

LE PATRIMOINE MARITIME. ÉTUDES DE CAS EN EUROPE

FLORENTINA-CRISTINA MERCIU¹,
ANDREEA-LORETA CERCLEUX¹

Le patrimoine maritime représente une catégorie particulière du patrimoine culturel qui s'individualise par des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines qui ont été déroulées en relation avec les ressources et les milieux maritimes. Le but de cette étude est de mettre en évidence les caractéristiques du patrimoine maritime au niveau du territoire européen par une sélection de quelques études de cas considérées représentatives. La diversité des conditions physico-géographiques et la particularité des cultures locales ont donné le caractère de diversité du patrimoine maritime des pays européens.

Mots clés : patrimoine maritime, phares, musées maritimes, paysages côtiers.

Introduction

Dans la conception de l'auteur Pereira (2009), le patrimoine maritime est défini comme « la totalité des manifestations liées à l'activité maritime et développées pendant le temps par les communautés du littoral, manifestations qui sont encadrées au paysage de côte et de l'environnement marin, celui-ci faisant partie du patrimoine naturel [...] Le patrimoine maritime comprend aussi les bâtiments comme objets ou créations immatérielles : les ports, les signaux maritimes, les maisons des marins, les bateaux, les instruments de pêche, les traditions populaires, les techniques maritimes [...]. A tout cela s'ajoutent les relations créées le long du temps par les gens de la mer : culturelles, techniques, de production, commerciales, sociales » (p. 16).

Schmit et Lemarchand (2005) définissent le patrimoine maritime comme étant l'ensemble des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines et qui ont été développées dans le passé, plus récemment ou plus lointain, en relation avec les ressources et les milieux maritimes. Ces éléments sont reconnus par les groupes sociaux comme leur propre héritage, digne d'être transmis aux futures générations.

La complexité du patrimoine maritime est reflétée par les nombreux éléments qui entrent dans sa structure, ceux-ci étant en relation avec le milieu

¹ Université de Bucarest, Centre Interdisciplinaire de Recherches Avancées sur la Dynamique Territoriale (C.I.C.A.D.I.T.); krysten1009@yahoo.com.

naturel (de côte) ainsi qu'avec celui transformé par l'homme. Dans ce sens, Pereira (2009) divise les biens du patrimoine maritime en deux catégories : le patrimoine naturel (l'écosystème marin et le paysage littoral) et la culture matérielle et immatérielle.

La culture matérielle comprend :

- les biens culturels immeubles : l'architecture industrielle représentée par les établissements économiques développés dans la zone de littoral, les domaines de l'aquaculture, l'architecture vernaculaire, l'architecture portuaire, les édifices urbains en relation aux activités maritimes (pêcheries, douanes), les phares, l'architecture militaire (les unités militaires du littoral), l'architecture religieuse, les cimetières marins, l'infrastructure touristique, etc.
- les biens culturels meubles : les outils de pêche, les instruments de navigation, tous les types d'embarcations (le patrimoine flottant) etc.

La culture immatérielle comprend les biens culturels immatériels : les traditions populaires, le folklore, les costumes, la gastronomie, toutes en relation à la zone de côte, la toponymie côtière et l'hydro-toponymie etc.

La valeur patrimoniale des paysages de littoral est un thème extrêmement sensible à analyser. Les paysages de littoral souffrent des mutations brutales fonctionnelles (Péron, 2009).

Les éléments de patrimoine maritime sont soumis à des risques qui peuvent influencer leur degré de conservation suite au déroulement dans le milieu aquatique d'autres types d'activités économiques (pêche, industrie en général, y compris l'industrie touristique, les activités sportives avec rôle d'agrément : plongées sous-marines, scuba-diving) (Negueruela, 2000). Alors, des projets qui garantissent la conservation, la protection et la restauration des éléments de patrimoine maritime naturel, ainsi que culturel-historique deviennent nécessaires (Péron, 2009). La relation entre le paysage côtier et le développement touristique soutenable nécessite une attention spéciale concentrée sur les conséquences que l'activité touristique peut produire du point de vue économique, socioculturel, environnemental et territorial. Les effets négatifs du développement du tourisme dans les zones de côte peuvent être limités grâce à une vision holistique de la complexité des problèmes du paysage côtier qui suppose une forte relation entre la mise en valeur et les caractéristiques environnementales des zones de littoral avec une active conservation, garantissant en même temps le développement des communautés locales (Calcagno, 2008).

