

LE SAINT-LAURENT, SOURCE ET DÉFI, VIE ET SURVIE¹

.....
FRANÇOIS-RÉGIS FOURNIER

Le Saint-Laurent, source et défi, vie et survie

Long pour ceux qui le parcourent et large pour ceux qui le traversent, le Saint-Laurent est un chemin de passage, un sentier sur lequel on s'attarde, un chapelet de ports et de quais où s'attacher et prendre racine.

Sa longueur tout comme sa largeur, deux éléments purement spatiaux de notre fleuve, ont forgé une bonne partie de l'imaginaire québécois, tant celui des humains qui ont dû inventer et adapter les embarcations pour le parcourir ou le traverser, que celui des autres qui ont su profiter des rudesses de son environnement pour surmonter l'emprisonnement des glaces et transformer cette paralysie appréhendée en moyen d'évasion. Ces réalités ont aussi nourri les conteurs, les poètes, les faiseurs d'images.

On pourrait dire que les habitants de cette contrée qu'est le Québec ont dû apprivoiser l'ensemble du territoire en parcourant le fleuve pour y survivre d'abord, puis pour y vivre et y bien vivre ensuite.

Les premiers explorateurs européens

FRANÇOIS 1^{er}, en 1524, mandate l'Italien Giovanni DA VERRAZZANO d'explorer le littoral des terres découvertes en 1492, dans le but d'y établir une nouvelle France. C'est VERRAZZANO qui nomma ce rivage. Il dit: "Toute la terre rencontrée fut appelée Francesca, en l'honneur de notre roi François". Plus tard, les cartographes qui rendent compte du voyage de VERRAZZANO désignent le territoire abordé sous le nom de "Nova Gallia" (1529) ou de "Nova Francia"².

En 1534, la France envoie Jacques CARTIER, marin breton qui connaissait déjà les zones de pêches de Terre-Neuve et de l'île du Cap-Breton, en expédition outre Atlantique. Il aborde, avec ses 61 hommes d'équipage, le Golfe du Saint-

1 Cet article est en orthographe rectifiée.

2 <http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/colonies-et-empires/lieux-de-fondation/>

Laurent, contourne Terre-Neuve, l'île Anticosti, la péninsule gaspésienne et explore la Baie des Chaleurs à la recherche d'un passage vers l'ouest. Il passera quelques jours à l'abri dans la baie Saint-Martin (actuel Port-Daniel).

Il prendra possession du territoire au nom de la France, à Gaspé, en y plantant une croix le 24 juillet 1534.

Il rentre en France en compagnie de deux jeunes Iroquoiens qui lui révèlent l'existence du *Magtogoek*, ce grand chemin qui marche, le Saint-Laurent qui traverse un immense territoire nommé *Canada*.

L'année suivante, en 1535, CARTIER revient avec 110 membres d'équipage et fonce directement dans l'estuaire. Il parcourt le *Magtogoek* jusqu'à Hochelaga, (Montréal) en passant par Stadaconé (la future ville de Québec) et par l'"isle de Bacchus" (l'île d'Orléans). Le site de Stadaconé lui paraît propice à un établissement permanent. Il construit un fortin et s'installe à l'abri sur la rive nord de la rivière Sainte-Croix (l'actuelle rivière Saint-Charles au nord-est du cap Diamant). Il y passe l'hiver 1535-1536. Un hiver rude durant lequel il perd 25 hommes, morts du scorbut (carence en vitamine C faute de légumes et de fruits frais durant l'hiver). Le reste de l'équipage est sauvé grâce à la science des autochtones qui connaissent les vertus curatives des écorces et des feuilles de l'*annedda*, le *thuya occidentalis* ou cèdre blanc en décoction.

Pour ces Européens, prisonniers du fleuve qui a immobilisé les trois navires français durant ces longs mois de la mi-novembre à la mi-avril, ce premier hiver est passé sous la neige et la glace. Cette longue période hivernale a dû être l'occasion d'un rude apprentissage de survie. CARTIER rentre en France avec quelques autochtones dont le chef DONACONA qui convaincra les Français de la richesse du pays à coloniser.

