

Un fleuve et un archipel pour Québec... Ou doter la ville d'un espace patrimonial-maritime à la hauteur de sa réputation

Jean-Claude Jay-Rayon et Brigitte Morneau

Volume 12, numéro 1, mars 1993

Québec, capitale et région touristiques

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1078197ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1078197ar>

[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

Jay-Rayon, J.-C. & Morneau, B. (1993). Un fleuve et un archipel pour Québec...
Ou doter la ville d'un espace patrimonial-maritime à la hauteur de sa
réputation. *Téoros*, 12(1), 18–23. <https://doi.org/10.7202/1078197ar>

Un fleuve et un archipel pour Québec... ou doter la ville d'un espace patrimonial-maritime à la hauteur de sa réputation

Jean-Claude Jay-Rayon et Brigitte Morneau*

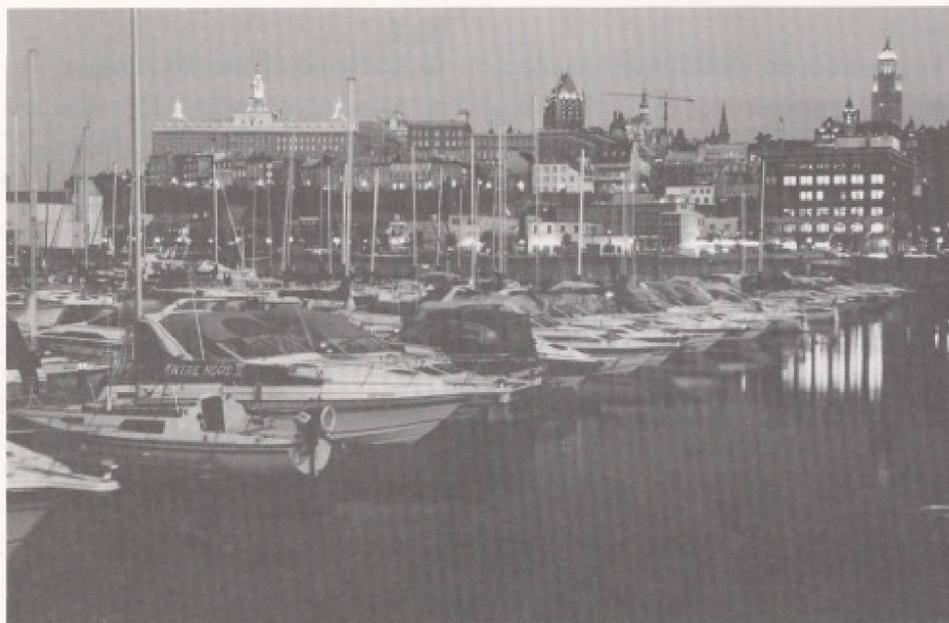


Photo : Luc-Antoine Couturier*

«Un double panorama à refaire». Marina du Port de Québec. Bassin Louise.

Il est toujours surprenant - après avoir parcouru un superbe Québec intra-muros - de chercher en vain une ouverture fluviale à vivre au passé-présent et dans toute sa force historique.

En ce sens, autant la citadelle et les remparts sont des produits lourds et bien structurés dans l'espace - autant le Château Frontenac est dominant - autant la rue Champlain est concentrée et la Place Royale est *architecturée*. Autant le visiteur ne peut que difficilement *s'introduire dans un cœur maritime vivant et patrimonial*. Un endroit bien concret, comme il en existe à Newport dans l'État du Rhode Island ou à Mystic Seaport dans le Connecticut⁽¹⁾.

Pourtant, Québec est née de l'eau - du commerce maritime - des chantiers navals - du pilotage - et ne l'oublions surtout pas - *du passage obligé de quatre millions et demi d'immigrants venus par bateaux et qui ont tous transités par Grosse-Ile*.

* Monsieur Jean-Claude Jay-Rayon est chercheur - concepteur et maître de conférence. Madame Brigitte Morneau est associée-experte au sein de la firme ÉCART-TANGRAM et se spécialise dans la mise en valeur touristique d'environnements naturels et culturels.

