

## Terre et mer Une architecture à découvrir

Jean Bélisle

---

Number 24, Summer 1984

Derrière la fête : le patrimoine maritime

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18623ac>

[See table of contents](#)

---

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

---

Cite this article

Bélisle, J. (1984). Terre et mer : une architecture à découvrir. *Continuité*, (24), 18–21.



**TERRE  
ET MER  
UNE** Jean Belisle  
**ARCHITECTURE  
À DÉCOUVRIR**

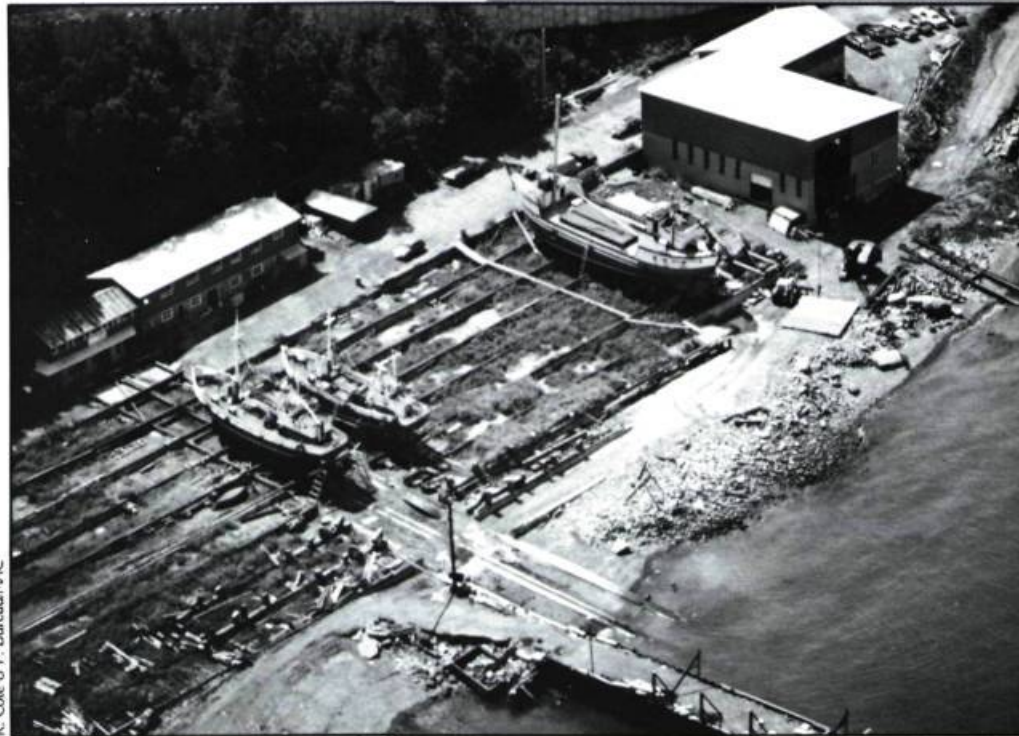
Phare et palier  
du récif du Prince  
dans l'embouchure du Saguenay.

Lorsqu'on parle de patrimoine maritime construit, il devient très difficile d'établir des catégories qui correspondent à la réalité du passé. On pense bien sûr aux bateaux et à tout le reste. Mais les images associées à ces deux catégories restent floues. En ce qui regarde les bateaux, on songe d'abord aux grands voiliers-écoles puis apparaît, dans un second temps, pour des raisons probablement ethnocentriques, l'image de la goélette à fond plat motorisée. Un brin de réflexion nous montrera que nous sommes bien loin de la réalité. Pour ce qui est de «tout le reste», c'est-à-dire les quais, les entrepôts, les phares, etc., il ne vient pas immédiatement à l'esprit. Il faut y penser un instant pour que se dessine une vision — imprécise — des ports de Montréal et de Québec. Mais ces ports sont peuplés de navires du vingtième siècle.

