

Une tradition à poursuivre

Jean Gagné

Number 24, Summer 1984

Derrière la fête : le patrimoine maritime

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18622ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

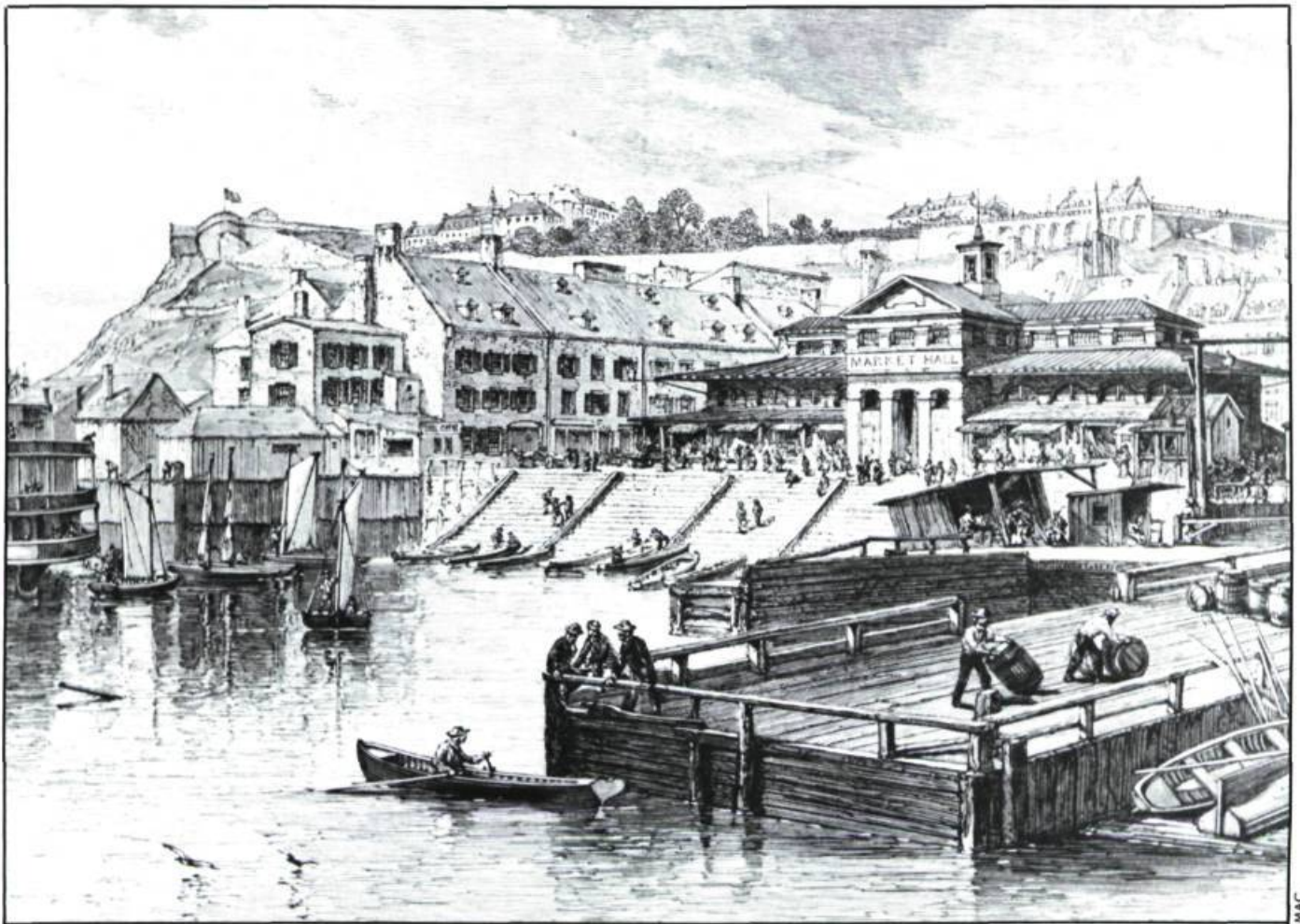
0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gagné, J. (1984). Une tradition à poursuivre. *Continuité*, (24), 15-17.



Lithographie de J. Filmer, *Market Hall and Boat Landing, Québec.*

UNE TRADITION À POURSUIVRE

Jean Gagné

Par sa géographie, le Québec est un pays essentiellement maritime. Le littoral trace la plupart de ses frontières. Ses réseaux hydrographiques sont exceptionnellement denses et en bonne partie aménageables pour la navigation. Le Saint-Laurent constitue un atout incomparable pour la circulation fluviale ou océanique. De plus, en tout ce qui touche à la batellerie, aux métiers de marin et de pêcheur, aux infrastructures des ports, canaux et écluses, au commerce relié au transport par eau, et aux décisions économiques ou politiques impliquant la vie maritime, l'histoire du Québec est riche à souhait d'événements et d'initiatives. Aussi s'étendrait-on à ce que son héritage ou patrimoine maritime soit omniprésent et se reflète encore dans le mode de vie de ses habitants.