Il y a bien sûr des quais d'accostage - des marinas - un yacht-club - des traversiers et des bateaux d'excursions... Mais, nul part on ne retrouve un centre maritime digne de l'histoire de Québec et de sa région immédiate. Un endroit bien conçu, d'où émanerait une ambiance d'époque. Une sorte *d'esprit du lieu* comme l'exprime l'architecte Pierre Larochelle dans son article paru en décembre dernier au journal *Le Devoir*.

À la place de sites évocateurs et symboliques que trouve-t-on? Des bâtiments dispersés et vitrés - un peu actuels et un peu futuristes - empruntés au concept des *Festivals Markets* incomplet et mal assimilé. Si peu fonctionnels d'ailleurs, qu'ils en restent souvent vides. C'est dans ces parages aussi, que les paquebots accostent et repartent, et que le passé maritime a levé l'ancre, sans pour autant que l'avenir nautique et économuséologique s'y soient encore vraiment amarrés.

C'est là aussi - au sein même du Vieux-Port débouchant sur le couloir nautique fluvial, et aboutissant, en aval, à l'archipel de l'Isle-aux-Grues, que se situe le principal *flanc-mou* du produit touristique de la Capitale. Car, jusqu'à présent, la Pointe-à-Carcy et une

partie du bassin Louise, ne sont offertes aux touristes que sous la forme d'un déambulateur sans grand intérêt culturel ou même, économique.

C'est ce vide patrimonial-maritime et commerçant qu'il s'agirait de reconstituer au cours des années à venir, si l'on veut relancer l'économie de ce secteur et ajouter un espace caractérisé et historique à la ville de Québec.

Toutefois, pour ce faire, raser les bâtiments existants et les remplacer par des *espaces verts* ne semble pas être une solution adéquate. De mémoire d'homme, aucun espace portuaire n'a, jusqu'à ce jour, été culturellement confondu avec une quelconque... *verdure bucolique*.

Le développement nautique à Québec... une approche asymétrique entre loisir et industrie touristique

Dépendant du regard porté sur une partie du milieu maritime et nautique de Québec et de sa région immédiate, deux tendances majeures se dégagent et en arrivent quelquefois à se contredire dans les faits.

Dans la mesure où l'on se situe du côté du propriétaire individuel de bateau de plaisance - ou encore - de l'apprenti navigateur en quête de cours de voile, tout peut sembler être «pour le mieux dans le meilleur des mondes».

De Cap-Rouge à Berthier-sur-Mer, on ne compte plus les marinas abritées qui ont bénéficié de larges subventions pour leurs infrastructures et autres équipements. De quoi faire pâlir d'envie la côte de la Nouvelle-Angleterre et les abords du Lac Champlain qui, eux, ont dû compter sur le capital privé et les dons des membres.

Et maintenant, qu'en est-il du côté du tourisme économique (de masse!) et de l'économie collective régionale? C'est-à-dire du côté de l'activité récréative rentable - de la commercialisation de détail reliée à l'univers maritime, etc. En somme, tout ce dont relève Cyril Simard sous le vocable *d'économuséologie*, de façon spécifique dans ce cas!

En bref, la question est la suivante: est-ce que Québec possède un complexe éconoculturel maritime apte à faciliter l'achat et l'amortissement de bateaux touristiques - en permettant la création de nombreux emplois directs - en favorisant l'émergence des TPE⁽²⁾ à but lucratif - et ainsi - *octroyer au fleuve, une forte valeur ajoutée?*

En réalité, Québec et sa région possèdent deux types asymétriques de développement. L'un qui se réfère au *loisir municipal*, qui est peu productif en terme d'industrie touristique et qui a atteint une maturité. Ce qui devrait lui permettre d'être dorénavant autonome. Et l'autre, qui a un besoin urgent de conception d'envergure internationale - d'investissements et de consolidation - de modernisation et d'insertion véritable dans le champ culturel et économique de l'industrie touristique maritime des années 2000.

À cet effet, persistera à vouloir traiter le récréotourisme nautique productif des années à venir à travers la notion de simple loisir, aboutirait aux mêmes résultats que dans le domaine du ski.

