

Patrimoine et tourisme industriels au Québec **Les lieux et les modes de mise en valeur**

Gérard Beudet

Volume 15, numéro 2, été 1996

Patrimoine industriel

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1075022ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1075022ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Beudet, G. (1996). Patrimoine et tourisme industriels au Québec : les lieux et les modes de mise en valeur. *Téoros*, 15(2), 9–18.
<https://doi.org/10.7202/1075022ar>

PATRIMOINE ET TOURISME INDUSTRIELS AU QUÉBEC

LES LIEUX ET LES MODES DE MISE EN VALEUR

Gérard Beaudet, professeur
Institut d'urbanisme,
Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

La fréquentation de lieux industriels québécois a connu un essor spectaculaire depuis une dizaine d'années. Canaux de Lachine et de Chambly, vieux port de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières, forges du Saint-Maurice, pulperie de Chicoutimi, Île-des-Moulins à Terrebonne, Banc de Paspébiac, centrales hydroélectriques et voies cyclables en emprises ferroviaires abandonnées, pour ne nommer que ceux-là, ont en effet été littéralement envahis par un public sans cesse croissant, un public composé de visiteurs d'un jour et, particulièrement dans le cas des corridors cyclables et des territoires des vieux ports, d'usagers plus ou moins assidus.

Si la fréquentation touristique des lieux de l'industrie est significative, le tourisme industriel, en revanche, est encore très peu développé. C'est qu'une part importante des sites ouverts au public est davantage associée à des vestiges préindustriels, dont plusieurs sont surtout mis en valeur pour leur environnement, jamais banal du reste, voire même souvent spectaculaire, plutôt qu'à titre de témoins industriels.

C'est du moins ce que cet article tentera de montrer. Mais avant d'aborder le tourisme industriel en tant que tel, il convient de faire le point sur le patrimoine industriel, qui en est l'objet premier, bien que non exclusif. On rappellera, d'entrée de jeu, l'émergence relativement récente de l'archéologie industrielle en Europe et en Amérique du Nord, pour ensuite s'attarder au cas du Québec. Une fois ce survol de la reconnaissance et de la conservation du patrimoine industriel complété, on procédera à un examen des types et des modalités de mise en valeur dont tire plus ou moins avantageusement parti le tourisme. On complétera cet examen par l'identification de quelques avenues qui semblent prometteuses en regard d'une facette du tourisme dit culturel.

LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

Le patrimoine industriel compte parmi les derniers nés d'une longue série de legs d'un passé plus ou moins récent à avoir rejoint les grands et petits monuments et sites historiques de la période préindustrielle qui ont surtout retenu l'attention des gouvernements, des groupements associatifs et des individus jusqu'à la

veille des années 1970. Ce patrimoine a été progressivement découvert à la faveur de ce que Françoise Choay (1992) qualifie de traversée du mur de l'industrialisation, traversée qui a notablement modifié le regard péjoratif ou condescendant jusqu'alors porté sur la production architecturale et technologique des XIXe et XXe siècles.

Cette découverte s'est timidement amorcée en Angleterre, à la veille de la seconde guerre mondiale. Elle aura été le fruit tout à la fois de la précocité de la révolution industrielle anglaise, de son importance sur la formation et la transformation de la société et des paysages urbains et ruraux au cours des deux derniers siècles et demi ainsi que de l'intensité de la désindustrialisation qui a frappé les îles britanniques avant tout autre pays industrialisé (Bergeron, 1991; Chaslin, 1985; Andrieux, 1992). La guerre aura constitué un intermède au cours duquel ce déclin sera temporairement relégué au second plan cependant que les attaques aériennes répétées auront contribué à accélérer la perte irrémédiable d'une partie de cet héritage. Le choc de la désindustrialisation n'en aura été que plus violent.

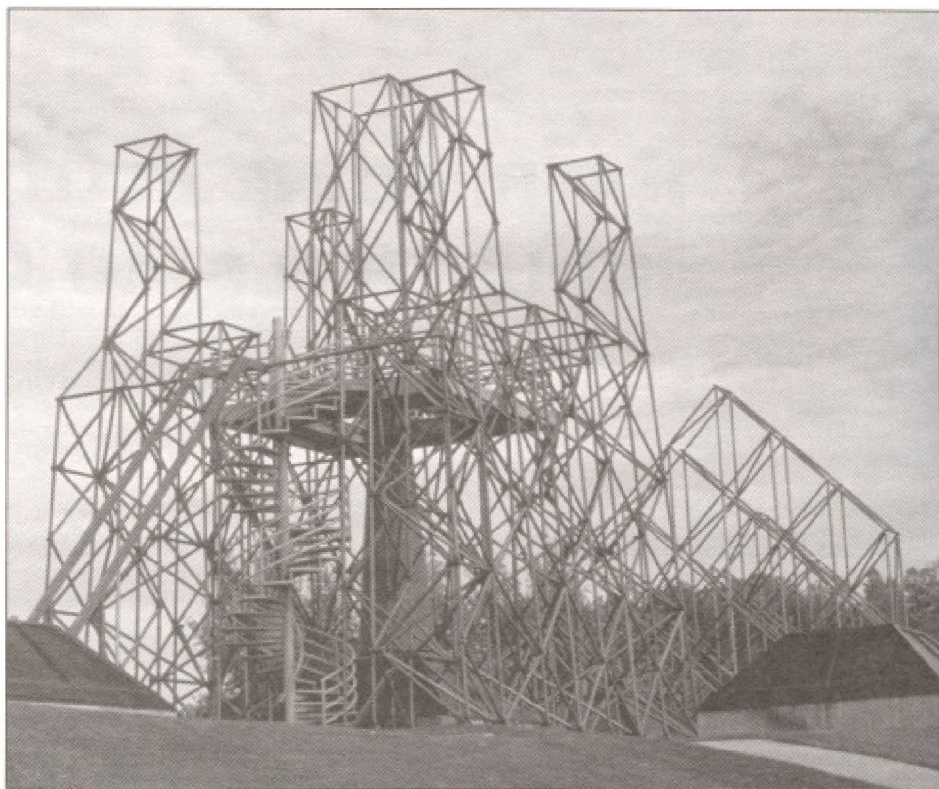
Cet engouement pour le passé industriel s'est conséquemment concrétisé surtout à compter de la fin des années 1950 et du début des années 1960. Il a rapidement donné naissance à une approche spécifique qui a gagné ses lettres de noblesse, l'archéologie industrielle (Andrieux, 1992; Trottier, 1985). Cette science, qui s'est rapidement répandue en Europe et aux États-Unis, non sans quelques débats épistémologiques et méthodologiques, voire même idéologiques, s'intéresse à l'ensemble des composantes de l'environnement industriel. Le patrimoine ainsi constitué au gré des inventaires et des études englobe les bâtiments, l'appareillage de production, les infrastructures et les équipements de communication aussi bien que les savoirs, les savoir-faire, les sources docu-

mentaires et les témoignages (Larose, 1983).

Si l'archéologie industrielle a d'abord été confinée à la période dite de la révolution industrielle et à ce qui était dorénavant déqualifié et obsolète, on a, en beaucoup de milieux, progressivement étendu ses préoccupations à l'ensemble du champ de la production et de la transformation, y compris les lieux et les installations demeurés en activité. C'est donc un pan extrêmement étendu et diversifié de l'activité humaine qui a ainsi été ouvert à la connaissance.

En ce domaine comme en d'autres, la diffusion des résultats des études et l'élargissement progressif des cercles des initiés ont induit une demande de conservation et de mise en valeur, demande à laquelle l'industrie touristique, toujours à la recherche de nouveaux produits, ne s'est pas montrée indifférente (Landre, 1995). De nombreux projets, réalisés à compter des années 1970 en Grande-Bretagne, en France, en Italie, en Allemagne, aux Pays-Bas, aux États-Unis ou au Canada, ont montré la richesse, le pouvoir d'évocation aussi bien que l'immense potentiel d'appropriation de ce patrimoine (Bergeron, 1990, 1991, 1993; Rietbergen, 1989; Lecours, 1991).

