



PORTRAIT



CONSEIL DU SAINT-LAURENT
TCR SUD DE L'ESTUAIRE MOYEN

MISE EN CONTEXTE :

Cette fiche a été produite dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de gestion intégrée régional (PGIR) touchant le territoire de la Table de Concertation Régionale (TCR) du Sud de l'estuaire moyen. Elle fait partie du portrait du territoire.

Pour en apprendre davantage sur l'ensemble de la démarche, visitez notre site internet : tcrsudestuairemoyen.org. Un résumé est également disponible en introduction de la [version conviviale du Plan d'action 2018-2023](#) (pages 6 à 11).

REMERCIEMENTS :

L'équipe de coordination du Conseil du Saint-Laurent tient à remercier tous les membres, partenaires et collaborateurs de la Table de concertation du Sud de l'estuaire moyen qui ont participé à l'élaboration et à la vérification des fiches du portrait du territoire.

CITATION RECOMMANDÉE :

Conseil du Saint-Laurent. (Année). Titre de la fiche. Fiche du portrait | Plan de Gestion Intégrée Régional du Conseil du Saint-Laurent.

Portrait culturel du sud de l'estuaire moyen - De Montmagny à Rivière-du-Loup

Réalisé par Alain Franck, ethnologue spécialisé en histoire maritime et conservateur du Musée maritime du Québec

RÉSUMÉ

Le territoire côtier du sud de l'estuaire a été fortement influencé dès les premiers peuplements par le fleuve, la navigation, l'exploitation des ressources naturelles, l'agriculture et l'intensification des activités économiques, forestières et industrielles. Aussi, la navigation et le transport maritime ont laissé des traces dans le paysage et ont marqué par le fait même l'occupation du territoire, l'établissement des noyaux villageois et l'appropriation des berges.

Le Saint-Laurent, berceau d'une civilisation

Le portrait culturel du territoire côtier du sud de l'estuaire moyen s'apparente étroitement à celui de la culture maritime parce que la présence du Saint-Laurent a conditionné la vie tout entière des Québécois qui se sont installés sur ses rives. Le Saint-Laurent a, depuis plus de trois cents ans, exercé un attrait indéniable sur la population et les voyageurs.

Au cours des années, les villages riverains ont formé un complexe étrange de civilisation traditionnelle, de noblesse paysanne et de rudesse marine. En l'absence de routes adéquates, ces habitants, isolés par l'eau, ne pouvaient se tourner que vers le « chemin qui marche » pour subvenir à leurs besoins.

Un espace identitaire

Le Saint-Laurent n'est pas qu'une surface d'eau. Depuis les premiers temps, il a alimenté l'imaginaire avec ses îles et ses brumes, ses tempêtes, ses naufrages et ses épopées merveilleuses. Il constitue une sorte d'univers mental parce qu'il occupe une place prépondérante dans la vie, dans les rêves des Québécois. Si le fleuve sert de moyen d'identification au Québec, il tire aussi de sa fonction de voie de communication dès sa découverte, une valeur d'évasion et de conquête.

C'est un tissu complexe, fabriqué depuis plusieurs centaines d'années. On peut dire que la connaissance de l'histoire maritime nous apporte une vision bien particulière d'une époque, celle d'un environnement humain où les activités maritimes étaient omniprésentes et essentielles à la vie quotidienne des Québécois.

Hier imprégnées d'eau, nos habitudes d'aujourd'hui nous ont conduits à renier cette relation au fleuve, à oublier cet héritage même si l'on vit à proximité.

L'envergure de la culture maritime

La culture maritime des Québécois, c'est un ensemble de pratiques et de savoirs, d'habitudes et d'usages, une accumulation de faits, de perceptions, de liens tramés entre les hommes et le milieu marin. Parmi ces liens, plus ou moins serrés, il en est qui appartiennent aux images, aux paysages, aux contacts visuels que nous nous efforçons de maintenir — le plus souvent hélas de façon symbolique — avec l'environnement ou l'élément liquide.