C'est-à-dire, à plus ou moins confondre l'échelle des valeurs, des clientèles et de la rentabilité locale avec celles d'ordre international. Le principe actuel du développement étant - au contraire - *de choisir localement des « solutions » globales* - et ce - dans le cadre de la mondialisation du marché touristique des croisières très petites ou très grandes.

Penser globalement, agir localement⁽³⁾... ou la nécessité d'intégrer dans une seule unité évocatrice les espaces nautiques locaux

Qu'un quelconque touriste nous interroge sur l'ensemble du produit nautique de la ville de Québec et à peu d'exceptions près, il se fera conseiller en fonction d'un lieu de *stationnement* pour son embarcation. S'il n'en possède pas, et s'il est à pied, on lui suggérera un tour de bateau ou une promenade sur les quais.

Que manque-t-il? Une unité évocatrice et cohérente de l'ensemble du produit nautique offert! Ce qui inclut un *épicerie référentiel* clairement identifié, ainsi que l'appréhension géographique mentale et globale de l'espace touristique navigable. *En somme, l'équivalence de l'image donnée quand il s'agit du milieu bâti de Québec!*

En ce sens, le plan d'eau de la ville de Québec comporte deux grands ensemble géomorphologiques distincts et majestueux qui se complètent: un couloir nautique étroit et encombré, auquel s'ajoute un plan d'eau élargi qui satisfait au besoin de vastitude. Lequel débute à Berthier-sur-Mer et se prolonge par l'archipel de l'Isle-aux-Grues. Ce qui est graphiquement représenté par le schéma de la page suivante.

C'est ainsi que l'image nautique de Québec pourrait être balisée par les ponts, en amont et, Grosse-Ile, en aval, *octroyant au touriste une représentation mentale et intégrée, similaire à celle de la ville elle-même.*

Construire un épicerie patrimonial-maritime... et en revenir aux lieux historiques

Tout produit touristique réussi d'une ville est en général constitué de petites *coquilles environnementales* homogènes, très denses, bien caractérisées et qui se touchent sans s'interférer. C'est ainsi que l'on fabrique littéralement un intérêt culturel, une rétention et une économie marchande adéquate en se servant d'une simple technique, dénommée *proxémique*⁽⁴⁾.

Dans cet ordre d'idée, tout vide de quelques minutes, ou de quelques mètres de trop, peuvent vouer à l'échec un développement, peu importe les sommes investies dans l'aménagement. Les conséquences des ruptures spatio-temporelles se répercutant jusque dans la vente du moindre... sandwich ou t-shirts!

C'est à notre avis une rupture proxémique de ce type, qui fait, qu'en ce moment, le touriste se trouve *disjoint* du traversier. Il en est de même du manque de consistance environnementale du stationnement en face du Musée de la civilisation - du quai à paquebots (21 et 22) - de la Pointe-à-Carcy et d'un secteur du bassin Louise.

Ces no where et ces *bâtisses au milieu de nul part* qui amènent le visiteur à déambuler sans arrêt et... sans grand intérêt! En regard de cela, où devrait alors se situer l'épicerie patrimonial-maritime de façon à ce qu'il soit fonctionnel? Il faudrait qu'il jouxte le fleuve et aussi le bassin Louise et qu'il soit directement atteignable à pied, de la rue des Remparts.

Très précisément, il serait souhaitable que l'environnement maritime et bâti - ou reporté-

se déverse dans l'eau du bassin Louise et qu'ils s'arriment à la splendide rue-galerie Saint-Paul. Que les quais Renaud redeviennent l'accostage permanent de quelques vieux gréments. Que la voile et le nautisme de plaisance fassent corps avec les halles et non le contraire! Que le spectacle de l'écluse soit renforcé et que le *bâtiment de la Douane puisse à nouveau prendre contact avec l'eau du fleuve à la Pointe-à-Carcy.*

Quant à l'horizon, il s'agirait d'intéresser la compagnie Bunge à mettre en valeur son patrimoine industriel, tout en minimisant l'impact négatif du mur industriel constitué par les silos. Pour ce faire, l'exemple de la ville de Welland en Ontario pourrait transformer une partie de cet obstacle, *en une gigantesque oeuvre d'art picturale et ouverte*⁽⁵⁾. Un morceau d'art monumental (macro-art) relatant l'histoire de la voie maritime jusqu'au centre du Canada et dont cette même compagnie pourrait se servir comme image marketing.