UN HÉRITAGE MENACÉ

Ce n'est pas le cas. La Commission des biens culturels vient même de sonner l'alarme: l'héritage marin de toute nature se délabre, est inconnu et mal exploité¹. N'était l'agitation conjoncturelle créée par *Québec 84*, par un renouveau dans les loisirs nautiques et par quelques scandales occasionnels reliés à la pêche et au chômage dans les chantiers, les médias parleraient peu des choses de la mer. Depuis longtemps, semble-t-il, marins et bateaux, îles et ponts ont déserté la vie quotidienne du plus grand nombre; on n'y pense plus, hormis peut-être les automobilistes, aux heures de pointe, à la sortie de Québec ou Montréal. La marine compte à peine dans les représentations du Québec d'aujourd'hui. Parmi les stratégies de développement auxquelles songent les pouvoirs, on ne voit guère celles qui s'appuieraient sur le privilège d'une longue expérience de la mer et d'une géographie à ce point prédestinée.

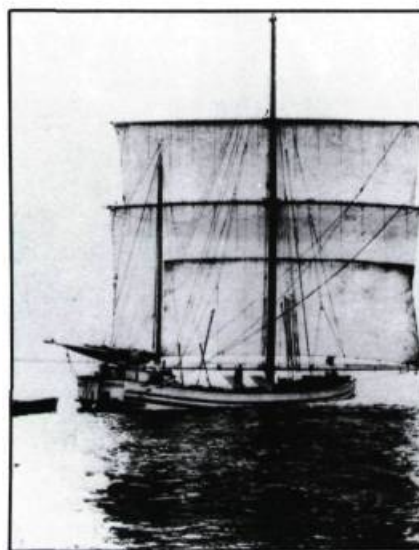
On dira et on répétera que les Québécois ont tourné le dos au fleuve et à la mer. C'est un fait, mais non une explication; encore moins une manière d'inciter à l'action. Les lamentations ne suffisent pas à justifier une relance ou à la faire désirer, il y a lieu d'examiner d'où vient notre situation paradoxale.

L'HISTOIRE MARITIME

Le Québec, à sa manière, naquit de la mer: tout en provenait au début et chacun devait compter avec l'eau, le fleuve, l'océan, les embarcations, la pêche, les pilotes et l'art de naviguer. Entre 1680 et 1750 se succédèrent au Collège de Québec une bonne douzaine de professeurs d'hydrographie chargés de former les navigateurs: Jean Bourdon (1601-1668), Martin Boutet de Saint-Martin (1616-1683), Jean-Baptiste Franquelin (1652-1718), Louis Jolliet (1645-1700), puis les jésuites Chauchetière, Silvy, Le Brun, Lauzon, etc.². Les chantiers prirent un essor rapide, qu'ont décrit Réal Brisson et Jacques Mathieu³.

Au XIX^e siècle florissait un important commerce à voile. La navigation,

tant côtière que hauturière, recrutait abondamment dans nombre de villes ou villages riverains. On y participa aux innovations (vapeur, métal, combustion) de même qu'à la mise sur pied de compagnies de transport de passagers ou de marchandises telle la *Québec & Halifax Navigation Company* en 1831, à laquelle étaient liés les trois frères Cunard. Le premier vapeur à traverser l'Atlantique, le *Royal William*, fut construit à l'Anse au Foulon (1830-1831)⁴. L'*Accommodation* avait été construit à Montréal, pour John Molson, en 1809, et le *Lauzon* à Québec en 1817. Traditions française, britannique, américaine et québécoise s'entremêlaient dans une activité fébrile.



Embarcation à fond plat servant à la navigation sur les canaux et sur le fleuve.

Lorsque s'amorça le déclin de la voile traditionnelle et qu'on s'engagea dans la production des *clipper* et des grands voiliers afin de résister à l'avance des bateaux-machines, le Québec jouait encore un rôle considérable dans le domaine de la construction navale (le *Columbus*, 1824; le *Lord Raglan* et le *Ocean Monarch* en 1854; le *Stormoway*, 1868; le *King of Algeria*, 1875; le *Cosmo*, 1877). Entre 1797 et 1896, à Québec, on avait produit 2 542 bateaux⁵.