D'autres liens apparaissent plus solides parce que noués par les valeurs d'usage : navigation, transport maritime, pêche, et, de plus en plus, loisirs, et nautisme. Il est donc facile de reconnaître que le portrait culturel ou le domaine maritime est d'abord un héritage naturel. Même si le milieu maritime relève de l'ordre naturel, c'est notre culture qui confère telle ou telle valeur et qui détermine, en somme, l'importance sociale du milieu biogéographique. Sa valeur culturelle s'ajoute à sa valeur naturelle première, elle en dépend même étroitement.



Pêche à fascines. Pointe aux Orignaux.

Quant aux biens, aux produits et aux témoignages reliés à notre exploitation de ce milieu marin, les principales difficultés proviennent du fait qu'il s'agit d'un champ d'activité humaine en constante évolution. D'un point de vue maritime, une dynamique particulière régit les rapports des gens et des biens matériels conçus comme des outils de production :

leur première valeur est fonctionnelle, si bien qu'advenant la désuétude ou l'inefficacité d'un bien, d'une activité, d'un système d'exploitation ou autre, c'est la destruction ou la mise au rancart qui est d'abord envisagée.

Des exemples récents de cette logique nous sont donnés par l'administration fédérale qui a dynamité une dizaine de phares dans le golfe Saint-Laurent dans les années 1980, qui se départit des autres jugés inutiles et qui a continué, malgré les protestations des citoyens, de condamner en série les quais des villages riverains du Bas-Saint-Laurent.

Il est arrivé la même chose à la dernière flottille de bateaux traditionnels du Saint-Laurent, composée de goélettes en bois, qui désarme à la fin des années 1970 et vient mourir sur les grèves jusqu'à disparaître complètement. Les années 1970 ont vu partir avec le jusant un mode de vie séculaire. On a laissé lentement pourrir les voitures d'eau sur les grèves et abandonné les quais de bois aux glaces hivernales. Ceux qui ont vu s'en aller toute une époque en avaient le cœur serré. Félix Leclerc disait : «...toute goélette ayant histoire à raconter et merveille à dire, sans se douter peut-être que des tonnes de courage et de génie soient remisées là, à pourrir bêtement, à la grande satisfaction des touristes et au détriment des hommes. »¹

Donc, considérer les significations culturelles et les valeurs-témoins des choses, des architectures et des paysages marins, sont autant d'objectifs qu'il faut poser et développer pour bien saisir toute l'ampleur de la situation, de la culture maritime ou du patrimoine.

Le patrimoine maritime du Québec

« Le patrimoine maritime du Québec comprend l'héritage naturel et culturel de la collectivité, dans ses rapports avec l'eau. Cet héritage inclut toutes les dimensions de la relation entre l'homme et ce milieu, dimensions temporelles et spatiales, aussi bien que matérielles, intellectuelles et imaginaires. »

Cet énoncé élargit considérablement la notion du patrimoine maritime et permet de le présenter à l'aide de deux entités distinctes : le milieu naturel et les biens culturels maritimes ou le patrimoine maritime naturel et le patrimoine maritime culturel.¹

L'héritage de notre passé maritime

Pour bien comprendre toute la richesse culturelle qui se cache derrière notre héritage du passé, il est important de jeter un regard sur les activités humaines qui ont façonné l'aménagement de notre territoire.

¹ L'Escale nautique, été 2002, no 34, p. 4.

Avant l'arrivée de l'automobile et des routes modernes, le fleuve Saint-Laurent constitue la seule grande voie de communication et de transport. En l'absence d'un réseau routier adéquat, c'est donc vers le fleuve qu'on se tourne pour le besoin de transport de produits de toutes sortes.

Pour rendre une région habitable, il importe qu'aucun point de la superficie du territoire ne soit trop éloigné d'un accès à l'eau afin que les marchandises puissent être exportées ou importées sans avoir à supporter les complications et les frais d'un long trajet terrestre. Les premiers habitants vont donc s'établir sur les pointes avancées, près d'un havre naturel au confluent du fleuve et des rivières ou dans les anses lesquelles constituent les meilleurs points de contact pour les embarcations.



Montmagny établit au confluent de deux rivières et du fleuve Saint-Laurent.

Les bateaux sont naturellement le lien entre la terre et la mer et leur utilisation dans le lieu d'origine favorise le développement et la mise en valeur de sites côtiers. Ainsi, le fleuve et ses affluents imposent donc aux navires et aux embarcations, comme il l'a fait pour le schéma d'établissement des terres, ses propres règles ce qui aura comme conséquence de favoriser des méthodes particulières de navigation.

