

Une relation au long cours

Brigitte Trudel

Numéro 150, automne 2016

Patrimoine maritime. Cap sur le Saint-Laurent

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/83468ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Trudel, B. (2016). Une relation au long cours. *Continuité*, (150), 18–22.

DOSSIER
PATRIMOINE MARITIME

HISTOIRE
ET IDENTITÉ

Une r au lon

Le Saint-Laurent coule au cœur du Québec comme dans celui de ses habitants. Mais à quoi donc tient son pouvoir culturel et identitaire ? Flânons quelques instants sur ce majestueux cours d'eau qui nous définit comme peuple.

BRIGITTE TRUDEL

Photo : Raynald Bilodeau

relation ing cours

C'est une histoire d'amour. Une histoire entre des gens et leur fleuve, leur estuaire, leur golfe, entre les Québécois et le Saint-Laurent. Et comme chaque histoire d'amour, elle comporte ses beautés, mais aussi ses écueils.

Le lien intime qui unit le Saint-Laurent aux Québécois remonte à loin. Aussi loin que la découverte du territoire. « De tous les signes identitaires, le Saint-Laurent est celui qui reflète le mieux l'histoire du Québec », affirme l'historien Jean Leclerc.

D'abord, pas de fleuve, pas de Québec! C'est en effet le Saint-Laurent qui a servi de porte d'accès à la découverte de la Nouvelle-France et au mouvement colonisateur qui s'en est suivi. « L'essence de notre rapport au Saint-Laurent tient à cet acte fondateur, soutient David Gagné, historien et conseiller en patrimoine à la direction de l'urbanisme de la Ville de Lévis. Nous en prenons conscience à l'école, dès nos premières leçons d'histoire : notre nation est née de ce cours d'eau grandiose. »

Source de peuplement, le Saint-Laurent a également dessiné les contours du Québec actuel. « C'est pour cette raison que la Nouvelle-France a été divisée en seigneuries, relate Alain Franck, ethnologue et conservateur au Musée maritime du Québec. Ce mode de répartition des terres avait pour but de donner un accès maritime aux habitants à des fins alimentaires et de locomotion. En plus de permettre la pêche, le fleuve

était l'unique moyen de circuler de village en village. » Cette influence a perduré puisque, encore aujourd'hui, 80 % de la population québécoise se trouve répartie le long du littoral.

Source de prospérité

Pôle nourricier et axe de circulation, le Saint-Laurent a donc assuré le développement social du Québec au fil des siècles. Mais il a aussi joué un rôle capital dans son économie, contribuant à l'essor de la province d'hier à aujourd'hui. « En 1806, Napoléon impose un blocus qui oblige la Grande-Bretagne à se tourner vers ses colonies pour s'approvisionner en bois, raconte Alain Franck. Le Saint-Laurent devient alors une voie de navigation majeure dans le monde, tandis que le Québec se hisse au troisième rang des exportateurs d'Amérique du Nord. » Cet événement entraîne la création d'une industrie prospère, celle des chantiers navals. Entre 1820 et 1880, pas moins de 2500 navires sont construits uniquement à Québec! « À l'époque, un travailleur sur huit œuvre dans ce secteur, note Alain Franck. D'ailleurs, aujourd'hui encore, le Québec est reconnu sur le plan international pour son expertise en construction navale. »

Cela dit, l'économie québécoise suit longtemps un rythme bien à elle puisque, bercée par les eaux du fleuve, elle entre en dormance durant la période hivernale. Il faut attendre la fin des années 1950 pour que le Saint-Laurent soit navigable à l'année grâce à l'action des brise-glaces. « Cette économie en intermittence nous a forgé comme peuple, explique David

« Avant 1925, chaque habitant possédait son canot, chaque village, sa goélette, pour le transport des gens et des denrées. »

— Alain Franck

Gagné. Elle a maintenu un mode de vie traditionnel au-delà de l'industrialisation qui a gagné l'Amérique et dont les effets se sont fait sentir plus tardivement chez nous. » Autrement dit, ce n'est pas tant la révolution industrielle que le Saint-Laurent qui a décidé du passage des Québécois à l'urbanité.

