

Les héritiers du fleuve

En menant à bon port les navires qui transitent sur le fleuve, les pilotes du Saint-Laurent perpétuent l'une des plus anciennes traditions maritimes québécoises.
Incursion dans leur métier.

SUZANNE MARCHAND

Avec ses bancs de brume, ses écueils, ses courants, ses marées, ses glaces et ses vents parfois violents, le Saint-Laurent n'est pas un long fleuve tranquille. C'est pourquoi on fait appel à des pilotes expérimentés pour guider les navires sur ce cours d'eau depuis quatre siècles. Bien sûr, leur travail s'est transformé au fil du temps, mais n'a jamais dévié de son objectif principal : assurer la sécurité de la navigation sur le fleuve.

En 2021 et 2022, une vingtaine de pilotes du Saint-Laurent ont témoigné de cet héritage lors d'entrevues menées par la Société québécoise d'ethnologie. Leurs récits offrent un portrait de cette tradition.

L'art de se repérer

Au XVII^e siècle, le pilotage se limitait au secteur compris entre le golfe du Saint-Laurent et Québec, point d'arrivée et de départ des voiliers qui effectuaient la traversée de l'océan. « À l'époque, les pilotes montaient à bord au Bic et ça pouvait prendre une semaine pour se rendre jusqu'à Québec, raconte Jean Cloutier. Ils arrêtaient à tout bout de champ. S'ils n'avaient pas le

courant avec eux, s'il y avait de la brume ou si c'était la nuit, ils ancrèrent. » Il faut dire que ces marins utilisaient surtout des éléments du paysage (îles, montagnes, caps) pour déterminer leur position et se guider, car ils disposaient de peu d'instruments. Ils ne pouvaient donc exercer leur art que le jour et par beau temps.

À mesure que la colonisation s'intensifie au XVIII^e siècle, les pilotes ont pu compter sur de nouveaux repères visuels : églises, moulins, granges, maisons. Ils ont eu accès à des cartes marines plus précises, et le fleuve a été balisé à certains endroits. Mais y naviguer était encore très risqué.

Ce n'est qu'à partir du XIX^e siècle, avec l'apparition des bateaux à vapeur, l'ajout de phares et de bouées et le dragage du chenal de navigation, que les grands navires ont enfin pu se rendre jusqu'à Montréal. Le trafic fluvial est devenu si important qu'en 1873, on a divisé le fleuve en deux circonscriptions de pilotage, l'une s'étendant du golfe à Québec, l'autre de Québec à Montréal. Assignés à une seule circonscription, les pilotes n'avaient pas la tâche facile pour autant. « Ils n'avaient pas d'instru-

ments, ils ne faisaient que regarder dehors. Il fallait qu'ils prédisent la marée, les vents, la météo. C'est sûr qu'il y avait beaucoup plus d'incidents et d'échouements. », rappelle Joé Belley.

Les eaux de la modernité

Des changements majeurs ont affecté le pilotage au XX^e siècle. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent donnant accès aux Grands Lacs a entraîné une augmentation de la circulation sur le fleuve. L'utilisation de brise-glaces pour escorter les navires a rendu la navigation hivernale possible. « Ce qu'on appelle la navigation d'hiver a commencé en 1965 ou 1966, raconte François Lemay. Un bateau danois, l'*Helga Dan*, a réussi à venir à Montréal en 1964. Peu à peu, on s'est habitué à piloter durant cette saison. »

Enfin, l'apparition de nouveaux instruments (radar, compas gyroscopique) a permis aux pilotes de travailler la nuit et par tous les temps. « Avant ça, quand il y avait de la brume, tout le monde allait à l'ancre. Maintenant, on continue avec le radar », rapporte Benoit Blanchette.