Un troisième voyage s'organise en 1541. CARTIER arrive à Stadaconé (Québec) le 23 août avec, paraît-il, 1500 hommes prêts à installer la colonie. De nouveau un hiver dur: maladie et mésentente avec les indigènes. En juin, il décide de lever le camp, littéralement avec une précieuse cargaison d'or et de diamants qui se sont révélés être de la pyrite de fer et du quartz. De là naît le dicton: "faux comme diamants du Canada". Désillusion totale et abandon du projet d'établissement permanent pendant 66 ans, jusqu'à la fondation de Québec en 1608.

Relations avec les indigènes et adoption de leur mode de vie

Les relations avec les indigènes ne s'interrompent pas pour autant. On fait du commerce avec eux durant toutes ces années en venant de France chaque été se ravitailler en peaux d'animaux de toutes sortes, fort prisées en Europe.

Durant ces 66 années, des Français, plus aventureux, plus libres, sont restés sur place et ont passé les hivers chez les autochtones. Ils ont appris leur langue, leurs coutumes, leurs techniques et adopté leur mode de vie. Ils accompagnaient ces indigènes à l'intérieur du continent. Ils apprenaient à chasser, à se déplacer en raquettes et à transporter leurs prises en toboggans en hiver, en canot d'écorce au printemps, en été et en automne. En épousant leurs femmes, ils appartenaient davantage au continent. Ils ont créé un nouveau type d'hommes, les "coureurs des bois"³. Ils ont donné naissance à un nouveau peuple, les métis, et ont inspiré des personnages de notre littérature, des Alexis Labranche dans *Un homme et son péché*, des François Paradis dans *Maria Chapdelaine*, ces hommes mus par un grand désir de liberté.

Le territoire est sillonné d'innombrables lacs et rivières qui étaient les voies naturelles de déplacements, d'exploration et d'échanges. La dense forêt boréale constituée de feuillus et conifères au sud et de plus en plus de conifères bien serrés vers le nord rendaient difficiles sur de longues distances les déplacements terrestres. Les voies d'eau étaient les autoroutes de l'époque.

Adaptation au milieu et début de la création de l'imaginaire collectif – le canot d'écorce

Marcher sur la neige et sur la glace en hiver et remonter les cours d'eau à bras par beau temps, voilà ce qu'ont appris ces premiers Canadiens. On pourrait parler des raquettes, ces plaques légères, attachées aux pieds qui répartissent le poids sur une plus grande surface et permettent de ne pas s'enfoncer dans la neige. Mais examinons plutôt la merveilleuse création qu'est le canot d'écorce.

Quelles sont les caractéristiques principales de cette invention? Légèreté, maniabilité, autonomie. On le fabrique d'écorce de bouleau tendue sur des arceaux de bois léger et souple. Il est étanche grâce à la gomme récoltée des résineux, sapin, épinette, etc. disponible sur place dans les forêts bordant les rivières. On le transporte sur les épaules pour contourner les rapides qu'on ne peut pas remonter à cause de la force du courant et du danger venant du manque de profondeur de l'eau. On y prend place à plusieurs assis sur le fond de l'embarcation ou sur des sièges légers et confortables. On le propulse avec des avirons, ces rames libres qui permettent aussi de diriger le canot.

3 L'esprit du coureur des bois a perduré longtemps après la fondation de Québec. Les administrateurs français se plaignaient de ces hommes qui "prenaient le bois" comme les marins prennent la mer pendant de longs mois.

Le canot a d'abord été le véhicule de transport de petites unités de chasseurs qui revenaient leurs embarcations pleines de ballots de peaux de bêtes. La cargaison se déchargeait avant et se rechargeait après avoir "portagé" marchandises et canots entre les rapides et les chutes des rivières. Enfin, on arrivait silencieusement, sans bruit à Tadoussac ou ailleurs sur le Saint-Laurent pour "commercer avec l'Européen".

Afin de protéger ce commerce de plus en plus lucratif, la France

a accordé des monopoles à une succession de compagnies marchandes. Ces compagnies s'engageaient à promouvoir la colonisation de l'Amérique du Nord par les Français et à parrainer les activités de missionnaires catholiques auprès des Autochtones. Ce fut sous ces conditions que des compagnies marchandes ont fondé les premiers établissements français permanents le long du Saint-Laurent: Tadoussac en 1600, Québec en 1608 et Trois-Rivières en 1634.⁴

Du canot d'écorce au canot à glace

Avec l'arrivée de Samuel DE CHAMPLAIN et la fondation de Québec en 1608, c'est le début du peuplement de la Nouvelle-France.

