs à travers le projet de Pays d'Art et d'Histoire.....</i>	<i>156</i>
<i>IV.1.3.2: Des politiques locaux aux attentes parfois contraires.....</i>	<i>159</i>
<i>IV.1.3.3 : Le domaine public fluvial : le renoncement à des projets de mise en valeur du patrimoine.....</i>	<i>156</i>



IV. 2 : Quel bilan effectuer des patrimonialisations du Nivernais ?.....	158
<b>IV. 2.1 : Une patrimonialisation qui passe par les acteurs de la gouvernance du canal.....</b>	<b>158</b>
<i>IV.2.1.1 :La région Bourgogne : constituer un fond de connaissances sur le canal du Nivernais.....</i>	<i>158</i>
<i>IV.2.1.2 : Le rôle déterminant des acteurs interface .....</i>	<i>159</i>
<i>V.2.1.3 : Les projets associatifs : vers l'institutionnalisation .....</i>	<i>160</i>
<i>V.2.1.4 : Les acteurs patrimoniaux dans la mise en valeur du patrimoine du Nivernais .....</i>	<i>161</i>
<b>IV.2.2: Quelles conceptions du patrimoine des canaux, les patrimonialisations du Nivernais donnent-elles à voir ? .....</b>	<b>162</b>
<i>IV.2.2.1 : La conception patrimoniale qui prime : une infrastructure industrielle de transport.....</i>	<i>162</i>
<i>IV.2.2.2 : Une patrimonialisation qui tente d'intégrer le système alimentaire, la faune, la flore et le paysage dans le patrimoine du canal.....</i>	<i>163</i>
<i>IV.2.2.3 : Quelle configuration spatiale pour la valorisation du Nivernais ?.....</i>	<i>165</i>
<b>IV. 2.3 : Vers un tournant patrimonial sur le Nivernais.....</b>	<b>167</b>
<i>IV.2.3. 1 : Une nouvelle patrimonialisation institutionnelle à l'échelle de la voie d'eau .....</i>	<i>167</i>
<i>IV.2.3.2 : Confirmer l'interprétation et l'animation du patrimoine du Nivernais .....</i>	<i>168</i>
CONCLUSION .....	173
ANNEXES .....	176
LISTE DES ANNEXES.....	177
BIBLIOGRAPHIE THÉMATIQUE .....	232
SITOGRAFIE.....	244
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	246
TABLE DES MATIÈRES.....	249



UFR DE GÉOGRAPHIE

MASTER 2 G.A.E.L.E

SPÉCIALITÉ CULTURE, POLITIQUE, PATRIMOINE

**Titre :** La patrimonialisation d'un canal : le cas du canal du Nivernais

**Résumé :** Le canal du Nivernais est une voie touristique très connue pour sa beauté et non pas pour son patrimoine. Celui-ci se constitue de deux manières : une première patrimonialisation institutionnelle est à comprendre en lien avec les dynamiques générales propre au patrimoine en France et au patrimoine des voies navigables intérieures. Une seconde patrimonialisation se fait par le biais de pratiques récréatives et touristiques, par l'interprétation du patrimoine et les fêtes. Ces deux patrimonialisations, dans les objets et espaces sélectionnés témoignent de deux conceptions de ce que peut être le patrimoine d'un canal. Si elles sont le plus souvent complémentaires sur le Nivernais, elles révèlent la difficulté à concevoir et à protéger le patrimoine d'un canal.

**Mots-clés :** patrimonialisation, patrimoine fluvial, tourisme, interprétation du patrimoine, fêtes

**Title :** Patrimonialisation of a canal : the canal du Nivernais'example

**Abstract :** The Nivernais canal is a well-known destination for its beauty but not as much for its heritage. This heritage is created by an acknowledgment of the French heritage administrations. It emphasises the canal as a former industrial route. The other creation of heritage consists in a selection of various structures and places by recreational activities, tourism, the heritage interpretation and fairs. These two patrimonialisations display two conceptions about what makes the heritage of a canal. Both show evidence of the difficulties to conceive and to safeguard the heritage of such a waterway.

**Key-words :** patrimonialisation, fluvial heritage, tourism, heritage interpretation, fairs