

Ouvrir les canaux à de nouveaux publics

Le patrimoine comme médiateur du tourisme nautique

Martin Drouin

Volume 27, numéro 3, automne 2008

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1070788ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1070788ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Drouin, M. (2008). Ouvrir les canaux à de nouveaux publics : le patrimoine comme médiateur du tourisme nautique. *Téoros*, 27(3), 85–88.
<https://doi.org/10.7202/1070788ar>

Ouvrir les canaux à de nouveaux publics

Le patrimoine comme médiateur du tourisme nautique

Martin Drouin

Le canal Rideau a fait la manchette des journaux à plusieurs reprises au cours des dernières années. À n'en pas douter, son inscription récente sur la liste du patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) a joué pour beaucoup dans ce succès médiatique. La décision a par surcroît coïncidé, en 2007, avec le 175^e anniversaire de sa construction, amplifiant de la sorte le phénomène¹. La majorité des médias qui ont couvert l'événement ont invité, dans la foulée, les touristes à découvrir ce « joyau » ontarien. Il est vrai que le passage entre la rivière des Outaouais et le lac Ontario, entre Ottawa et Kingston, a tout pour fasciner. Pensé au lendemain de la guerre de 1812 et inauguré une vingtaine d'années plus tard, le canal emprunte la rivière Rideau, une série de lacs, pour rejoindre la rivière Cataraqui dans une succession de plans d'eau qui communiquent entre eux. L'ensemble, d'une longueur de 202 kilomètres, est ainsi articulé par un réseau de 47 écluses et une suite de canaux artificiels conçus par le colonel By et réalisés par un contingent de travailleurs anonymes. Si le canal a perdu depuis le début du XX^e siècle ses fonctions militaires et commerciales, la navigation récréative s'est en revanche énormément développée.

La plupart des intervenants du milieu touristique s'attendaient d'ailleurs, lorsque l'ouvrage d'ingénierie a été accepté parmi les chefs-d'œuvre de l'humanité, à voir augmenter le nombre de visiteurs (La Haye, 2007). On peut vraisemblablement le penser, même si tous les tronçons ne reçoivent probablement pas une part égale de vacanciers. À son embouchure dans la capitale nationale, nul doute qu'il s'inscrit dans une offre déjà enviable. L'accessibilité du canal, situé entre la colline du Parlement et le Musée des beaux-arts du Canada, n'a d'égal que le caractère spectaculaire des huit écluses qui s'y trouvent. À Kingston, à l'autre extrémité, essayer d'en distinguer la silhouette se pose comme un exercice un peu plus périlleux. Heureusement, le périmètre protégé par l'UNESCO inclut également le fort Henry, gigantesque citadelle construite au début du XIX^e siècle, et quatre tours Martello dispersées dans la ville, que l'on appelle les fortifications de Kingston (UNESCO, 2007). Les touristes peuvent ainsi palper la présence du canal par le biais des ouvrages qui en défendaient l'entrée. Par bonheur, le charme tranquille de l'ancienne capitale du Canada Uni en fait déjà une ville touristique reconnue. Quant aux visiteurs qui seraient



Illustration 1 : Écluses de Jones Falls, canal Rideau, Ontario.
Photo : Marie-Blanche Fourcade.

tentés d'accéder au canal par bateau, il semble que le tourisme nautique soit davantage tourné vers le fleuve Saint-Laurent et la région des Mille-Îles. Entre les deux pôles qui attirent déjà des curieux par l'entremise d'autres attractions, il est à se demander qui se déplace à Newborro, à Hartwells ou à Nicholsons.

La réponse se trouve peut-être dans le caractère même de l'attrait : l'eau. Le canal Rideau est avant tout une voie de navigation. À chercher les publics qui le fréquentent sur toute la longueur, les plaisanciers s'imposent naturellement à l'esprit. Des statistiques mensuelles compilées par Parcs Canada, gestionnaire du site, permettent d'en mesurer la présence². Les trois postes d'éclusement de Narrows, de Beveridges et de Burritts Rapids serviront ici d'exemple. Aux mois de juillet 2007 et 2008, plus de 3000 embarcations (3604 contre 3070) ont transité à Narrows, ce qui en fait l'un des postes les plus achalandés du canal. À l'opposé, Beveridges a enregistré le plus faible débit avec ses 649 et 537 bateaux. L'écart est considérable. La troisième écluse, celle de Burritts Rapids, se situe quant à elle dans la moyenne des 25 postes administrés par Parcs Canada : les éclusiers ont en effet compté 1591 et 1263 embarcations au cours des deux mêmes mois. La diminution de la fréquentation en 2008 s'explique par la fin des activités liées au 175^e anniversaire du canal qui se sont déroulées l'année précédente³. Si le trafic enregistré démontre que les plaisanciers ne naviguent pas nécessairement sur

