

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA ROUTE 138 EN BASSE-CÔTE-NORD: HABITER AU RYTHME DE L'ABSENCE  
À TÊTE-À-LA-BALEINE

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

PAR

MARIANNE COUTURE-COSSETTE

FÉVRIER 2024

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.12-2023). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

Ce serait un euphémisme de dire que les personnes qui suivent ont aidé à rendre possible le mémoire qui se tient entre vos mains. Chacune à leur manière, elles le composent aussi bien que les mots qui s’y trouvent.

À Laurie, à qui je dois mon amour continu et renouvelé pour la géographie. Merci de m’avoir prise sous ton aile, de m’avoir offert ta confiance, et de de m’avoir guidé avec patience et rigueur vers là où je ne pensais pouvoir aller.

Toute ma gratitude, aussi, à Mario Bédard, qui a marqué mon parcours au département, pour son apport intellectuel, sa chaleur humaine et ses dons ponctuels de thés et de biscuits! Je tiens également à remercier chaleureusement Mourad Djaballah, pour son accueil, sa gentillesse, ainsi que son superbe travail de cartographie.

Mon parcours à l’UQÀM – qui s’étend bien au-delà de l’enceinte universitaire, n’aurait su être aussi allègre et stimulant sans la présence de mes collègues et complices : Isabelle, Laurence, et tout particulièrement Charlotte, aux côtés de qui il fait bon vivre et rire. À Éric, mon ami et collègue renouvelé, je ne saurais trouver les mots pour exprimer l’excitation que je ressens à l’idée de penser le monde à tes côtés.

À Tête-à-la-Baleine, j’ai trouvé des ami·e·s auprès de qui il fait bon « cueillir le jour ». Merci à Émile d’avoir pris une chance en m’acceptant comme colocataire, ma vie est d’autant plus riche depuis que tu y es. À Samuel, j’aime nous savoir maintenant ami·e·s, merci pour les longues discussions, les *rides* de 4 roue, et le prélassement dans la lande. À Frédérique, ta force intellectuelle et morale n’a d’égale que ta grandeur d’âme et la joie de vivre que tu partages généreusement. Je ne saurais oublier Manon – merci pour la meilleure recette de *crâbe* qui soit – et ses enfants, avec qui il fait bon faire des folies de plaqué et de mer : Elliot, Florence et Charles, mon esprit tend souvent vers vous. Je veux aussi remercier tout particulièrement Armand, Sonia, Mireille, Gilbert, Alex, et Jean-Louis qui m’ont accueillie si chaleureusement et m’ont ouvert leur maison, leur bateau – leur bar aussi, j’arrive Armand! – et m’ont montré le cœur qu’il faut pour faire village. Ce mémoire est à vous, ainsi qu’à toustes les Baleinois·e·s.

Envers toutes les personnes qui forment mon village, ma vie, et ma famille choisie, je suis pétrie d’amour. Je pense avec une affection particulière à Maryse, Adam et Raphaël qui ont fait la route jusqu’à Natashquan alors que je rentrais tout juste de Tête-à-la-Baleine : merci pour votre indulgence, votre amitié et vos jeux. Je pense également à ma famille d’adoption de la « diaspora nord-côtière », mes amitiés sensibles à

l'écriture du monde et aux merveilles qu'il recèle: Andréane, Noémie, Guillaume, l'amour que nous nous portons habite ce mémoire. Mes amies de longue date m'ont aussi portée, soutenue et inspirée à bien des égards. Mylène, tu rends, depuis toujours, ce monde habitable et chaleureux. Amélie, ma sœur, ta force sensible et la façon dont tu parsèmes ma vie de jeux et de magie depuis l'enfance font de toi mon héroïne. À ces amitiés – dont la liste ne saurait être exhaustive – s'en sont ajoutées des plus fraîches, mais non moins essentielles à l'achèvement de ce parcours qui s'avère le début d'un autre. Merci à mon grand ami Léo-Fred : tu m'as redonné l'espoir d'un quotidien joyeux, et m'as enseigné, de par tes gestes, ce que signifie la famille choisie – évidemment, je te dois aussi Buffy, ma reine. Léo-Paul, ta présence dans ma vie s'est annoncée telle une source après la soif, c'est un soulagement et une joie de t'y savoir trouvé. Enfin, à mon partenaire et compagnon de vie, Frederic, tu m'apprends avec patience le sens du mot *maison* et tu fais de ma vie une abondance. Si j'ai pu terminer cette maîtrise avec une telle légèreté d'être, c'est grâce à l'amour que tu me confies : il me porte toujours plus près de moi-même et me rappelle à la sève.