Au Québec comme ailleurs, le navire et les navigateurs ont joué un rôle éminent dans l'évolution d'un grand nombre de sociétés humaines. L'usage d'un outil parfaitement original, tel que le bateau, la relation qui s'établit entre l'homme et la mer, sont des particularités apparentes qui furent reconnues par un grand nombre de chercheurs. Le phénomène de la batellerie représente dès lors un mode de vie intimement lié au fleuve.

L'importance économique de la navigation intérieure dans la société d'autrefois est indéniable parce que le bateau, en plus d'être un objet en soi, est un témoin de la vie et de l'organisation des sociétés du passé. Le caractère spécifique de la navigation fluviale qui dépend étroitement du bateau, est absolument indissociable de son milieu. Dans cet ordre d'idée, les voies et les espaces qu'ils parcourent font partie du patrimoine maritime.

Le Saint-Laurent va favoriser deux types de navigation, la navigation de haute mer et la navigation fluviale, qui vont conditionner à leur tour l'usage de deux types de navires adaptés aux besoins de ce trafic. Ainsi, jusqu'à l'avènement des routes ou de l'époque moderne, jamais le fleuve n'a été autant sillonné de paquebots, de vapeurs, de barges et de goélettes.



© Coll. Musée maritime du Québec

Goélette à l'échouage.

Le corridor maritime de l'estuaire moyen

Dans l'estuaire moyen, la présence de l'archipel de l'île aux Grues, en amont, ancré en plein centre du couloir laurentien, a eu pour effet de diviser le fleuve Saint-Laurent en deux chenaux de navigation, nord et sud. Bien que ces deux chenaux soient praticables, depuis la Conquête et l'arrivée des Anglais, la majeure partie du trafic maritime empruntait le chenal sud pendant plus d'un siècle et demi, rendant cette portion du Saint-Laurent extrêmement dynamique jusqu'en 1940.

Rien ne peut surpasser en magnificence le panorama qu'offre l'île aux Grues par une journée ensoleillée, quand par la marée montante, des navires de toute nature surgissent de la Traverse de Saint-Roch des Aulnaies, grossissant à mesure qu'ils approchent de la surface du fleuve, jusqu'à ce qu'ils passent, gros et puissant, tout près de l'île. ¹

Le chenal sud court le long de la rive sud, entre les bancs et les îles répandus au milieu du fleuve, depuis la Traverse Saint-Roch jusqu'à Québec. À l'époque, il est bien balisé et très fréquenté car on y trouve de bons mouillages. Chaque village échelonné le long de la rive sud possède son quai et leur développement dépend étroitement de la voie fluviale et de la navigation. Sa dimension variait grandement en fonction du potentiel de marchandise à transporter. Cependant, il arrivait souvent que les quais étaient très longs à cause de la faible quantité d'eau en présence due à la faible pente de l'estran. Il fallait donc construire loin vers le large. Certains faisaient plus de 300 m de long. La vocation sociale et récréative s'est ajoutée au fil des années aux activités commerciales de ce lieu de rassemblement qu'est le quai. L'arrivée et le départ des bateaux constituent des moments privilégiés pour tous ceux qui vivaient à proximité du quai. C'était le lieu de retrouvailles, d'échange de marchandises, d'informations ou simplement de potins. Les commerces afférents étaient nombreux, ateliers d'artisans et magasins généraux, et permettaient d'attendre les bateaux tout en jasant sur les bancs placés à cet effet.



Kamouraska vu du quai aval, dit quai Taché, début du XX^e siècle.