La particularité des ressources touristiques naturelles et anthropiques de l'espace maritime a attiré une circulation touristique depuis les temps anciens, les auteurs Punzo et Usai considérant le tourisme maritime comme étant le plus ancien tourisme de masse. Le tourisme de masse peut être vu comme un des facteurs qui gèrent une pression anthropique intense sur l'espace maritime. En

2000, les zones côtières de France, Espagne, Italie ont reçu 64% des flux totaux touristiques des zones côtières méditerranéennes, étant ainsi la première destination touristique au niveau mondial (Bennoit, Comeau, 2005, cités par Salizzoni, 2012, p. 208); la plus grande partie de la demande touristique est corrélée aux services balnéaires. À côté du tourisme balnéaire, l'écotourisme enregistre dans les zones de côte une croissance de la demande touristique due à l'attractivité du paysage côtier (Salizzoni, 2012).

Au-delà de l'attractivité que la mer produit, s'ajoute une série d'éléments de culture matérielle de la zone maritime qui indiquent des anciennes civilisations créées dans ce cadre géographique, parmi les plus favorables, fait qui est expliqué aujourd'hui par la grande densité des populations des zones de littoral.

Heureusement, il y a des documents comme La Charte Sofia de l'ICOMOS et les initiatives de l'UNESCO qui déterminent les pays à être plus conscientes de leur important héritage maritime et de la valeur de la préservation non-altérée (Negueruela, 2000).

Les phares des zones côtières, par leurs formes et dimensions, ne sont pas très différents de l'architecture fortifiée. Pourtant, la particularité de leur fonction, celle de garantir un système de communication, justifie à l'heure actuelle les réutilisations à différents buts, autres que les buts pour lesquels les phares ont été créés : de contrôler le territoire et la mer, de signaler l'apparition du danger et secondairement de défense - symboles de la sécurité (Bartolomei, 2005, p. 22), certains étant équipés avec des moyens d'artillerie modeste (Naldini, Taddei, 2003). Les auteurs Naldini et Taddei (2003) mentionnent que le système de communication de la zone de côte de la région italienne Toscane, très bien élaboré, avait des connexions jusqu'à Gênes et la partie nord de la France, et dans le sud jusqu'au Royaume de Naples, se continuant aussi à l'intérieur de la zone de Florence et Bologne.

Les phares de la zone de côte sont à présent des éléments de patrimoine maritime de grande attractivité touristique. Leurs formes et modalités de construction les recommandent comme pièces architectoniques durables, surtout à celles qui ont une histoire et âge considérable. Ce fait est en relation avec les matériaux utilisés en principal à leur construction : pierre et brique. Le choix d'un matériel de construction résistant à la construction des tours des zones côtières s'explique par la garantie d'une plus importante durabilité contre l'action de la solution marine de l'eau, ainsi que par l'existence des vents très forts de la zone de côte, s'utilisant même l'habillage de la brique en chaux pour la protéger (Naldini, Taddei, 2003).

Les phares marins représentent une petite partie du patrimoine maritime, moins connue et étudiée. Dans l'opinion de l'auteur Bartolomei C. (2005), les phares représentent une ressource historique et culturelle pour le patrimoine architectural d'un pays, ainsi que pour le paysage côtier de chaque région.

L'importance culturelle des éléments de patrimoine maritime a déterminé l'aménagement des musées de profil, représentant toutefois une forme de conservation des ceux-ci. Les musées maritimes font appel à différents types de connaissances. Celles-ci incluent connaissance « scientifique », concernant des sujets comme l'archéologie marine et industrielle ou les histoires de cartographie, chronométrie et navigation, écologie humaine et économie (Taylor, 2012, p. 401).