Parmi les nombreuses réalisations qui ont retenu l'attention, on signalera la fondation de l'écomusée du Creusot-Monceau-Les-Mines, la désignation, à titre de parc historique national, et la revitalisation de la ville de Lowell au Massachusetts (Frenchman, 1977; Ashworth, 1990), l'aménagement du musée Seagram à Waterloo en Ontario, l'inscription du site de l'Ironbridge Gorge sur la liste du patrimoine mondial, la transformation de la gare d'Orsay en un musée des arts du XIXe siècle, le réaménagement des vieux secteurs portuaires ainsi que la promotion, à des fins touristiques, de treize villes industrielles ou portuaires anglaises frappées par un sévère déclin socio-économique (Ashworth, 1990). Et c'est sans compter tous ces bâtiments, souvent stratégiquement implantés en bordure de cours d'eau, qui ont été recyclés en immeubles à logement, en édifices à bureaux, en ateliers d'artistes, en musées ou en centres culturels (Robert, 1989).



Les forges du Saint-Maurice. Un des plus anciens sites industriels au pays.

Mais, malgré des réussites évidentes et parfois spectaculaires, ce type de patrimoine se distingue significativement des patrimoines de l'époque préindustrielle, voire des autres formes de patrimoine des XIXe et XXe siècles. Les dimensions des bâtiments et le caractère machiniste de certains, la démesure des ensembles industriels en regard de la taille des agglomérations qui en vivaient, l'échelle régionale de plusieurs concentrations industrielles, le caractère rébarbatif et le degré élevé de contamination des environnements industriels lourds ainsi que les connotations péjoratives associées à ces milieux de travail où ont été littéralement exploités des bataillons d'ouvriers comptent parmi les multiples contraintes auxquelles sont confrontés les intervenants (Chaslin, 1985). Aussi ne doit-on pas s'étonner du grand nombre d'abandon et de démolitions constatés un peu partout en Occident, les vastes friches industrielles et ferroviaires étant devenues un élément familier du paysage urbain ou rural et de la problématique de son réaménagement (Bergeron, 1989; Choay, 1992).

Qui plus est, ces facteurs ne rendent compte que d'une partie de la probléma-

tique de conservation de ce patrimoine. La grande quantité de machines, d'équipements, de structures et d'appareils de tous genres et de toutes tailles qui occupent les édifices et leur pourtour, les impératifs de la modernisation technologique des procédés de production ou de transformation, le rythme extrêmement élevé de fermetures, le maintien d'activités de production au voisinage immédiat des bâtiments et des sites abandonnés ainsi que la position stratégique et convoitée de plusieurs friches industrielles dans le tissu urbain posent également des problèmes inédits de conservation et de mise en valeur (Larose, 1983; Trotter, 1985).

LE CAS DU QUÉBEC

Le Québec méridional partage, avec le nord-est des États-Unis, une riche histoire industrielle. On s'entend même généralement pour reconnaître que le patrimoine industriel du XIXe siècle et du début du XXe y est aussi significatif que celui que l'Europe industrielle a produit au cours de la même période (Lecours, 1991; Bergeron, 1993). Parmi les facteurs explicatifs, on retiendra l'abondance du

potentiel hydraulique d'un réseau hydrographique particulièrement dense, l'accessibilité des ports des Grands Lacs, du Saint-Laurent et de la Côte Est ainsi qu'une croissance démographique soutenue, supportée par l'urbanisation et la conquête de l'ouest.

Le sud du Québec s'est conséquemment couvert, à compter de la toute fin du XVIIIe siècle, de nombreux petits centres industriels reliés par un réseau ferroviaire extrêmement dense et par un système de canaux polarisés par Montréal. Plusieurs de ces petits centres sont devenus, au fil du XIXe siècle, d'importantes agglomérations industrielles (Montréal, Lachine, Sherbrooke, Rock Island, Granby, Saint-Hyacinthe, Valleyfield, Lachute, Saint-Jérôme, Hull, Trois-Rivières, Québec, Montmorency) cependant que l'essor de l'hydroélectricité, de l'extraction minière, de l'électrochimie et de l'électrometallurgie a entraîné la naissance de nouvelles villes industrielles (Beauharnois, Shawinigan, Grand-Mère), dont quelques-unes seront fondées de plus en plus loin au nord du Saint-Laurent (Témiscaming, La Tuque, Arvida, Noranda).

La fermeture du canal de Lachine, en 1970, a traduit, probablement plus que tout autre événement, le déclin de ce Québec industriel tel qu'il s'était lentement constitué à compter du début du XIXe siècle. Trois décennies plus tard, on s'interroge toujours sur l'avenir de ce qui fut le berceau de la révolution industrielle canadienne et on assiste au déclin, apparemment inexorable, de plusieurs des agglomérations industrielles.

Rares étaient ceux qui, à l'époque de cette fermeture du canal, se doutaient que cet environnement industriel hétéroclite, vétuste, inesthétique, encombré et pollué acquerrait, en moins d'une décennie, le statut de patrimoine national. C'est que la reconnaissance du patrimoine industriel est relativement récente au Québec. En témoignent, parmi de nombreux exemples, la fermeture et la désaffectation, voire la démolition de nombreuses petites centrales hydroélectriques, dont plusieurs dataient du premier quart du siècle, suite à la seconde nationalisation du début des années 1960. En fait, on doit attendre la fin des années 1970 pour que s'expriment formellement les premières véritables

préoccupations à l'égard du patrimoine industriel.

C'est ainsi que la Commission des biens culturels signalait, dans son rapport de 1981-1982, que les tournées régionales réalisées depuis 1979 au Saguenay, en Abitibi et en Estrie avaient été l'occasion pour ses membres de constater l'intérêt manifesté pour les structures industrielles. C'est aussi à cette époque que le complexe de la Paton, sis en berge de la rivière Magog à Sherbrooke, était acheté par un promoteur qui désirait le recycler à des fins résidentielles et commerciales, que les premiers aménagements ont été réalisés au site de la gorge de Coaticook, que des démarches ont été entreprises pour protéger le site de l'île des Moulins à Terrebonne et pour mettre en valeur le site de la pulperie de Chicoutimi.

Tenue de colloques sur le patrimoine industriel et la réappropriation des friches industrielles², fondation de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel (1988), élaboration d'une politique patrimoniale par Hydro-Québec (Lecours, 1991), publication d'une recherche sur le patrimoine industriel commandée par la Commission des biens culturels (Trottier, 1985) ont été quelques-unes des autres manifestations de l'émergence en sol québécois de préoccupations pour l'héritage industriel³.

Des précédents peuvent toutefois être signalés. Le plus illustre est certes celui des forges du Saint-Maurice où ont été entreprises des recherches historiques et des fouilles archéologiques dès les années 1960. Cet exercice de documentation exceptionnel (Andrieux, 1992) débouchera sur un ambitieux projet de mise en valeur, exemplaire à plus d'un égard, du moins dans ses premières phases.

Plusieurs bâtiments de la période préindustrielle, en l'occurrence des moulins à vent et à eau, avaient aussi été sauvegardés et, plus rarement, mis en valeur, en particulier depuis les années 1950. C'était toutefois vraisemblablement plus le potentiel d'évocation d'un passé révolu et quasi mythique qui présidait à ces sauvegardes que l'engouement pour l'histoire et le patrimoine technologiques.