Le problème principal auquel nous sommes confrontés est, sans contredit, le caractère éphémère du navire. Une maison est construite en fonction de l'avenir: elle devra abriter les générations futures. Par contre, quand il met en chantier un trois-mâts, le constructeur du XIX<sup>e</sup> siècle sait, avant même de placer la quille, que le navire n'a une espérance de vie que d'environ vingt ans. À l'inverse, un hangar construit près d'un quai en 1800 dessert peut-être aujourd'hui un tanker géant des années 1980. Faut-il pour autant faire abstraction du navire dans le patrimoine maritime et se concentrer sur les bâtiments terrestres existants? Certes non. Si nous allons dans ce sens, nous tournerons le dos au fleuve et oublierons du coup l'élément unificateur de ce patrimoine, l'élément marin.

## L'ARCHITECTURE NAVALE

Ceci étant dit, jetons un coup d'oeil sur les navires. L'absence de témoins visibles de la construction navale québécoise a longtemps freiné l'étude et l'analyse de l'architecture des navires construits sur les bords du Saint-Laurent. La redécouverte des enregistrements maritimes des principaux ports québécois a révélé l'importance quantitative de l'industrie. Au XIX<sup>e</sup> siècle, 1 635 navires construits au Québec sont enregistrés au port de la ville de Québec.



R. Côté & P. Bureau/MAC

Chantier naval de l'île-aux-Coudres, (1983).

Ces chiffres, bien qu'ils surprennent, n'apportent malheureusement aucune lumière sur les caractéristiques architecturales de ces nombreux navires.

Il faut donc examiner le problème d'une façon différente. Pour commencer, il importe de ne plus considérer le navire construit au Québec comme un objet exclusivement québécois. Le navire qui évolue sur toutes les mers du globe est avant tout un véhicule international. Renonçons à nos oeillères et donnons-nous la peine d'examiner la carte du monde.

Les vestiges laissés par les navires du passé sont de plusieurs ordres. Lorsqu'un navire fait naufrage près des côtes, il est fréquent que la figure de proue soit détachée de l'épave pour aller orner soit la tombe des marins noyés, soit le jardin d'un notable de l'endroit ou la devanture de la taverne du coin.

Aujourd'hui, les musées s'arrachent ces pièces. Au Musée maritime de Perth, en Australie, on peut admirer la figure de proue du *Braidwood* construit par Charland à Québec en 1889. Le *Peabody Museum* de Salem expose celle de l'*Indian Chief* de Samson, datant de 1877. Parfois la

figure de proue reste en possession des descendants de celui qui, pour la sauver, l'arracha de l'épave. La figure de proue du *Citadel*, qui fit naufrage en 1885 en face de Miami, est toujours la propriété de la petite-fille du commodore Ralph Middleton Munro. Il reste toutefois que la figure de proue ne livre des indications que sur l'étrave du navire.

## LA RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE

Pour connaître la coque, il faut recourir à l'archéologie. Les fouilles de Robert Grenier de Parcs Canada sur l'épave d'un baleinier basque du XVI<sup>e</sup> siècle (le *San Juan*) sont importantes à plus d'un point de vue. Ce petit navire appartient bien à notre histoire maritime, même s'il a été construit en Europe. Aux antipodes, en Australie, une équipe d'archéologues fouille l'épave d'un grand voilier parti de Montréal pour inaugurer les relations maritimes et commerciales avec ce pays. Ce navire d'origine probablement canadienne appartient au patrimoine australien. Cet exemple, tout comme celui du baleinier basque, illustre la dimension internationale du patrimoine maritime. Ils sou-

lignent un besoin de collaboration internationale afin que ce patrimoine nous soit mieux connu.

Signalons, plus près de nous, la fouille très «rapide» de la barque de port trouvée à l'arrière de la maison Estèbe de Québec. Cette barque daterait des années 1720. Il convient également de mentionner les inventaires des sites subaquatiques du Richelieu dressés par l'équipe d'André Lépine.

