

Introduction

Le patrimoine des paysages culturels du / en mouvement

par Maude-Emmanuelle Lambert, Alain Gelly et Alain Roy

Partie intégrante des paysages culturels, les voies d'eau historiques ont récemment été définies comme des catégories patrimoniales susceptibles d'un classement ministériel québécois. En 2017, le fleuve Saint-Laurent devenait le tout premier lieu historique (Shields, 2017; Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2017a) désigné en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* du Québec, suivi quelques mois plus tard par la rivière des Outaouais (MCCQ, 2017; RPCQ, 2017b). L'intérêt pour les chemins anciens, ou plutôt leur commémoration, débute quant à lui dès les années 1920. Sur le plan canadien, de nombreuses routes terrestres ou routes d'eau ont été reconnues comme événements ou lieux d'importance historique nationale au fil des ans (ex. : le canal de Lachine (LHN) en 1929 ou plus récemment la construction de la route transcanadienne (EHN) en 2014), alors que plusieurs voies d'eau sont désignées comme rivières du patrimoine depuis la création en 1984 du réseau des rivières du patrimoine canadien, dont la rive ontarienne de l'Outaouais en 2006¹.

Pourtant, en dépit du rôle qu'elles ont joué dans la mobilité des groupes et des personnes, dans les échanges économiques et culturels ainsi que dans l'appropriation et l'aménagement du territoire, le patrimoine des routes d'eau et de terre est encore largement méconnu. De plus, la connaissance scientifique de celui-ci demeure éparse et partielle. Valorisée et portée par des individus, des professionnels et des groupes de citoyens, l'étude de cet héritage a fait l'objet de nombreuses contributions au cours des dernières décennies, dont quelques-unes seront présentées dans cet ouvrage. Malgré tout, si la connaissance, la défense et l'étude de ce patrimoine tant par l'action citoyenne que par le milieu académique sont indéniables, l'ordre dispersé des interventions et des recherches l'est tout autant.

Voilà pourquoi il nous est apparu important de mobiliser et de rassembler les chercheurs universitaires, les praticiens du patrimoine ainsi que les organismes et personnes intéressés au patrimoine et à l'histoire. L'objectif était de faire un état des lieux des connaissances, de l'interprétation et de la valorisation des infrastructures routières et fluviales de transport, ces réseaux fondamentaux de la construction des territoires et de l'appréciation des paysages. Nous souhaitons offrir à ces différentes catégories d'acteurs, qui évoluent dans des réseaux distincts, l'occasion de se rencontrer et de discuter entre eux lors de deux journées d'échanges sur le thème des paysages du mouvement et des paysages en mouvement.

1 « Le tronçon de 590 km de la rivière des Outaouais situé sur le territoire de l'Ontario, du lac Témiscamingue jusqu'à Hawkesbury Est, a été désigné une rivière du patrimoine canadien en 2016 en raison de ses valeurs liées au patrimoine culturel. » (Réseau des rivières du patrimoine canadien, s. d.)

Tenues les 25 et 26 octobre 2019, les Journées d'échanges ont proposé plus d'une vingtaine de présentations. Elles ont permis de mettre en valeur, auprès de nouvelles clientèles, la recherche universitaire, professionnelle ou encore issue de travaux ponctuels réalisés par des passionnés de l'histoire et du patrimoine. Elles ont aussi favorisé l'exploration d'approches pour l'étude du patrimoine viaire et fluvial, et la constitution d'un forum regroupant les chercheurs de divers horizons disciplinaires intéressés par ces aspects du paysage. En donnant une perspective large à ces analyses du rapport entre voies historiques et paysage, tout en mettant en relation chercheurs et acteurs du patrimoine, les Journées ont favorisé un décloisonnement de la recherche et ouvert de nouvelles perspectives d'échanges avec le milieu.

De plus, en attirant l'attention sur une dimension sensible, mais mal connue du paysage culturel, ces Journées d'échanges et l'ouvrage qui en découle espèrent contribuer à mieux la faire connaître et à sensibiliser le grand public et les décideurs. Considérant que la mobilisation des connaissances est une première étape permettant d'enrichir les actions des uns et des autres, l'ouvrage se veut aussi un appel aux autorités à prendre en compte ces dimensions du paysage dans leurs interventions. En s'appuyant sur des données probantes, l'administration publique, et particulièrement le gouvernement provincial et les municipalités, serait ainsi en mesure de prendre des décisions qui tiennent compte de ces infrastructures historiques dans les mesures adoptées en matière de patrimoine, de sensibilisation à l'histoire et d'aménagement du territoire. En somme, en intégrant les connaissances acquises et en développement relativement aux voies historiques, les communautés pourraient mettre en œuvre une approche durable relative à des composantes fondamentales de leur paysage culturel.