L'hiver, les Amérindiens pratiquaient déjà à l'époque de CHAMPLAIN la traversée du Saint-Laurent en canot à travers les glaces. Depuis l'Atlantique et encore à Québec, le Fleuve monte et descend au rythme des marées plus ou moins fortes. En hiver, les glaces du fleuve sont rompues chaque jour à marée montante et à marée descendante. Ceci crée un chapelet de blocs de glace flottant sur l'eau. Les équipes de canotiers font glisser leur embarcation entre les blocs ou sur ceux-ci en prenant appui sur ces îles flottantes.

Un des défis d'habiter le long du Saint-Laurent ou sur l'une des nombreuses îles qui le parsèment est de passer d'une rive à l'autre. Longtemps, le canot a été le seul trait d'union entre le sud et le nord.

Il y avait très peu de marins parmi les immigrants venus de France. Ouvriers, agriculteurs, meuniers, forgerons, chasseurs et autres, par la force des choses, ont dû apprendre ce métier de "passeur". Aujourd'hui,

[a]près avoir été longtemps strictement utilitaire, la traversée du fleuve Saint-Laurent en hiver est devenue, grâce au Carnaval de Québec, un sport emblématique qui témoigne de la force, du courage, de l'audace et de l'incroyable capacité d'adaptation des canotiers d'aujourd'hui comme ceux d'hier. Symbole particulièrement fort de la nordicité québécoise,

4 <http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/activites-economiques/traite-des-fourrures/>

le canot à glace évoque aussi le lien qui unit depuis toujours les deux rives du fleuve et les îles quelles qu'en soient les conditions climatiques et environnementales. La pratique pluriséculaire du canotage sur glace est incontestablement un patrimoine culturel immatériel vivant et dynamique dont la pérennité, l'excellence et la force du témoignage ne font plus aucun doute.⁵

Pourrions-nous rapprocher le développement de la gondole vénitienne à celui du canot à glace québécois? Le défi et la conquête de la survie dans une lagune comme sur un fleuve!

Du canot à glace au canot volant – La chasse-galerie

Le 31 décembre, à minuit, huit hommes de chantier s'embarquent dans un canot porté sur le dos du diable. On survole campagnes et villes pour aller fêter le Nouvel An chez la "blonde" d'un d'entre eux. Personne ne doit ni jurer ni prononcer le nom de Dieu. Le canot ne doit pas non plus frôler de clochers sous peine de damnation. Au retour, le meneur du groupe, complètement ivre, échappe un juron. Le canot touche la cime d'un grand pin. Les passagers sont précipités hors du canot... ils se retrouvent au réveil, dans leurs lits, portant des blessures au visage et aux mains.

Ce conte fait partie des traditions orales du Québec. Il était conté lors des veillées en famille ou dans les réunions de paroisses. Il a forgé l'imaginaire québécois et nous offre non seulement une histoire fabuleuse mais également un regard sur la société de cette époque.⁶

Les grands traits de l'imaginaire québécois s'y retrouvent: la religion incarnée par la peur du diable qui incite à transgresser les interdits: l'excès d'alcool et de tabac, le sexe hors du mariage. Ici, c'est un pacte avec le démon qui permet de se sentir plus fort que la nature. Cette nature rude, qui isole. Le sous-texte de cette légende est la vie de chantier.

Un chantier, dans le vocabulaire québécois, c'est un endroit loin en forêt où un groupe d'hommes – souvent agriculteurs, fermiers – deviennent bucherons l'hiver faute de travail à la ferme. Ils vivent dans des constructions rudimentaires et souvent temporaires. Ils travaillent à abattre les arbres destinés au flottage sur les rivières, au printemps.

5 Richard LAVOIE, avec la collaboration de Bernard GENEST, *Naviguer en canot à glace: un patrimoine immatériel*, Québec, Édition GID, 2012, 4^e de couverture.