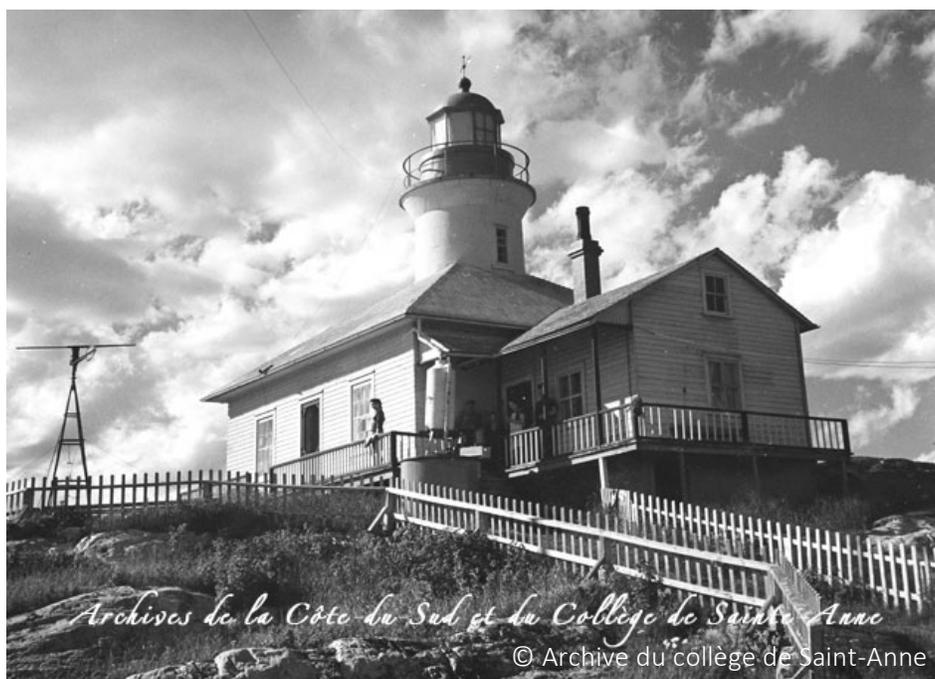
Par la suite, devant l'augmentation du tonnage des navires, les habitués du fleuve optèrent de plus en plus pour le chenal nord, le trouvant préférable, de navigation plus facile et contenant moins de glaces en plein hiver que le chenal sud. Après avoir complété le creusage des passages à l'extrémité ouest, peu profonds, du chenal nord en 1937 les océaniques délaisseront graduellement le chenal sud.

Le balisage du corridor maritime

C'est dans la deuxième moitié du XIX^e siècle qu'apparaissent la majorité des phares qui vont sécuriser le corridor maritime de la rive sud de l'estuaire.

Faisant partie d'un réseau d'aide à la navigation de tout le Saint-Laurent, ces architectures font partie de la deuxième génération de phares, marquée par l'expansion rapide du réseau dans le golfe Saint-Laurent, par la construction des derniers phares en maçonnerie massive, et surtout par la construction de très nombreux phares en ossature de bois érigés en 1862. Les phares de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie, de l'île du Long Pèlerin, de Bellechasse, de l'île aux Grues, et de la Grande île de Kamouraska ont tous été construits cette année-là.

Sauf celui de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie qui a été transformé quant à lui en un gîte touristique en 1989, tous ces phares en bois ont été démolis ou remplacés. Auparavant, seuls sept phares permanents avaient été construits dans un rayon géographique relativement restreint dont trois sur la rive sud du fleuve, entre Québec et Rimouski, soit les phares de l'île-Verte (1809), du Pilier de Pierre (1843) et de l'île Bicquette (1844).



Phare installé sur l'île du Long Pèlerin.

Valeur culturelle du fleuve

De nos jours, plus de la moitié des Québécois vivent près de l'eau sans vraiment prendre conscience de l'importance et de la grande fragilité de l'écosystème humain construit au fil des époques historiques. C'est l'interaction de l'homme avec ce milieu qui, année après année, a su composer avec des affinités développées de longue tradition. Nos rapports

avec le milieu marin prennent, par conséquent, une première valeur étroitement liée à la qualité intrinsèque des eaux.

Beaucoup d'habitats et de lieux, de sites et d'architectures, ont été définis hier par la présence et l'usage de l'eau et du fleuve Saint-Laurent. La mise en valeur du territoire au XIX^e siècle, le développement des villages, l'intensification de l'agriculture et des activités économiques, forestières et industrielles, dépendaient presque essentiellement de la navigation. Des moulins à bois sont par ailleurs construits dans plusieurs villages côtiers. On peut mentionner ici les moulins Price à Montmagny et Rivière-du-Loup, de Léandre Méthot à Cap Saint-Ignace et ceux plus anciens de M. Harrower à la rivière des Trois-Saumons (Saint-Jean-Port-Joli) où il possédait aussi une distillerie.



