

Le patrimoine culturel du fleuve Saint-Laurent

Alain Franck, ethnologue.

1. Une entité géographique, un fleuve de la démesure

Le Saint-Laurent fait parti en fait d'un vaste réseau hydrographique qu'on appelle aujourd'hui, le système Saint-Laurent-Grands Lacs.

Il comporte trois grandes parties :

1. Grands Lacs (5)
2. le fleuve Saint-Laurent
3. le golfe du Saint-Laurent

1. Les Grands Lacs comprennent :

- lac Supérieur
- lac Michigan
- lac Huron
- lac Érié
- lac Ontario

2. Le fleuve Saint-Laurent, qui totalise environ 1 600 kilomètres, comprend deux tronçons :

- le tronçon fluvial -de Kingston en Ontario au lac Saint-Pierre
- l'estuaire - du lac Saint-Pierre à la pointe ouest de l'île d'Anticosti

En raison de l'influence des marées et des divers degrés de salinité de l'eau du fleuve, on divise l'estuaire en trois sections :

- l'estuaire fluvial
- le moyen estuaire
- l'estuaire maritime

Le fleuve dans sa portion québécoise, c'est :

- Principale porte d'entrée maritime du continent nord-américain,
- Long de 1600 km (du Lac Ontario jusqu'à l'Atlantique);
- Large de 100 km à la hauteur de Sept-Îles;
- Profond de 350 m à la hauteur de Mont-Joli et de plus de 530 m dans le Déroit de Cabot;
- Parsemé de 600 îles et archipels et de 3 lacs fluviaux;
- 350 rivières s'y déversent ;
- Soumis à des marées atteignant jusqu'à 7 m à l'Île d'Orléans en aval de Québec (marées perceptibles jusqu'au Lac Saint-Pierre à Trois-Rivières);
- Salé jusqu'à Tadoussac et saumâtre jusqu'au Cap Tourmente;
- Navigable en toutes saisons (10 000 mouvements de navires commerciaux par an) ;
- 80% de la population du Québec vit sur ses rives ;
- Il est une source d'eau potable pour 50 % de la population.

Le Saint-Laurent : route d'exploration et de développement

Avec la découverte de Christophe Colomb s'ouvre l'histoire de la conquête et de l'exploitation des territoires nouvellement découverts. Au XVI^e siècle, à ce moment, sur la côte de l'introuvable passage du nord-ouest, au Brésil comme en Floride, seule l'embouchure du Saint-Laurent connut une certaine continuité dans l'effort et la durée de l'exploration d'un nouveau monde. Cette route est cependant déjà connue et utilisée par d'autres peuples. Dès le XV^e siècle, des marins basques et bretons venaient pêcher dans le golfe.

À l'arrivée de Jacques Cartier, environ 25 000 amérindiens habitent au Québec et principalement à proximité du Saint-Laurent. Samuel de Champlain commence ses explorations du pays, motivé par la traite des fourrures. Au fil des ans, les immigrants français s'installent sur les rives du fleuve. Il en résulte un système particulier de distribution des terres, unique à la vallée du Saint-Laurent : des lots rectangulaires et perpendiculaires au fleuve, dix fois plus longs que larges, qui permettent l'accès à l'unique route qu'est le fleuve Saint-Laurent. À ce moment, les rives du fleuve entre Québec et Montréal sont pratiquement toutes occupées donnant l'impression d'un long village continu.

Quand les Anglais prennent Québec en 1759 à la fin de la guerre de Sept Ans, les Français quittent le Canada, emportant avec eux 200 ans de connaissances des eaux du fleuve. Tout le savoir doit être acquis de nouveau. À ce moment, l'Amirauté britannique doit refaire tout le travail et effectuer le relevé hydrographique de la côte est, du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le Québec, une nation maritime

En fait, on peut dire que le Québec est une nation maritime parce que le fleuve Saint-Laurent, grand partenaire des premiers explorateurs, des ancêtres, des communications et de notre environnement, a conditionné le mode de vie de tout un peuple. Chacun devait composer avec le fleuve et ses affluents pour assurer sa subsistance et ses échanges.

Pendant des siècles, chaque citoyen vivait en fonction du fleuve. Le cabotage ou le commerce intérieur se faisait entre la ville de Québec et les villages riverains. La construction navale était une nécessité dès les débuts de la colonie. Jean Talon ne cesse de le répéter d'ailleurs ! Pendant deux siècles, les rives du fleuve deviennent un immense chantier maritime.