Catégorie particulière des musées historiques, le musée maritime est accompagné par des problèmes de patrimoine avec valeur d'exploration dans l'avenir, dans la lumière de nouveaux concepts liés à l'identité locale et nationale (Beneki, Delgado, Filippopoliti, 2012, p. 357).

Méthodologie

La recherche a eu à la base la sélection de plusieurs études de cas représentatives pour la mise en lumière de la typologie variée des ressources culturelles associées au patrimoine maritime (anciennes citadelles localisées dans la zone de côte, musées navals, ports commerciaux, éléments de patrimoine industriel localisés dans la zone de littoral, divers types d'habitations spécifiques). Les études de cas ont été sélectionnées en différentes locations de l'espace Européen (France, Italie, Espagne, Portugal, Malte) et analysées en étapes successives dans le cadre des sorties sur le terrain déroulées pendant la période 2010-2013. Des enregistrements photographiques ont été réalisés pour une série de bâtiments historiques de valeur pour le patrimoine maritime de chaque pays.

Résultats

Le patrimoine maritime de la France

En France, il y a un nombre important de fédérations et d'associations créés dans le but de la préservation du patrimoine maritime. Par exemple, la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes (FRCPM), qui fonctionne depuis 1986, coordonne plusieurs actions de recherche, conservation, restauration et animation du patrimoine maritime dans la région de Nord-Pas de Calais. Au cours du temps, la fédération a aidé au développement d'un nombre important de musées et manifestations maritimes et même à l'ouverture en 2008 du Centre Technique du Patrimoine Maritime de la Côte d'Opale qui a eu à la base l'idée de restaurer les anciens bateaux de travail locaux.

La France a un nombre impressionnant de phares qui cachent derrière des histoires intéressantes et qui appartiennent à des périodes différentes, présentant

ainsi des styles architecturaux distincts. Le plus connu phare de France est le Phare d'Ar-Men, avec une hauteur de 37 mètres. Son édification, commencée en 1860, a duré plusieurs décennies.

Le nombre total des phares en France s'élève à environ 400 phares : Côte Atlantique – 77 ; Bretagne – 66 ; Corse – 25 ; La Manche – 64 ; La Méditerranée – 86 ; La Mer d'Iroise – 63. Les plus anciens phares français se trouvent sur les côtes charentaises et l'estuaire de la Gironde.

Le phare Chassiron de l'Île d'Oléron

Situé dans la commune de Saint-Denis d'Oléron, dans une zone appelée « le Bout du Monde », le phare est à présent dans la gestion touristique de la commune (depuis 1999). Après sa réhabilitation en 2007, le site a changé complètement : un musée a été aménagé au premier étage du phare, les jardins ont été réorganisés et la maison des gardiens du phare a été rénovée, abritant aujourd'hui des expositions temporaires et des ateliers pédagogiques destinés à faire découvrir les richesses du milieu marin. La visite du musée propose un parcours spectacle qui a pour thème « les gens de la côte entre terre et mer » et comprend des objets authentiques, des maquettes explicatives, des films et des témoignages. Les présentations reposent sur l'identité locale : les types de pêche traditionnelle, le maraîchage et la viticulture. De plus, la visite du phare offre : un panorama exceptionnel sur les îles, la côte et la pleine mer ; visites des écluses à poissons ; promenades sur les falaises ; la découverte de son environnement grâce à différents types de visites guidées sur le thème de l'environnement marin et de l'histoire de la pointe de Chassiron.

Le phare de Chassiron (*Fig. 1*), dans la forme qu'on voit à l'heure actuelle a été construit en 1834 et mis en service en 1836, après que l'ancienne tour (Colbert) n'était plus assez efficace pour faire face au trafic maritime qui augmentait avec les années.