Un examen rapide des statuts accordés par le ministère des Affaires culturelles, la Commission des lieux et monuments

historiques du Canada et les municipalités témoigne d'ailleurs éloquentement de l'émergence relativement tardive des préoccupations canadiennes et québécoises en regard du patrimoine technologique, toutes périodes confondues⁴. Le répertoire des lieux historiques nationaux ne comporte en effet que vingt-trois sites ou bâtiments appartenant à la catégorie industrielle⁵, sur les quelques cent vingt identifiés au Québec (CLMHC, 1993). Si l'on excepte les canaux, auxquels un statut a été accordé dès la fin des années 1920, l'essentiel de ces désignations a été effectué entre 1973 et 1992. Du côté des biens classés par le ministère de la Culture et des Communications du Québec (monument historique, site historique ou bien archéologique), une cinquantaine appartient à cette catégorie⁶, sur les quelque cinq cents biens culturels classés ou reconnus à ce jour (CBC, 1990 et 1991). Tous ont été classés entre 1961 et 1990, dont plus de 80% après 1970. Finalement, moins d'une dizaine des quelque cent soixante monuments historiques et sites du patrimoine cités ou constitués par des municipalités peuvent être inscrits au registre du patrimoine industriel (Thibault, 1995). C'est donc relativement peu (à peine plus de 10%), compte tenu de l'importance relative de ce type de lieux et de bâtiments dans le paysage québécois et en regard de l'histoire socio-économique.

En dépit de ce retard de la reconnaissance officielle, le chemin parcouru depuis le début des années quatre-vingt est significatif, du moins en ce qui concerne la connaissance du patrimoine industriel. On citera pour s'en convaincre, outre les exemples mentionnés plus haut, la tenue et la publication des actes de huit congrès annuels de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel⁷, l'organisation d'une exposition et la publication, par le Centre canadien d'architecture, d'un ouvrage important sur les villes industrielles planifiées du Québec (Fortier, 1996), les recherches menées à l'Université du Québec à Trois-Rivières sur l'industrialisation et l'urbanisation de la Mauricie, les nombreux inventaires du patrimoine bâti et technologique réalisés à Hydro-Québec depuis le début des années 1980 ainsi que la publication récente d'ouvrages ou d'écrits sur la Shawinigan Water & Power (Bellavance, 1994), sur l'hydroélectricité québé-

coise (Bolduc et alii, 1989; Bellavance, 1995), sur l'industrialisation des Cantons de l'Est et l'histoire hydroélectrique sherbrookeuse (Kesteman, 1995 et 1988) ou sur la sidérurgie en Mauricie (Hardy, 1995).

Ces avancées sont toutefois assombries sur le terrain par des pertes significatives. La valse-hésitation relative à la mise en valeur des abords du canal de Lachine, le comblement partiel du vieux canal de Beauharnois et la démolition d'une grande partie des installations de la Montreal Cotton à Valleyfield, la démolition complète des imposants bâtiments industriels de la Penman's à Saint-Hyacinthe, de la Dominion Rubber et de la Regent's Knetting à Saint-Jérôme, de la Wabasso à Trois-Rivières, de la Miner Rubber à Granby et de la Dominion Textile à Montmorency, l'abandon des premières installations de l'Alcan et de quelques autres complexes à Shawinigan, la démolition, dans le cadre de la déprise ferroviaire, de nombreuses gares et de plusieurs ouvrages d'art, la disparition de bon nombre des équipements portuaires du début du siècle de même que la précarité de l'avenir immédiat de très nombreux bâtiments et complexes industriels qui marquent le paysage de dizaines de petites agglomérations du Québec (Beaudet, 1991) sont en effet autant de rappel de la manière embryonnaire dont est assumé cet héritage collectif. Et encore ne s'agit-il là que de la partie la plus visible de ce patrimoine. On peut en effet présumer que les pertes sont beaucoup plus importantes dans le domaine du patrimoine technologique, les modernisations successives intervenues depuis l'immédiat après-guerre et les fermetures d'entreprises manufacturières ne s'étant, sauf rares exceptions, accompagnées d'aucune mesure de conservation des appareils et des équipements de production⁸.

Plusieurs lieux industriels ont néanmoins été l'objet de mesures de conservation et de mises en valeur au cours des vingt dernières années (Désilets et Liard, 1995; Lecours, 1991; Trottier, 1985). On compte par dizaines les cas de recyclage de bâtiments de la fin du XIXe siècle ou du début du XXe siècle qui ont été recyclés à des fins résidentielles ou commerciales. Le complexe de la Paton à Sherbrooke en aura été un des premiers exemples. Cet ensemble de bâtiments a

longtemps abrité l'une des plus importantes manufactures textile du Canada. Après sa fermeture, au début des années 1980, l'ensemble est demeuré vacant quelques années avant d'être rénové et transformé en résidences et en locaux commerciaux. On a ainsi préservé un morceau particulièrement significatif du passé industriel du vieux Sherbrooke et indiqué une avenue qui a été réemprunté depuis.

Cette forme de recyclage n'aura néanmoins permis qu'une conservation partielle puisque le contenu technologique des bâtiments ainsi que les ouvrages et équipements extérieurs doivent habituellement préalablement être sacrifiés, si tant est qu'ils sont encore sur place lorsque le projet est entrepris. Qui plus est, de tels recyclages sont presque exclusivement confinés aux bâtiments présentant des caractéristiques sérielles (trame structurale répétitive) et bénéficiant d'un abondant éclairage naturel, ce qui est le propre des grandes manufactures, dont au premier chef les filatures, où travaillaient des bataillons d'ouvriers et d'ouvrières (Dominion Corset à Québec, L.O. Grothé, Belding-Corticelli et Johnson & Johnson à Montréal). Les bâtiments associés à l'industrie lourde (électrochimie, électrometallurgie, construction ferroviaire, fonderie) ou les bâtiments-machines (centrales hydroélectriques, silos-élévateurs à grains, cimenteries) présentent en effet des caractéristiques qui s'avèrent des contraintes sévères qui compliquent techniquement et financièrement le recyclage.

En contribuant à conserver en partie l'esprit et la matière des lieux industriels, ces réalisations participent à un processus de conservation patrimoniale. Elles contribuent aussi, pour les mêmes raisons, à un tourisme culturel à caractère industriel. Elles ne constituent toutefois pas le matériau premier d'un tourisme spécifiquement industriel. C'est donc vers d'autres types de réalisations qu'il faut se tourner pour cerner la spécificité du tourisme industriel québécois.

LE TOURISME INDUSTRIEL QUÉBÉCOIS

Le développement du tourisme itinérant, contemporain de l'accroissement du parc

automobile, a contribué à la découverte du patrimoine québécois, y compris certains bâtiments et ouvrages de production de la période préindustrielle. C'est ainsi que des moulins à vent à Repentigny et à Verchères ont été utilisés, à compter des années 1930, comme attraits touristiques le long des itinéraires les plus fréquentés. Il s'agissait toutefois davantage de curiosités que de témoignages technologiques du passé. Tout au plus contribuaient-ils à l'exotisme des campagnes tant couru par les excursionnistes.

Le village fantôme de Val-Jalbert, au Lac-Saint-Jean, s'apparente à ces cas. Le site, propriété du gouvernement québécois depuis 1942, a été mis en valeur en tant que parc à compter de 1962. Si quelques bâtiments ont alors été restaurés et si une maquette, installée dans la pulperie, en expliquait le fonctionnement, il n'en reste pas moins que la mise en valeur s'articulait davantage aux attraits naturels spectaculaires du site (le premier aménagement réalisé consistait en un terrain de camping). Cela était encore vrai ces dernières années puisqu'on a procédé à la construction d'une télécabine permettant d'accéder à un observatoire alors même que plusieurs des bâtiments, y compris quelques-uns parmi ceux qui avaient été restaurés, se dégradaient inexorablement, faute de budget et d'intérêt véritable. Au mieux, ce patrimoine industriel remarquable contribuait-il à l'ambiance des lieux.