À mes parents, Guylaine et Jean-Luc, les mots me trahissent, et les remerciements feront toujours défaut à la gratitude et l'amour que je ressens à votre égard. Ce mémoire est aussi à vous, qui m'avez fait don de votre curiosité, de votre appétit pour le monde, et de votre amour pour les questionnements sans réponse. J'espère toujours votre fierté, que vous me donnez généreusement et sans condition depuis toujours : à défaut de mieux, merci.

Ce mémoire, je le dois enfin à ma tendre et grande amie *macacaine*, Frédérique. Elle est l'instigatrice et témoin patiente de cette relation que je tisse à la Côte-Nord depuis plus de dix ans. Plus encore que l'école, elle m'apprend l'humilité nécessaire pour lire les lieux et les gens qui l'écrivent.

En dernier lieu, je tiens à remercier le Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (CRSH) ainsi que le Fonds de recherche Société et Culture du Québec (FRQSC) pour leur soutien financier. Merci aussi au Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES) ainsi qu'au Collectif de recherche sur les innovations économiques, sociales et territoriales (CRIEST) qui m'ont prêté main forte pour le financement de mes voyages à Tête-à-la-Baleine. Je remercie aussi la Faculté des Sciences Humaines de l'UQAM pour son encouragement pécuniaire lors des derniers miles de ce mémoire. Enfin, et toujours, merci à mes parents, pour leur aide financière sans laquelle je n'aurais pu terminer ce parcours de longue haleine.

## EXERGUE ET DÉDICACE

Nous vivons ici une main sur la gorge. Que rien n'est possible, ils le savaient déjà ceux qui inventaient les pluies et tissaient des mots avec le tourment de l'absence. C'est pourquoi il y avait dans leurs prières un bruit de mains amoureuses de la brume.

(Pizarnik, 1962, dans Pizarnik, 2022, p.101)

*À la mémoire de Nathalie Morin, précieuse femme, mère, amie, amoureuse et ethnographe, qui m'a appris que les questions sans réponses trouvent leur sens et s'épanouissent près du cœur.*

## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS .....	ii
EXERGUE ET DÉDICACE .....	iv
LISTE DES FIGURES .....	vii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES.....	viii
RÉSUMÉ.....	ix
ABSTRACT .....	x
PRÉFACE .....	xi
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 MISE EN CONTEXTE ET PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE .....	1
1.1 La Basse-Côte-Nord : mise en contexte géographique .....	1
1.1.1 <i>Toustes isles</i> : environnement physique bas-côtier .....	1
1.1.2 Découpage régional et enjeux démographiques.....	3
1.2 Histoire de la route 138 et du transport sur la Côte-Nord .....	5
1.2.1 Retracer l'absence : la Basse-Côte-Nord laissée en pan? .....	7
1.2.2 Portrait des modes de transport dans la région .....	11
1.2.2.1 La voie maritime : route liquide de la Basse-Côte-Nord .....	12
1.2.2.2 Transport aérien .....	14
1.2.2.3 La route blanche : voie terrestre éphémère .....	16
1.3 Problématique et questions de recherche .....	17
CHAPITRE 2 APPROCHES THÉORIQUES ET CONCEPTUELLES .....	20
2.1 Cadre théorique .....	20
2.1.1 Géographie humaniste .....	20
2.1.2 Géographie culturelle.....	21
2.1.3 Géographie sociale.....	24
2.2 Cadre conceptuel.....	27
2.2.1 Habiter .....	27
2.2.2 Absence.....	30
2.2.3 Infrastructures .....	32
CHAPITRE 3 CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES ET EMPIRIQUES .....	34
3.1 Terrain ethnographique : cadre spatio-temporel, description des lieux et approche préconisée.....	34
3.1.1 Cadre spatio-temporel.....	34
3.1.2 Description des lieux.....	35
3.1.3 Approche du terrain .....	40
3.1.4 Posture de recherche .....	42