Le présent ouvrage s'inscrit dans la foulée des Journées d'échanges qui se sont tenues à Montréal en octobre 2019. Il regroupe des contributions originales qui ont été amplement bonifiées par rapport à leurs présentations initiales. Ces Journées sont l'initiative de deux chercheurs membres du Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal (LHPM) et d'une professionnelle de Bibliothèque et Archives Canada. C'est grâce à un partenariat associant deux unités de recherche universitaire, le LHPM et le Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ), ainsi que deux organismes du milieu, la Fédération Histoire Québec (FHQ) et l'Association québécoise du patrimoine industriel (AQPI), qu'elles ont pu avoir lieu. Outre les contributions des partenaires, l'événement a bénéficié d'une subvention Connexion du Conseil de recherche des sciences humaines du Canada (CRSH) et de l'appui du Conseil du patrimoine culturel du Québec.

Mobilité, mouvement et paysages

Depuis une vingtaine d'années, différentes percées dans la recherche en sciences humaines ont permis de jeter un éclairage neuf sur la dimension patrimoniale des voies d'eau et terrestres. Ainsi, le concept de mobilité comme catégorie d'analyse, voire même comme nouveau paradigme (Sheller et Urry, 2006; Adey *et al.*, 2013), connaît une expansion considérable, englobant désormais tant les migrations et les migrants que les paysages ou les modes de déplacement. Il en est de même

pour le « tournant spatial » (Torre, 2008; Jacob, 2014); la jonction de ces deux concepts permettant d'intégrer le mouvement et l'espace aux problématiques historiques, sociologiques, anthropologiques et géographiques, d'où une meilleure compréhension des interactions entre les populations et le territoire.

L'histoire est naturellement au cœur de cette démarche. Par exemple, Desportes (2005) a examiné comment divers modes de transport et les infrastructures qui les soutiennent transforment les paysages, tant sur les plans physique que symbolique. Depuis lors, de nombreuses autres études ont poursuivi et approfondi cette réflexion (Mauch et Zeller, 2008; Lambert, 2014; Bradley, Coates, Young, 2016; Bradley, 2017).

Les routes aménagées dans les parcs nationaux ou provinciaux (Barnett, 2004; Louter, 2006; Bradley, 2011a et 2011b; Davis, 2016) sont sans doute celles qui ont le plus retenu l'attention des chercheurs tant au Canada qu'aux États-Unis, probablement parce que leur simple présence a longtemps été perçue comme en contradiction avec la vocation de préservation / conservation de ces espaces. Cette historiographie, relativement récente, a d'ailleurs su aborder la route et la notion de paysage dans leur globalité et leur interrelation. Non seulement la route et les infrastructures qui l'accompagnent façonnent le paysage, mais elles en sont également des composantes essentielles et structurantes, modelées, elles aussi, par des forces naturelles, des êtres humains et des institutions.

Cette approche est aussi perceptible dans les travaux qui ont porté sur les paysages culturels de voies navigables spécifiques (Prud'homme, 1995; Stovel, 1998; Desloges et Gelly, 2002; Roy, 2008; Bussièrès, 2009) ainsi que certaines études patrimoniales qui font souvent partie de la « littérature grise » (Roy, 2002, 2004 et 2007). Ces contributions, qui abordent divers aspects historiques ou patrimoniaux, invitent à développer une réflexion plus large et à faire appel aux approches élaborées par d'autres disciplines.

Or, si l'histoire peut fournir un point de départ pour appréhender les paysages du mouvement / les paysages en mouvement, d'autres disciplines – géographie, archéologie, philosophie (épistémologie), études urbaines, architecture et aménagement du territoire pour ne nommer que celles-ci – contribuent également à l'étude de cet objet de recherche. La géographie, notamment, éclaire le rôle des routes d'eau et terrestres dans la patrimonialisation des paysages, ne serait-ce que pour valoriser les éléments naturels ou culturels des milieux ciblés par les politiques mémorielles (Erickson, 2015).