Le Saint-Laurent : voie de transport par excellence

Depuis longtemps, le fleuve Saint-Laurent est un lieu d'approvisionnement, d'échange et de commerce, en même temps qu'une formidable voie de transport. Le transport maritime sur le fleuve a toujours été d'une importance économique vitale pour les Canadiens. Le commerce maritime a engendré un développement sans précédent de la navigation sur le Saint-Laurent. Pour les premiers colons, les navires assurent

l'approvisionnement en produits de première nécessité provenant des vieux pays et permettent d'acheminer les fourrures.

Au siècle passé, ce sont les produits agricoles, forestiers et miniers qui sont acheminés par navires vers les marchés étrangers.

Québec est au cœur de l'économie

Étant donné que la région de Québec est au cœur de ces activités économiques, des Grands Lacs jusqu'au golfe Saint-Laurent, le port de Québec va donc engendrer un développement sans précédent de la navigation et devenir dès lors le carrefour par excellence de la navigation fluviale et la navigation océanique, activités complémentaires puisque l'une est le prolongement de l'autre et ce, dans les deux sens. Comme centre industriel, la ville est alimentée par les villages de l'est. Québec se démarque aussi comme le point central du transit des denrées expédiées en Europe.

En contrepartie, les produits d'importation et les objets manufacturés sortent de ce centre urbain à destination des villages côtiers. La ville constitue aussi le point central de l'avant et de l'arrière pays; c'est le pivot de l'amont et de l'aval. C'est aussi par le fait même, le lieu de rencontre de tous les types de navires, différents et encore une fois complémentaires, ceux engagés dans le cabotage fluvial et les grands voiliers de haute mer. Dans ce même esprit, Québec est également le point de chute de la navigation et du transport fluvial de l'aval et de l'amont. Avant l'avènement de la navigation à vapeur, les navires de l'amont (Montréal, rivière Richelieu, lac Saint-Pierre) circulant vers l'aval ne dépassent à peu près pas les limites du port. En contre partie, les navires du Bas-du-fleuve remontent rarement au-delà des limites de Québec. C'est dans ce contexte commercial que va donc évoluer la navigation sur le fleuve jusqu'à l'époque moderne.

Adaptation au fleuve

Ce ne sont pas que les nouvelles technologies qui ont transformé les navires. Le Saint-Laurent y est également pour quelque chose : les navires sont adaptés aux exigences de ce fleuve. Au début du XIX^e siècle, les hommes le modifient et l'aménagent, permettant à des embarcations aux dimensions sans cesse plus importantes de le parcourir sur toute sa longueur et à l'année. Ces changements donnent naissance à une batellerie spécifique et unique aux eaux du Saint-Laurent. Il est devenu aujourd'hui une véritable autoroute maritime.

Le patrimoine maritime du fleuve Saint-Laurent

Sous des apparences discrètes, en comparaison avec autrefois, la vie maritime d'aujourd'hui n'en n'est pas moins intense. Les activités économiques qui s'y déroulent, continuent d'être au cœur du développement du Québec. Le Saint-Laurent n'est plus nécessairement le centre de la vie de chacun, mais il participe, comme par le passé, à l'identité des Québécois.

Aujourd'hui, Le Saint-Laurent occupe une place prépondérante dans la vie, dans les rêves et dans l'imaginaire des Québécois. Les légendes illustrent bien l'importance de ce rôle puisque le Québec maritime regorge de ces récits légendaires. Depuis toujours, le Saint-Laurent a alimenté l'imaginaire avec ses îles et ses brumes, ses tempêtes et ses naufrages, ses sirènes et ses monstres, ses horizons incertains et ses épopées merveilleuses.

La vocation maritime du Saint-Laurent n'est donc pas réservée à l'océanographie, à la gestion des ressources maritimes ou au transport. Beaucoup d'auteurs l'ont aussi abordé à partir d'une approche historique.

Certains évoquent les paysages du fleuve, ses nombreuses îles, la vie près du fleuve, les métiers de pêcheurs et de navigateurs. D'autres en ont fait une source d'inspiration car nombreux sont les poètes qui ont chanté et raconté le fleuve, d'autres l'ont fait par l'écrit et le film. Chansons, poèmes, contes et légendes, téléromans, films et oeuvres d'art témoignent du fleuve Saint-Laurent.

