Document generated on 04/15/2025 9:06 p.m.

Nuit blanche

NUIT BLANCHE
magazine littéraire

Un peuple isolé le long d'un fleuve

Jacques Guay

Number 14, June–July–August 1984

Un fleuve à lire

URI: https://id.erudit.org/iderudit/20181ac

See table of contents

Publisher(s)

Nuit blanche, le magazine du livre

ISSN

0823-2490 (print)
1923-3191 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Guay, J. (1984). Un peuple isolé le long d'un fleuve. *Nuit blanche*, (14), 40–43.

Tous droits réservés © Nuit blanche, le magazine du livre, 1984

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

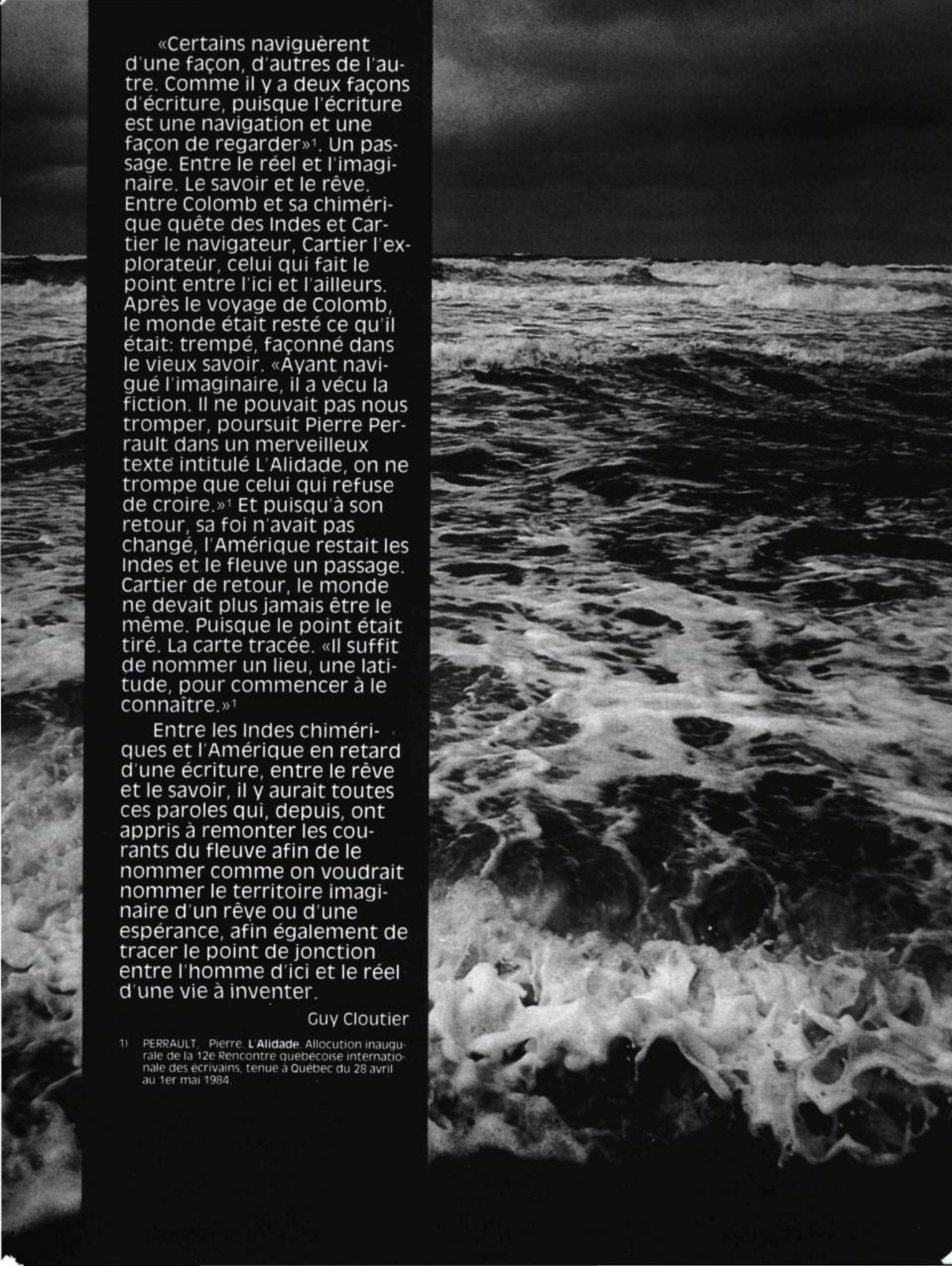
https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