Contemporaine de l'affirmation de préoccupations scientifiques à l'égard du patrimoine industriel, l'étude publiée en 1982 par le service Analyse et programmation du ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme du Québec et intitulée *Le tourisme industriel* aura été la première allusion explicite à cette nouvelle forme de tourisme. Bien que n'étant pas confinée au patrimoine industriel, l'étude ne faisait pas moins de celui-ci une des assises d'un produit, de thèmes, de circuits et de forfaits proposés⁹ (Trottier, 1985; Cazalais, 1991). L'étude n'eut toutefois pas de suite.

Les préoccupations à l'égard du tourisme industriel ont toutefois survécu à cette trop brève entrée en scène. Certains des plans de développement touristique adoptés au début des années 1980 y font allusion cependant que de nombreux projets

de mise en valeur s'en réclament à titre de justification sociale et économique. Il convient donc, dans ce contexte, d'examiner quelques-uns de ces projets pour mesurer quelle part le patrimoine industriel joue dans la définition du produit touristique.

SURVOL DES FORMES DE MISE EN VALEUR DES LIEUX INDUSTRIELS

Les petites installations industrielles

Les moulins de l'île Perrot, de Saint-Eustache, de l'île aux Coudres et de la seigneurie des Aulnaies constituent les prototypes d'une première forme de mise en valeur explicitement fondée sur l'interprétation d'un patrimoine technologique. Il s'agit de bâtiments de la période préindustrielle demeurés ou remis en fonctionnement¹⁰ et dont la technologie et le mode de production artisanal sont inscrits au cœur de la visite¹¹. La farine produite sur place y est même souvent mise en vente, au grand plaisir des visiteurs.

Le moulin Blanchette à Ulverton (Ulverton Woolen Mills) s'apparente à ces derniers; la technologie mise en scène y est toutefois passablement plus avancée, la mécanisation étant ici davantage au rendez-vous. Il en est de même de la centrale hydroélectrique de Sept-Chutes. Quoique fermée, cette centrale a conservé l'essentiel de ses attributs, tant du point de vue technologique que des bâtiments et ouvrages annexes. Il s'agit donc d'un ensemble exceptionnel où la mise en valeur des caractères industriels occupe une place privilégiée.

Les forges du Saint-Maurice, auxquelles il a déjà été fait allusion, constituent une variante de ce type de mise en valeur. Si la fonction première du site et l'histoire technologique de ce foyer de la sidérurgie québécoise ont été au cœur du concept de mise en valeur retenu, l'état très fragmentaire des vestiges dispersés sur le site interdisait un accès direct aux installations, à moins que ne soit entreprise une reconstitution intégrale, ce à quoi se sont refusés les responsables du projet à Parcs Canada. L'interprétation y prend donc appui sur une

panoplie de moyens de communication, y compris la restitution volumétrique du haut fourneau (1984), qui a été préférée à une reconstruction¹².

Si le patrimoine technologique est l'objet premier de ces mises en valeur, on doit néanmoins noter que tous ces bâtiments et les ouvrages qui leur sont associés s'inscrivent dans des sites extrêmement attrayants qui ont été l'objet d'aménagements plus ou moins intenses, les plus élaborés étant le parc historique de la Pointe-du-Moulin à l'Île Perrot et le domaine seigneurial des Aulnaies. Topographie accidentée, présence d'un cours ou d'un plan d'eau et abondance de la végétation y contribuent significativement au caractère des lieux. La possibilité d'une fréquentation informelle des sites, voire d'un parcours d'un circuit d'interprétation de la nature, ajoute donc au potentiel attractif des lieux.

En ce sens, le chantier naval de Saint-Joseph-de-la-Rive, quoique bénéficiant d'un environnement champêtre, se distingue en ce que le site a conservé l'essentiel de ses caractères. Le fait qu'on y entretient ou y restaure des embarcations, dont des goélettes, y est assurément pour quelque chose. Exception faite des moulins à vent et à eau, des lieux ainsi mis en valeur après que les activités de production eurent cessé demeurent relativement rares.

Les sites industriels

Les sites de l'Île-des-Moulins à Terrebonne, de la digue des Sulpiciens au parc régional de l'Île-de-la-Visitation et de la poudrière de Windsor constituent d'autres variantes. Bien qu'ils soient apparentés aux précédents quant à leur vocation originelle, ils s'en distinguent en ce que la mise en valeur tire plutôt avantagement parti de l'atmosphère et de l'ambiance des lieux. Bâtiments, ouvrages et caractères physiques y délimitent l'assise de parcs à vocation récréative et culturelle. Bien qu'on y évoque diversement le passé industriel, il n'en reste pas moins que ces sites, abondamment reverdis, ont désormais peu à voir avec ce que furent ces environnements marqués par les activités de production.

Le site de la pulperie de Chicoutimi s'inscrit également dans cette catégorie des parcs culturels urbains. L'importance relative du cadre bâti et des installations connexes y rend toutefois la présence industrielle beaucoup plus manifeste. La transformation récente de l'emplacement en un musée de site a également contribué à accroître significativement le poids relatif de l'histoire et des caractères industriels de cet ensemble exceptionnel (Jalbert, 1994). Il n'en reste pas moins que les uns et les autres constituent une nouvelle forme de parc urbain.

Il en est de même de la gorge de la rivière Yamaska à Granby, du site de la vieille centrale hydroélectrique de la rivière du Nord à Saint-Jérôme ou du site de la chute de la rivière l'Assomption à Joliette. Les aménagements de plein air qui y ont été réalisés donnent accès à des vestiges industriels plus ou moins nombreux et importants. Bien qu'ils aient parfois été l'objet de fouilles archéologiques et d'une mise en valeur sommaire, ces structures industrielles demeurent reléguées au second plan. Le caractère spectaculaire de ces emplacements jonchés de vestiges et progressivement envahis par la végétation a en effet été le prétexte à une appropriation publique.

Les gorges des rivières Magog à Sherbrooke et Coaticook dans la municipalité du même nom appartiennent, pour l'essentiel, à la même famille. La mise en valeur des témoins industriels, en l'occurrence des petites centrales hydroélectriques, rend toutefois plus explicite la vocation première des lieux.

Les Vieux Ports

Le réaménagement des vieux ports constitue une autre forme de mise en valeur de lieux industriels. L'exiguïté des sites portuaires anciens, la transformation des technologies de transport et de maintenance, la rénovation-réappropriation des secteurs urbains limitrophes et les demandes sociales d'accès riverains ont conduit les responsables, à compter des années 1960, à délaisser le cœur ancien des zones portuaires pour des emplacements mieux adaptés. Le mouvement de réaménagement, initié aux États-Unis,

s'est rapidement propagé au Canada et à l'Europe de l'ouest.

Deux tendances ont marqué les réaménagements: la construction d'importants complexes immobiliers à vocation mixte et l'aménagement de lieux publics dont l'animation repose pour une bonne part sur le déploiement d'activités commerciales et culturelles. Le gouvernement canadien s'est engagé dans cette voie dès les années 1970. Les premiers projets élaborés pour le Vieux Port de Montréal transposaient ce modèle qui supposait que soient préalablement démolis les infrastructures, équipements et bâtiments qui "encombraient" le site. En raison de la vigueur de l'opposition au projet, une procédure de planification-consultation a été lancée en 1977. Il en résultera, quinze ans plus tard, un projet de fenêtrage-esplanade sur le fleuve et de lieu public polyvalent.

Si cette démarche a permis de réintroduire des préoccupations patrimoniales, complètement absentes dans les premières propositions (Marsan, 1991; Gariépy, 1993), ce n'aura finalement été que pour conserver quelques rares vestiges sauvés des nombreuses démolitions, dont celle de l'imposant silo-élévateur no 2, rasé dès 1978 (Barcelo, 1995). En revanche, les travaux d'aménagement réalisés à l'embouchure du canal de Lachine auront permis d'exhumer et de restaurer les écluses et de mettre en scène, sur fond du silo-élévateur no 5, plusieurs structures industrielles. Il n'en reste pas moins que le patrimoine industriel n'a pas été le fondement du projet de réappropriation et qu'il n'aura été souvent intégré dans les aménagements qu'à titre de compromis ou de tracés régulateurs¹³.

