

Le fleuve, comme une signature

Élément identitaire irréductible, le fleuve Saint-Laurent façonne les paysages qu’il sillonne. Pour protéger son intégrité, la variété des îles qui l’émaillent et le bâti qui caractérise sa vallée, une approche globale s’impose.

par Pierre Lahoud et Henri Dorion

Dès son arrivée à Québec en 1608, Samuel de Champlain découvre trois pays en un dans ce qui deviendra la Nouvelle-France. Au nord, de hautes terres rocheuses et boisées qui lui apparaissent comme la devanture d’un immense territoire inhospitalier. Au sud, un pays composé de montagnes plus avenantes, où l’installation humaine paraît plus facile. Entre les deux, une plaine drainée par le grand fleuve.

En remontant le Saint-Laurent, Champlain longe aussi une quantité impressionnante d’îles, grandes et petites, boisées ou de roche nue. Il comprend alors qu’au-delà des trois régions que sont le Bouclier canadien, les Appalaches et les basses-terres du Saint-Laurent, une quatrième assure la cohésion et la logique géographique de l’ensemble : le Saint-Laurent, prédestiné par la nature à devenir l’axe majeur et identitaire du Québec.

Voie de développement

Le Saint-Laurent fait partie de la confrérie des grands fleuves du monde, ces « fleuves de civilisation » qui ont conditionné la naissance et le développement de pays, de régions, de milieux de vie. Ces importants cours d’eau constituent des éléments identitaires de premier plan.

Il y a plus d’un millénaire, pour les populations nomades du pays, le fleuve Saint-Laurent était un moyen de communication permettant d’échanger des produits, d’atteindre et, éventuellement, de contrôler les ressources d’un territoire, de participer à des rencontres rituelles ou belliqueuses. Ce n’est pas pour rien que les Amérindiens appelaient ce fleuve *Magtogoek*, ce qui signifie « le chemin qui marche » en algonquin.

Puis vinrent les Européens qui, de mer en golfe, de golfe en estuaire, puis d'estuaire en fleuve, suivirent une route qui les mena, plutôt que dans cet Extrême-Orient qu'ils voulaient atteindre, au cœur d'un territoire où ils fondèrent un Extrême-Occident de part et d'autre de cette voie royale. Le Saint-Laurent devint vite l'épine dorsale du nouveau pays. Ses rives, de plus en plus accueillantes vers l'intérieur, s'offrirent aux nouveaux arrivants qui y semèrent des villages puis des villes, de même que des champs tout autour pour nourrir les habitants. Collecteur des voies d'eau drainant de vastes espaces du côté nord, le fleuve a servi aux déplacements des explorateurs commerçants de fourrures, puis à la drave et au transport des marchandises, en plus d'accueillir d'imposants chantiers maritimes et diverses industries sur ses rives. Sans lui, l'histoire socioéconomique du Québec aurait été tout autre.

Eaux tumultueuses

Axe essentiel d'échanges, ce chemin qui marche n'est pas pour autant « un long fleuve tranquille ». Comme la plupart des voies d'eau, le Saint-Laurent a ses contraintes, ses caprices, ses dangers. Le pourtour de l'île d'Anticosti a même été surnommé « le cimetière du golfe ». La géographe Lorraine Guay, qui a publié *À la découverte des îles du Saint-Laurent* (Septentrion, 2003), rapporte une liste de 279 naufrages autour d'Anticosti entre 1736 et 1964.

Le climat, ses brumes et ses vents, les courants marins, les hauts-fonds ont fait du Saint-Laurent une voie d'eau difficile et dangereuse. Du coup, nombre de légendes en sont nées, ont hanté les veillées d'autrefois et participé à enrichir notre folklore. La notoriété du Saint-Laurent ne repose pas que sur son utilité économique...

Intégrité menacée

Si le fleuve et les conditions naturelles auxquelles il est soumis constituent un danger pour l'homme, l'inverse est aussi vrai. Les activités humaines, trop souvent mesurées à la seule aune du développement industriel, représentent une menace pour l'environnement fluvial qui en paie le prix à coups de pollution de l'eau et de l'air, de rejets d'eaux usées et de diverses matières polluantes, de surpêche qui détruit l'équilibre écologique du milieu marin...

Des facteurs naturels participent aussi à la détérioration du fleuve sans que l'homme puisse en

limiter les effets. Par exemple, les rives du Saint-Laurent se dégradent en raison de l'accélération de l'érosion littorale, elle-même liée à la diminution cyclique des glaces riveraines protectrices.

Les solutions à des problèmes de cette ampleur ne se trouvent qu'à l'échelle d'un vaste réseau de conscience et d'action. Aux grands maux les grands remèdes : pour assurer la santé du Saint-Laurent, une approche holistique est essentielle. La sauvegarde du fleuve exige aussi celle de ses rives, et l'adoption de politiques à cet effet est nécessaire à la réussite des programmes de protection de l'intégrité du Saint-Laurent.