Enfin, concernant l'école navale, pourquoi ne pas la considérer - au-delà des idéologies - comme pouvant être un élément intéressant au sein du produit touristique maritime?

Et ceci, dans la mesure, ou bien entendu son architecture et la façon de vivre des marins seraient bien intégrés à l'entourage. Car, il ne faut pas oublier que de Brest (France) à Cap May (New-Jersey) ou à Annapolis (Maryland), les écoles navales ou de *garde-côte* constituent des attraits touristiques bien réels. Après tout, la Haute-Ville possède bien sa citadelle et son manège militaire et personne n'y voit là une quelconque tare!

Les traversiers Québec-Lévis... un couple de développement prometteur

En 1990, nous écrivions qu'«à peu près partout au monde où un système de traversiers met en relation les deux rives d'un couloir nautique dans un contexte touristique majeur, les navires doivent être adaptés à une fonction supplémentaire: *la micro-excursion*. Et nous ajoutions que, pour motiver le fait de traverser et faire en sorte que cela devienne une attraction (...) de qualité, il ne fallait pas oublier un comportement essentiel, soit: *le pourquoi aller quelque-part?*» (Québec international, hiver 1990-1991).

En ce moment, pour un touriste, la seule traversée du fleuve pour aboutir au pied de la falaise de la ville de Lévis, ne constitue pas

un motif suffisant. *Les attractions des deux rives étant en trop grand déséquilibre les unes par rapport aux autres.*

Dans cet ordre d'idée, une partie du projet de la ville de Lévis visant à redévelopper certains espaces riverains mérite un intérêt tout particulier. L'endroit de la traversée devrait effectivement être réaménagé au plus tôt. Et cela, de façon à offrir au touriste - entre deux traversées - un produit immédiat, complémentaire et différent de celui de la rive Nord.

À partir de ce principe, l'intention aussi, de remettre en état l'environnement bâti, et la volonté de *reconstituer à proximité le petit chantier A.C. Davie (patrimoine industriel) sont excellentes et justifiées.* À cela pourrait même s'ajouter une attraction concentrée, sur les chemins de fer en complémentarité avec la gare intermodale.

Malgré tout, là comme ailleurs, les promoteurs et les élus auront à trancher entre un parc linéaire de type loisir et un espace contraint et éconoculturel nécessitant une toute autre démarche conceptuelle et technique.

En résumé, les traversiers Québec-Lévis devraient étroitement participer au renforcement du tourisme nautique et maritime de Québec. En améliorant l'interrelation et l'intégration des espaces patrimoniaux - maritimes et aquatiques - Québec et Lévis pourraient se doter en une ou deux décennies d'un produit touristique ouvert. Ce qui compléterait celui déjà exceptionnel - mais plus ou moins fermé - qu'elles possèdent déjà⁽⁶⁾.

Québec en amont... Yacht-Club et aristocratiel

Qu'il s'agisse des châteaux du Rhin ou de la Loire - des fabuleuses résidences de Newport ou de Jekyll Island (Georgie), qui, toutes, ont une relation avec la mer - ou encore - des yachts fabuleux et des paquebots privés, comme celui de Forbes, le principe est toujours le même: le touriste veut côtoyer le spectacle de la richesse, l'admirer, ou... l'envier!

Dans ce cadre particulier, le Yacht-Club de Québec - le deuxième plus vieux en Amérique du Nord, après celui de New York - devrait occuper une place privilégiée.