L'industrialisation et les politiques fédérales changèrent rapidement les choses. Canaux et écluses firent de Montréal un haut lieu de transbordement. Ne restait que l'hiver à vaincre, et le port de Québec allait perdre de nombreuses traces de sa gloire, car la

faveur accordée aux nouveaux modes de transport, ferroviaire et routier en particulier, avait déjà sapé à leur base les entreprises de cabotage en aval ou en amont de la capitale. Il y avait bien en les P.E. Fortin, les J.E. Bernier et combien d'autres «villants» capitaines, mais on parlait déjà d'une autre époque.

Le Québec héritait d'une fervente tradition maritime, qui avait imprégné sa culture et sa langue, et donné Lecouvie⁶. Mais sa riche histoire maritime était tout à coup amputée de ses espoirs et de ses objets. Le fleuve n'était plus la voie par excellence du peuplement et du transport de tout genre. L'aspect marin de la culture s'était estompé. La vie des gens de mer ferait désormais partie des activités industrielles réservées aux spécialistes et éloignées du commun.

Les pêcheurs paraissent distants. Aujourd'hui, les navires passent nombreux, de plus en plus gros, et en toute saison. Mais ils passent. Et à peine sait-on dans certains milieux que nos pilotes les accompagnent. Quant on le sait, on ne s'étonne guère que des Québécois ne fassent que les accompagner. Je connais de nombreux concitoyens qui ont cherché à tâtons et vainement des hauts lieux marins à Québec ou à Montréal. Cet insuccès doit-il nous étonner? On rafistole les «vieux-ports», mais rend-on pour cela à la vie un immense héritage éparpillé et relance-t-on pour autant la vie maritime?

ET LE PATRIMOINE?

Somme toute, avec l'industrialisation, nos rapports collectifs autant qu'individuels avec l'eau et la marine ont radicalement changé. Le patrimoine maritime, c'est-à-dire tous les sites marins naturels, tout ce qu'on avait fabriqué pour en tirer parti, tous les savoirs acquis et prolongés dans les arts de pêcher, de construire, de naviguer, d'écrire, peut-être de penser, ne sont plus des biens de famille participant d'une culture dont ils tiraient leur signification profonde. Il en reste d'aucuns pour raconter la mer et nos origines, pour montrer l'héritage délaissé, mais ils se perdent parmi le grand nombre de «terriens» pour lesquels les nouveaux produits de la culture du feu (technologie) ont déclassé les héritages traditionnels

en rapport avec la mer.

Une ancienne verchère est rapidement transformée en une vieillie que seule la nostalgie éclaire encore de mille feux. Même un marin de vieille souche, à moins d'être aussi un nostalgique incurable, ne prendra pas à charge la chaloupe ou la goélette désuète qui pourrit sur son terrain. L'ayant rangée un temps, il la monnayera s'il le peut ou l'oubliera, comme ses savoirs inutiles. On n'hésite plus, dans de nombreux cas, à détruire ces encombrantes antiquailles. Pourquoi entretenir un vieux phare, un quai pittoresque, un entrepôt, si ces constructions gênent le progrès ou offensent la vue? Enseigner la sonde ou le *loch manuels*, c'est enseigner l'inutile au fervent de l'écho-sondeur. Un amas de demi-coques (sculptures gabarits pour la construction) laissés par un ancêtre occupe un espace précieux ou requiert une réfection dont le coût paraîtra exorbitant.

Lorsque le temps a fait son oeuvre et imposé son tri aléatoire, quelques objets deviennent rares et il se trouve certes parmi eux des témoins originaux ou précieux des temps passés. Des antiquaires, des esthètes déboussés, un musée peuvent se les approprier. Quand les modes se font rétro, d'aucuns peuvent, à bon compte, récupérer leurs regrets en les effaçant dans une bonne conscience de collectionneur ou de propriétaire. Rien de tout cela, par contre, ne rend un patrimoine à la vie. Un pays doté de souvenirs épars, d'objets disparates en plus ou moins bon état, de trésors cachés ou visibles, voire de monographies érudites, n'en est pas riche pour autant d'un héritage dont il est fier.

Est-il possible de briser ce cercle vicieux et de profiter de la nouvelle actualité du patrimoine maritime qui semble en perdition, pour le conserver et le mettre en valeur?

QUE DOIT-ON VALORISER?

La question est de taille. Il y va de la pertinence d'une monumentale entreprise de conservation et de valorisation. Heureusement, toutefois, les raisons d'agir ne sont pas de moindre importance que les raisons justifiant l'inaction. Car celle-ci signifierait que l'on consent à abandonner à d'autres le rôle de maîtres d'oeuvre de nos exceptionnelles richesses marines.