Le Vieux Port de Montréal n'a, en ce sens, pas été une exception. Il en a été de même des Vieux Ports de Québec, de Trois-Rivières et, dans une moindre mesure, de Sorel et de Chicoutimi. La dictature des fenêtres riveraines, confrontée au gigantisme de certaines installations et à un manque de sensibilité à l'égard de cette forme de patrimoine industriel, aura eu raison, plus souvent qu'autrement, du caractère des lieux dont le passé n'est plus, règle générale, que très accessoirement connoté. L'emplacement du Vieux Port de Québec aura été,

au surplus et à l'instar de celui de Montréal, l'objet de nombreux projets immobiliers contestés, dont quelques-uns ont été réalisés. Patrimoine, loisir urbain et tourisme n'ont donc pas nécessairement fait bon ménage en ces lieux au demeurant très fréquentés.

Les emprises infrastructurelles des chemins de fer et des canaux

Les années 1960 et 1970 ont été caractérisées, aux États-Unis et au Canada, par l'abandon massif de milliers de kilomètres de voies ferrées et par la déqualification de nombreux canaux de navigation commerciale. Il en est résulté une disponibilité potentielle de parcours convoités par les adeptes, de plus en plus nombreux, du cyclisme et de la marche de longue distance. C'est ainsi qu'est né un mouvement de réappropriation d'emprises infrastructurelles qui a rapidement saisi les opportunités que présentaient ces mouvements d'abandon. Des voies cyclables et des sentiers de marche se sont multipliés en milieux urbains et ruraux, offrant ainsi une alternative aux pistes aménagées depuis parfois fort longtemps en milieu naturel (Grove, 1990).

Ces aménagements n'ont pas été limités aux emprises infrastructurelles, pas plus qu'ils n'ont été réalisés que là où les activités de transport avaient été abandonnées. Il n'en reste pas moins que les corridors infrastructurels patrimoniaux ont compté pour beaucoup dans ces projets de recyclage à des fins de randonnée et de plein air.

Au Québec, les emprises ferroviaires de Deux-Montagnes et de la vallée de la Rouge, entre Saint-Jérôme et Saint-Rémi-d'Amherst, ont compté parmi les premières expériences de recyclage, la première à des fins de cyclisme, la seconde à titre de parc aérobie. Ces emprises, abandonnées dès les années 1960, avaient toutefois été nettoyées de tout équipement, si bien que le patrimoine qui leur était associé, que l'on songe aux gares et aux équipements habituels d'une voie ferrée, avait complètement disparu. Depuis, les réaménagements se sont multipliés. On signalera, entre autres réalisations, le parc du canal de Lachine, la piste cyclable des canaux de Chambly et de Soulanges et des tronçons ferroviaires

abandonnés Farnham-Granby et Granby-Waterloo ainsi que le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord, qui s'étend de Saint-Jérôme à Mont-Laurier¹⁴.

Le parc du canal de Lachine demeure, parmi tous ces parcours de randonnée, celui dont l'environnement industriel a été le mieux préservé. Non seulement plusieurs des aménagements et des équipements du canal ont-ils été conservés mais il structure encore un paysage industriel de première importance, y compris certains bâtiments abritant des entreprises demeurées en service. Il s'agit toutefois d'une exception et l'avenir de certaines des composantes patrimoniales les plus significatives demeure incertain (Faucher, 1993).

En raison de leur vocation de corridors de liaison interurbaine, les emprises ferroviaires sont évidemment moins bien encadrées. Mais ce n'est pas la seule raison de leur dénuement relatif. Les compagnies ferroviaires ont en effet pris l'habitude, lorsqu'elles interrompent le service, d'enlever les rails en vue de leur réutilisation et de démolir bâtiments et ouvrages divers, soit disant par mesure de sécurité¹⁵. Seules des interventions vigoureuses de collectivités locales ont en fait limité les dégâts et permis de sauver quelques gares et certains ouvrages d'art qu'il aurait été par ailleurs fort coûteux de reconstruire en vue d'une réutilisation des emprises. On ne se surprendra donc pas du caractère assez banal de certains tronçons de ces corridors de randonnée. Le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord conserve néanmoins une certaine mémoire industrielle que le plan directeur recommande de préserver et d'exploiter (Sotar, 1990). Mais, dans tous ces cas, il s'agit surtout, jusqu'à présent, de consolider une ambiance plutôt que de supporter une mise en valeur à caractère industriel.

Le projet de la ville de Montréal d'aménager, dans le cadre de son réseau vert, un parcours polyvalent dans l'emprise de voies ferrées demeurées en service permettrait de maintenir une mémoire industrielle vive dans la mesure où ceux qui le fréquentent côtoieraient des entreprises en service et des lieux d'activités ferroviaires parfois intenses (Décarie, 1993). Force est toutefois de constater que les premiers aménagements réalisés

dans l'emprise du CP ont plutôt engagé le projet dans la voie de la banalisation des lieux.

Les lieux d'extraction

La redécouverte d'anciens sites d'extraction et la longévité des opérations en certains autres sites ont donné naissance, au cours des dernières années, à une autre forme de mise en valeur de lieux industriels. Certains aménagements commémorent des activités et des techniques d'extraction et de transformation primaire disparues (le Centre d'interprétation de l'ardoise à Kingsbury et la mine de cuivre de Capelton en Estrie, la Cité de l'Or au site minier de Bourlamaque en Abitibi et la Maison du granit à Saint-Sébastien, en Haute-Beauce), cependant que d'autres inscrivent dans la longue durée des activités d'extraction toujours en opération (le Centre d'interprétation du cuivre à Murdochville et le musée minier de Thetford Mines).

Contrairement à plusieurs autres lieux industriels anciens, ces sites ne constituent habituellement pas des environnements naturels attrayants, du moins pas au sens où on l'entend généralement lorsqu'il est question de beaux paysages. Ce sont donc les caractères acquis en regard des impératifs d'exploitation de la ressource qui prédominent et la vocation industrielle, par patrimoine interposé, demeure au coeur des aménagements d'accueil et d'interprétation. Sans compter que, on l'a souligné, des activités contemporaines d'extraction et de transformation se poursuivent en certains de ces sites. Le tourisme industriel y trouve donc son compte.

Les installations industrielles lourdes

Le passé industriel peut également être présenté aux visiteurs sans véritable aménagement spécifique, comme c'est le cas dans certains grands bâtiments ou complexes de production où les technologies et les équipements originels ou anciens sont plus ou moins intégralement conservés. Parmi les exemples les plus éloquents, on citera les centrales hydroélectriques de Shawinigan, de Première Chute, de Beauharnois, de Rivière des

Prairies, de Rapide Farmers et de Carillon auxquelles le public a accès depuis quelques années¹⁶. Les visiteurs y sont confrontés sans artifice au fonctionnement de ces imposantes machines dont certaines datent du premier quart du siècle (Shawinigan-2A).

D'autres grandes entreprises ouvrent ainsi leurs installations, dont une partie présente un intérêt patrimonial. C'est notamment le cas de Tembec au Témiscaming, de Noranda à Rouyn-Noranda (musée Horne) et de Bombardier (musée J.A. Bombardier).