l'ensemble du canal, préférant se concentrer sur des tronçons plus précis, il témoigne tout de même de la présence significative d'un tourisme nautique. Dans son plan directeur, l'agence canadienne prévoit d'ailleurs une augmentation du nombre et de la taille des embarcations présentes sur le canal au cours des années à venir (Parcs Canada, 2005).

Il s'agit toutefois d'un public relativement restreint. Pour les non-initiés, cette activité provoque un sentiment ambivalent. D'une part, elle fait habituellement naître l'impression que les passagers doivent se sentir bien heureux et qu'ils sont privilégiés de pouvoir naviguer ainsi sur l'eau. D'autre part, l'envie ne se concrétise généralement pas. L'entreprise semble souvent périlleuse et les obstacles, réels ou imaginés, trop importants pour être franchis. La maîtrise des règles de base de la navigation ou simplement les coûts d'une telle pratique en rebutent plusieurs. Il est bien sûr possible d'embarquer pour une croisière dont la durée peut varier de 45 minutes à cinq jours. Pour ceux et celles qui veulent être maîtres à bord, il reste enfin pour quitter la terre ferme le canot, le kayak, la chaloupe ou encore le pédalo. Si toutes les embarcations sont tolérées sur le canal, il est évidemment recommandé de se glisser dans les deux premières pour y naviguer. Les spécialistes estiment de six à dix jours le temps minimal nécessaire pour pagayer de Kingston à Ottawa (MacKay, 2007). La qualité des paysages de la région jumelée à la pratique de la pêche et aux possibilités de camping tout au long du trajet en font une alternative des plus attrayantes. Ainsi, ce n'est pas seulement l'eau ou la navigation qui font l'attractivité du canal, mais plutôt la chance de pratiquer une activité de plein air. En somme, les plaisanciers de petites et moyennes embarcations constituent bel et bien la clientèle privilégiée qui dépasse les deux pôles touristiques de Kingston et d'Ottawa pour s'aventurer sur d'autres tronçons du canal. Est-ce là un public nécessaire pour justifier l'entretien du canal et le maintien d'un personnel qualifié qui facilite la navigation ?

Un autre créneau récréatif a souvent été imaginé comme un moyen d'intéresser un public plus large. Plusieurs gestes d'aménagement ont ainsi voulu associer le vélo aux canaux, suivant ainsi l'exemple des Pays-Bas qui s'imposent comme la référence par excellence dans le domaine. Au Québec, le canal Lachine a, de la sorte, accueilli en 1978 l'une des premières pistes cyclables de la région montréalaise. Les administrateurs crurent que le canal pouvait retrouver un nouvel usage après qu'il eut définitivement fermé en 1971. L'itinéraire de 13 kilomètres qui relie le port de Montréal à la ville de Lachine est désormais un rendez-vous estival des plus prisés (Parcs Canada, 1979). Depuis 2002, la navigation de plaisance a repris sur le canal, faisant cohabiter les deux activités. Un peu plus en amont sur le fleuve Saint-Laurent, sur les bords du canal Soulanges, une piste cyclable de 21 kilomètres a, quant à elle, été ouverte en 1996. Si le canal, condamné lors de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, attend toujours que des projets de réouverture se concrétisent, il a réussi à reprendre vie grâce aux cyclistes qui parcourent le trajet entre Rapide-des-Cascades et Les Coteaux (Cartier, 1999). Un «circuit des quatre canaux» le relie maintenant aux trois autres qui ont successivement permis



Illustration 2 : Lieu historique national Old Stone Bridge, Delta, Ontario.
Photo : Martin Drouin.