De même, l'analyse de la morphogenèse des territoires met en lumière le rôle structurant des axes de communication dans l'occupation du sol et le développement des villes. Certaines études urbaines ont, dans cette perspective, mis l'accent sur le rapport entre la démocratisation de l'automobile et les modifications du cadre bâti, du réseau routier et des trajectoires de la consommation durant la seconde moitié du 20^e siècle (Gilbert, 2013; Wolford, 2017). En aménagement du territoire, d'autres travaux décrivent les étapes de l'élaboration du cadre législatif et des normes

réglementaires sur la protection des paysages (Paquette, Poullaouec-Gonidec et Domon, 2008; Domon, 2009), alors que certaines études explorent les discours sur la mobilité qui accompagnent les projets urbanistiques concernant les citoyens et les citoyennes (Mercier, 2002; Beaudet et Wolff, 2012; Wolff, 2015 et 2016). Les spécialistes de l'architecture urbaine ont aussi proposé des pistes intéressantes en abordant les canaux et les routes comme des "artefacts" à considérer dans la durée, incluant le jeu des intervenants, les formes que ces objets génèrent et les valeurs patrimoniales qu'ils représentent, et ce, même lorsqu'ils ne sont plus utilisés (Lambert-Bresson et Térane, 2016).

Enfin, il faut aussi mentionner les études touristiques qui ont traité des routes comme des produits d'appel qui entretiennent parfois un lien ambigu avec les voies historiques (Bourdeau et Marcotte, 2013 et 2015). Quelques travaux récents ont aussi souligné et démontré toute l'importance d'adopter une démarche multidisciplinaire (Brenna, Larsen et Hvattum, 2011) afin de comprendre comment la technologie, la mobilité et le mouvement ont façonné et continuent d'influencer notre perception des territoires.

Ceci étant dit, il demeure des zones d'ombre. Le concept de mobilité sert mal, considérant son caractère éclaté, une approche plus « patrimoniale ». En effet, de par sa dimension totalisante, le concept est appliqué tant aux univers sociaux (la mobilité sociale), démographique (les migrations) qu'aux divers modes de transport et leur culture particulière (l'automobilisme). Or, la relation au paysage et aux traces que les infrastructures y laissent requiert une attention plus spécifique, d'où notre intérêt pour les paysages du mouvement et leur évolution. De plus, bien que l'intérêt public est manifeste pour les « vieux chemins » ou les canaux historiques, on en sait encore bien peu sur ces sensibilités et leur apport à l'appréhension patrimoniale du paysage. D'autres dimensions (par exemple, comment qualifier la valeur patrimoniale des chemins) restent encore à être explorées.

C'est pourquoi cet ouvrage propose de construire les assises d'un savoir collectif, propre à enrichir tant les connaissances que les pratiques de mise en valeur, sur cette dimension fondamentale du patrimoine culturel. En effet, la recherche sur les paysages du mouvement tout comme l'intérêt pour les voies terrestres et navigables anciennes convergent pour nous inciter à réfléchir sur une perspective propre à mieux s'appropriier ces dimensions de l'histoire, du paysage et du patrimoine. Trois angles d'approche sont privilégiés : les traces tangibles, les traces idéelles et les traces mémorielles. Ensemble, ils trament les différents chapitres de ce livre.

Un premier axe explore les **traces tangibles**, définies comme les *strates réelles* du paysage du mouvement. En tenant pour acquis que celui-ci est en évolution par la construction d'infrastructures ou encore d'aménagements du paysage qui y sont associés, il importe d'en dégager les différentes composantes ou éléments constitutifs (par exemple, le tracé ou encore les aménagements successifs sur un même lieu ou à sa proximité immédiate), mais aussi les enjeux méthodologiques à leur identification et aux valeurs qui y sont attribuées.

Le second fil concerne les **traces idéelles**. Celles-ci sont définies comme les *regards et perceptions* posés ou associés aux trames de déplacement, qu'il s'agisse d'une perception de la voie elle-même ou de celle du paysage que la voie permet d'apprécier à partir de celle-ci. De plus, il est d'intérêt d'examiner comment et pourquoi on attribue à certaines voies une importance symbolique, parfois même mythique, ajoutant aux couches matérielles une dimension culturelle signifiante.

Enfin, un troisième axe aborde les **traces mémorielles**, définies comme les *rappels du passé* dans la culture, c'est-à-dire comment sont commémorés, rappelés et mis en valeur les faits de mobilité associés à ces voies, qu'il s'agisse de publications d'histoire, de monuments, de plaques commémoratives, d'œuvres artistiques ou littéraires, ou encore d'autres dimensions de la mémoire collective.