6 <http://lailaseshat2.canalblog.com/archives/2006/12/27/3713900.html>

La drave – le flottage du bois sur les rivières, parfois jusqu’au Saint-Laurent

Dans ces forêts septentrionales, vastes étendues d’arbres de toutes sortes qui servent à la construction de maisons, de navires, à la production de la pulpe qu’on transformera en papier, ces hommes sont la main d’œuvre laborieuse. Ce travail se fait en hiver parce que la terre est gelée. Il est donc plus facile, en forêt où il n’y a pas de route, de faire tirer par des chevaux les arbres abattus. On les empile au bord de la rivière, gelée elle aussi. Au printemps, à la fonte des glaces, on jette les billes de bois à la rivière, entourées d’une ceinture de bois et de chaines. Et voilà que la drave commence.

La rivière est donc de tout temps la route par excellence pour faire descendre le bois jusqu’aux scieries et usines de pâtes à papier.

Les draveurs, au péril de leur vie, “dravaient” (de l’anglais “drive” : dirigeaient) avec leur gaffe les billes flottantes afin d’éviter les embâcles.

Dans la littérature québécoise, ce métier a inspiré *Menaud, maître draveur* de Félix-Antoine Savard, paru en 1937. On a tous lu à l’école ce chef d’œuvre de la littérature du terroir.

L’homme de chantier, le draveur, est un employé temporaire, saisonnier, agriculteur, pêcheur, etc. l’été, sans revenu l’hiver sauf s’il accepte de partir en forêt pendant de longs mois, loin des siens. Le fleuve n’est jamais loin mais impraticable, présent et défiant à la fois. C’est lui qui permettra de repartir au printemps mais en attendant, il emprisonne à moins de s’en échapper en s’élevant au-dessus, en canot même mené par le diable et au risque de son salut éternel.

Les ponts du fleuve

Le fleuve est une voie de pénétration à l’intérieur du territoire québécois. Il a été l’artère principale du développement du pays tout le long de ses rives. Grâce à lui, de nombreuses communautés se sont établies tant au sud qu’au nord. Mais, il est aussi un obstacle à la communication, une tranchée entre le nord et le sud.

À la hauteur du cap Tourmente, à quelques kilomètres de Québec, il atteint 15 km de largeur, 25 à l’Île-aux-Coudres un peu plus au nord. Pas question de construire des ponts à cette distance.

Entre la rive sud et la rive nord du fleuve, la plupart des ponts se trouvent entre Montréal (4 principaux et un tunnel)⁷ et Québec

7 Pont Victoria – ouvert le 25 août 1860, long de 1 800 m. Pont Jacques-Cartier – ouvert le 14 mai 1930, long de 2 687 m. Pont Mercier – ouvert le 22 juin 1934, long de 1 361 m. Pont Champlain – ouvert le 28 juin 1962, long de 3

(2)⁸. L'avant-dernier en lice est le pont Laviolette à Trois-Rivières (ouvert le 20 décembre 1967, long de 2 707 m).

Le peuple québécois est en grande partie fluvial et insulaire à la fois. La métropole, Montréal et sa région où vit la moitié de la population du Québec, 4 millions d'habitants, est une immense île au centre du fleuve.

Entre la rive sud et la rive nord, entre les nombreuses îles et le continent, il a fallu créer des liens (pont, tunnel, canots, traversiers) même construire des ponts temporaires. C'est le cas des fameux ponts de glace.

Ils ont toujours existé. On les traversait à pied, à cheval ou en traineaux. Ils existent encore aujourd'hui entre des rives rapprochées de certains cours d'eau comme la rivière des Outaouais où le transport se fait l'été sur des bacs, ou des traversiers; c'est le pont de glace entre Oka et Hudson, par exemple. Également, un pont de glace sert de lien lorsque le traversier Le Passeur entre Saint-André d'Argenteuil et Pointe-Fortune est fermé en hiver et que la glace devient assez épaisse. C'est aussi le cas entre l'Île Verte sur le Saint-Laurent et Cacouna sur la rive sud du fleuve. Si le pont de glace ne peut prendre forme faute de temps assez froid, le transport se fait par la voie des airs, par hélicoptère. Diable! Que le canot de la chasse-galerie n'est pas loin!