L'éclairage du phare a évolué dans le temps, à la fin du XIX^{ème} siècle une usine à gaz étant construite à côté du phare. A l'heure actuelle, le phare est électrifié, mais auparavant celui-ci a fonctionné ayant à la base de l'huile de colza, des huiles minérales et du gaz d'acétylène.

En ce qui concerne l'image du phare qui compte 224 marches, celle-ci n'a pas changé du point de vue architectural, qu'en termes de couleur : si avant 1926 le phare était tout blanc, après cette année trois bandes noires ont été peintes dans le but de le différencier d'un autre phare situé dans les voisinages et d'éviter ainsi les accidents survenus suite aux difficultés de distinction. Les matériaux de construction utilisés ont été représentés par : des pierres et du sable des zones les plus proches ; du granit de Vendée ; du bois de chêne de

Hollande et de sapin rouge de Prusse et de Finlande; du plomb de Hollande et du fer du Berry pour la serrurerie.



Fig. 1. Le phare Chassiron de l'Ile d'Oléron

Le patrimoine maritime de l'Italie

Vénice

L'histoire de l'Arsenal de Vénice se mélange et se confond avec la création de la République Vénitienne, le plus grand pouvoir naval de l'Europe pendant 800 ans. L'année de la construction de l'Arsenal de Vénice est 1104 (Casoni, 1847 & Veludo, 1868 cités par Concina, 1984, p. 24). L'arsenal avait une structure administrative permanente composée par des nobles vénétiens et un office comptable de 1223 (Concina, 1984, p. 9). L'ancien arsenal est délimité par un mûr en forme régulée (*Fig. 2a*), utilisé comme fortification pour protéger la zone portuaire. L'arsenal était lié avec la lagune par un canal artificiel.



a



b



c

Fig. 2. Éléments de patrimoine maritime à Venise : a) La porte de l'ancien arsenal ;
b) Un canal à l'intérieur de la ville ; c) Le chantier naval.

A côté de l'infrastructure portuaire (Fig. 2c), dans le voisinage de l'arsenal a été construit le grand complexe des dépôts de sel (un des produits de base qui ont contribué au développement économique de la ville) et le siège de la bourse de marchandises (avec une localisation favorable au carrefour du Grand Canal avec le Canal Giudecca, transformée à l'heure actuelle en centre d'art contemporaine).

A l'heure actuelle, Venise est une des villes touristiques les plus visitées au niveau mondial pour ses éléments de patrimoine maritime (Fig. 2b) dont la valeur culturelle et architecturale ont déterminé l'inscription de la ville et de la lagune depuis 1979 dans le patrimoine mondial par l'UNESCO. En 2019, l'Italie proposera plusieurs options pour la candidature de logement de l'événement de la capitale culturelle européenne, une des propositions faisant référence à Venise.

Naples

L'usine sidérurgique Ilva di Bagnoli (Naples), mise en fonction entre 1907-1910, a fermé ses portes entre 1990-1992. Celle-ci représente une des deux grandes usines (à cycle intégral) situées dans la zone de côte de l'Italie (avec celle de Piombino) et une des plus grandes de l'Europe (Vitale, 2008).

La réutilisation de l'ancienne zone sidérurgique côtière a été prévue sous la forme d'un parc urbain, une partie de l'infrastructure et les bâtiments industriels étant gardés (le haut four, la digue du nord de la zone industrielle qui a été élargie pour être transformée en promenade piéton au quota de 8,50 m sous le niveau de la mer représente un des premiers aménagements du parc). La promenade a été mise en fonction en décembre 2005 et à présent a une longueur de 580 m. Avant, celle-ci passait sur le chemin routier le long du littoral par un pont, aujourd'hui bien conservé, et entrant dans la mer grâce à deux sections longues, la première d'une largeur de 7,7 m, sur laquelle il y avait un chemin routier et une seule ligne ferroviaire, et la deuxième avec une largeur de 19 m où les navires débarquaient et leur charge était prise par une grue.