Le patrimoine des paysages du /en mouvement

Les contributions qui suivent, qu'il s'agisse d'étude de cas ou de bilan, relèvent toutes d'un domaine de recherche et d'expertise encore peu exploré au Québec, soit celui des chemins anciens et des voies navigables historiques, et ce, dans une perspective comparative (canadienne). Elles proposent une diversité d'approches méthodologiques pertinentes, inspirantes et éprouvées pour aborder les paysages culturels et patrimoniaux des chemins anciens et voies d'eau historiques; ces différentes méthodes permettent de constituer un socle intéressant de savoirs relatifs à ce patrimoine.

Une première partie, intitulée **Trajectoires**, regroupe les textes de Gwénaëlle Le Parlouër, Alain Gelly, Matthieu Paradis et Pascale Marcotte. Ces auteurs s'intéressent à l'identification des différentes composantes des paysages des routes et des canaux et aux valeurs qui y sont associées. Parcourant ces voies, ils tentent de répondre, chacun à leur manière, à la question suivante : comment lire et caractériser les paysages du / en mouvement ?

Le chapitre de Gwénaëlle Le Parlouër porte sur le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers. La nécessité d'informer le processus devant mener à l'élargissement du tracé et au dédoublement des voies de la Transcanadienne dans ces deux parcs est ce qui a motivé Parcs Canada à y conduire deux études. L'auteure détaille les points saillants de cette recherche et de la méthodologie déployée pour répertorier et documenter les éléments culturels visibles (comme un ancien pont ou des arrêts d'observation) ou plus difficilement perceptibles (tels que des entailles effectuées sur le flanc des montagnes pour la construction d'une route ou les vestiges d'un système de défense contre les avalanches). La contribution de Le Parlouër pose d'ailleurs l'épineuse question des critères pour évaluer spécifiquement les éléments culturels d'un paysage liés au transport et de leur valeur patrimoniale qui peut être à la fois tangible et intangible, culturelle, spirituelle, voire sensorielle.

Les historiens Alain Gelly et Matthieu Paradis explorent les paysages historiques du canal de Lachine et du canal de Chambly via une démarche à rebours et une approche chronologique afin de retracer les subtilités de l'évolution de ces paysages jusqu'à nos jours. Conduite grâce à l'étude des photographies panoramiques et aériennes, leur analyse a cela d'original qu'elle s'attache à identifier les éléments tangibles de ces paysages et les valeurs culturelles ou patrimoniales qui leur sont associées plutôt qu'à simplement documenter les aspects physiques et immatériels. Il en ressort une image plus complète des paysages historiques urbains des canaux de Lachine et de Chambly et un aperçu des interrelations spatiales et visuelles entre les nombreuses composantes historiques du paysage.

Le texte de la géographe Pascale Marcotte s'intéresse aux représentations touristiques des lieux associés à l'eau et aux défis que représente la transformation des canaux en sites touristiques. L'auteure souligne l'importance du regard, mais aussi de toute la gamme des perceptions sensorielles associées aux plans d'eau. L'imaginaire culturel et les temporalités différentes qu'évoquent les canaux favorisent l'expérience touristique (qui, par définition, est un déplacement dans l'espace et le temps hors des lieux du quotidien). Toutefois, si certains canaux abandonnés ou de moins en moins utilisés doivent être revalorisés², rendus désirables, changer de vocation et ce faisant se voir acquérir ou se faire attribuer de nouvelles valeurs (ex. : patrimoniale, récréative, environnementale), d'autres, de par leur vitalité, sont une attraction touristique en soi (ex. : le canal de Panama ou celui de Suez).

La deuxième portion de l'ouvrage, intitulée *Perspectives*, recoupe les études d'Érik Langevin, de Billy Rioux et de Gilles Lauzon. Ces contributions ont comme point commun d'apporter un nouvel éclairage, voire de nouvelles perspectives sur l'histoire ou les usages des paysages du / en mouvement. Ici, les auteurs questionnent les *a priori*, les mythes, voire les raccourcis intellectuels : ils approchent le corpus historique avec circonspection; font appel à de nouvelles sources et testent de nouveaux outils informatiques; combinent les apports des données géographiques, archéologiques et environnementales.