Le Québécois reçoit son énergie de ce fleuve en apparence tranquille mais au parcours semé d'embûches. Il s'est donné des ponts permanents ou temporaires, des canots, des traversiers pour joindre les deux rives. Depuis les premiers temps de son établissement dans la région de Québec, le colon s'est toujours donné accès au fleuve. Il est arrivé grâce à lui, il s'est développé grâce à lui, il a relevé tous les défis pour en vivre, et il l'a toujours eu face à lui.

Le cadastre de la colonie

Le fleuve, voie unique de tous les accès a toujours régné en maître des lieux. Il impose même la manière de distribuer les terres aux colons qui s'établissent sur ses rives.

Comment le lotissement des terres s'est-il effectué dans la région au nord et au sud du fleuve mais aussi sur l'île d'Orléans principal berceau de la population canadienne⁹ – à l'époque, l'appellation

440 m. Tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine – ouvert le 11 mars 1967, long de 1391 m.

8 Pont de Québec – ouvert le 3 décembre 1919, long de 987 m. Pont Pierre-Laporte – ouvert le 2 novembre 1970, long de 1041 m.

9 Le Canada faisait partie de la Nouvelle-France tout comme l'Acadie et la Louisiane.

Canadiens désignaient les descendants de Français, nés dans la colonie -?

Quel est ce plan cadastral bien particulier? Les terrains sont constitués de longues bandes étroites et profondes dont la façade en bordure du fleuve assure à chaque colon un accès à cette seule voie de circulation vraiment assurée. Aussi, le colon construit sa maison et ses bâtiments de ferme près du cours d'eau pour avoir accès à l'eau à usage domestique. Entre le fleuve et sa maison, il défriche l'espace de son terrain pour se servir du bois nécessaire à la construction de ses bâtiments divers – habitation, étable, grange, etc. Il dégage alors plus loin derrière un espace pour le potager nourricier et se donne ainsi accès à l'arrière du terrain où le bois récolté sert au chauffage et à la cuisine. La parfaite autarcie individuelle, familiale. Les colons agriculteurs vivent sur leur terre et non pas dans les villages comme dans d'autres cultures. La vie sociale se résume souvent à un déplacement hebdomadaire vers l'église ou la chapelle du village. Par contre, l'habitant comme on le nommait à l'époque, est à proximité de son voisin terrien, solidaire en cas de besoin de toutes sortes – urgences sanitaires, incendies (ennemi premier), attaques des indigènes, partage de certaines tâches trop lourdes pour être exécutées en solitaire, etc.

Voilà que le Fleuve s'impose de nouveau dans l'imaginaire québécois. Principale voie de déplacement, tous y ont accès de façon directe et individuelle. On forge ainsi une mentalité de gens autonomes et indépendants, libres de faits et gestes, seuls maîtres des lieux, égaux entre eux et pragmatiques dans la survie. Le colon doit souvent l'hiver partir au chantier, vivre loin de sa famille et laisser à sa femme le soin de gérer la terre, le bétail, les provisions, d'assumer seule la gestion du patrimoine et l'éducation de la progéniture. Peut-être trouve-t-on ici les racines de l'égalité des sexes?

En même temps que cette autonomie prime dans la vie quotidienne, le sens de la famille solidaire entre ses membres donne lieu aussi à un sens puissant d'entre-aide entre les voisins.

Une famille nombreuse assure une main d'œuvre disponible sur la terre et la survie de la colonie. En 1620, la population totale de la ville de Québec n'était que de 60 personnes. Vingt ans plus tard, en 1641, la population de toute la Nouvelle-France s'établissait à 240 personnes. En 1665, le nombre d'hommes augmente considérablement avec l'arrivée du régiment Carignan-Salières et à partir de 1663, les Filles du Roy commencent à arriver de France. En six ans à peine (1666-1672) la population double et passe de 3200 à 6700.

On voit sur les cartes de l'époque le grand nombre de lots attribués seulement dans la région de Québec et de l'Île d'Orléans.

La distribution des terres continue vers le sud-ouest, vers Ville-Marie (Montréal) et vers le nord-est, et ce de chaque côté du fleuve. La

vallée du Saint-Laurent, née du retrait de la mer de Champlain, est une vaste plaine encadrée entre la chaîne de montagnes des Laurentides au nord et les Appalaches au sud et un terreau agricole très riche en fertiles sédiments millénaires.