En un sens, il serait un peu ridicule d'occulter la partie aristocratique de l'univers maritime car celle-ci est indispensable à la mise en valeur du fleuve à Québec. Rappelons entre

autre que le Yacht-Club de Québec reçu «... le Roi George V, duc de York à bord de son yacht royal (1901) - le prince Louis de Battenburg (1905) - la visite du Bluenose (1933) - le Britannia de la reine Elizabeth II (1959)...» (Le Yacht-Club de Québec, 1861-1986).

Malgré tout, pour que le Yacht-Club de Québec puisse vraiment à nouveau participer au développement anticipé, il s'agirait d'en recentrer une partie de sa représentation à l'endroit même de ses origines. C'est-à-dire quelque part sur le bassin Louise et la Pointe-à-Carcy, au sein de l'épicentre.

Il faut en convenir sans complaisance, la situation géographique actuelle du Yacht-Club de Québec est fort peu digne de son histoire prestigieuse.

De plus, il est aussi bon de rappeler que tous les *yachts clubs* se voient confier - dans la pure tradition anglaise - le leadership des compétitions de voile; ce qui devient alors un spectacle touristique. Dans cet esprit et compte tenu des résultats très mitigés et peu significatifs obtenus par un type de course transocéanique... à la française, n'est-il pas temps de s'interroger? Et ne serait-il pas judicieux d'en revenir par exemple, à une conception d'événements à notre mesure et plus proche de notre culture maritime nord-américaine? Quelque chose d'évocateur et de moderne à la fois et qui ferait appel à la mémoire des premières régates en *chaloupes à voiles*. Ces splendides et véloces embarcations de bois d'une autre époque⁽⁷⁾.

Les espaces riverains... Cap-Rouge et Sainte-Foy

Plus haut en amont du fleuve - à la limite extensive des promenades nautiques - après l'attraction des deux ponts de Québec - deux sites riverains méritent qu'on s'y attarde. Il s'agit du Parc nautique de Cap-Rouge et de la plage Jacques-Cartier de Sainte-Foy.

Ces deux sites complémentaires ont peu d'intérêt côté fleuve. Par contre, considérés de la terre vers l'eau, ils pourraient aisément dépasser leur vocation de terrain de loisir et offrir aux touristes de Québec qui transitent par Sainte-Foy, une attraction originale et unique.

Pour ce faire, il s'agirait que ces espaces *verts-bleus* se dotent d'attraits culturels, inspirés du *Land art* et du *Earth-works*⁽⁸⁾ qu'ils ne possèdent plus ou, pas encore! Et

cela, malgré les efforts louables des deux municipalités pour assainir un environnement bâti qui, à certains endroits, ressemblait à un *ghetto architectural*.

En ce sens, nous faisons remarquer que la Ville de Sainte-Foy, gérant une partie du parc hôtelier touristique - aurait avantage à procurer à sa clientèle un environnement performant, inusité et complémentaire aux Plaines d'Abraham: balcon fluvial, espace vert et site historique.

Quant au Parc nautique de Cap-Rouge, ce dernier pourrait mettre en valeur le cap du même nom, ainsi que les vestiges au sommet de l'arête pierreuse qui le domine. Ainsi, relierait-il, de façon minimale, son appellation, avec un environnement concret à présenter au visiteur.

L'archipel... au site sacré

Peu d'organisations touristiques en ont encore vraiment conscience mais les archipels sont des lieux touristiques mondialement reconnus pour eux-mêmes. Ils sont en général mis en marché pour leurs caractéristiques relevant souvent, de *l'écologie humaine, animale et végétale à la fois*.

Ces microcosmes territoriaux sont d'ailleurs devenus des éléments si dignes d'intérêt, qu'Américains et Européens leur consacrent un magazine entier. Par exemple: *Islands et Ile*, le magazine de toutes les îles.

Compte tenu de ces faits, il se pourrait alors que Québec ait avantage à *s'approprier* directement une grande partie de l'image et de la réalité contenues dans l'archipel de l'Isle-aux-Grues.

Et cela, en considérant que ce même archipel possède *le seul site sacré d'envergure à l'est du Canada, soit: Grosse-Ile!*⁽⁹⁾

Pour certains, un tel projet pourrait apparaître évident et ne requerrait que les bateaux d'excursions déjà en service. En réalité, il n'en est rien!