Arboriduc ou «floume» érigé vers 1940 par la compagnie Price pour acheminer les billots de bois vers le bassin de Montmagny afin être chargés sur les navires.

De là, l'importance des villages, des maisons, des territoires établis sur les rives de ce plan d'eau. Tout au long de la côte, les églises à une ou à deux flèches ont toujours constitué un repère utile pour les navigateurs sur le chenal du sud. Le fleuve permet donc que des liens se tissent au fil des ans entre les riverains. Les rives de ce cordon littoral étaient comme une rue d'un grand et même village, unie par des liens de parentés, transactions régulières et réunions joyeuses.

Comme la navigation a toujours eu une place importante dans la vie économique et sociale des villages côtiers, dès la fin du XIX^e siècle, grâce à la navigation, le fleuve va favoriser

également la villégiature. La population va profiter des petits voyages que l'on peut effectuer jusqu'à Québec pour s'initier aux croisières et au tourisme. De petits vapeurs qui font la navette entre Québec et quelques paroisses du bas du fleuve, amènent de nombreux visiteurs le dimanche, tandis que d'autres offrent des pèlerinages à Sainte-Anne-de-Beaupré. Cette activité va également façonner le paysage architectural de nombreux villages côtiers dont les témoins matériels sont toujours présents aujourd'hui.

Jusqu'à une époque récente, le Saint-Laurent n'avait aucune concurrence comme voie de transport et le transport fluvial, le plus ancien des modes de transport, était déjà bien développé partout sur le fleuve. Avant l'arrivée du chemin de fer dans la région en 1860, la «route d'eau», le fleuve Saint-Laurent était donc la seule voie de communication répondant aux besoins de transport et de communication.

À ce moment, le chemin de fer qui traverse la partie centrale des comtés, va favoriser le développement de nouvelles régions économiques qui prirent naissance grâce à ce nouveau mode de transport. Les convois s'arrêtent aux gares de chacun des villages identifiés par le vocable «stations».

Les villages situés en bordure du fleuve Saint-Laurent et qui dépendent absolument pour l'échange de leurs produits des bateaux qui desservent le marché de Québec, vont bientôt établir des lignes secondaires de communication par voie ferrée, comme ce fut le cas à la Pointe aux Orignaux à Rivière-Ouelle et à Rivière-du-Loup.



Quai de la pointe aux Orignaux (Rivière Ouelle) équipé d'un phare vers 1920. Relié par une voie ferrée secondaire, il constitue le point le plus rapproché de la rive nord après Québec.

Malgré tout, l'arrivée du chemin de fer constitue une nouvelle forme de rivalité et bouleverse le transport par eau. Le chemin de fer, d'évidence, va drainer une fraction importante du transport de passagers et permet à une partie de la population d'émigrer plus facilement aux États-Unis.

L'expansion phénoménale des chemins de fer amorce le déclin de la navigation en région. On commence dès lors à tourner le dos au fleuve.



Une goélette échouée dans l'estuaire de la rivière du Loup vers 1930. À droite, on aperçoit un quai, aujourd'hui disparu, qui servait au transbordement du bois et à l'accostage de vapeurs des voyageurs.

Bref, c'est une culture qui émerge, toujours bien présente dans la psychologie des gens de la vallée du Saint-Laurent.

Particularités du paysage bâti

On parle souvent de témoins matériels ou des derniers témoins (matériels) d'une autre époque. Il est intéressant de constater qu'il existe un lien sur le territoire du sud de l'estuaire moyen entre le phénomène de la construction des navires et notamment la présence des maisons à larmier cintré. Ce type de maison dont la période de développement va de 1820 environ jusqu'à 1880, s'est manifesté presque exclusivement sur la Côte-du-Sud et il constitue une particularité bien présente dans le paysage riverain.