La traversée d'hiver à l'île-aux-Coudres, 1944-1945.

Il y a en effet un lien étroit entre l'insouciance généralisée envers la vie maritime et l'apathie non moins généralisée envers les témoins de la tradition. Par ailleurs, la défection — c'en est une à coup sûr — n'est pas si ancienne qu'on pourrait le croire. La coupure profonde n'est vieille que de trois à cinq décennies. Enfin, ce que l'on a pu perdre n'est rien en comparaison de ce qui subsiste et de ce qui peut advenir.

Aussi, afin que le rattrapage soit efficace et ne tarde pas indûment, on pourrait songer à conjuguer les efforts en vue de reprendre en main l'exploitation des industries maritimes de même qu'à relancer les démarches destinées à mettre en relief les principaux éléments d'une forte culture de l'eau à peine vieillie. Montrer la vie de la mer, comment elle est et comment elle fut, ranimer l'héritage délaissé et indiquer ce qui est à faire, vaincre par ces moyens une inertie qui risque de conduire à un abandon néfaste, voilà au fond une seule et même tâche indispensable, justifiée et par les besoins de l'heure et par une expérience séculaire.

Cela ne veut pas dire qu'il faudra démontrer, par son actualité ou sa rentabilité immédiate, la pertinence de chaque mesure de restauration ou de mise en valeur. Cela ne veut dire non plus qu'on devra chercher servilement dans un lointain passé les solutions aux nouveaux problèmes. Il importe avant tout d'encourager les milieux maritimes eux-mêmes à faire et à exposer leur histoire. Nous sommes maintenant en droit de nous attendre à ce que toute institution apte à le faire, politique, économique, juridique ou scolaire, s'intéresse d'urgence aux activités maritimes. Les archives portuaires, celles des pilotes et

des pêcheurs dorment en vrac. Il n'existe pas de centre de documentation et de recherche approprié sur la vie et le patrimoine maritimes. L'information laisse à désirer. Pourquoi attendre davantage? La mesure la plus urgente: accélérer les timides efforts consentis ici et là.

Le culte du patrimoine ne se confond pas avec une forme de piété filiale qui nous obligerait à protéger coûte que coûte un héritage quelconque, bien que cette fidélité ne soit point à mépriser, car nous lui devons beaucoup. Devant l'impérieuse nécessité de nous adapter, c'est un privilège d'être riches d'expériences et de bénéficier de repères que fournissent précisément les biens patrimoniaux. Le patrimoine a donc ceci de particulier qu'il peut être toujours actuel et qu'il permet, dans une situation donnée, de passer du connu à l'inconnu, d'innover avec assurance, de relier le passé au futur et vice versa. Il peut être ce fil d'Ariane indiquant la voie aux héros et à une culture dans certains de ses éléments vitaux. Il peut nourrir les racines et l'imagination, nécessaires pour éviter qu'un mode de vie erre à tout vent. Après l'habitation, ne serait-ce pas le temps du patrimoine maritime? ■

- (1) Le patrimoine maritime au Québec. Rapport de la Commission des biens culturels préparé par François Picard, Québec, ministère des Communications, 1983.
- (2) Louis-Philippe Audet, *Hydrographie du Roi et cours d'hydrographie au collège de Québec, 1671-1759*, dans *Les cahiers des dix*, n° 35, Montréal, 1970, pp.13-37.
- (3) Réal Brisson, *La charpenterie navale à Québec sous le Régime français*, Québec, IQR, 1983, Coll. Edmond-de-Nevers n° 2; Jacques Mathieu, *La construction navale royale à Québec 1739-1759*, Québec, La société historique de Québec, 1971, coll. Cahiers d'histoire n° 23.
- (4) Paul-Olivier Lalonde, *Les 150 ans du Royal William*, dans *L'Escale*, vol. IV n° 2-3, 1983, p.5.
- (5) Frederick William Wallace, *Wooden Ships and Iron Men*, Londres, Hodder and Stoughton, 1924, passim.
- (6) Parmi quarante-deux bateaux d'ivoire évoquant une histoire maritime mondiale, l'artisan Edmond Lecouvie, né à Gaspé en 1886, en a réservé un certain nombre aux bateaux construits au Québec. Cf. Jean Gagné, *Traces et trésors de l'histoire maritime*, dans *L'Escale*, vol. IV n° 4, 1984, pp.6-7.



JEAN GAGNÉ

Diplômé en philosophie des sciences, il a été directeur de l'Institut québécois de recherche sur la culture. Il est rédacteur en chef de *L'Escale*, une revue maritime publiée sous l'égide de l'Association des instituts de marine du Québec.