L'attribution d'un caractère symbolique, voire mythique à un sentier, à un chemin, une route ou tout autre tracé, que ce soit par des groupes, des communautés ou des individus, ne repose pas toujours sur des traces tangibles et visibles sur le territoire. Qui plus est, il arrive que l'ancienneté et même l'existence de certaines de ces voies, bien ancrée dans les mentalités, ne s'appuient sur aucune preuve historique et scientifique. Certaines d'entre elles font malgré tout l'objet de commémorations et de mises en valeur. C'est le cas notamment du Sentier des Jésuites, qui aurait permis selon certains de relier Québec au lac Saint-Jean au 17^e siècle. Encore récemment, il a fait l'objet d'un livre, d'articles de journaux, de contenu de pages d'information touristique, dont de la Société des établissements de plein air du Québec, la Sépaq

2 À titre d'exemple, la MRC de Vaudreuil-Soulanges et le ministère de la Culture et des Communications ont récemment lancé un concours national pour l'aménagement culturel du canal de Soulanges. Tiré de : <https://mrcvs.ca/planification/canaldesoulanges/>

(Lefebvre, 2008; Lefebvre et Arsenault, 2012; Bélair-Cirino et Noël, 2019; Québec pure expérience, 2019). Alors que l'existence (ou la non-existence) de ce sentier a jusqu'à maintenant été abordée via une démarche historique faisant appel aux sources écrites et orales (Roy, 2007), l'archéologue Érik Langevin met le mythe du sentier à l'épreuve des faits en combinant différentes perspectives, soit celles de la géographie, de l'archéologie, de l'écologie et de la biologie, réduisant d'autant les possibilités matérielles de l'existence d'une telle voie.

A contrario, de nouvelles données peuvent renforcer les connaissances au sujet d'un tronçon, d'un sentier, d'un chemin ancien et nourrir, voire relancer certains projets de mise en valeur. L'exemple du « chemin du Portage (1783) », dans le Bas-Saint-Laurent, illustre bien cette perspective³. Cet intérêt renouvelé pour l'histoire des voies terrestres de la région du Témiscouata a amené l'historien Billy Rioux à documenter l'occupation et les usages de la route de Témiscouata, qui a remplacé l'ancien tracé du « chemin du Portage (1783) ». Le dépouillement des archives judiciaires du district judiciaire de Kamouraska pour la période 1860-1900 et la géolocalisation des différentes causes criminelles et pénales avec le système d'information géographique (SIG) historique lui permettent de faire le portrait du paysage judiciaire des communautés bordant cet axe.

Gilles Lauzon, pour sa part, retrace l'histoire d'un segment qui traverse le nouveau parc-nature du Bois-de-Saraguay inauguré en 2016 par la Ville de Montréal. Décrit comme un « témoin de plusieurs moments clés de l'histoire montréalaise », le parc présente, toujours selon le site Web de la Ville, « des composantes naturelles et culturelles d'un grand intérêt » (Ville de Montréal). Si la valeur patrimoniale, tant culturelle que naturelle, du boisé est reconnue par la Ville et le gouvernement du Québec (RPCQ, 1981), on en sait bien peu sur les origines du tronçon de chemin abandonné qui le traverse et qui ne fait l'objet d'aucune mesure de protection. Aussi pour y pallier, Lauzon propose notamment un dépouillement minutieux des sommaires de quatre procès-verbaux perdus du grand voyer Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc. Leur étude lui permet de reconstituer les différentes composantes ou éléments de cette dernière section d'un réseau viaire cohérent et fonctionnel autour de l'île, mais aussi de dater avec précision sa construction et d'en comprendre les conditions qui l'ont permise. Cette analyse fouillée et documentée met en lumière la valeur patrimoniale d'un véritable segment de chemin ancien, qui pourrait sans doute faire l'objet d'une plus grande sollicitude.

3 Le « chemin du Portage (1783) » a depuis longtemps fasciné les historiens, malgré son remplacement en 1860 par le chemin du Témiscouata. Commémoré dès 1925 par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, son souvenir est réactivé dans les années 1960, avec notamment la création du Fort Ingall. Depuis le début des années 2000, de nouvelles données sont issues de travaux historiques et archéologiques. Il s'agit d'abord d'un rapport de recherche historique (Roy, 2002), qui a donné lieu à des fouilles archéologiques puis à un projet de mise en valeur (Ruralys, 2014), le tout se situant dans la foulée du réaménagement de la route 185.

La troisième section de l'ouvrage, nommée *Panoramas*, propose d'élargir davantage notre regard sur les paysages du/en mouvement en le déplaçant de la théorie à l'action. En effet, la protection et la mise en valeur des paysages culturels des chemins anciens et des canaux interpellent une multitude d'acteurs, d'où la nécessité de concevoir une approche cohérente. Les auteurs des contributions qui suivent, soit celles de Richard M. Bégin et d'Alain Roy, soulignent d'ailleurs l'importance de susciter un intérêt plus large pour ces dimensions du paysage, de favoriser les liens, d'établir un dialogue et une concertation entre les chercheurs, les professionnels, les différents paliers de gouvernement et les acteurs du patrimoine.