Eaux traîtresses

Vaste, grandiose, majestueux... Parmi les qualificatifs qu'on prête au Saint-Laurent, il faut aussi compter ceux qui dé-

peignent son côté impétueux. Changeant, redoutable, voire impitoyable, ce cours d'eau est difficile à naviguer. Vent, gel, brouillard, récifs, chenaux constituent autant d'obstacles. En témoignent les quelque 4000 épaves qui joncheraient son lit (le site Web.lecimetieredusaint-laurent.com en présente quelques-unes). « Nul doute que les humeurs du fleuve ont fortement imprégné l'imaginaire collectif des Québécois, considère Alain Franck. On n'a qu'à penser à tous les contes et légendes qui entourent les naufrages survenus sur le Saint-Laurent. »

Les pilotes du Saint-Laurent sont l'incarnation humaine des adaptations requises pour affronter l'impétuosité du fleuve. « Leur histoire remonte à 350 ans. Ils font partie de notre mémoire collective », rappelle Jean Leclerc, qui signe un texte sur le sujet à magazinecontinuite.com. Dès les débuts de la colonie, raconte l'historien, pour des raisons de sécurité, le pilotage sur le Saint-Laurent est régi par la législation. Abraham Martin devient le premier navigateur accrédité, en 1647. En 1860, une première corporation de pilotes est créée, la plus ancienne en Amérique du Nord. Aujourd'hui, tous les navires étrangers qui pénètrent le fleuve doivent obligatoirement être pris en charge par des pilotes accrédités entre Les Escoumins et Montréal, incluant la rivière Saguenay. Regroupés en deux corporations, ces 185 spécialistes sont formés pour naviguer l'un des trois tronçons qui divisent la zone de pilotage (Les Escoumins-Québec, Québec-Trois-Rivières et Trois-Rivières-Montréal).

Par ailleurs, des marins de tout acabit ont parcouru le fleuve tumultueux. Depuis les autochtones, qui l'appelaient *Magtogoek* ou « chemin qui marche », jusqu'aux navigateurs de plaisance actuels, chacun a propagé à sa façon la culture maritime du Québec. « La navigation sur le fleuve s'inscrit dans notre terroir même, précise Alain Franck. Avant 1925, chaque habitant possédait son canot, chaque village, sa goélette, pour le transport des gens et des denrées. » De cette fréquentation régulière est né un fort sentiment d'appartenance au Saint-Laurent. « La barque à fond plat représentait le *pickup* de l'époque pour une famille de cultivateurs, renchérit David Gagné. Les gens apprenaient à caboter par eux-mêmes. » Une



Le brise-glace *Ernest Lapointe* a déglacé le fleuve entre Trois-Rivières et Montréal de 1945 à 1978. Il se trouve aujourd'hui au Musée maritime du Québec, à L'Islet.

Photo : Alain Roberge, Musée maritime du Québec



Le fleuve Saint-Laurent constitue toujours une voie de transport essentielle, alors que 90 % des biens consommés au Québec arrivent par bateau.

Photo : François Rivard

activité nécessaire, mais pour le moins audacieuse, qui se payait de nombreuses vies.

Peu importe l'époque, les navigateurs québécois sont liés par une certitude : le fleuve impose le respect. « On ne peut pas lutter contre le puissant Saint-Laurent, mais seulement composer avec lui », résume Alain Franck.

Et puis la rupture

Maître du paysage québécois, le fleuve Saint-Laurent a perdu son statut de principale voie de transport dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Souci de gagner en sécurité ? Appel de la modernité ? La population a misé sur le transport terrestre à la faveur du développement du chemin de fer et du réseau routier. Au moment où le mouvement démographique se déplaçait vers l'intérieur des terres, la petite navigation marchande et ses vedettes, les goélettes, ont rendu l'âme. « Cela a dilué le rapport des Québécois avec le fleuve, constate Alain Franck. Peu à peu, les gens s'en sont détournés. Ils ont perdu de vue l'aspect vital de cette connexion. »

Cette coupure s'est traduite à long terme par une série d'abandons, déplore le spécialiste. De nombreuses infrastructures, comme des phares et des quais, sont tombés en décrépitude. On s'est moins intéressé à la protection du Saint-Laurent. « Pourtant, riverains ou non, on ne peut pas se détourner du fleuve, assure Alain Franck. Nous en sommes tous dépendants, où que nous soyons dans la province, ne serait-ce que sur la base du transport de marchandises. »

Selon la Société de développement économique du Saint-Laurent, jusqu'à 90 % des biens que consomment les Québécois au quotidien arrivent par la voie maritime. Environ 5000 navires marchands sillonnaient chaque année le fleuve. Et un bateau de taille moyenne peut transporter l'équivalent de 870 camions.