Tout d'abord, l'archipel situé à environ 50 kilomètres en aval de Québec, est encore temporellement peu accessible faute d'un bateau ultra-rapide qui placerait cet endroit à environ une heure d'atteinte de Québec. C'est ainsi reconnaître que cette excursion n'est pas encore suffisamment efficace pour être rentable⁽¹⁰⁾.

Le deuxième aspect à aborder est moins technologique, beaucoup plus sociologique et délicat à traiter. Il concerne l'image homogène, quasi exclusive et francophone de la ville de Québec au plan international.

Dans le cas souhaitable où le patrimoine maritime de la Capitale se prolongerait jusqu'à Grosse-Ile, il faudrait alors qu'elle accepte de partager sa mise en valeur touristique avec une autre image.

Une représentation très puissante et qui est *vénérée* - le terme n'est pas exagéré - de Montréal à New York en passant par Boston, et de Kingston à Chicago. *Il s'agit de l'américanité multiculturelle et multi-ethnique, issue de l'immigration européenne et dont un des plus hauts lieux symboliques se trouve de fait, à la porte fluviale de Québec.*

En somme, la question se pose de la façon suivante! La ville de Québec possède-t-elle - en tant que cité - assez de *sécurité culturelle* pour mettre en valeur, à la fois la francophonie québécoise (le fait français) et l'anglophonie du nord-est et middle-est nord-américain (le fait immigrant canado-américain)? C'est très probable!

Quant à la démarche intégratrice considérée au plan strict du développement touristique et éconoculturel international - celle-ci ne pourrait être que profitable. Car, elle placerait Québec dans un grand espace multiracial et multiculturel ouvert, si justement cher à l'UNESCO.

Berthier-sur-Mer... port rapproché de l'archipel

Ce village bucolique et fort bien conservé pourrait au cours des prochaines années, devenir le principal petit port de plaisance de la Côte-du-Sud, en partant de Québec.

Son emplacement stratégique naturel et exceptionnel devrait alors octroyer à cette agglomération une double vocation. Ce qui la placerait au sein d'un développement économique et culturel d'envergure, compte tenu de sa population résidente.

En fait, il ne serait pas surprenant qu'il puisse devenir en tant que port de plaisance interrégional, une sorte de *ressort maritime* de week-end ou de semaine, pour le nautisme de Québec. Car, c'est exactement à cet endroit que l'on quitte le couloir maritime fluvial et que l'on débouche sur la vastitude aquatique et l'archipel. *C'est là aussi que la*



Plaisance et chantier naval intégrés au XIX^{ème} siècle. Le premier mouillage en face de la Douane de Québec en 1899.

perception d'un fleuve immense acquiert toute sa force et qu'elle vient rejoindre l'offre touristique reliée aux grands espaces canado-américains.

C'est à cet endroit précis, que la combinaison voiture-autobus-bateau est la plus efficace pour le touriste. Et c'est aussi, ce que les Croisières Lachance ont compris, en offrant des excursions là, et non à Montmagny dont le bassin est en comblement.

En somme, Berthier-sur-Mer pourrait se donner le plus tôt possible la vocation majeure d'un port d'embarquement vers un *large* immédiat, à la fois touristique, culturel et récréatif; une situation de leadership très enviable au plan du développement régional et local.

Grosse-Ile... site sacré

De façon à augmenter la valeur culturelle d'une destination, il est recommandé de lui octroyer une... *sacralisation* (Marc Laplante, 1988). Un site sacré étant un lieu digne d'un respect absolu et qui a aussi un caractère de valeur absolue.

Tels sont l'Ile de Gorée (Sénégal) pour les afro-américains - le goulag de Sibérie, etc.

C'est aussi le cas de Grosse-Ile sous deux aspects. L'un qui se réfère à l'immigration et dont chaque Nord-Américain est issu et à laquelle il se réfère quand il s'agit de ses

origines bio-culturelles. L'autre, qui fait partie de la grande tragédie humaine et de la mort. Ce qui fut le cas pour environ 12 000 Irlandais ensevelis à Grosse-Ile qui, tous périrent de malnutrition, de choléra et du typhus après avoir rêvé de liberté et d'Amérique et... traversés la mer en voiliers ou en bateaux à vapeur.