Richard M. Bégin revient sur le long chemin de la reconnaissance législative par le gouvernement du Québec de la notion de paysage culturel (2012) et sur les difficultés pour l'administration publique québécoise de concilier le développement de son territoire et ses responsabilités en matière de protection du patrimoine et de paysage. Son bilan propose de retracer l'évolution de la définition du patrimoine, mais aussi les avancées et les reculs, voire l'engagement ou le désengagement de l'État. Président de la Fédération histoire Québec pendant une quinzaine d'années, son texte offre aussi un précieux témoignage du rôle central de la participation citoyenne dans la protection du patrimoine.

En guise de conclusion, l'historien Alain Roy propose un tour d'horizon du patrimoine viaire du Québec en s'intéressant aux pratiques mémorielles et patrimoniales et aux enjeux qu'elles soulèvent. En plus de faire une revue de la littérature de différents domaines de recherche qui ont abordé les chemins anciens, il se penche sur la place qu'ils tiennent dans la préservation patrimoniale. L'auteur s'intéresse aux rappels du passé, à leur commémoration ainsi qu'à leur mise en valeur auprès du public par différents moyens (tels que des centres d'interprétation, des circuits et des routes touristiques).

Aller de l'avant : comprendre, reconnaître et protéger le patrimoine des paysages culturels du / en mouvement

Tant dans le cadre de cet ouvrage que lors des Journées d'échanges, les chercheurs, les praticiens et intervenants du patrimoine ont été invités à contribuer à la construction d'un savoir collectif, propre à enrichir les connaissances et les pratiques de mise en valeur des paysages culturels du / en mouvement. Les discussions que nous avons eues ainsi que les contributions qui suivent montrent bien que ce savoir et ces pratiques sont en construction et qu'il est important de favoriser leur accessibilité et leur diffusion au sein et en dehors des milieux universitaires. Il est aussi fondamental de valoriser cette expertise, de susciter un intérêt plus large pour ces dimensions du paysage et de développer une approche cohérente et des méthodologies pertinentes. Enfin, il faut trouver une façon efficace et pérenne pour favoriser les liens et la concertation entre les chercheurs universitaires, entre les professionnels, entre les acteurs du patrimoine et entre ces trois groupes.

Les directeurs de cet ouvrage font d'ailleurs le souhait que ces échanges multidirectionnels se poursuivent dans les prochaines années et qu'ils puissent s'appuyer sur des bases solides en termes de diffusion et d'expertise. Pour y arriver, ils font les trois suggestions suivantes.

La première consisterait à mettre sur pied un centre d'expertise qui serait responsable de développer des approches, des méthodologies et des outils permettant de reconnaître les paysages culturels du / en mouvement, d'en comprendre l'évolution et de les caractériser. Celui-ci serait également habilité à accompagner, aider et conseiller des organismes citoyens, des municipalités, des municipalités régionales de comté, voire même des instances gouvernementales en ce qui a trait à la protection et à la mise en valeur de ces lieux de patrimoine. Par exemple, des groupes de citoyens tels que l'Association des résidents des Jardins Taché (ARJT), qui s'est intéressée à mettre en valeur le deuxième portage des Chaudières à Gatineau (Turcotte, Roy et Côté, 2020), ou Les Amis du Sault-des-Chats, qui sont mobilisés notamment dans la protection et la sauvegarde du canal des Chats (Lambert et McBane, 2020) à Pontiac et à Bristol, seraient en mesure d'obtenir des conseils et un soutien dans leurs projets de mise en valeur.

Deuxièmement, il serait de mise de créer un réseau des organismes de lieux du patrimoine du / en mouvement afin de favoriser le partage des expériences, les bons comme les moins bons coups, dans les activités de préservation ou de mise en valeur. En effet, au-delà des particularismes, ces projets doivent souvent faire face aux mêmes enjeux : se faire connaître; conscientiser la population et les différents paliers de gouvernement à l'importance de protéger un paysage culturel donné; mobiliser les acteurs et réseauter; combler le manque de ressources humaines et / ou financière; persister dans la durée; s'y retrouver difficilement dans les processus, etc. En favorisant les échanges et le partage d'information sur les procédés déployés, les organismes seraient plus à même de réussir leur entreprise.