Quais à la dérive

Tout le long du Saint-Laurent, on trouve des lieux où les riverains vivent une forme d'osmose entre le continent et la mer, entre le village et le fleuve. Un leitmotiv géographique qui constitue un signal de présence humaine, un peu à la manière des clochers d'églises dans la plaine. Ce sont les quais, éléments de notre patrimoine construit auxquels on n'attribue pas toujours l'importance qu'ils méritent.

Dans *Quais-Blues*, un film nostalgique de Richard Lavoie (2011), on assiste à la lente disparition de ces témoins de la relation intime entre les habitants du littoral et leur jardin liquide qu'est le fleuve. Ces quais, qui formaient une longue dentelle le long des rives du Saint-Laurent, ont joué le même rôle que les parvis des églises : lieux de rencontres, d'échanges, de nouvelles amours, de rêves. Faute de protection et d'entretien, ces traits d'union entre la rive et le fleuve disparaissent progressivement, privant les riverains d'un accès privilégié au précieux Saint-Laurent.

Des îles par milliers

Si le fleuve peut être considéré comme la quatrième région géographique du Québec, c'est grâce à ses îles et à leur impressionnante diversité, autant en ce qui concerne leurs caractéristiques physiques que l'utilisation qui en a été faite.

Quelque 2700 îles émaillent le Saint-Laurent. Évidemment, ce nombre fluctue au gré des phénomènes d'érosion et d'ensablement qui touchent les îles en permanence.

C'est un archipel d'archipels que compte le Saint-Laurent. L'archipel des Mille-Îles, qui encombre le fleuve avant son arrivée en territoire québécois, est suivi par un deuxième archipel à la hauteur des rapides internationaux, puis par celui de Salaberry-de-Valleyfield et celui de Montréal, qui se trouve dans un delta formé par la confluence du Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais. Le dernier delta fluvial est situé à la hauteur de ce que l'on peut considérer comme la jonction du fleuve et de son estuaire : l'archipel que certains appellent « les îles de Montmagny » et dont l'intérêt réside dans ses usages variés : agriculture, chasse et pêche, quarantaine, balises de navigation (dont les phares qu'on a joliment surnommés « les sentinelles du Saint-Laurent »), aménagements touristiques, réserves fauniques... Bref, cet archipel constitue à lui seul un résumé de la typologie de l'ensemble des îles du Saint-Laurent.

La complémentarité des usages des îles contribue à en faire un monde à part d'une grande cohérence. Affectées à des fonctions si différentes, les îles du Saint-Laurent offrent une variété de paysages qui constituent un patrimoine à protéger au même titre que le patrimoine construit et la santé du fleuve.

La protection du Saint-Laurent, de sa qualité, de son intégrité, de sa valeur patrimoniale représente un défi de taille par la diversité des éléments à protéger. Seules des politiques globales et à long terme pourront mener à des résultats satisfaisants. Le Saint-Laurent constitue une région et doit être considéré comme tel. Les autorités gouvernementales autant que les acteurs socioéconomiques doivent donc l'envisager comme un territoire à gérer, à protéger, à développer selon des critères adaptés à sa spécificité, mais avec la même diligence et vigilance que l'on accorde aux autres régions du Québec. Le fait que l'Assemblée nationale du Québec a déclaré le Saint-Laurent patrimoine national en 2010 nous permet d'être optimistes.

Pierre Lahoud est photographe et historien spécialisé en patrimoine et Henri Dorion est géographe.

ENCADRÉ LAHOUD

Le chemin qui marche... et les autres

À l'heure où le Plan de développement de l'industrie touristique 2012-2020 entend faire du Saint-Laurent une icône touristique internationale, l'importance de protéger le fleuve et de le mettre en valeur ne fait aucun doute. Si le comment reste à déterminer, plusieurs initiatives vont déjà dans ce sens. Par exemple, valoriser certains chemins anciens, autres éléments déterminants dans la constitution de nos paysages, permet un accès privilégié au fleuve et au patrimoine qui y est relié. À Montréal, Le Parcours riverain fait 180 kilomètres et met en valeur 800 attraits patrimoniaux. Ce projet a permis de réunir une grande quantité d'information et d'illustrations disponibles en données ouvertes, ou libres de droits, au bénéfice de tous (ville.montreal.qc.ca). Dans Portneuf, le long du chemin du Roy, qui compte lui aussi de nombreux attraits bien documentés (lecheminduroy.com), cinq Haltes du Saint-Laurent offrent de superbes percées visuelles sur le fleuve. Des perspectives qu'il est essentiel de préserver pour continuer à jouir pleinement de nos paysages (tourisme.portneuf.com).