C'est d'abord dans la littérature que nous découvrons le fleuve et ses nombreuses facettes. Dans notre littérature, le fleuve présente une grande diversité de forme et de paysages à l'image de sa configuration géographique. Cette diversité entraîne évidemment celle des réactions et des sentiments des auteurs et des personnages. Le coup d'œil constamment se transforme et varie. Mais en dehors des traits trop généralement caractérisés, quelle merveilleuse diversité dans les milieux de vie évoqués, dans cette infinité de paysages familiers faits de grèves et de chenaux, d'anses et battures.

Mais partout on rencontre ces îles du Saint-Laurent, lieux des plus anciennes coutumes et de plus continu peuplement, souvent aussi symbole, d'une fort significative insularité. Enfin, sur ses bords, ces villes et ces villages, depuis les premiers temps, vivent avec le fleuve ; et Québec sur son cap, devient symbole d'une persistance que nous célébrons aujourd'hui.

Et sur ces eaux aussi, les tempêtes qui se déchaînent, les marées incessantes, les bateaux qui emportent et qui ramènent : tous ces mouvements du fleuve sont dans l'âme des poètes, dans l'âme collective. Pour beaucoup de Québécois, les familles ont parfois été éprouvées par les naufrages et les accidents maritimes. Dans ce contexte, le fleuve fait décidément l'objet d'une fascination-répulsion pour ceux qui le fréquente, tantôt débonnaire, tantôt sournois.

Le fleuve a servi aussi aux chroniqueurs d'antan qui profitaient des moindres événements et les amplifiaient. La chronique maritime a fait longtemps parti de la programmation des quotidiens de Québec.

L'assimilation symbolique du fleuve au pays est une des plus importantes de notre histoire littéraire. Des auteurs font le lien entre la valeur symbolique du fleuve et le désir nationaliste des Québécois puisqu'on prête au fleuve un sentiment nationaliste et patriotique. Dans la poésie nationaliste et romantique, l'expression «les bords du Saint-Laurent » est consacrée pour désigner le Canada qui est bien sûr le vocable désignant la patrie des Canadiens français. Ce fleuve a pu survivre en tant que mythe fondateur d'une nation jusqu'au jour où l'on met en branle la canalisation. Si le fleuve sert de moyen d'identification au pays, il tire aussi de sa fonction de voie de communication dès sa découverte, une valeur d'évasion et de conquête.

D'autre part, l'histoire vécue par les pionniers au bord du Saint-Laurent a forgé, en ce nouveau monde, un peuple distinct de langue et de culture. Peuple de marins et de voyageurs par la force des choses, issu des pionniers qui firent la grande traversée, le peuple québécois a conservé sans sa fréquentation de la mer et du fleuve tant de beaux mots du vocabulaire marin. Avec ce beau langage, comme l'image est inséparable de la parole, le fleuve a fait parti du cinéma, contribuant à former le goût du patrimoine, notamment avec l'oeuvre de Pierre Perrault. En prenant la relève des folkloristes, ce cinéaste-poète enseigne le fleuve en nous faisant remonter à nos propres sources. La survivance et la politique se fondent dans la description d'un type humain et dans la constante admiration de son langage. C'est la culture de l'homme du fleuve.

Aujourd'hui, pour de nombreux auteurs, le fleuve serait-il devenu un simple élément de paysage et avons-nous tendance à vivre le dos au fleuve ? Cette remontée du fleuve, cet effort pour préciser son impact sur les diverses facettes de la vie des Québécois est forcément incomplète. De nombreux photographes rêvent encore de publier leur propre vision de cet axe de pénétration de 1600 km et de découvrir le fleuve qu'intuitivement on sent vivre, ce fleuve qu'on voit et qu'on oublie, malheureusement si l'on vit à proximité.

Outre la production artistique, d'autres disciplines viennent s'ajouter à la liste des professions afin de transmettre les connaissances et les savoirs du monde maritime d'aujourd'hui et d'hier. La recherche historique, la muséologie, l'interprétation et le journalisme constituent des moyens privilégiés pour apprivoiser la richesse du Saint-Laurent et vulgariser la culture maritime du Québec.