Enfin, la troisième suggestion concerne l'importance de poursuivre la recherche sur les voies d'eau et terrestres non seulement en s'intéressant à leur établissement et à leur évolution, mais aussi en portant sur elles un regard plus global. Par exemple, en dépit de la multitude des études sur les différentes voies, il n'existe toujours pas de synthèse sur le développement du réseau routier québécois ou canadien. Un tel exercice permettrait en quelque sorte de contextualiser et d'offrir une vision d'ensemble tant aux chercheurs qu'aux praticiens du patrimoine, qu'aux organismes qui évoluent à l'échelle locale. Cette approche pourrait s'étendre aux routes forestières et minières, aux chemins d'accès, aux ponts, mais aussi aux cours d'eau, aux sentiers de portages, aux quais et aux voies ferrées. En ayant une meilleure connaissance de ces réseaux et des paysages culturels qu'ils ont contribué à définir et à façonner, nous serions plus à même de mieux les protéger et de les mettre en valeur.

Références.....

- Adey, Peter, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman et Mimi Sheller (dir.) (2013). *The Routledge Handbook of Mobilities*, London: Routledge.
- Barnett, Gabrielle (2004). « Drive-by viewing: Visual consciousness and Forest Preservation in Automobile Age » *Technology and Culture*, 45(1), p. 30-54.
- Beaudet, Gérard et Pauline Wolff (2012). « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité », *VertigO — la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 11, p. 1-23.
- Bélair-Cirino, Marco et Dave Noël (2019). « Le patrimoine fantôme », *Le Devoir*, 30 juillet 2019. Tiré de : <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/559697/le-patrimoine-fantome>.
- Bourdeau, Laurent et Pascale Marcotte (dir.) (2015). *Les routes touristiques*, Québec : Presses de l'Université Laval.
- Bradley, Ben (2017). *British Columbia by the Road. Car Culture and the Making of a Modern Landscape*, Vancouver: UBC Press.
- Id. (2011a). « “A Questionable Basis for Establishing a Major Park”: Politics, Roads, and the Failure of a National Park in British Columbia's Big Bend Country », dans Claire Elizabeth Campbell, *A Century of Parks Canada, 1911-2011* (p. 79-102), Calgary: University of Calgary Press.
- Id. (2011b). « Behind the Scenery: Manning Park and the Aesthetics of Automobile Accessibility in 1950's British Columbia », *BC Studies*, 170, p. 41-65.
- Bradley, Ben, Colin Coates et Jay Young (dir.) (2016). *Moving Natures: Mobility and Environment in Canadian History*, Calgary: University of Calgary Press.
- Brenna, Brita, Janike K. Larsen et Mari Hvattum (dir.) (2011). *Routes, Roads and Landscapes*, London: Routledge.
- Bussièrès, Manon (2009). *De la voie de passage au chemin public : le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec : l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841*, Ph. D. (Études québécoises), Trois-Rivières : UQTR.
- Desloges, Yvon et Alain Gelly (2002). *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain*, Québec : Septentrion.
- Desportes, Marc (2005). *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, xviii^e-xx^e siècle*, Paris : Gallimard.
- Domon, Gérald (dir.) (2009). *Le paysage humanisé au Québec. Nouveau statut, nouveau paradigme*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal.
- Erickson, Bruce (2015). « Embodied heritage on the French River: Canoe routes and colonial history », *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, 59(3), p. 317-327.
- Gilbert, Dale (2013). « Une culture urbaine en mouvement. Se déplacer et consommer en milieu populaire à Québec, 1930-1980 », *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 41(2), p. 3-18.

Jacob, Christian (2014). « Spacial Turn », *Qu'est-ce qu'un lieu de savoir?*, Marseille : Open Edition Press. Tiré de : <http://books.openedition.org/oepr/654>

Lambert, Maude-Emmanuelle (2014). *À travers le pare-brise : la création des territoires touristiques au Québec et en Ontario (1920-1967)*, Ph. D. (histoire), Montréal : Université de Montréal.

Lambert, Maude-Emmanuelle et Michael McBane (2020). « Le Sault-des-Chats en Outaouais : les traces d'un patrimoine culturel du mouvement et sa mise en valeur », *Histoire Québec*, 25(4), p. 21-24.

Lambert-Bresson, Michèle et Annie Téraide (dir.) (2016). *Paysage du mouvement. Architecture des villes et des territoires, XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris : Éditions Recherche.

Lefebvre, Louis (2008). *Le sentier des Jésuites 1676-1703 ou le maître sentier des Innus-montagnais de Québec au lac Saint-Jean*, Société d'histoire de Stoneham-Tewkesbury, 340 p.

Lefevre, Louis et Jean-Emmanuel Arsenault (2012). « Le Sentier des Jésuites : mythe ou réalités? » Blogue de conservation, Sépac. Tiré de : <https://www.sepaq.com/parcs-quebec/blogue/article.dot?id=6b0054e5-c414-4234-b30b-a5a97c453c69>

Louter, David (2006). *Windshield Wilderness: Cars, Roads, and Nature in Washington's National Parks*, Seattle : University of Washington Press.