de franchir la dénivellation entre les lacs Saint-François et Saint-Louis. Même la voie maritime du Saint-Laurent accueille sur ses deux rives un lien cyclable de plus de 50 kilomètres (Tourisme Suroît, 2008). Sur le bord de la rivière Richelieu, la piste du canal de Chambly a été inaugurée en 1995. Les raisons de ce choix de mise en valeur sont forts simples. Tout d'abord, le canal est en soi un espace à parcourir. L'installation d'un lien cyclable ne fait donc que se superposer à un trajet déjà existant. Il faut dire aussi que la bicyclette constitue un moyen efficace de traverser des distances plus ou moins importantes, invitant ainsi à saisir toute l'ampleur de ces ouvrages d'ingénierie. Enfin, depuis le développement de la pratique du vélo au cours des dernières décennies, on a cherché à trouver des lieux en dehors du circuit autoroutier pour que les cyclistes circulent en toute sécurité. Pour ce faire, les berges se révèlent souvent l'endroit tout désigné. Dans ce concert d'aménagements, le canal Rideau n'échappe pas à la règle. Toutefois, la configuration particulière que lui confère l'assemblage de rivières, de lacs et de voies d'eau artificielles rend l'offre un peu plus fragmentée. Néanmoins, il est possible de réaliser l'ensemble du trajet à vélo, dont des parties sur des tronçons aménagés, que ce soit le Rideau Canal Pathway, dans la région d'Ottawa, ou la Cataract Trail, plus au sud. Tout comme la navigation, le cyclisme facilite la fréquentation de zones moins accessibles, mais encore une fois l'activité n'est pas l'apanage de tous et le canal ne se résume pas seulement à une voie de communication. Que reste-t-il alors des visiteurs tout simplement curieux ?

Majoritaires dans la fréquentation des lieux, des touristes intrigués s'arrêtent aux écluses et empruntent les sentiers pour éprouver l'atmosphère singulière des sites, qui se caractérisent par la cohabitation d'un passé incarné dans les installations originelles et d'un présent décliné par les embarcations des plaisanciers. À l'interstice des deux temps, se loge le patrimoine qui, par ses structures et ses interprétants, rend possible la découverte et la compréhension. La reconnaissance du caractère patrimonial a, en effet, institué un rapport différent entre la ressource et les visiteurs. C'est au cœur de cette dynamique qu'il est concevable



Illustration 3 : Écluses de Merrickville, canal Rideau, Ontario.

Photo : Martin Drouin.

de croire à l'élargissement des publics. Le nouveau regard porté permet tout d'abord de dépasser une utilisation passive du canal. Ce dernier n'est plus seulement le support d'une activité, que ce soit la navigation ou le cyclisme, mais un acteur qui joue un rôle déterminant par l'expression de son individualité et de sa spécificité. Il ne s'agit plus de pratiquer une activité de plein air sur un territoire parmi tant d'autres, mais bien de favoriser la rencontre d'un lieu unique qui porte en lui une histoire, des usages et des représentations. Ce qui n'était qu'un moyen de se divertir ou de se déplacer devient l'objet même de la fréquentation. Symbole de la conquête d'un pays et du génie technique d'une époque, il cristallise la personnalité de toute une région. Ce regard peut influencer le choix des plaisanciers et des cyclistes à fréquenter le site, mais il facilite surtout l'intégration d'une clientèle touristique élargie en recherche d'expériences culturelles. Ainsi, à l'encontre de la pensée couramment admise que le patrimoine est une pratique élitiste et réservée à un public instruit, il est ici davantage une clé de lecture qui en favorise la médiation.

L'arsenal interprétatif et les gestes de mise en valeur déployés autour du canal Rideau ont pour objectif principal de faire parler le lieu. S'il s'avère possible de parcourir un territoire sans le comprendre, la valorisation patrimoniale passe par la nécessaire élaboration d'outils dans le but d'en déchiffrer la signification. L'ambition du patrimoine renouvelle pour ainsi dire la distance entre Kingston et Ottawa afin de lui donner tout son sens. Sans ce partage de connaissances, tant cognitif qu'expérientiel, la valeur du lieu ne peut être reconnue. Au-delà de la vulgarisation du savoir historique et technique, il est surtout question de faire vivre et d'animer le canal en accord avec ce qu'il a toujours été. Aux écluses de Kingston Mills, ce sont tous les automobilistes qui décident de quitter leur véhicule lorsque le pont tournant coupe la route secondaire pour laisser passer les embarcations. L'éclusement devient un véritable rituel. Ailleurs, c'est une discussion qui s'engage entre un plaisancier, trop heureux d'être au centre de l'attraction, et des visiteurs, curieux d'en connaître davantage sur la circulation du canal. Les éclusiers, qui travaillent