### LES DOCUMENTS D'ARCHIVES

Il existe une troisième façon d'appréhender notre architecture navale. Elle réside dans l'examen des documents d'archives qui sont, malheureusement, dispersés à travers le monde. Ainsi, c'est à Londres, au *National Maritime Museum*, que l'on peut voir le seul plan connu d'un bâtiment construit à Québec pour la ma-

riner de guerre française. Il s'agit de celui de la frégate «l'Abénaquise» de 1756. À Glasgow, on trouvera la plus ancienne maquette d'arsenal d'un navire construit au Québec. Cette maquette représente également une frégate, la «HMS Confiance», construite par William Simons à l'Île-aux-Noix en 1814. Nous pourrions continuer longtemps cette énumération, mais arrêtons-nous sur le rapport, accompagné de plans techniques, que rédigea l'ingénieur de marine Delévaque. Publié à Paris en 1874, il est, à notre connaissance, la seule étude d'architecture navale des goélettes du Saint-Laurent. Et elle est française...

Il est donc possible de connaître et d'étudier le bateau à condition d'y mettre le temps et l'énergie. Par conséquent, il nous apparaît présomptueux et prématuré de penser établir aujourd'hui une politique de conservation de ce type de bateau, ce qui n'empêche pas que des efforts

soient faits en ce sens. En effet, nous aurons besoin de données scientifiques plus élaborées pour bien appuyer nos choix. Évitions, pour employer une expression bien terrestre, de mettre la charrue avant les boeufs! Soulignons que le navire est avant tout un véhicule de transport et qu'il réclame à ce titre des structures d'accueil terrestres. Cette extension du patrimoine maritime sur terre est tout aussi importante que le navire lui-même; elle est aussi beaucoup plus visible.

### BATEAU ET TERRE: LEURS TRAITS D'UNION

Mais avant d'examiner les composantes terrestres de ce patrimoine, il convient de jeter un coup d'oeil sur certains éléments qui relient le bateau à la terre. Il y a bien sûr les aides à la navigation comme les phares et les bouées. Les phares s'élèvent, la plupart du temps, sur des hauts-fonds



L'aide à la navigation... le phare de l'île Bicquette (1844).

ou sur des récifs. Mais on connaît des exemples qui sont construits sur des îles artificielles et certains même sur des bateaux à l'ancre. Au Québec, nous commençons à nous intéresser aux phares. Le gouvernement du Québec tarde, semble-t-il, à restaurer et à ouvrir au public celui de Pointe-des-Monts. De son côté, Parcs Canada a publié un ouvrage synthétique sur les phares canadiens<sup>1</sup>. Somme toute, nous assistons à un éveil.

Véritables traits d'union entre le navire et le rivage, tels sont les quais. On ne s'est malheureusement pas assez penché sur leur histoire et leur importance. Les récentes « restaurations » du port de Québec le montrent assez bien. De nos jours, le quai n'est perçu que comme un lien entre le bateau et la terre alors que dans le passé, il a souvent servi de support à des activités de transformation. Par exemple, Nicolas Denis, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, explique la méthode de construction d'un « chaffaux » type, qui n'est rien d'autre qu'un quai supportant une petite cabane où les pêcheurs apprêtent la morue. Actuellement, nous ne disposons que d'un seul inventaire de quais publié<sup>2</sup>. Il apparaît donc, une fois de plus, que nos connaissances sont des plus limitées et qu'elles doivent être élaborées afin d'éclairer un choix de mise en valeur.

## LES INSTALLATIONS TERRESTRES

Nous en arrivons maintenant aux installations terrestres du domaine maritime, lequel est loin d'être homogène. On peut y discerner trois grandes catégories d'installations. La première comprend les bâtiments et les aménagements qui donnent naissance au navire, en d'autres termes les chantiers maritimes. La deuxième regroupe tous les édifices nécessaires aux opérations terrestres reliées au transport maritime: entrepôts, élévateurs à grains, gares maritimes, etc. La troisième catégorie s'attache à l'aspect administratif du domaine maritime. On y retrouve les édifices des douanes, de la police du port, etc. Il est facile de se rendre compte que le patrimoine maritime terrestre sera quantitativement plus important que les autres.