La construction navale figure parmi les activités économiques importantes dans l'histoire de la région. Bien qu'on ait mis en chantier des bâtiments de mer de grandes dimensions, les chantiers de l'estuaire moyen se distinguent singulièrement par la construction de goélettes. Pas moins de 427 navires ont été construits dans le secteur allant de Beaumont à Rivière-du-Loup pendant une période d'environ cent années soit de 1787 (première date disponible) jusqu'en 1890. Ces navires répondent essentiellement aux besoins de la navigation fluviale. La navigation et la construction navale sont donc des leviers économiques très importants pour les villages côtiers. Ces chantiers répondent beaucoup

plus aux besoins locaux et régionaux, et leur localisation correspond davantage aux exigences de la mise à l'eau et du transport maritime.

La plupart de ces bateaux furent construits dans un chantier improvisé sur la grève ou sur un terrain offrant une déclivité propice au lancement, propriété du constructeur ou d'un voisin. Ces chantiers ne possèdent pas infrastructures particulières sauf celles qui sont utilisées temporairement durant la construction. Ainsi, après la mise à l'eau, la construction du navire ne laisse à peu près pas de traces sur le site et il est très difficile aujourd'hui de retrouver des vestiges de cette activité passée.



Construction d'une goélette à fond plat dans le bassin à Montmagny au début du XX^e siècle.

La production a cependant rapidement décliné au XX^e siècle avec l'arrivée notamment du transport par camion et du développement des routes.

Donc, en comparant les sites de construction navale et les lieux d'implantation des maisons à larmiers cintrés (correspondant sommairement à la zone côtière comprise entre Saint-Vallier et Trois-Pistoles), nous constatons que ce type de maison a été construit surtout dans les villages qui ont produit beaucoup de navires au cours de cette période, exception faite du secteur de Montmagny où le nombre des maisons est beaucoup moins que celui des navires.

Contrairement à la croyance populaire qui identifie le larmier cintré à la région de Kamouraska surtout, le nombre de témoins nous permet de situer l'épicentre du phénomène aux abords de L'Islet, de Cap-Saint-Ignace et de Saint-Jean-Port-Joli dans 60% des bâtiments, un secteur où il y a eu à l'époque une forte activité de construction navale.

Selon les sources documentaires consultées, plusieurs charpentiers et menuisiers ont travaillé sur des maisons et sur des navires à diverses époques de leur production.

Bien qu'il soit plutôt difficile de conclure à une quelconque influence de la construction navale sur l'habitation de la Côte-du-Sud au XIXe siècle et sur la maison à larmier cintré en particulier, nous retrouvons tout de même un lien entre les deux types de construction, non pas dans la forme mais dans l'esprit de la construction : c'est-à-dire dans les manières d'étanchéifier l'enveloppe et de consolider la charpente.

Certaines techniques propres à la construction navale sont d'ailleurs spécifiées dans les devis de maisons. L'influence maritime se manifeste davantage au niveau de certains éléments comme calfatage, goudronnage, courbes de bois que dans un quelconque rappel formel du navire lui-même. Le larmier cintré ne correspond d'ailleurs à aucune forme spécifique de celui-ci ; on pourrait tout au plus lui trouver une quelconque ressemblance avec le galbe de l'étrave des goélettes.



Maisons à larmier cintré, chemin des Pionniers Est, l'Islet-sur-Mer.

Le larmier cintré possède une dimension fonctionnelle indéniable. La solidification de l'avant-toit par des soliveaux de bois et la protection contre les intempéries grâce à une imperméabilisation parfaite du ravalement de la toiture procurent à la maison traditionnelle des améliorations certaines.

La réalisation d'un pareil assemblage a pu être l'œuvre d'artisans familiers avec la construction de bateaux, des maîtres charpentiers et menuisiers qui ont pu intégrer dans la

construction domestique des techniques navales. Mais c'est surtout pour la précision de leur travail que ceux-ci ont été recherchés.

Quoi qu'il en soit, la maison à larmier cintré de la Côte-du-Sud n'est pas tributaire d'une seule influence. Elle est plutôt le résultat d'influences stylistiques, climatiques, économiques et esthétiques précises. Aux conditions climatiques qui sont peut-être difficiles mais non exclusives à la région, (le larmier cintré n'est-il pas conçu pour mieux résister à la force d'arrachement du vent), on se doit d'ajouter comme explication le souci de nouveauté et d'originalité qui semble se manifester à ce moment chez les habitants de la région. En ce sens, sans conclure à une l'influence directe de la technique navale dans la construction des maisons traditionnelles, on peut dire cependant que la maison à larmier cintré a surgi dans un environnement où les artisans spécialisés ont répondu de façon originale à ce désir populaire de nouveauté. On se doit d'affirmer également que l'usage de ces techniques dans une maison est le signe d'une construction particulièrement soignée, comme doit l'être également celle d'un navire.