au bon fonctionnement des installations et à la sécurité des navires, revêtent aussi l'habit de guide touristique prêt à interagir avec le public, qu'ils soient sur les bassins ou sur les berges. La conservation des équipements d'origine favorise une lenteur qui oblige les vacanciers à suivre le rythme de l'eau qui pénètre dans les sas. La cadence se communique aux badauds qui observent les opérations. Usagers, spectateurs et interprètes se trouvent ainsi réunis autour de la pérennisation d'une pratique. Tant cette facilité d'accès que la diversité des médiums de transmission encouragent l'expérience active et personnelle du canal. Cette meilleure conscience et connaissance du site pousse à vouloir en conserver la spécificité et l'authenticité, tel le système d'éclusement traditionnel qui, en raison de sa valeur historique, est maintenu en l'état. L'intégrité des principaux éléments du canal d'origine a d'ailleurs été un facteur qui a favorisé la reconnaissance par les spécialistes nationaux et internationaux (Parcs Canada, 2006; ICOMOS, 2007). C'est bien là une autre caractéristique du patrimoine que d'en comprendre l'unicité pour en soutenir la protection. Dans un contexte d'utilisation récréative, la pérennisation de la ressource vise à moduler les flux des utilisateurs et des visiteurs pour en maintenir l'équilibre tout en permettant d'assurer une fréquentation à long terme. La démarche est visible, entre autres, par l'encadrement d'une navigation respectueuse de l'environnement bâti et naturel. Elle l'est également par une valorisation touristique en harmonie avec la conservation de la ressource. Le patrimoine, en tablant sur la transmission, la protection et la conscientisation, offre une plus-value qui, loin de s'adresser uniquement à des clientèles férues d'histoire, cherche, au contraire, à rejoindre un public très large.

Aux activités de plein air qui influencent la fréquentation du lieu, il faut désormais ajouter un joueur de premier ordre : le patrimoine qui rend vivant des usages anciens en leur redonnant une valeur et en façonnant un regard renouvelé sur le territoire qu'il qualifie. Le touriste qui se lance sur la Heritage Route le vit assurément dans les mille et un détours et bifurcations du canal. Si le nombre relativement restreint de kilomètres peut faire croire que le trajet entre Kingston et Ottawa se réalisera rapidement, la surprise s'avère de taille sur le terrain. Le circuit met en scène villes, villages, paysages et attractions. Un arrêt à Jones Falls se transforme en escapade dans la nature pour se rendre jusqu'au barrage, un crochet à Lyndhurst permet de traverser le plus ancien pont de pierre ontarien, un passage à Westport donne l'occasion d'admirer la splendeur du Big Rideau Lake, une boucle à Perth suivie d'une pause à Merrickville offre, enfin, un décor idéal à la déambulation urbaine. Visiter le canal et son patrimoine se révèle être alors beaucoup plus que la fréquentation d'un plan d'eau au long duquel se succède une série d'écluses. Épine dorsale autour de laquelle s'est construite l'identité d'un territoire, le canal irrigue de sa présence toute une région et son imaginaire (Legget, 1986). C'est encore une fois un public divers et varié qui peut fréquenter le canal, appréhendé désormais, grâce à la médiation du patrimoine, comme un attrait beaucoup plus riche qu'une simple voie de navigation. En somme, le statut de patrimoine du canal Rideau permet d'en favoriser la pérennité dans

le respect de son histoire et de son environnement, ce qui ne saurait déplaire aux plaisanciers et aux amateurs de plein air. La protection, auréolée du prestige de son inscription sur la liste du patrimoine mondial, loin de convoquer quelques spécialistes et autres fins connaisseurs, ouvre le canal aux simples curieux par un dispositif de mise en valeur qui facilite l'accessibilité et la compréhension. La voie de communication entre la rivière des Outaouais et le lac Ontario prend ici tout son sens en devenant un médium de transmission entre le passé et le présent, mais surtout vers différents publics.

Martin Drouin est professeur associé au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal.

Notes

- 1 L'annonce a été faite lors de la réunion du Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO en juin 2007.
- 2 La valeur patrimoniale du canal Rideau a été officiellement reconnue en 1925 lorsque le gouvernement canadien le désigna d'importance historique nationale. Il fallut cependant attendre que la pression causée par une trop grande utilisation récréative et par le danger d'un développement trop important des berges, au cours des années 1960, pousse à transférer la propriété du canal à Parcs Canada en 1972.
- 3 Si l'on regarde les chiffres de 2006, les fluctuations sont moins significatives : 3178 bateaux ont transité à Narrows, 495 à Beveridges et 1292 à Burrits Rapids. Les chiffres proviennent de compilations internes de Parcs Canada.