La mise en valeur du patrimoine maritime au Québec

L'histoire maritime du Québec est riche à souhait d'événements et d'initiatives qui se comparent facilement à ceux des autres grands pays maritimes. On n'a qu'à se rappeler comment les Européens étaient en admiration devant les performances du canot d'écorce des Amérindiens, que les grands chantiers maritimes du port de Québec ont été les premiers en Amérique du Nord à mettre au point des cales sèches flottantes capables de sortir les navires de l'eau et ce, dès le début du XIXe siècle. On s'étonne dans ces conditions que la richesse de la civilisation maritime au Québec n'ait guère donné lieu jusqu'à ces dernières années à l'intérêt constaté par exemple en Europe et aux États-Unis.

À l'été 1984, pendant que la foule, remplie d'admiration, observait la parade des grands voiliers, ambassadeurs privilégiés des pays maritime étrangers, peu d'entre eux ne pouvait soupçonner que les chantiers navals du port de Québec ont lancé au cours du siècle précédent plus de 2000 grands navires à voiles en moins de 80 ans. Imaginons seulement l'achalandage de ces cathédrales de la mer lorsque 116 navires, toutes voiles dehors, se présentèrent dans le port en une seule journée en 1840. Le spectacle devait être tout autre, on en convient.

Ce qui reste à préserver

En 1983, la Commission des Biens culturels du Québec organisait un important colloque sur l'état du patrimoine maritime au Québec. Spécialistes du domaine, chercheurs, passionnés de navigation, travailleurs culturels

engagés dans sa sauvegarde se réunissaient pour faire le point, échanger, soumettre des recommandations et prendre des mesures pour assurer la pérennité de ce secteur culturel de la société québécoise.

Aujourd'hui, vingt-cinq plus tard, nonobstant quelques nouvelles recherches sur le sujet et certaines publications grands publics, il est facile de constater qu'il n'y a eu peu d'actions entreprises depuis pour la sauvegarde de ce patrimoine et que le patrimoine maritime du Québec occupe une place bien marginale dans les préoccupations du public. Alors que nous reste-t-il encore à préserver de la culture maritime du fleuve ? Quelle perception a-t-on encore aujourd'hui de la relation entre les Québécois et la mer et quel est notre degré de la connaissance de l'histoire maritime de Québec ? Le domaine maritime est-il trop l'apanage de spécialistes et de quelques rares collectionneurs d'objets rutilants ? De par la nature de ses pièces, ce patrimoine est victime de la taille démesurément grande de certains objets à conserver, tels les navires anciens, les embarcations traditionnelles et les quais en plus du coût élevé rattaché à leur préservation.

La formule qui dit que l'on ne protège pas bien ce qu'on ne connaît pas bien nous apparaît très révélatrice de notre laxisme en ce domaine. Devant cette situation alarmante, la préservation du patrimoine maritime devrait passer par le développement approfondi des connaissances de l'histoire maritime.

Depuis près de 25 ans, les intervenants voués à la sauvegarde du patrimoine maritime québécois n'ont cessé de se battre pour conserver notamment quelques spécimens des goélettes du Saint-Laurent. Ce type de navire traditionnel est particulièrement représentatif de la culture maritime québécoise au même titre que la maison ancestrale adaptée aux rigueurs de l'hiver ou toute autre manifestation de ce genre.

Déjà en 1980, un cri d'alarme était lancé mais ces « voitures d'eau » comme les appelait affectueusement le cinéaste Pierre Perreault, ont continué inexorablement leur lente agonie jusqu'à disparaître presque complètement du paysage fluvial. Les dernières goélettes du Saint-Laurent ont disparues les unes après les autres et il ne reste presque plus rien ou tout au plus quelques exemplaires en ruines de ce qu'on aurait pu appeler notre flotte nationale, faute de moyens financiers.

En fait, il est facile de constater qu'il reste bien peu comparativement à ce qu'il a existé jadis. Les modestes initiatives réalisées à ce jour sont très louables mais elles ne sont loin d'être à l'image de la richesse de ce passé maritime. L'étude de la relation qui s'établit entre l'homme et la mer, permet de démontrer le rôle éminent joué par la navigation dans l'évolution d'un grand nombre de sociétés humaines. Aujourd'hui, la culture maritime fait parti d'un aspect méconnu de l'histoire du Québec. Même si elle ne dit pas tout, la connaissance de l'histoire maritime nous apporte une vision bien particulière d'une époque, celle d'un environnement humain où les activités maritimes étaient omniprésentes et essentielles à la vie quotidienne des Québécois.