Rôle récréatif et culturel du territoire riverain

Comme le fleuve traverse plusieurs régions géographiques du Québec, la grande diversité des milieux de vie qu'il parcourt est impressionnante. Plan d'eau d'une qualité exceptionnelle, le Saint-Laurent joue également un rôle récréatif important. Dans ce même ordre d'idée, le fleuve Saint-Laurent a longtemps été le haut lieu de la villégiature et de la récréation de masse. Il s'inscrit dans le rythme de l'évolution sociale et économique qui encourage la consommation culturelle.

Outre la beauté du paysage, une autre explication de cet engouement réside probablement dans l'intérêt que les propriétaires portent à certaines activités propres aux endroits de villégiature.

Ces régions présentent des panoramas saisissants en toutes saisons. Dotées d'un environnement remarquable, les rives du fleuve attirent les adeptes de nature et amateurs de plein air depuis le dernier quart du XIX^e siècle. Naguère lieu de villégiature très prisé, les premiers chalets y ont été construits avec le développement du réseau routier. On y retrouve aujourd'hui des demeures somptueuses, adossées à la falaise et assises à distance de marche de l'eau. L'endroit tout indiqué pour vivre au rythme des marées et des navires de la voie maritime. De fait, depuis plusieurs années, les municipalités riveraines connaissent un développement domiciliaire soutenu. Le nombre de résidences du bord de l'eau a considérablement augmenté depuis.

Pour certains, le fleuve est un habitat de vie permanent, pour d'autres, c'est un refuge de fins de semaine et de vacances. Même si les sites riverains se font de plus en plus rares et coûtent de plus en plus chers, la demande des nouveaux propriétaires n'a cessé de croître

dans la dernière décennie; ils n'attendent que l'occasion pour réaliser leur rêve et acquérir une résidence au bord de l'eau.

Le fleuve toujours présent

Dans ce grand entonnoir qui commence à Québec et qui finit à Gaspé ont vécu et navigué des générations de marins, matelots et capitaines de père en fils. De petits villages côtiers se sont construits puis se sont disséminés comme des grains de chapelet sur les rebords du Saint-Laurent. Au fil des générations, traditions et modernité se sont confrontées, se sont chevauchées puis se sont amalgamées selon les époques. Sans avoir développé une identité maritime, la population a plutôt un sentiment d'appartenance plus ou moins diffus, élaboré autour de références communes au fleuve, d'activités quotidiennes et d'une sociabilité aux couleurs distinctes.

De porte d'entrée et d'artère principale de développement, le fleuve est devenu bien de consommation industrielle, s'atténuant dans le décor des zones urbaines où son accès est limité par des constructions et la pollution. Pourtant, nous sommes un lieu d'eau et pour peu qu'on se réveille à cette réalité, la population vit encore aujourd'hui dans un rapport quotidien avec le fleuve. L'estuaire ne se définit pas que par un espace géographique, mais aussi par sa signification dans la vie. Région historique née d'un passé vécu en commun par une collectivité occupant un territoire, telle est une image entretenue par bien peu de gens si ce n'est les défenseurs de l'écologie et du patrimoine qui y voient encore une source d'enrichissement collectif.

L'espace fluvial n'est plus qu'une réalité objective mais plutôt un émetteur d'informations, un ensemble complexe de stimuli. L'eau et le fleuve, c'est un outil guidé par la conscience régionale et la jauge culturelle qui lui est associée, un espace empreint de sa signification et de sa force d'expression.

Aujourd'hui, dans l'esprit des gens, le fleuve se manifeste comme une étendue d'eau riche en paysages où s'exerce la navigation. Le côté culturel, soit la frange des villages, ses habitants et ses possibilités touristiques est souvent moins présent mais appréciable.

Mise à part les activités du transport maritime, la beauté des paysages, les possibilités de découverte et de tourisme, l'aventure qui représente à la fois un certain défi et un minimum de services et d'organisation, ont caractérisé également des déplacements sur le fleuve.