3.2	Matériaux de recherche .....	43
3.2.1	Entretiens .....	44
3.2.2	Autres sources .....	46
3.3	Élaboration des analyses et présentation des résultats .....	46
CHAPITRE 4 HABITER L'ABSENCE, HABITER L'INFRASTRUCTURE? .....		49
4.1	Introduction .....	49
4.2	Contexte empirique et repères théoriques .....	51
4.3	Habiter, le temps d'une vie .....	53
4.3.1	Le projet ou la route? Entre espoir et croyance, futur et passé, vie et mort .....	53
4.3.2	Inadéquation de paysages temporels, conflits d'intérêts et désaffiliation politique .....	57
4.3.3	Absence de choix, contrôle du temps et fatigue logistique .....	61
4.4	Conclusion : de la sensibilité au temps pour mieux habiter .....	64
CHAPITRE 5 CONCLUSIONS ET OUVERTURES .....		67
5.1	Retour sur les questions de recherche .....	67
5.2	Limites à la présente étude .....	71
5.3	Autres avenues de recherche .....	72
5.4	Épilogue .....	73
ANNEXE A AFFICHE DE RECRUTEMENT (VERSION FRANCAISE) .....		74
ANNEXE B GRILLE D'ENTREVUE INDIVIDUELLE (VERSION FRANÇAISE) .....		75
BIBLIOGRAPHIE .....		79

## LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 La Basse-Côte-Nord au sein du Québec .....	3
Figure 1.2 Projet de la route 138: prolongement entre Kegaska et Vieux-Fort, Gouvernement du Québec (2022) .....	11
Figure 1.3 À bord du Bella Desgagnés lors du déchargement au quai de Tête-à-la-Baleine (2021) .....	13
Figure 1.4 Brume d'été à Tête-à-la-Baleine.....	16
Figure 3.1 Carte détaillée de Tête-à-la-Baleine.....	37
Figure 3.2 Photographie de la jetée submergée lors d'une tempête automnale (crédit photo: Ivonne Fuentes) .....	38

## **LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES**

MTQ Ministère des Transports du Québec

PAAR Programme d'accès aérien aux régions

PQI Programme québécois des infrastructures

STQ Société des transports du Québec

BAPE Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

## RÉSUMÉ

Au-delà du 51<sup>e</sup> parallèle, sur la Basse-Côte-Nord du Québec, une quinzaine de communautés – innues, anglophones et francophones – réparties sur une distance de plus de 400 kilomètres le long du littoral du Golfe-du-Saint-Laurent vivent sans lien terrestre permanent au reste du Québec. Le tracé continu de la route 138 s’interrompant aux régions limitrophes, il est impossible de rejoindre les communautés de la Basse-Côte-Nord autrement que par bateau, par avion ou par motoneige lors des mois d’hiver. Bien que le projet de ralliement par la route ait fait l’objet de nombreuses études, échéanciers et promesses depuis des dizaines d’années, celui-ci n’est toujours pas concrétisé, et la continuité des discours à son sujet confère à la route 138 en Basse-Côte-Nord des qualités presque mythiques. Le présent mémoire fait sien l’idée que, bien que la route y soit absente, elle est néanmoins dotée de qualités symboliques et matérielles. Le propos se centre sur les trouvailles issues d’un séjour de recherche ethnographique mené à l’été 2021 dans le village de Tête-à-la-Baleine. Les matériaux d’analyse sont constitués de notes de recherche, de transcriptions d’entrevues, de notes d’analyse, ainsi que d’un corpus non exhaustif d’articles de journaux et de matériaux d’archives collectés de manière fortuite. Ce mémoire avance que l’absence, elle-même devenue infrastructure, est une figure géographique autour de laquelle se forge l’habiter bas-côtier, notamment en ce qu’il y converge des paysages temporels divergents. Tandis que le projet de complétion de la route 138, qui met en relation les politicien.ne.s, fonctionnaires, travailleur.e.s et habitant.e.s, signifie le désengagement de l’État et la mort prochaine des villages, l’idée de route elle-même fait toujours l’objet d’un certain enchantement, et se fait porteuse de l’idée d’un futur vivant.