Bibliographie

- Cartier, François (1999), *Canal Soulanges, d'un défi à l'autre / Meeting the Challenges*, Les Côteaux, Société de développement du canal Soulanges.
- ICOMOS (Conseil international des monuments et des sites) (2007), «Le canal Rideau (Canada) : Évaluation des organisations consultatives», Site Internet du Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO, [http://whc.unesco.org/fr/list/1221/documents/], consulté le 25 août 2008.
- La Haye, Dominique (2007), «Le canal Rideau : un joyau confirmé par l'UNESCO», *Le Droit*, 29 juin, p. 2.
- Legget, Robert (1986), *Rideau Waterway*, Toronto, University of Toronto Press.
- MacKay, Don (2007), «Le canal Rideau à la pagaie : un guide pour les canoteurs et les kayakistes», Site Internet du Lieu historique national du Canal Rideau, [http://www.pc.gc.ca/docs/r/on/rideau/pd-mp/page_f.asp], consulté le 25 août 2008.
- Parcs Canada (1979), *Canal de Lachine. Plan directeur*, Ottawa, Parcs Canada.
- Parcs Canada (2005), *Lieu historique du Canada du canal Rideau. Plan directeur*, Ottawa, Parcs Canada, [http://www.pc.gc.ca/docs/r/on/rideau/pd-mp/page_f.asp], consulté le 25 août 2008.
- Parcs Canada (2006), *Nomination of the Rideau Canal by the Government of Canada for Inscription on the World Heritage List*, Ottawa, Parcs Canada, [http://whc.unesco.org/fr/list/1221/documents/], consulté le 25 août 2008.
- Tourisme Suroît (2008), *Ballade.ca Destination Suroît*, [http://www.balades.ca/velo/default.asp], consulté le 25 août 2008.
- UNESCO (2007), *Décision 31COM 8B.35 – Propositions d'inscription de biens naturels, mixtes et culturels sur la liste du patrimoine mondial – Canal Rideau*, Site Internet du Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO, [http://whc.unesco.org/fr/decisions/1333/], consulté le 25 août 2008.

TÉOROS



Revue de recherche en tourisme

Appel à textes

En dehors des dossiers thématiques Téoros ouvre ses pages aux propositions spontanées. La rédaction invite tous les chercheurs qui oeuvrent dans le domaine du tourisme ou qui s'intéressent au tourisme sous tous ses aspects, à soumettre des articles de nature analytique à la revue. On peut soumettre un article en l'envoyant à :

teoros@uqam.ca

Publiée depuis 1982, la revue Téoros de recherche en tourisme s'affirme dans la francophonie comme le leader de diffusion des résultats de recherche et de réflexions fondamentales et appliquées dans une perspective multidisciplinaire. Les problématiques liées aux rapports entre le tourisme et la culture ou entre le tourisme et la société, à la gestion ou à la planification en tourisme, à des cas particuliers de mise en tourisme ainsi qu'aux questions méthodologiques d'actualité, par exemple, comptent parmi les sujets abordés.

Les textes soumis doivent apporter une contribution scientifique originale, que ce soit par le biais d'information factuelle, jusqu'alors inconnue ou par une nouvelle interprétation d'un thème particulier. Téoros vise avant tout le

transfert de connaissances ; son objectif est donc de promouvoir une meilleure compréhension des phénomènes liés au tourisme.

Les auteurs doivent faire parvenir un manuscrit présenté selon les règles de la revue, disponibles au www.teoros.uqam.ca.

Habituellement, un article analytique compte environ 6000 mots et n'excède pas 8000 mots avec trois ou quatre illustrations. On pourra cependant considérer des textes plus longs ou plus courts. Les articles peuvent être soumis en anglais ou en français et doivent être accompagnés d'un résumé de 100 à 200 mots (français/anglais) et de cinq mots-clés.

La publication des articles se fait sous réserve d'une évaluation. Tous les manuscrits seront évalués anonymement par des pairs qui pourront faire des suggestions ou demander des modifications. La rédaction transmettra l'avis des évaluateurs aux auteurs et s'assurera que les modifications demandées seront apportées.

Au plaisir de vous lire dans nos pages.