Aucun chantier maritime ancien n'a fait l'objet, jusqu'à maintenant, d'une publication sérieuse. À notre



Phare de l'Île Bicquette (1844).

connaissance, il n'y a pas encore eu de fouilles archéologiques sur ce genre de site. Heureusement, certains chercheurs s'y intéressent depuis peu, mais surtout sous l'angle de l'histoire économique. Somme toute, l'étude historique des aménagements physiques est à faire. On s'étonne par exemple que le ministère des Affaires culturelles ait préféré une grève de l'Île-aux-Coudres à l'intéressant chantier maritime de Saint-Joseph-de-la-Rive pour présenter au public le processus de construction des goélettes. Mais nous n'en sommes pas à un paradoxe près. Il est cependant heureux que certains propriétaires de chantiers maritimes prennent conscience de leurs responsabilités envers le public.

Tournons-nous maintenant vers la seconde catégorie. Depuis plusieurs années, un certain nombre d'édifices portuaires ont été sauvés grâce à l'acharnement de groupes de pression locaux. C'est ainsi qu'à Paspébiac, un groupe a amené le gouvernement à respecter les derniers entrepôts du banc. Grâce à sa ténacité, le même groupe a réussi à les faire restaurer et à les ouvrir au public. Malheureusement, les actions entreprises ne sont pas toujours aussi réussies.

Depuis quelques années, le gouvernement central travaille à la revitalisation des ports du Saint-Laurent. À Montréal, comme à Québec et à Trois-Rivières, des sommes considérables ont été englouties dans divers projets de « Vieux-Ports » où l'on s'est

acharné à faire disparaître toute trace de leurs activités originelles. À Montréal par exemple, les élévateurs à grain ont disparu. On semble prendre un malin plaisir à éliminer l'essence de ce que furent ces ports au profit d'un caractère aseptisé. Le port devient un nouveau parc mais, du coup, disparaît une partie de notre héritage culturel. Tout n'est cependant pas si sombre. Il convient de signaler les efforts de Parcs Canada pour remettre en opération le réseau de canaux qui a permis la pénétration du continent.

Les édifices de la troisième catégorie (édifices des douanes, de la police du port) sont ceux qui résistent le mieux aux ravages du temps. Ceci s'explique par leur fonction qui reste la même. Ils n'ont pas besoin d'évoluer.

Que conclure de cet exposé? Pour mettre en évidence les architectures-témoins tant sur mer que sur terre et indiquer ce qui peut et doit être conservé, un problème surgit toujours, celui du manque de connaissances. Tant que la recherche n'aura pas les moyens d'aller de l'avant, et que les administrateurs de projets ne comprendront pas qu'elle est la pierre angulaire de toute politique cohérente et éclairée, nous ne pourrons que signaler les échecs. Au Québec, comme au Canada d'ailleurs, nous n'avons pas les traditions de recherche qu'on trouve, par exemple, en Angleterre et en France. Nous avons donc le devoir d'interroger davantage notre passé maritime pour éviter que les actions menées soient négatives et... irréversibles. ■

1) Bush, F. *The Canadian Lighthouse*. Cahiers d'archéologie et d'histoire. Lieux historiques canadiens 9. Ottawa, Parcs Canada, 1975.

2) Lépine, A. *La Richelleu archéologique*. Montréal, La Société du Musée militaire et maritime de Montréal, 1983.

## JEAN BELISLE

Docteur en histoire maritime de l'Université de Paris IV, il a travaillé à Parcs Canada à titre d'historien de l'architecture. Il enseigne présentement au département d'histoire de l'art de l'Université Concordia à Montréal.