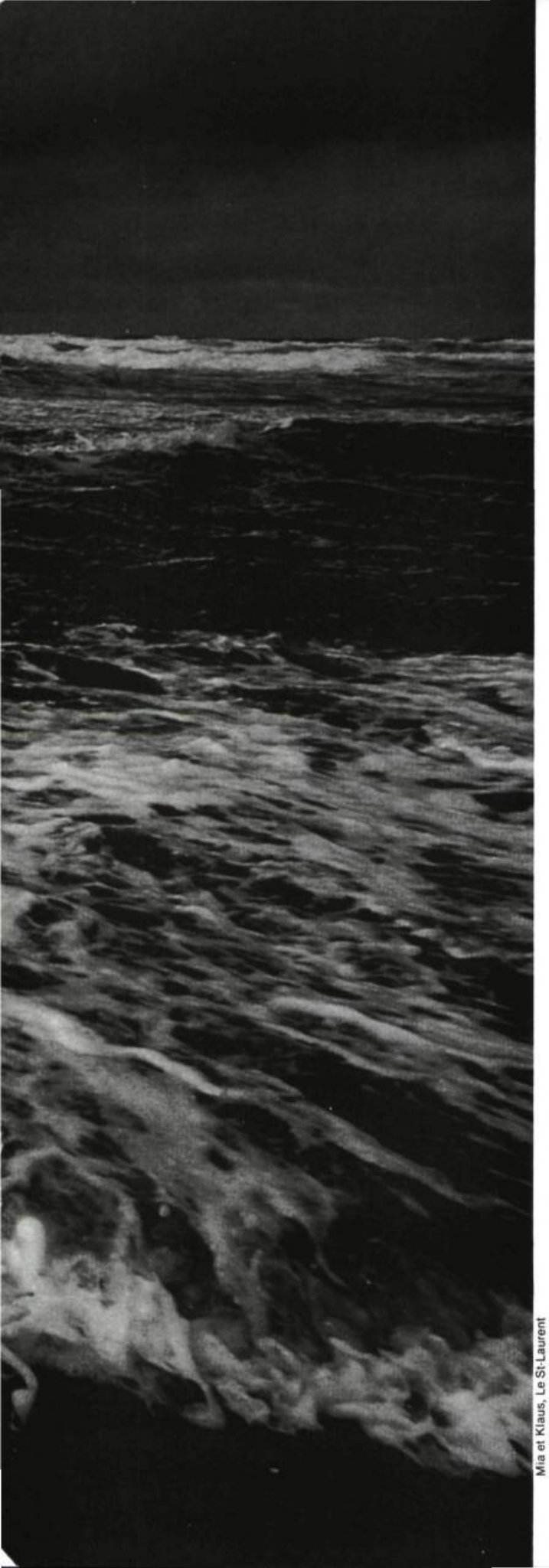


«Certains naviguèrent d'une façon, d'autres de l'autre. Comme il y a deux façons d'écriture, puisque l'écriture est une navigation et une façon de regarder»[1]. Un passage. Entre le réel et l'imaginaire. Le savoir et le rêve. Entre Colomb et sa chimérique quête des Indes et Cartier le navigateur, Cartier l'explorateur, celui qui fait le point entre l'ici et l'ailleurs. Après le voyage de Colomb, le monde était resté ce qu'il était: trempé, façonné dans le vieux savoir. «Ayant navigué l'imaginaire, il a vécu la fiction. Il ne pouvait pas nous tromper, poursuit Pierre Perrault dans un merveilleux texte intitulé L'Alidade, on ne trompe que celui qui refuse de croire.»[1] Et puisqu'à son retour, sa foi n'avait pas changé, l'Amérique restait les Indes et le fleuve un passage. Cartier de retour, le monde ne devait plus jamais être le même. Puisque le point était tiré. La carte tracée. «Il suffit de nommer un lieu, une latitude, pour commencer à le connaître.»[1]

Entre les Indes chimériques et l'Amérique en retard d'une écriture, entre le rêve et le savoir, il y aurait toutes ces paroles qui, depuis, ont appris à remonter les courants du fleuve afin de le nommer comme on voudrait nommer le territoire imaginaire d'un rêve ou d'une espérance, afin également de tracer le point de jonction entre l'homme d'ici et le réel d'une vie à inventer.

Guy Cloutier

1) PERRAULT, Pierre. **L'Alidade**. Allocution inaugurale de la 12e Rencontre québécoise internationale des écrivains, tenue à Québec du 28 avril au 1er mai 1984.



Mia et Klaus, Le St-Laurent

un peuple isolé le long d'un fleuve

«En effet, il faut que les Québécois reprennent conscience de leur position dans l'espace nord-américain, et que d'une certaine manière, ils renouent de façon adaptée à cette fin du XX^e siècle avec la grande tradition des coureurs de bois».