La Cité de l'Énergie de Shawinigan demeure, dans le domaine du patrimoine industriel lourd, le projet de mise en valeur le plus ambitieux (CII, non daté). Articulé aux centrales en service (centrales no 2A, 2B et 3), au bâtiment désaffecté (Northern Aluminum Co.) et aux vestiges d'installations de production hydroélectrique (centrales no 1 et Alcan-16) appartenant à Hydro-Québec de même qu'aux premières installations d'Alcan (abandonnées), la Cité veut offrir aux visiteurs une expérience d'immersion industrielle unique. Inscrits dans un cadre physique spectaculaire, ce complexe offre également, contrairement en cela à la plupart des lieux industriels, un ensemble d'aménagements paysagers exceptionnels hérités des différentes phases de construction. Des contraintes environnementales, dont au premier chef la contamination des installations de l'Alcan (Beaudet, 1995), compliquent toutefois la tâche des responsables du projet cependant que, tourisme oblige, des aménagements et des équipements récréatifs ont été ajoutés au concept originel, modifiant ainsi le caractère exclusivement industriel du site. Reste à souhaiter que la fréquentation de ce haut lieu de l'industrie sera à la hauteur des attentes et des prévisions des responsables.

Les villes et quartiers industriels

Un groupe d'étude du Service canadien des Parcs, constitué en 1986, identifiait quatorze concentrations industrielles au Québec au nombre des soixante plus importantes repérées au Canada. Ces concentrations étaient situées dans les villes de Québec/Montmorency, Grand-

Mère, Shawinigan, Trois-Rivières/Cap-de-la-Madeleine, Sherbrooke, Granby, Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Hyacinthe, Valleyfield, Hull, Lachine, LaSalle, Ville Saint-Pierre, Montréal et Montréal-Est. De ce nombre, quatre comptent parmi les seize plus significatifs retenus pour l'ensemble du Canada, soit le secteur du canal de Lachine, au premier rang, les quartiers Maisonneuve à Montréal et Saint-Roch à Québec ainsi que les vieux secteurs de Sherbrooke (Parent, 1990). On reconnaissait ainsi l'intérêt du patrimoine industriel urbain québécois.

Pourtant, le Québec n'offre, en matière de tourisme industriel, rien de comparable à l'expérience de Lowell ou de ces agglomérations de divers pays européens qui ont été mises en valeur et promues à titre de patrimoine industriel (Andrieux, 1992; Ashworth, 1990). En revanche, certaines initiatives mises en oeuvre ces dernières années font peu à peu redécouvrir aux collectivités locales et aux visiteurs qui osent s'écarter des sentiers battus un riche patrimoine urbain.

L'aménagement du parc du Canal de Lachine et du parcours de la gorge de la rivière Magog à Sherbrooke, les recyclages réalisés dans le quartier Saint-Roch à Québec ainsi que l'ouverture de la Cité de l'Énergie de Shawinigan en sont certaines des illustrations.

C'est également le cas des réalisations de l'Atelier d'histoire d'Hochelaga-Maisonneuve, de l'Écomusée de la Maison du fier monde (centre-sud), du collectif l'Autre Montréal (sud-ouest), de la Société d'histoire de Sherbrooke, de l'Écomusée des deux-rives à Valleyfield ainsi que du Centre d'histoire urbaine de la ville de Québec. Ces organismes contribuent en effet, de manières diverses, à faire connaître l'histoire urbaine, industrielle et ouvrière des XIXe et XXe siècles. Si les clientèles premières sont souvent surtout locales, il n'en reste pas moins que le produit développé (expositions, circuits, guides imprimés ou sonores, visites guidées, etc.) présente un potentiel touristique qui demeure toutefois très marginalement exploité.

CONCLUSION

Les transformations structurelles du travail dans nos sociétés ne sont certes pas étrangères à la fascination croissante à l'égard des lieux et des installations industrielles. Non seulement plusieurs types d'emplois et de production disparaissent-ils, mais la nature même des activités productrices change radicalement, notamment avec la robotique et la conception-production assistée par ordinateurs. Les lieux et les installations industrielles d'un passé pas toujours lointain acquièrent donc une signification nouvelle. Mais les lieux industriels anciens sont en même temps mal perçus, particulièrement en raison de leurs caractéristiques d'aménagement, diamétralement opposées à l'idéal banlieusard, de même qu'en raison des nuisances environnementales, réelles ou présentées comme telles, qui leur sont associés.

Les relations de nos sociétés à ce patrimoine sont donc ambivalentes. Aussi ne doit-on pas s'étonner que les mises en valeur côtoient les abandons et les démolitions, toujours supérieurs en nombre. Il n'en reste pas moins que la saisie d'opportunités exceptionnelles aura permis, au cours des quinze dernières années, de multiplier les réalisations remarquables, voire parfois exemplaires.

Certains lieux industriels, en particulier ceux du petit équipement préindustriel ou des moyennes et grandes installations basées sur les technologies hydrauliques ainsi que ceux des infrastructures de transport, ont toutefois été privilégiés. L'ancienneté relative des installations y est pour quelque chose. Mais, plus fondamentalement, c'est que plusieurs de ces sites comptent parmi les espaces patrimoniaux les plus attrayants du point de vue de leurs caractères hydro et topographiques. Quant aux emprises infrastructurelles et aux territoires des Vieux-Ports, ils auront constitué des réserves foncières d'autant plus intéressantes qu'ils sont stratégiquement situés au cœur ou aux abords des agglomérations urbaines, là où la demande sociale d'espaces publics de plein air est la plus soutenue.

Plusieurs de ces lieux industriels souffrent toutefois d'amnésie. Les nombreuses démolitions, la valorisation des

caractères secondaires (topographie, hydrographie, végétation) et les aménagements aseptisés et stéréotypés en regard des caractères originaux ont fait de bon nombre d'entre-eux des lieux, certes attrayants, mais néanmoins amputés de leur riche potentiel d'évocation. Les lieux d'extraction et les grands équipements de production demeurés en activité s'avèrent ceux qui ont le mieux échappé à cette (dé)valorisation.

En revanche, l'insistance récemment mise sur le passé industriel en de nombreux endroits semble indiquer une consolidation des préoccupations patrimoniales. C'est le cas, entre autres, à la pulperie de Chicoutimi (Jalbert, 1994), à Val Jalbert, au Banc de Paspébiac, au site des forges Radnor, à Plaisance (North Nation Mills), au chantier naval de Saint-Joseph-de-la-Rive et à l'Île-des-Moulins à Terrebonne (Leclerc, 1995).

Il serait toutefois intéressant d'examiner le discours interprétatif qui y est privilégié. Car, ainsi que le notent Patrice Groulx et Alain Roy (1995), «dans les formes les plus poussées et les plus coûteuses de mise en valeur (...) l'histoire tend à devenir un monde exotique et un spectacle pour touristes» (p. 540). Les préoccupations des deux chercheurs en regard de cette dérive rejoignent d'ailleurs les critiques de Françoise Choay (1992) à l'égard de l'ingénierie culturelle pour qui les lieux d'intervention sont plus souvent qu'autrement prétexte à déploiement d'un arsenal de moyens de mise en scène et de communication qui se substituent aux caractères du site, voire les modifient pour mieux occuper le terrain. Or la libération partielle ou quasi complète préalable des lieux industriels (bâtiments, ouvrages, appareillage, ouvriers) pourrait constituer, on l'a vu avec l'exemple des Vieux Ports, un terreau fertile pour cette réécriture de la mémoire industrielle.

Mais le principal obstacle au tourisme industriel québécois s'avère probablement l'absence de valorisation d'une culture technique et scientifique (Godin, 1993). Ne convient-il pas de rappeler que le Québec n'a toujours pas de véritable politique scientifique ni de musée des sciences et de la technologie.

BIBLIOGRAPHIE

ANDRIEUX, Jean-Yves, (1992), *Le patrimoine industriel*, Presses universitaires de France, Collection Que sais-je ?

ASHWORTH, G.J. and J.E. Turnbridge, (1990), *The tourist-historic city*, Belhaven Press.

BARCELO, Michel, (1995), "Le patrimoine fluvial, à la mesure des titans", *Continuité*, no 64, p. 28-30.

BEAUDET, Gérard, (1995), "L'application des normes environnementales dans le domaine du patrimoine industriel: assise du développement viable ou malentendu?", *Bulletin de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*, vol 7, no 1, hiver 1995, p.2-6.