La localisation dans la zone de côte du complexe sidérurgique a été due au fait qu'initialement l'alimentation avec ressources primaires se réalisait de l'Île d'Elbe. L'activité extractive liée à la présence des réserves de fer de l'Île d'Elbe s'est déroulée sur une longue période de temps (les premières exploitations ont commencé pendant l'antiquité), contribuant de façon significative à l'augmentation des revenus modestes obtenus de l'agriculture et des activités traditionnelles maritimes pratiquées par la population locale (Cresti et al., 1993, p. 130). Un moment important pour l'activité minière de l'île viendra à la fin des années 1900 quand une infrastructure industrielle pour la mise en valeur du fer dans les unités sidérurgiques sera réalisée. Ainsi, un puissant noyau industriel apparaîtra dans la zone de côte, de la région Toscane (Piombino), ainsi que de celle dominée par Naples (Bagnoli). Sept gisements de charbon alimentaient les unités sidérurgiques (Cresti et al., 1933, p. 130).

Livourne

Certains établissements industriels des zones maritimes connaissent une histoire riche pareillement qu'au niveau des zones de terre. Un exemple est représenté par la ville de Livourne située dans la zone de côte de l'ouest de l'Italie. L'influence des familles « fondatrices de villes », prenant en considération le rôle très important que celles-ci aient eu dans la construction de nombreuses villes, certaines impressionnant même aujourd'hui par leurs objectifs culturels, se reflète à présent dans la ville de Livourne. La ville a été construite pendant la Renaissance italienne à l'initiative du Grand-duc de Medici et s'est concrétisé

par le talent de l'architecte Bernard Buontalenti à la fin du XVI^{ème} siècle. Celle-ci se remarque par une zone portuaire bien développée, dans sa partie moderne ainsi qu'ancienne, dont le nom a été donné par la famille qui l'a créée, la famille de Medici. L'ancien port, incorporé dans la structure du nouveau port, qui s'est développé de façon continue suite à l'activité commerciale intense, comporte des empreintes d'ordre culturel, qui retiennent l'attention par leur histoire et la technique de construction. La citadelle de défense située dans l'ancienne partie du port est à présent dans une forme beaucoup moins conservée, mais transmet loin de ses murs la beauté d'autrefois (*Fig. 3*). Même si c'est incorporé au nouveau port, Le Port Mediceo est une présence qui attire les vues et qui transmet l'histoire riche de la ville. Le statut de *porto franco* (port libre sans taxes), acquis en 1580, a représenté un facteur d'importance majeure dans le développement économique de la ville par la facilitation d'une activité commerciale intensive, devenant un des plus importants ports de la zone méditerranéenne. En 1606, Fernando de Medici élève Livourne au rang de ville.

En même temps, le chantier Orlando de Livourne est une présence digne de prendre en considération, dont l'origine s'inscrit dans la période Garibaldi et présente nombreuses pièces de patrimoine industriel maritime (Cresti *et al.*, 1993, p. 114).

Si on fait référence au patrimoine architectural de la ville, on peut mentionner le quartier Vénice qui garde une grande partie de son aspect original, comme par exemple: les ponts, les passages étroits, les maisons de nobles, un réseau dense de canaux (construits au XVII^{ème} siècle) qui liaient au passé les dépôts de l'intérieur de la ville avec la zone portuaire (c'est pour cela que cette zone est connue aussi comme la Petite Vénice (*Fig. 4*)).



Fig. 3. La citadelle de la zone maritime – Livourne



Fig. 4. Le quartier Vénice – Livourne

La Spezia

Située à la mer Ligurienne, La Spezia est un des ports principaux militaires et commerciaux de l'Italie, abritant l'arsenal de la marine italienne. La Spezia a connu un développement extraordinaire à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle grâce à son rôle militaire. A la fin de la deuxième guerre mondiale, La Spezia a été le point de départ pour les survivants des camps de concentration nazis (plus de 23.000 juifs ont quitté de façon clandestine l'Italie pour aller au Palestine).