Une fois de plus, quelqu'un a un message collectif à nous livrer. Cette fois, c'est un géographe français étonné de constater le peu d'usage que nous faisons, comme Québécois, du Saint-Laurent, cette «grande porte de l'Amérique» que nous avons, selon lui, transformée en «mer intérieure».

Jean-Claude Lasserre étudie le Saint-Laurent depuis qu'il l'a découvert des ponts du *Saxonia* en 1961. En 1975, sa thèse sur le Saint-Laurent lui permettait d'obtenir un doctorat d'État de l'université de Paris I.

Un fleuve? Quel fleuve?

M. Lasserre est poli. Il aurait pu tout aussi bien écrire que nous avons fait du Saint-Laurent, selon les lieux, Montréal, Trois-Rivières, Québec ou Percé, un égout, un canal, une «souompe» nauséabonde ou des cartes postales pour touristes. Qui oserait encore s'y baigner de Montréal à Québec? En eau douce, son poisson est suspect, les dernières pêches en anguilles sont abandonnées et dans le golfe, ce sont nos pêcheries qui pourrissent.

Nos grandes villes lui ont si longtemps tourné le dos que l'on doit faire revivre ses «vieux ports» aménagés à grands renforts de campagnes publicitaires et y conscrire à la fois Jacques Cartier et les grands voiliers.

Bateau à vapeur dans les rapides de Lachine

«Le Saint-Laurent n'est plus pour la population riveraine l'axe de circulation fondamental, l'outil de collecte et de distribution des marchandises sur les marchés locaux, et l'instrument des contacts humains d'une rive à l'autre, d'un village à l'autre, qu'il était autrefois; il est devenu un simple élément du paysage.»

Les voitures d'eau

Parfois un quai à demi effondré rappelle, qu'il y a 30 ans encore, les goélettes de Charlevoix y effectuaient le transport, y compris, pour ne pas dire surtout, celui de la pitoune. Le fleuve a cédé la place aux autoroutes, les goélettes aux semi-remorques et le cabotage, ce qui en reste, arbore des pavillons étrangers; et quand la propriété cachée est encore canadienne, sauf exception, elle n'est jamais québécoise.

Les voitures d'eau chantées et filmées par Pierre Perrault sont disparues comme les grèves de Contrecoeur. Les chansonniers eux-mêmes ont cessé de chanter les mouettes et les goélands depuis que ces derniers préfèrent les restes de chez MacDonald aux déchets de poisson. «Un simple élément du paysage» pour qui n'emprunte pas la transcanadienne de Montréal à Québec. Mais c'est vrai qu'on circule sur les battures dans le bout de La Pocatière.

Ils sont disparu également ces étranges châteaux de bois tout blancs qui menaient en excursion sur ses eaux à Sainte-Anne de Beaupré ou à Tadoussac. Je ne me rappelle même plus leurs noms mais je me souviens de les avoir vus une dernière fois échoués à Sorel dans les années soixante.

Mais ce sont là souvenirs personnels; le livre de M. Lasserre est beaucoup plus sérieux. Il décrit le fleuve, l'analyse, en fait le tour, de port en port, de villes riveraines en villes riveraines, du Québec à l'Ontario, de l'Ontario aux États américains limitrophes. Il fait le bilan de son potentiel hydroélectrique, raconte sa voie maritime et les difficultés et progrès de sa navigation d'hiver. Tout sur le Saint-Laurent, y compris, quelquefois, des statistiques ou informations déjà dépassées, toutes choses inévitables dans une semblable somme de plus de 700 pages.

Berceau et empire

M. Lasserre connaît bien le Québec. Il enseigne à l'Université de Montréal depuis 1967 et participe depuis leurs débuts aux activités du Centre de recherches sur les transports de cette université. Selon lui, «berceau de la nation canadienne-française», «porte d'en empire» qui s'étendait jusqu'en Louisiane, le fleuve a engendré deux organisations: l'une partiellement rurale, enracinée aux rives du Québec, et une autre de transit, celle du Canada des négociants; bref la nôtre et la leur.

Les Québécois, toujours selon M. Lassarre, ont vécu dans l'isolement sur une grande voie de passage: «... à la différence de leurs ancêtres les coureurs de bois, qui s'étaient appropriés les immenses espaces du continent, ils se sont identifiés, d'un point de vue national, au territoire de la province de Québec. C'est pourquoi, même dans une ville-seuil comme Montréal, il n'est pas rare d'entendre dire qu'un déplacement à Ottawa ou à Toronto, c'est «aller à l'étranger». Et oui. Le pire c'est que c'est vrai.