Les familles se sont établies de chaque côté du fleuve fondant des paroisses en chapelets sur la rive sud du Saint-Laurent en s'éloignant de plus en plus de Lévis (ville en face de Québec), vers Montmagny, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Kamouraska, Notre-Dame-du-Portage, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski, etc. Même phénomène sur la rive nord du fleuve en s'éloignant de Québec vers le nord-est, Petite-Rivière-Saint-François, Baie Saint-Paul, Les Éboulements, La Malbaie, Port-au-Persil, Saint-Siméon, etc.

S'il est impossible de jeter des ponts physiques d'une rive à l'autre du fleuve, les forces vives des humains trouvent toujours moyen d'enjamber même des océans; passer d'une rive à l'autre du fleuve n'est souvent qu'un jeu d'enfant.

Prenons l'exemple de la famille Martel dont les deux ancêtres, Honoré Martel et Marguerite Lamirault, tous deux nés à Paris et baptisés à l'église de Saint-Germain-l'Auxerrois, à l'ombre du Louvre. Marguerite et Honoré se sont mariés le 17 novembre 1668 à l'église Notre-Dame de Québec et se sont installés d'abord à Québec.

Nombre de leurs descendants se sont dispersés sur la rive nord du Saint-Laurent jusqu'aux Éboulements devant l'Île-aux-Coudres.

Un autre exemple, celui des descendants de Guillaume Fournier, né à Coulmer en Normandie. Il épouse à l'Église Notre-Dame de Québec en 1651, Françoise Hébert, petite fille du premier colon de Nouvelle-France, Louis Hébert.

On concède des terrains à Guillaume, sur la rive sud, en face de l'extrémité est de l'île d'Orléans, à Montmagny. Ce sera l'explosion démographique. Le nom Fournier s'est répandu sur la rive sud jusqu'à Rimouski et plus loin.

Ce sont mes ancêtres dont deux descendants, ma mère – Martel par sa mère – et mon père sont venus chacun de la rive opposée du fleuve pour se rencontrer.

Le Saint-Laurent a toujours été un défi pour ceux qui le parcourent en le remontant vers son origine ou en le descendant vers l'Atlantique. Il est une fracture entre le nord et le sud, fracture réparée entre autres par de nombreux traversiers qui prennent souvent plusieurs heures pour se rendre d'une rive à l'autre. Cette pause en mer permet un temps de réflexion, est l'occasion de prises de conscience de soi dans ce vaste univers. Le Fleuve est source de vie pour les riverains et un géant nourricier de la créativité du peuple québécois.

Références bibliographiques

- Richard LAVOIE, avec la collaboration de Bernard GENEST, *Naviguer en canot à glace: un patrimoine immatériel*, Québec, Édition GID, 2012.
Musée virtuel de la Nouvelle-France, <https://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/>
- Laila SESHAT, *La Chasse-galerie: I. l'auteur et le récit*, 2006 <http://lailaseshat2.canalblog.com/archives/2006/12/25/index.html>

Abstract

The road that runs, Magtogoek, as the First Nations called it, the St. Lawrence River was and still is a nourishing artery as well as a perpetual challenge for the survival and development of both its local residents and seamen or sailors who cross it.

Born from the largest group of freshwater lakes in the world, the Great Lakes, the St. Lawrence, associated with them (3,058 km), constitutes 18% of the world's freshwater reserves: immense wealth and heavy responsibility for those who assume its guardianship.

Very narrow at its mouth at the eastern end of Lake Ontario, it is 48 km wide, at Tadoussac, at the end of the estuary and at the beginning of the Gulf of St. Lawrence, which throws itself into the Atlantic. The inhabitants of its banks call it "the sea". They live there at the rhythm of its tides.

Long for those who cross it and wide for those who cross it, the St. Lawrence is a way of passage, a path on which one lingers, a string of ports and quays where to attach and take root.

Occupying the bed of tectonic breaks and cracks between the Laurentian and Appalachian mountain ranges, the genesis of this river dates back to 1.8 billion years ago, but exists in its current shape for less than 10,000 years. It is just like its local populations, old and young at the same time. Some have been in this area for nearly 7000 years and others since yesterday.

Mots clés

Saint-Laurent, fleuve, imaginaire québécois, glace, canot d'écorce, pont de glace, cadastre