Son développement comme port militaire a déterminé dans le temps l'apparition de l'Institut d'Etudes Marines Militaires (inauguré en 1908 sous le nom du Centre Supérieur Naval de Marine Italienne, le premier de ce type de l'Italie), qui avait le rôle de garantir la préparation militaire en ce qui concerne l'art et la technique militaire navale. En 1921, par décret royal sera ouvert le nouveau centre d'études qui déroulera son activité à partir de 1922 dans l'Académie Navale de Livourne sous l'appellation de l'Institut de Guerre Maritime. A partir de 1999, suite à la réorganisation générale des commandes et des structures de la Marine, ainsi que pour consolider le statut de Vénice comme pôle culturel, l'institut sera transféré de Livourne à Vénice et portera de nouveau le nom de l'Institut d'Etudes Militaires Maritimes.

Parmi les objectifs culturels de la ville, on peut mentionner le Musée technique naval (inauguré en 1924) qui depuis l'entrée attire l'attention sur son profil grâce à un mosaïque qui rappelle des navigateurs antiques ; à droite, se trouve une collection de deux amphores romaines et à gauche le modèle de la

frégate Savoie San Michel. La visite du musée représente une incursion dans l'histoire de la marine militaire italienne, différents objets étant exposés (maquettes de navire et frégates, différents types d'armes, torpilles, bombes, bombardiers) (Fig. 5 a, b, c).



Fig. 5. a, b, c – Objets du Musée technique naval – La Spezia

Un élément de patrimoine industriel est représenté par l'ancien siège de l'unité industrielle de construction des navires, aujourd'hui non-fonctionnelle, abandonnée et en dégradation.

Dans le Golfe La Spezia se trouve un archipel formé de trois îles, dont Palmaria a la plus grande surface (1,8 km²) et sur le territoire de laquelle il y a plusieurs bâtiments à caractère militaire et d'intérêt historique. Le Fort du Comte Cavour (Le Fort Palmaria) est une zone militaire ancêtre, utilisée à présent comme centre expérimental pour l'éducation environnementale et comme centre de signal visuel. On ajoute la Tour Umberto le 1^{er} utilisée pendant la deuxième guerre mondiale comme prison militaire et rénovée il y a quelques années. Autres objectifs culturels associés au patrimoine maritime sont : les bunkers de la deuxième guerre mondiale et les restes d'artillerie de côte. Il est à remarquer aussi la présence, dans la partie de sud de l'île, d'une carrière de marbre noir abandonnée et appelée Pozzale. Cette carrière est intéressante grâce à la présence du marbre noir avec des traces d'or. A l'heure actuelle, on peut constater les restes des outillages utilisés pour disloquer et transporter les blocs de marbre, ainsi que les maisons des mineurs.

L'archipel, ensemble avec Porto Venere et Cinque Terre, ont été inclus sur la liste de l'Unesco reposant sur le considèrent que la partie de l'est de la rivière ligurienne représente un site culturel d'une valeur culturelle exceptionnelle, une interaction harmonieuse entre les gens et la nature suite à laquelle un paysage qui illustre de façon pittoresque la vie traditionnelle a été entraîné, qui existe depuis plus de 1.000 ans et continue à jouer un rôle important dans la vie socio-économique de la communauté locale.

Le patrimoine maritime de l'Espagne et Portugal

L'histoire maritime de l'Espagne et de Portugal a un rôle central dans l'histoire de la zone méditerranéenne, européenne et mondiale, depuis l'antiquité et jusqu'à présent. Le développement le long du temps de l'espace destiné aux activités maritimes de la Péninsule Ibérique, aux techniques de navigation, à l'architecture navale, à l'art militaire et au commerce ont contribué de façon significative à l'expansion européenne dans le monde, marquant le rencontre et le contact avec d'autres civilisations méditerranéennes et au delà des océans (Ruiz, Navarro, 2008, p. 7). En Espagne, 41 musées dédiés au patrimoine maritime ont été aménagés, dont deux dans l'espace insulaire : Mallorca et Ibiza. Il y a aussi 5 centres de recherche dans le domaine de l'archéologie subaquatique et 4 centres d'archives. En Portugal, il y a huit musées dédiés au patrimoine maritime et un Centre national d'archéologie nautique et subaquatique (Ruiz, Navarro, 2008, p.18-19). Le management des musées dédiés au patrimoine maritime de l'Espagne et Portugal n'est pas limité qu'à la simple exposition taxonomique des collections, mais offre aussi une interprétation historique du patrimoine pour faciliter aux visiteurs la connaissance de la signification de ces éléments de culture matérielle (Ruiz, Navarro, 2008, p. 9).