Le géographe reconnaît, cependant, que le fleuve lui-même est une voie d'eau si spacieuse qu'elle porte de grands navires qui évacuent trop facilement vers l'extérieur les richesses locales et régionales, à la suite d'un minimum de transformation: «Généralement, on envisage les voies d'eau intérieures comme des axes d'industrialisation, mais le Saint-Laurent, au contraire, ne pourrait-il pas apparaître en partie comme un facteur de sous-développement?»

Goélettes à Trois-Rivières «Les voitures d'eau» de Pierre Perrault

O.N.F.

Que fait l'État québécois?

Mais pourtant, note-t-il, le Québec se présente comme un état-portier avec les mêmes atouts que les Pays-Bas qui contrôlent les débouchés du Rhin.

«Au contraire, souligne-t-il, les Québécois ont été dans une certaine mesure handicapés non seulement par la colonisation, mais aussi par une Confédération confiant au gouvernement d'Ottawa le transport ferroviaire, la navigation et les ports».

Cependant, car il y a un cependant, «depuis plus d'un siècle, ils disposent d'un État provincial doté d'un certain nombre de moyens, et capable d'initiatives. C'est pourquoi on aurait pu s'attendre à ce que cet État-portier mette en oeuvre une politique d'aménagement du territoire conforme aux impératifs de la géographie.»

Hélas, quand on a «aménagé» le fleuve, ce fut pour y construire des îles artificielles pour loger l'Expo, pour y combler un peu partout les battures, pour remblayer sous prétexte de stationnements et d'autoroutes, tous travaux que M. Lasserre condamne.

Et je me souviens de ces années où j'étais courriériste parlementaire et où le grand refrain du ministre de l'Industrie de l'époque, l'ingénieur Guy Saint-Pierre, était qu'il fallait accueillir entre l'Isle Verte et Québec les superpétroliers dont ne voulait plus l'est des États-Unis. Il y avait encore place chez nous pour la pollution, affirmait-il en imaginant les nombreuses raffineries qui allaient s'élever sur les rives. La crise du pétrole a mis fin à ce cauchemar.

Un pavillon québécois?

M. Lasserre propose plutôt de stimuler la promotion internationale des ports de Québec et de Montréal. Et d'envisager l'industrialisation du Québec par des opérations de transformation croissante des matières premières; c'est là ce que des générations de gouvernements québécois nous ont promis et cela nous a donné Sidbec.

Enfin il suggère rien de moins qu'une marine québécoise. C'est je crois bien quelque part dans le programme du Parti québécois.

Finalement ce que l'ouvrage de M. Lasserre remet en question, c'est le Québec lui-même. Et c'est bien normal, l'histoire du fleuve, c'est l'histoire du Québec — et Dieu sait que les pages contemporaines sont déprimantes. ■

Jacques Guay

Jean-Claude Lasserre, *Le Saint-Laurent*, Éd. HMH.

un fleuve de toujours

Commencement du jour: l'enfant du plus jeune, en criant, nous coupe de la rive et le grand canot file au nord sur ce fleuve de toujours que nous vivons comme nos propres veines. Des moqueurs coulent dans les saules. Nageant sourd l'aviron, nous avançons, portés par une chanteuse de muscles, à travers le cirpe et la folle avoine, exaltant le râle de la batture, dans un ruissellement de rires pour le Carouge. Et allons donc, fine coque aux joues fraîches! Fends-nous cela plus au large où crépitent à ras d'eau les écailles d'origine. C'est de l'or; nous avons longue vie là-devant — à revendre! Nous voguons si goulûment, le garde-vue au front et clignant, dans la saveur des vents instructifs, traversés de soifs et de paroles, mais nous allons, sûrs de l'atteindre, quoi donc?, assurés de la toucher, vous dis-je.

Parfois nous faisons silence, nous entendons geindre la tête des montagnes, nous allons percer le vrai sens du visage derrière les troncs: il y a toujours un tonitruant pour nous courber vers les hauts-fonds qui miroitent. Les vieux trésors noyés nous aveuglent, happent les plus nostalgiques et pourtant nous avançons dans le rauque du héron et ses plus hautes amours, le soleil à la nuque maintenant, nous allons toucher la pointe ardente de l'île. Déjà oui déjà. Le fond hurle sous les genoux. Gare! La pierre obscure nous accrochera jusqu'au soir. Puis l'enfant aura un grand cri: un vieil homme tout nu, surgi des ombres de la grève, entrera dans son fleuve à mi-corps, saisira l'embarcation par le bec. Il fera un sourire à nous démettre le coeur, je verrai alors qu'il est sans yeux, privé de ses organes et qu'il n'en finit plus depuis de nous touer vers le sombre d'une baie où tant de canots vides doucement s'embouquent un par un dans la nuit. ■

Pierre Morency