Un amour qui perdure

Toutefois, si les Québécois ont vu leur rapport au Saint-Laurent évoluer avec le temps, leur attachement profond à son endroit n'a jamais été remis en question. De nos jours, ce lien repose surtout sur la contemplation. Le fleuve inspire et apaise, et beaucoup de tentatives de se le réapproprier s'inscrivent dans cet esprit. Mais est-ce là suffisant pour qu'on le reconnaisse à sa juste valeur ?

David Gagné ne le croit pas. « On ne racontera jamais assez l'histoire de notre fleuve et l'importance qu'il a eue, non seulement pour notre construction identitaire, mais pour notre positionnement mondial dans l'industrie navale », juge l'historien.

UN FLEUVE FORT ET EN SANTÉ ?

Tous les cinq ans, les autorités brossent un portrait global de l'état du fleuve dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent. Le plus récent, daté de 2014, regorge de faits intéressants. Par exemple, il révèle que les milieux humides sont bien mieux protégés qu'avant, mais que la disparition des bélugas s'accélère. Lisez le reste sur le site planstlaurent.qc.ca (onglet Suivi de l'état). Créé en 1988 par les gouvernements du Canada et du Québec, le Plan vise à conserver et mettre en valeur le Saint-Laurent. (Josiane Ouellet)



Dernière goélette à voile du Saint-Laurent encore en état de naviguer, la Grosse-Île a été restaurée par Didier Épars. Le Québécois d'origine suisse a reçu pour ses efforts un certificat d'honneur d'Action patrimoine en 2011.

Photo : Michel Sacco

« Le Saint-Laurent nous attire, il suscite notre fierté, et c'est bien, ajoute Alain Franck. Mais il faut davantage que le réaménagement de ses berges ou la promotion de ses paysages pour assurer la pérennité de son patrimoine inestimable. » En comparaison d'autres pays, le Québec consent peu d'efforts pour la sauvegarde de son héritage maritime, croit le conservateur. « Cela passe par la valorisation des embarcations, des objets maritimes, des manières de faire, des témoi-

gnages et de tous les éléments qui constituent la mémoire matérielle et immatérielle du fleuve. »

Selon l'ethnologue et historien Paul-Louis Martin, les plus grands défis logent à l'enseigne de l'écologie. « Qu'elle soit utilitaire ou contemplative, notre relation au fleuve est tributaire de son existence même, dit-il. Or, son avenir précaire dépend du bon traitement de son écosystème. » De cela découle aussi la survie de la culture qui entoure le Saint-Laurent, avec ses objets, bâtiments et traditions.

À ce propos, depuis quelques années, n'assiste-t-on pas à une conscientisation accrue de la population au sujet de la fragilité du fleuve ? « Les mobilisations citoyennes contre des projets comme Rabaska ou les travaux de forage de Pétrolia nous portent à croire que oui, mais c'est encore trop peu, se désole Paul-Louis Martin. Le rapport au Saint-Laurent en tant qu'organisme vivant se perd. C'est là le plus grand risque, parce cette part identitaire justifie toutes les autres. »

Au-delà de son rôle dans l'histoire des Québécois, le fleuve est d'abord un berceau de la nature. Si jamais il perdait cette faculté, tous les efforts pour honorer son influence et sa mémoire auraient le triste effet de coups d'épée dans l'eau. ♦

QUELQUES SUCCÈS DE CONSERVATION

Avec divers partenaires, Conservation de la nature Canada protège plus de 3000 hectares de milieux naturels le long du fleuve Saint-Laurent. L'organisme propose une carte de ces lieux clés sur son site natureconservancy.ca/fr. Ce document résume le travail effectué au lac Saint-Pierre et à l'île aux Grues, entre autres. Sélectionnez les onglets Nous trouver, Québec, Projets vedettes, puis Fleuve Saint-Laurent. (Josiane Ouellet)

Brigitte Trudel est une journaliste indépendante et nouvelliste de Québec.