Valence

La ville de Valence, capitale de la communauté autonome homonyme, a été fondée par les romains comme une colonie militaire et ultérieurement a été conquis par les maures. Valence est le plus grand port de la côte ouest méditerranéenne de l'Espagne, garantissant 20% des exportations. Le long des années, le commerce maritime a joué un rôle important dans le développement de la ville.

A l'heure actuelle, on observe à coté de l'ancienne zone portuaire (*Fig. 6*), dont la construction a commencé en 1483, le nouveau port (*Fig. 7*) construit d'après les plans de l'architecte Santiago Calatrava auquel on doit aussi la Ville des Sciences et de l'Art. Le nouveau port a été construit à l'occasion du concours de yachting La coupe de l'Amérique.



Fig. 6. L'ancien port



Fig. 7. L'autorité portuaire de Valence

La réorganisation de la zone de nord de l'ancien port La marina Real Juan Carlos le 1^{er} pour la compétition sportive de 2007, située au nord du port commercial et le long de la plage Malvarrosa, a signifié l'aménagement d'un espace important pour les activités de récréation (un cinéma en plein air et une scène de concert). Dans l'avenir seront projetées également des activités culturelles. Cependant, à l'intérieur du port a été aménagé un Musée de l'histoire de la Coupe de l'Amérique.

Porto

Porto est la deuxième ville comme surface et importance de Portugal, étant située le long de la rivière Douro, près de la côte de l'Océan Atlantique. La ville est devenue un important centre industriel entre XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles. La ville se remarque par une série de bâtiments avec une architecture spéciale comme par exemple : la bourse de marchandises (Fig. 8), l'université, les maisons spécifiques à la zone (Fig. 9) et la gare (une des plus belles de l'Europe et construite par l'architecte Gustave Eiffel ; œuvres du même architecte sont aussi les deux ponts en acier : Luiz le I^{er} (Fig. 10) et Maria Pia). La ville est très connue pour le renommé vin de Porto, nombreuses caves étant présentes et où on peut déguster différentes variétés de vin (dans la ville-sœur Vila Nova de Gaia, située sur l'autre côte de la rivière Douro). Les caves sont devenues une attraction touristique majeure.



Fig. 8. Le palais de la bourse des marchandises



Fig. 9. Maisons spécifiques à la zone



Fig. 10. Le pont Luiz le I^{er}

Le patrimoine maritime de Malte

Un pays avec une histoire riche (colonisée par les phéniciens, colonie carthaginaise conquise par les romains et ultérieurement conquise successivement par les arabes, les normandes, les siciliens, les français et les espagnols), Malte enchante ses visiteurs par une variété d'objectifs culturels partant des temples mégalithiques de néolithique et arrivant aux citadelles du littoral, objectifs religieux (L'Eglise Our Lady of Victories) etc. On mentionne le Fort Sant Angelo (*Fig. 11*) Forum St. Elmo, le Musée de la Guerre et le Musée maritime. Malte détient aussi un riche patrimoine naturel : les falaises, la succession de golfes plus ou moins larges avec des plages et les paysages karstiques (La Grotte Bleue et la Fenêtre Bleue).



Fig. 11. Fort Sant Angelo



Fig. 12. Valetta

Conclusion

Le patrimoine maritime comprend plusieurs dimensions (culturelle, sociale et économique), conférant sens aux territoires de côte les plus anciens et représentant également des éléments d'identité collective des populations locales et d'attractivité pour les visiteurs.