C'est dans ce cadre très particulier d'une île de quarantaine, secrète, mystérieuse et longtemps interdite, qu'a été développé - par la Corporation pour la mise en valeur de Grosse-Ile - des visites guidées à haute valeur culturelle. De 1984, où le site reçut 225 visiteurs, à 1992 où 11 700 touristes sont venus, la clientèle n'a cessé de doubler chaque année.

En un sens, Grosse-Ile, devenue récemment un site historique canadien et qui a vu se côtoyer 42 nations et des millions de personnes, ne pourra qu'être un lieu de plus en plus massivement fréquenté pour sa symbolique. Les clientèles actuelles étant minimes par rapport au bassin potentiel disponible, il ne fait pas de doute que la Ville de Québec aurait avantage à développer très tôt une approche complémentaire à ce secteur particulier qui tient à la fois du pèlerinage et du souvenir.

Elle augmenterait ainsi la venue d'Américains au Québec et s'ouvrirait de façon encore plus significative au monde interculturel, d'ici et d'ailleurs.



Photo - Archives nationales du Canada/PA14834

«De 1901 à 1917 plus de 2,000 bateaux sont inspectés à la Grosse-île». Bateau mixte à vapeur et à voile.

Conclusion

Les études le démontrent, le développement et les aménagements de la ville de Québec sont surtout de type urbain plutôt que maritime (Léonce Naud, 1992). Ainsi - sans trop s'en apercevoir - on a physiquement reconstruit l'histoire du peuplement à l'inverse, favorisant l'implantation bourgeoise et sédentaire et occultant celle reliée au voyage et à la mouvance du mode de vie maritime marchand.

En oeuvrant de cette façon, on prive alors la Capitale - par manque de prospective en matière de tourisme culturel maritime - du concept du double panorama et de la double accessibilité, terrestre et aquatique à la fois. En terme environnemental, Québec - pourtant inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO - est en train de se priver imprudemment de plus du tiers de sa réalité historique. Et en conséquence, d'une partie importante de sa rentabilité éconoculturelle future.

Peut-elle vraiment se permettre cela, alors que la base de son économie est l'industrie touristique?

En un sens, nous devons admettre que la situation actuelle est due à un manque d'approche spécifique concernant la culture maritime, ce qu'elle est, ce qu'elle contient et ce qu'elle peut générer comme attraits touristiques et rentabilité économique.

Pour qu'il en soit autrement, il faudrait en quelque sorte, redonner à l'ouïe et à la vue collective, une image cohérente et complète de ce qu'était, est et sera, la vie maritime du fleuve et de la mer. C'est donc par la communication de *masse* que reviendrait le rôle de relancer l'intérêt de ce secteur culturel auprès de la population.

Enfin, nous avançons l'idée, que par delà la nécessité d'une concertation - toujours difficile à maintenir - nous devrions constituer un groupe d'intégration et de coordination du produit touristique et éconoculturel maritime. †

BIBLIOGRAPHIE RESTREINTE

- BONNEVILLE, Linda, *La croisière excursion*, document de travail, Québec, 1990, 63 p.
- COOKE, Robert, *Note sur le développement récréotouristique de la ville de Lévis*, 1992, 2 p.
- CORPORATION POUR LA MISE EN VALEUR DE GROSSE-ÎLE INC, *Le rôle de la Grosse-Île dans l'histoire du Canada, Les cahiers de la Grosse-Île*, 1, Montmagny, 1987, 48 p.
- ILES, magazine de toutes les îles, *Dossier des îles québécoises (1)*, Lauzanne, Suisse, 1990, 72 p.
- ILES, magazine de toutes les îles, *Dossier des îles québécoises (2)*, Lauzanne, Suisse, 1991, 76 p.
- LAROCHELLE, Pierre, *Québec en péril*, tribune libre, *Journal Le Devoir*, Montréal, 1992.
- LAVALLÉE, Robert, *Petite histoire de Berthier*, *Cahiers d'histoire*, no 8, La Société historique de la Côte-du-Sud, 1973, 216 p.
- LE YACHT-CLUB DE QUÉBEC, *Cent vingt-cinq ans, 1861-1986*, 1986, 27 p.
- MYSTIC SEAPORT, *Mystic Seaport*, Museum stores, Mystic, Connecticut, 1985, 48 p.