Pour la majorité, notre tradition maritime, par exemple, malgré sa relative jeunesse n'est déjà qu'un vague souvenir et encore. Est-il donc possible de ranimer cet héritage, par-delà les quelques efforts pour la restauration du patrimoine ? Il faut comprendre que de renouveler avec sa tradition n'est pas de vivre au passé, mais d'utiliser la technologie moderne au profit de la mise en valeur de notre territoire et de son caractère propre.

La signification de l'espace fluvial d'hier à aujourd'hui

Aujourd'hui, avec les enjeux environnementaux, l'engouement du fleuve et de l'eau peut s'interpréter comme un retour aux sources, un acte de fidélité d'un peuple envers son territoire et ses origines. C'est un nouveau regard sur l'eau qui, outre le patrimoine, passe par la liberté et la technologie. Le fleuve répond à un besoin de contact avec les éléments naturels. La notion de milieu est plus vaste que l'espace lui-même.

Les loisirs et les sports de plein-air notamment offrent une façon de vivre où la personne utilise temporairement un milieu naturel afin de se recréer. C'est une façon de vivre qui implique pour chaque individu une façon d'être et d'agir qui est en grande partie conditionnée encore aujourd'hui par l'environnement, le fleuve. Dans la région, marinas, rampes de mise à l'eau et quais publics permettent aux citoyens d'accéder au fleuve pour y pratiquer des activités nautiques.

Les actions entreprises ces dernières années sont étroitement liées à la démocratisation de l'accessibilité au fleuve et à la familiarisation ou à l'appropriation de l'espace par tous.



Marine de Berthier-sur-Mer.

Le rapport avec le fleuve tant pour ses charmes touristiques et son potentiel que pour sa situation en périphérie des villes ou des lieux habités, est indéniable pour l'ensemble des Québécois parce qu'il incarne à la fois une imagerie géographique, symbolique et émotive.

Avec des lieux qui offrent beauté des eaux et des paysages, on peut encore parler, comme l'on fait nos ancêtres, de consommation culturelle et de styles de vie.

Le patrimoine maritime est-il devenu qu'un paysage?

Aujourd'hui, devant notre méconnaissance de l'histoire des gens du fleuve et devant la disparition de tant de témoins matériels et immatériels, peut-on affirmer que la mise en valeur de notre héritage maritime ne passe que par les éléments encore visibles, voir par des éléments du paysage fluvial, par exemple.

L'ignorance et le désintérêt à l'égard de l'ensemble harmonieux du patrimoine littoral conduisent à l'abandon de la mémoire et laissent la place ouverte aux spéculations bétonneuses. Pendant ce temps, les petits ports ou les villages riverains deviennent souvent des lieux sans mémoire, livrés à un tourisme sans âme.

Le patrimoine maritime, tout comme le fleuve Saint-Laurent d'ailleurs, n'en demeure pas moins un lieu d'apprentissage et de découverte extraordinaire. On ne soupçonne pas toute la richesse culturelle qui se cache derrière le patrimoine maritime. Elle s'impose aujourd'hui comme un élément à part entière de la culture, de l'héritage collectif des Québécois, au même titre que la littérature, la musique ou les Beaux-Arts.

Références

Franck, A. 1984. Les goélettes à voile du Saint-Laurent. Pratiques et coutumes du cabotage. L'Islet-sur-Mer. Musée maritime Bernier. 166 pages. ill.

Franck, A. 2007. Rivière-du-Loup, port d'escale et de commerce. Dans la revue L'Escale nautique, Printemps 2007, no 53. p. 82 à 86.

Kamouraska, une marée d'histoire. Corporation des fêtes du 325e anniversaire de la seigneurie de Kamouraska 1674-1999. Cap-Saint-Ignace, La Plume d'Oie édition. 1999. 270 pages.

Laberge, A. et al. Histoire de la Côte-du-Sud. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1993, 647 pages.

Martin, P. L. 2002. Vers le naufrage d'une culture maritime? Revue Continuité no 94, 2002, pp 19-22.

Picard, F. 1983. Le patrimoine maritime au Québec, état de la situation et recommandations. Québec. Min. des Communications et Commissions des biens culturels. 60 pages.