Mauch, Christof et Thomas Zeller (dir.) (2008). *The World Beyond the Windshield. Roads and Landscapes in United States and Europe*, Athens : Ohio University Press.

Ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) (2017). « Le ministre Luc Fortin désigne la rivière des Outaouais comme lieu historique », communiqué de presse, 21 août 2017. Tiré de : https://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=2328&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=7928&tx_ttnews%5BbackPid%5D=2&cHash=2915652f86d24a073c0aeecdd1f2df51

Paquette, Sylvain, Philippe Poullaouec-Gonidec et Gérald Domon (2008). *Guide de gestion des paysages au Québec. Lire, comprendre et valoriser le paysage*, Québec : Gouvernement du Québec. Tiré de : <https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-gestion-paysage.pdf>

Québec pure expérience (2019). « Le sentier des Jésuites ». Tiré de : <https://www.quebecpureexperience.com/decouvrez-le-quebec/le-sentier-des-jesuites>

Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ) (2017a). « Fleuve Saint-Laurent ». Tiré de : <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=204378&type=bien>

Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ) (2017b). « Rivière des Outaouais ». Tiré de : <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=204389&type=bien>

Références (suite)

Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ) (1981). « Site patrimonial du bois de Saraguay ». Tiré de : <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=100544&type=bien>

Réseau des rivières du patrimoine canadien (s. d.). « Rivière des Outaouais ». Tiré de : <https://chrs.ca/fr/rivers/riviere-des-outaouais>

Roy, Alain (2008). « Des trames dans le paysage : transport et communications en Nouvelle-France », dans Marc St-Hilaire, Alain Roy, Mickaël Augeron et Dominique Guillemet (dir.), *Les traces de la Nouvelle-France au Québec et en Poitou-Charentes* (p. 130-135), Québec : Presses de l'Université Laval.

Id. (2007). *La construction du sentier des Jésuites en tant que référence paysagère : mythes et réalités*, Rapport présenté à la Ville de Québec, octobre 2007, 71 p.

Id. (2004). *De Berthierville à Maskinongé par le chemin du Roi : étude historique et patrimoniale*, Rapport remis au ministère de la Culture et des Communications du Québec, Beauport (Québec), mars 2004, 96 p.

Id. (2002). *Les chemins anciens du Témiscouata : évaluation historique et patrimoniale. Impact du réaménagement du tronçon de la route 185, Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Cabano*, Étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec. Tiré de : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0940431.pdf>

Ruralys (2014). « Mise en valeur du “chemin du Portage (1783)” », Projet MTQ n° 154-98-0106. Tiré de : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1157224.pdf>

Sheller, Mimi et John Urry (2006). « The New Mobilities Paradigm », *Environment and Planning*, 38, p. 207-226.

Shields, Alexandre (2017). « Québec désigne le fleuve Saint-Laurent comme “lieu historique” », *Le Devoir*, 22 juin 2017. Tiré de : <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/501873/quebec-designe-le-fleuve-saint-laurent-comme-lieu-historique>

Stovel, Herb *et al.* (1998). *The cultural landscapes of the Rideau Canal Corridor: phase II study*, Ottawa: The Institute for Heritage Education study team.

Turcotte, Sylvie, Alain Roy et Olivier Côté (2020). « Le deuxième portage des Chaudières à Gatineau : une séance de réflexion partagée lors des Journées d'échange », *Histoire Québec*, 25(4), p. 25-28.

Ville de Montréal (s.d.). « Parc-nature Bois-de-Saraguay ». Tiré de : <https://www.parcs-nature.com/public/bois-de-saraguay>

Wolff, Pauline (2015). « Du transport à la mobilité en aménagement : pour une remise en question épistémologique », dans Lord Sébastien, Paula Negron-Poblete et Juan Torres (dir.), *Mobilité et exclusion, quelles relations?*, Québec : Presses de l'Université Laval.

Id. (2016). « From the Urban Planning Discourse to a Circulation Dispositif », dans Marcel Endres, Katharina Manderscheid et Christophe Mincke (dir.), *The Mobilities Paradigm Discourses and Ideologies*, Routledge.

Wolford, Alexandre (2017). *Rêver à pleine vitesse : l'automobile et l'idéal suburbain dans la région de Montréal entre 1945 et 1970*, M. Sc. (Études urbaines), Montréal : Institut national de recherche scientifique.