BEAUDET, Gérard, (1991), "Urbanisme, aménagement et tradition: La protection et la mise en valeur du patrimoine en région et en banlieue", dans Gernain, Annick (dir.), *L'aménagement urbain, promesses et défis*, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 61-106.

BELLAVANCE, Claude, (1995), "Réseaux, territoires et électricité: la dynamique spatiale du processus d'électrification du Québec méridional", dans Courville, S. et N. Séguin (dir.), *Espace et culture*, Les Presses de l'Université Laval.

BELLAVANCE, Claude, (1994), *Shawinigan Water and Power 1898-1963: formation et déclin d'un groupe industriel au Québec*, Boréal.

BERGERON, Louis, (1989), "Patrimoine. Les friches industrielles", *Universalia 1989*, Encyclopaedia Universalis, p. 327-330.

BERGERON, Louis, (1990), "Italie. Entre archéologie classique et culture industrielle" *Universalia 1990*, Encyclopaedia Universalis, p. 283-287.

BERGERON, Louis, "Grande-Bretagne: La réutilisation du patrimoine architectural de l'industrie" *Universalia 1991*, Encyclopaedia Universalis, p. 284-287.

BERGERON, Louis, (1993), "États-Unis. Entre Atlantique et Grands Lacs: un paradis pour l'archéologie industrielle", *Universalia 1993*, Encyclopaedia Universalis, p.222-225.

BOLDUC, André, Clarence Hogue et Daniel Larouche, (1989), "Hydro-Québec: l'héritage d'un siècle d'électricité," *Libre Expression-Forces*.

CAZELAIS, Normand, (1991), "Le tourisme industriel, une avenue pour réconcilier l'industrie et l'environnement", *Téoros*, vol 10, no 1, p. 35-38.

CHASLIN, François, (1985), "L'archéologie industrielle", *Encyclopaedia Universalis*, Corpus 2, p. 550-552.

CHOAY, Françoise, (1992), *L'allégorie du patrimoine*, Seuil.

COLLABORATION, (1987), "Lieux industriels: une renaissance", *Continuité*, no 37, automne 1987, p. 27-43.

COMMISSION DES BIENS CULTURELS (dir.), (1990 et 1991), "Les chemins de la mémoire," tome 1, "L'est du Québec," tome 2, "L'ouest du Québec," Les Publications du Québec.

Commission des biens culturels, (1981), Neuvième rapport annuel 1980-1981.

Commission des biens culturels, (1982), Dixième rapport annuel 1981-1982.

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA, "Bâtiments, jardins, canaux, structures de génie, vaisseaux et forts militaires ayant des recommandations positives de la CLMHC de 1919 à 1992," vol 2, Le Québec, L'inventaire des bâtiments historiques du Canada, Direction de l'histoire de l'architecture, Parcs Canada.

DÉCARIE, Jean, (1993), "La réutilisation marginale des emprises ferroviaires à des fins de loisir: le projet de réseau vert de Montréal", Actes du 5e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, p. 68-76.

DÉSILETS, Andrée et Hélène Liard, (1995), "La mise en valeur du patrimoine industriel des Cantons de l'est", Actes du 7e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, p.43-48.

FAUCHER, Paul, (1993), "Le binôme patrimoine industrie. Le cas type au Canada: le canal de Lachine et ses abords", *Bulletin de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*, vol 6, no 1, p. 6-10.

FORTIER, Robert (dir.), (1996), *Villes industrielles planifiées du Québec, 1890-1950*, CCA/Boréal.

FRENCHMAN, Dennis and Jonathan S. Lane, (1977), "Saving the past for the future. Lowell, Massachusetts, uses industrial past as foundation for new development; plan wins AIP award", *Practicing planner*, p. 24-30.

GAGNON, Gaston, (1983), "L'architecture industrielle réhabilitée. La pulperie de Chicoutimi", *Continuité*, vol 19, p. 14-17.

GARIÉPY, Michel, (1993), "Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal: du type "Festival

Market Place" "à une remise en valeur patrimoniale", dans Cantal Dupart, Michel et Claude Chaline, *Le port cadre de ville*, Éditions l'Harmattan, p. 71-95.

GODIN, Benoît (1993) "La politique scientifique et la notion de culture scientifique et technique: les aléas politiques d'une idée floue", *recherches sociographiques*, XXXIV, 2, p. 305-32.

GROULX, Patrice et Alain Roy, (1995), "Les lieux historiques de la région de Québec comme lieux d'expression identitaire, 1965-1985", *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol 48, no 4, printemps 1995, p. 527-541.

GROVE, Noel, (1990), "Greenways: Paths to the Future", *National geographic*, vol 177, no 6, p. 77-98.

HARDY, Robert, (1995), "La sidérurgie dans le monde rural. Les hauts fourneaux du Québec au XIXe siècle," Les Presses de l'Université Laval.

JALBERT, Louis, (1994), "La pulperie de Chicoutimi, un projet novateur; une réalisation par volets", *Bulletin de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*, vol 6, no 2, hiver 1994, p. 14-16.

KESTEMAN, Jean-Pierre, (1995), "Spécificités et dynamismes d'une trajectoire industrielle", Actes du 7e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, p. 5-16.

KESTEMAN, Jean-Pierre (1988), *La ville électrique. Sherbrooke 1880-1988*, Les Éditions Olivier.

LANDRE, Florence, (1995), "Le tourisme scientifique et technique", *Universalis* 1995, Encyclopaedia Universalis, p. 319-322.

LAROSE, Jean-François, (1983), "Patrimoine industriel: une définition", *Continuité*, no 21, p. 33-34.

LECLERC, Jean-François, (1995), "Le site historique de l'Île-des-Moulins: un nouvel élan", *Bulletin de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*, vol 7, no 3, automne 1995, p. 1 et 3-5.

LECOURS, Jacques, (1991), "Le patrimoine industriel: une richesse de notre environnement", *Téoros*, vol 10, no 1, p.39-41.

LECOURS, Jacques, (1991), "Patrimoine d'entreprise et patrimoines collectifs: l'évolution des pratiques d'Hydro-Québec", Actes des premières assises du Forum québécois du patrimoine, p. 15-19.

MARSAN, Jean-Claude, (1991), "L'aménagement du Vieux-Port de Montréal: les avatars de

l'urbanisme promoteur", dans Germain, Annick (dir.), *L'aménagement urbain, promesses et défis*, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 27-60

PARENT, Jean-Claude, (1990), "La recherche historique en archéologie industrielle au Service canadien des parcs", *Bulletin de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*, vol 2, no 3, printemps 1990, non paginé..

RABINOVITCH, Shelly, (1983), "Plaidoyer pour l'usine", *Continuité*, no 19, p. 10-13.

RIETBERGEN, W.L.F., (1989), "Conservation and use of industrial monuments in the Netherlands", *Icomos Information*, octobre-décembre 1989, p. 3-10.

ROBERT, Philippe, (1989), *Reconversions/Adaptations: new uses for old building*, Éditions du Moniteur.

SOTAR, (1990), "Plan directeur de développement et d'aménagement du Parc linéaire des Laurentides", rapport final, 2 vol.

THIBAUT, Henri-Paul, (1995), "Répertoires des biens culturels et arrondissements du Québec 1995: Statuts municipaux", Ministère de la Culture et des Communications, Secrétariat administratif à l'action régionale.

TROTTIER, Louise, (1983), "Notre patrimoine industriel", *Continuité*, vol 19, p. 20.

TROTTIER, Louise, (1985), *Le patrimoine industriel au Québec*, Commission des biens culturels, Direction générale des publications gouvernementales.