En même temps, l'espace côtier représente une des plus sensibles zones qui ont souffert les plus brutales mutations fonctionnelles (effets directs des activités économiques), les dernières années étant signalée de plus en plus l'importance de la mise en œuvre des mesures actives de protection et conservation des paysages littoraux. Dans ce sens, des mesures de préservation du patrimoine maritime naturel et culturel-historique s'imposent.

Le patrimoine maritime européen attire l'attention pas seulement par la diversité des composantes matérielles et immatérielles, mais aussi par leur âge et histoire, fait qui a déterminé l'inclusion de quelques uns dans le patrimoine mondial.

BIBLIOGRAPHIE

- Bartolomei, C. (2005), *L'architettura dei Fari Italiani / The Architecture of Italian Lighthouse*, Alinea Editrice, Firenze.
- Beneki, E., J. P. Delgado, A. Filippopoliti (2012), „Memory in the Maritime Museums: Objects, Narratives, Identities”, *International Journal of Heritage Studies*, vol. 18, no. 4, pp. 347-351.
- Calcagno, M. A. (2008), *Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile*, Gangemi Editore, Roma.
- Concina, E. (1984), *L'arsenale della Repubblica di Venezia*, Electra Editrice, Milano.
- Cresti, C., M. Lungolnelli, L. Rombai, I. Tognarini (1993), *Luoghi e immagini dell'industria Toscana. Storia e permanenze*, Marsilio Editori, Venezia.

- Naldini, M., D. Taddei (2003), *Torri Castelli Rocche Fortezze. Guida a mille anni di architettura fortificata in Toscana*, Edizioni Polistampa, Firenze.
- Negueruela, I. (2000), „Managing the Maritime Heritage: the National Maritime Archaeological Museum and National Centre for Underwater Research, Cartagena, Spain”, *International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 29, no 2, pp. 179-198.
- Pereira, D. (2009), „Una visión estratégica del patrimonio marítimo: comparativa entre Catalunya, Euskadi y Galicia”, „*Itsas Memoria*”, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 6, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, pp. 15-32.
- Péron, F. (2009), „Patrimonio y paisajes del litoral”, „*Itsas Memoria*”, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 6, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, pp. 33-40.
- Punzo, L. F., S. Usai, „L'estate al mare. Residenti e turisti in alcune destinazioni italiane”, McGraw-Hill Companies, Publishing Group Italia, Milano.
- Schmit, P., N. Lemarchand (2005), *Le patrimoine maritime en Basse-Normandie: Réflexions sur deux décennies d'actions publiques et privées*, Centre Régional de Culture Ethnologique et Technique (Crécet).
- Salizzoni, E. (2012), „Turismo lungo le aree costiere euromediterranee: della scoperta, al consumo, al progetto del paesaggio”, *Ri-Vista ricerche per la progettazione del paesaggio*.
- Taylor, W. M. (2012), „Bound by Sea and Pressed for Time: Geographical and Transient Dimensions of Seafaring Heritage in Two Australian Maritime Museums”, *International Journal of Heritage Studies*, vol. 18, 4, pp. 400-417.
- Vitale, A. (2008), „Bagnoli riconversione dell'area e degli edifici dismessi dell'ex Ilva”, in C. Ronchetta, M. Trisciunglio (ed.), *Progettare per il patrimonio industriale*, Celid Editore, Torino, 338-339.
- Ruiz, R. A., M. T. Navarro (eds.) (2008), *Ruta del patrimonio arqueológico marítimo de España y Portugal*, Banuls Impresores, S.L., Cartagena, disponibile a http://museoarqua.mcu.es/web/uploads/ficheros/libro_rutas.pdf, acceduto il 14.01.2013
- <http://www.chassiron.net/>
- <http://www.patrimoine-maritime.com/>
- http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/capitals/the-present-future-and-past-capitals_en.htm