Mots clés : Route 138; infrastructure; absence; habiter; Basse-Côte-Nord; Québec; ethnographie

## ABSTRACT

Beyond Quebec's 51<sup>st</sup> parallel, some fifteen communities – Innu, English-speaking and French-speaking – spread over more than 400 kilometers along the coast of the Lower North Shore of the Gulf of Saint-Lawrence, live without a permanent road link to the rest of the province. It is thus impossible to reach the communities other than by boat, plane or snowmobile during the winter months. Although a project to complete Route 138 has been the subject of numerous studies, timetables and promises, it has yet to be materialized. The commonly shared stories and multiple discourse circulating about Road 138 over decades conjure its mythical qualities. This master's thesis posits that, albeit absent, Road 138 is nonetheless endowed with qualities, both symbolic and material. The thesis focuses on the findings of an ethnographic research carried out in the summer of 2021 in the village of Tête-à-la-Baleine (Whalehead). Analytical materials include research notes, interview transcripts and analysis notes, as well as a non-exhaustive data set of newspaper articles and archival materials. This dissertation argues that absence in itself has become an infrastructure. Absence, then, is a geographical figure upon which dwelling is forged, and where temporal landscapes converge. While the project to complete Route 138, which brings together politicians, State workers and residents, indexes a perceived withdrawal of State interest and the imminent death of villages, the idea of a road itself is still an object of enchantment, and conveys the idea of a living future.

Keywords: Route 138; infrastructure; absence; dwelling; Lower-North-Shore, Québec; ethnography.

## PRÉFACE

« Tsé y'a beaucoup de monde qui savent pas, pour eux il y a le boutte de la route pis après ça, y'a plus rien là. » - Amélie

En 2005, j'apprenais avec stupéfaction l'existence de Natashquan, un petit village que l'on dit souvent situé au bout du monde – à tout le moins au bout du mien – où s'arrêtait brusquement la longue et unique route 138, qui sillonnait le fleuve Saint-Laurent de Montréal jusque-là. Six ans plus tard, y mettant les pieds pour la première fois, je constatais de nouveau les limites de mes géographies et le caractère faillible de mon imaginaire: la fin d'un tracé routier, comprenais-je, ne signifiait pas la fin de mondes habités. En effet, par-delà la fin de la route, en Basse-Côte-Nord, un chapelet de communautés innues, anglophones et francophones s'étend sur une distance de plus de 400 kilomètres le long du littoral du Golfe-du-Saint-Laurent. Le tracé continu de la route 138 s'interrompant entre Kegaska et Vieux-Fort, il est impossible de rejoindre ces communautés autrement que par bateau, par avion ou par motoneige en hiver.

À l'été 2012, travaillant au restaurant de Natashquan, j'assistais tous les jours à la valse des travailleurs<sup>1</sup> œuvrant sur le chantier<sup>2</sup> de prolongement de la route 138 vers le village anglophone de Kegaska, maintenant relié à la route. Bien que le temps ait conféré une texture romantisée à mes souvenirs, je me souviens précisément du récit qui prévalait alors au sujet de la 138 : « En 2020, on se rend à Blanc-Sablon en voiture ». En 2020, lorsque j'entamais mes études en géographie, force m'était de constater que toujours aucune route ne reliait Kegaska à Blanc-Sablon. S'il s'agissait, pour moi, d'un premier espoir déçu, j'en viendrais à comprendre que pour les Bas-Côtiers, les Bas-Côtières et les Innu.e.s, ce cycle de promesses, d'anticipation puis de déception relève plutôt d'une expérience commune et continue. C'est en partie ce constat qui a incité le choix du sujet du présent mémoire, qui prend pour objet la route 138 en Basse-Côte-Nord.

---

<sup>1</sup> Je n'y ai rencontré aucune travailleuse, c'est pourquoi j'ai recours à l'usage exclusif du masculin ici. Le reste du mémoire adopte, tant que faire se peut, une écriture épicienne ou bien féminisée.

<sup>2</sup> Cet été-là, il y avait trois chantiers en cours : un pour la réfection d'une partie de la route 138 à l'ouest de Natashquan, un pour la construction du nouveau pont sur la petite rivière Natashquan, et un autre pour le prolongement de la route 138 vers Kegaska, qui impliquait la construction d'un pont sur la grande rivière Natashquan. Ce que j'appelle la valse des travailleurs réfère aux va-et-vient d'ingénieurs, d'arpenteurs, de constructeurs et de machineries destinées à ces chantiers. Le chantier de réfection de la route et celui de la construction du pont de Natashquan étant en amont du chantier pour la 138, les travailleurs venus pour le prolongement de la route se trouvaient souvent en arrêt de travail (toujours payés temps et demie), leur marchandise et leur machinerie ne pouvant pas les rejoindre dû aux fermetures occasionnées par les chantiers en amont. Cette dynamique, qui ne fait pas spécifiquement l'objet du présent mémoire, m'a tout de même mis la puce à l'oreille en ce qui a trait à la mise en relation – sinon la superposition – de différents registres d'habiter que créent les chantiers nordiques.