NOTES

- 1 Le tourisme industriel s'intéresse aux activités de production et de transformation, à leur organisation, à leurs lieux, à l'architecture de leurs bâtiments, à leurs équipements et outils, voire à leurs produits. On peut conséquemment définir le tourisme industriel comme une activité de découverte du patrimoine industriel, des entreprises en activité, des musées et lieux d'interprétation des techniques, du travail et des travailleurs et des centres de recherche industrielle. Une telle définition, à l'instar de toutes les catégorisations touristiques, comporte évidemment des zones grises. La première concerne la périodicité des lieux et installations concernées. La seconde a trait aux objets de ce tourisme. Par exemple, certains englobent dans le tourisme industriel la visite des vignobles et autres lieux similaires ou des grands entrepôts des abords des zones portuaires, cependant que d'autres y incorporent la visite des ponts couverts et d'autres ouvrages qui tiennent plus du pro-

- duit de l'industrie que des instruments de l'industrialisation. Le présent article laisse en suspend ce problème de définition.
- 2 Le colloque du Conseil des monuments et sites s'est tenu au printemps de 1983 et portait sur le patrimoine industriel et ouvrier. Un numéro de la Revue Continuité (no 19, printemps 1983), intitulé "Émergence de l'archéologie industrielle" a souligné l'événement. La formation continue sur la réappropriation des friches industrielles a été organisée par l'Institut d'urbanisme en mai 1987 et a été l'occasion d'un examen de nombreuses réalisations européennes et québécoises, dont le recyclage de la Paton qui venait d'être complété.
 - 3 On consultera également le dossier thématique "Lieux industriels: une renaissance", Continuité, no 37, automne 1987, p. 27-43.
 - 4 Les statuts ne constituent qu'un indicateur parmi d'autres de la "sensibilité patrimoniale". Le caractère très aléatoire de leur attribution ne permet en effet pas d'y voir un portrait fidèle de l'évolution et de l'état de la problématique du patrimoine. Il n'y a, pour s'en convaincre, qu'à souligner la diminution plus que significative de l'attribution de statuts par le ministère de la Culture et des Communications au cours des cinq dernières années, restrictions budgétaires obligent, alors que le champ patrimonial a connu une expansion considérable. Toutes les formes du patrimoine étant touchées, on peut néanmoins tirer quelques conclusions.
 - 5 Ont été englobés sous l'appellation patrimoine industriel, les moulins à vent et à eau, les gares, les chantiers navals, les bancs de pêche, les centrales hydroélectriques, les manufactures et autres grands bâtiments de production ainsi que les canaux.
 - 6 Au nombre desquels on compte pas moins de trente-trois moulins à vent et à eau.
 - 7 Les congrès ont porté sur les thèmes suivants: 1996) patrimoine industriel et musée de site; 1995) patrimoine industriel: outil de développement; 1994) un patrimoine industriel régional: Sherbrooke et les Cantons de l'Est; 1993) le patrimoine industriel: faire découvrir; 1992) Montréal portuaire et ferroviaire; 1991) l'objet industriel; 1990) le patrimoine industriel de la Mauricie et 1989) les transports.
 - 8 Le Musée ferroviaire canadien de Saint-Constant est dépositaire d'une des rares collections d'objets industriels au Québec. La collection du musée de l'électricité de Longueuil (aujourd'hui fermé) en constitue un autre exemple. Certaines entreprises, dont Hydro-Québec et Bell Canada, ont par ailleurs initié des collections, au gré de la modernisation de leurs installations. Ces collections sont toutefois passablement inconnues et ne sont pas accessibles au public. Beaucoup reste à faire en ce domaine, à commencer par une appréciation de l'importance, de la diversité et de l'état de conservation du patrimoine industriel technologique québécois.
 - 9 Les lieux et installations industriels constituent depuis longtemps une des facettes du tourisme québécois. Les guides régionaux publiés par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la pêche dans les années 1970 signalaient, au gré des circuits proposés, des installations et des sites industriels qui étaient ouverts aux visiteurs. Il en est de même du Guide Michelin publié en 1992 où on retrouve plusieurs allusions à des agglomérations industrielles. Quant au guide Gallimard, publié en 1995, il propose en introduction un survol de l'évolution de la technologie du moulin à la centrale hydroélectrique, survol où il est aussi question de papier et d'aluminium. Malgré ces références, force est de constater que, s'agissant de signaler les principaux attraits d'une région ou d'une agglomération, le patrimoine industriel demeure le parent pauvre en regard de l'ensemble des patrimoines architecturaux et artistiques et évidemment du patrimoine de la grande nature.
 - 10 Les bâtiments remis en service l'ont habituellement été à la faveur de reconstitution de leurs mécanismes. C'est le cas, entre autres, des moulins de l'île Perrot et de l'île aux Coudres. Ces reconstitutions, qui vont habituellement à l'encontre des principes reconnus en matière de patrimoine, sont habituellement justifiées par des motifs didactiques et touristiques. Or, pendant ce temps, quelques moulins qui possédaient toujours leurs mécanismes d'origine se dégradaient et se dégradent toujours lentement dans l'indifférence. Il s'agit de cas intéressants de conservation patrimoniale inféodée aux impératifs du loisir et du tourisme.
 - 11 Des dizaines d'autres moulins, disséminés un peu partout dans le Québec méridional, Lac-Saint-Jean inclus, sont ouverts aux visiteurs, surtout en période estivale, et permettent de se familiariser avec leur fonctionnement et leurs productions (ex. moulins Denison près de Richmond, de Hébertville, Patton à Montmagny, des Éboulements, La Pierre à Arthabaska, de Beaumont, des Pionniers à La Doré et Michel à Gentilly). Il s'agit certes de la catégorie la mieux représentée dans l'ensemble du champ patrimonial industriel. Plusieurs autres moulins désaffectés ont par ailleurs été transformés en lieux culturels (ex. moulins du Petit-Pré à Château-Richer, des Jésuites à Charlesbourg, Marcoux à Pont-Rouge et de La Chevrotière à Deschambault).
 - 12 Ce choix fait par les responsables du projet sera mal accueilli par les intervenants du milieu. Les consultations quant à l'avenir de la Grande Maison, le plus important édifice du site, conduiront à une reconstruction de ce bâtiment.
 - 13 Malgré que le silo no 5 demeure un des rares témoins de la grande époque du transport céréaliier transitant par Montréal et qu'il soit une des composantes majeures de l'aménagement de l'entrée du canal de Lachine, certains aimeraient bien le voir disparaître au profit d'une autre fenêtre, aussi peu intéressante soit-elle. Comme quoi le patrimoine industriel, aussi exceptionnel soit-il, demeure très vulnérable.
 - 14 Plusieurs de ces parcours de randonnées pourraient être inclus dans la Route verte, ce parcours transquébécois dont la réalisation a été annoncée par le Gouvernement québécois en 1995.
 - 15 L'intention première des compagnies ferroviaires était de démanteler et de vendre ces emprises, partout où une demande de riverains s'exprimait. C'est notamment le sort qui a été réservé à l'emprise en bordure du lac Massawippi, ce qui a partiellement compromis l'aménagement d'une partie d'un réseau régional incorporant North-Hatley. La démolition des ouvrages, en particulier les ponts et ponceaux, en rendant plus difficile, en raison des coûts de reconstruction, la réappropriation par les collectivités locales des tronçons délaissés, faisait partie de la stratégie des compagnies. Pour éviter que de tels démembrements ne se reproduisent, le Gouvernement du Québec a imposé un moratoire qui s'est terminé en mai 1996.
 - 16 D'autres installations d'Hydro-Québec sont également ouvertes au public, dont l'Électrium et les centrales Gentilly-2, Manic-2 et 5, Sainte-Marguerite-3, LG-1 et LG-2. L'aventure hydroquébécoise tenant presque de l'épopée, il est parfois difficile de faire la part du patrimoine dans les installations plus récentes, sans compter que plusieurs centrales anciennes ont été l'objet de modernisations qui ont entraîné la disparition de nombreuses composantes originelles. Il s'agit toutefois là d'exemples significatifs d'un patrimoine industriel vivant.