- NAUD, Léonce, *Québec: du port à la ville au port*, document de travail, Québec, 1992, 17 p.
- ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC, *Le Vieux-Port de Québec, zone-tampon de l'arrondissement historique - zone portuaire pour le tourisme fluvial*, Comité régional de Québec, 1992, 9 p.
- JAY-RAYON, Jean-Claude et collaborateurs, *Archipel de l'île-aux-Grues et «Rive-aux-Moulins»*, étude de perception, conception et localisation (P.C.L.) et document cartographique, Québec, OPDQ, 1989, 92 p.
- JAY-RAYON, Jean-Claude, *Lettre à madame Andrée Boucher, maïresse de Sainte-Foy: par linéaire sur le front fluvial de la ville de Sainte-Foy*, Québec, 1992, 2 p.
- JAY-RAYON, Jean-Claude, *Dossier: Sauvez le service de traversier Québec/Lévis-Lauzon*, *Québec International*, vol. 2, 1991, 15 p.
- JAY-RAYON, Jean-Claude, *Dossier: Le Vieux-Port de Québec, que faire?*, *Québec International*, vol. 1, 1990, 15 p.
- MUNICIPALITÉ DE BERTHIER-SUR-MER, *Carte des itinéraires nautiques*, 1992, 1 p.
- PICARD, Philippe, *Manoir Dénéchaud (Berthier-sur-Mer)*, étude de potentiel archéologique et récréotouristique (document manuscrit), 1991, 152 p.
- URBANEX, *Étude portant sur la vocation de la traversée de Québec/Lévis*, rapport-synthèse, Société des traversiers du Québec, 1990, 56 p.

NOTES EXPLICATIVES

- (1) Mystic Seaport, véritable musée maritime vivant, a été développé sur une période de 83 années. Il représente actuellement la référence la plus évoluée en terme d'éconoculture touristique de ce type, sur la côte nord-est canado-américaine.
- (2) T.P.E.: très petites entreprises.
- (3) Concept emprunté à René Dubos, environnementaliste franco-américain.
- (4) Technique provenant d'une discipline scientifique mise au point par Edward T. Hall, et qui vise à associer le biocomportement humain avec l'aménagement spatial.
- (5) La ville de Chemainus et de Welland au Canada, ont réussi à relancer leur tourisme en se servant de ce levier spectaculaire et culturel.
- (6) Toutes les villes fortifiées et possédant un intramuros fort, souffrent, malgré toute leur richesse, de *claustrophobie environnementale*. En général, elles se dotent d'un extra-muros équilibrateur. Ce qui augmente leur possibilité de rétention touristique.
- (7) Chaque ville maritime met en valeur un type d'embarcation fétiche. À Mystic Seaport c'est la baleinière, ailleurs, c'est le doris. À Québec, ce pourrait être la *chaloûpe à voile* des premiers pilotes et des premières régates.
- (8) Plusieurs endroits se sont dotés de... *nouveaux environnements* à la fois culturel et naturel. Cette nouvelle approche tend à rompre avec la dichotomie des espaces naturels ou culturels offerts. La démarche est intéressante car, très performante et originale.
- (9) Il y a en fait très peu de sites sacrés qui symbolisent le peuplement de l'Amérique du Nord. La ville de Québec est en ce sens extrêmement privilégiée d'en posséder un à sa porte et elle n'en soupçonne encore que très peu ce potentiel d'envergure internationale.
- (10) Actuellement, l'ensemble des plans d'eau touristiques se dotent de bateaux panoramiques et ultra-rapides qui réduisent considérablement les temps morts des parcours nautiques.