Au cours des trois années qu'il m'aura fallu pour réaliser ce mémoire, et conformément à l'expérience de mes collègues académiques, j'ai eu la chance d'être souvent questionnée à propos de mon sujet d'intérêt. Il m'a ainsi été donné, à de nombreuses reprises, de relater – non sans hésitation – l'histoire de l'absence de route en Basse-Côte-Nord. À quelques exceptions près, chaque personne à qui je me suis adressée se trouvait dans l'ignorance du fait bas-côtier : plusieurs savent qu'il existe une route jusqu'à Natashquan, le très célèbre village de Gilles Vigneault, mais les imaginaires y associent presque inévitablement la fin de l'habitation. La limite du connu est-elle associée à la limite de l'habité, de l'habitable? La destination ponctue-t-elle l'imaginaire, ou est-ce l'inverse? Et à qui revient donc le pouvoir de faire lieu, d'écrire la Terre? Bien qu'il soit impossible de trouver de réponse univoque à la question que l'on me pose fréquemment : « Pourquoi n'y a-t-il donc pas de route continue en Basse-Côte-Nord? », il est certain que celle-ci se trouve en filigrane de ma recherche qui entend donner voix à cette absence qui demeure sans raison, et qui constitue à mon sens un merveilleux point d'interrogation géographique.

J'aimerais enfin ajouter que le travail qui suit se veut un témoignage d'amour. S'il m'apparaît presque inconcevable de parler ainsi dans un mémoire de maîtrise, je me tourne vers ma contemporaine, Christine Beaulieu, dont le travail documentaire sur Hydro-Québec, dit-elle, repose d'abord sur l'acte d'aimer (Beaulieu, 2017). Car aussi bien la recherche ethnographique que l'habitation – oserais-je dire l'habitation acharnée – d'un lieu ne sauraient faire économie de l'amour. Je suis convaincue qu'il faut bien aimer pour savoir s'interroger, chercher, et accepter de demeurer sans réponse ferme devant les questions les plus complexes qui subsistent et qui sont, malgré tout – et pour ces raisons, les plus invitantes. C'est peut-être de cette même façon que l'on s'engage sur la sinueuse route 138, car il faut la parcourir en entier et aller à la rencontre de sa césure pour en saisir l'essentiel. Comme mes parents me l'ont judicieusement fait remarquer : « [...] aucune route n'est unie, plane, directe, [continue]. Et les plus belles sont rarement les plus faciles, ni celles où ne se cache quelques chemins de travers. Mais à qui sait lire ce qu'elles écrivent, et goûter aux rencontres qu'on y fait, elles sont les plus précieuses. »

Au lectorat, je souhaite donc bonne route.

## INTRODUCTION

Le 30 juillet 2021, Tête-à-la-Baleine

[...] J'ai pêché suffisamment de maquereaux pour survivre jusqu'à l'hiver. C'est grâce à [mon ami], qui me surnomme « 138 ». Il m'emmène toujours au large, et m'apprend avec patience le nom des îles : « l'île Tabalène », Cap Noir, l'île au Renard, l'île au Chat, l'île Kanty, l'île Anderson, l'île Galuchon... Chaque île que j'apprends à nommer, j'apprends à aimer.

Le 4 août 2021, Tête-à-la-Baleine

[...] Tête-à-la-Baleine, comme une maison à laquelle je serais revenue. Le temps s'étire, sa nouvelle texture me file entre les doigts. Tous les soirs, nous allons au large, à l'île Providence, pour voir le soleil s'épuiser en bonne compagnie. Les enfants jouent librement, et les adultes forment leur habituel cercle de chaises. Le homard abonde. C'est un 5 à 7 perpétuel après une longue année, et une grande et épuisante saison des pêches. [...] Ce soir, au retour, les grands vents et la brume ont mené le nez de notre bateau tout droit dans le plaqué<sup>3</sup> de l'île de la Passe: les gens d'ici appellent ça un *french kiss*. Même les rudesses de la mer ont droit au langage de l'amour.

La route 138 parcourt le littoral nord du Saint-Laurent sur plus de 1300 kilomètres entre Montréal et Kegaska, où elle s'interrompt abruptement. Par-delà de cette interruption, sont réparties quinze communautés (anglophones, francophones et innues) qui sont, hors des mois d'hiver, rejoignables seulement par voie aérienne ou maritime. Le mémoire de maîtrise qui suit prend pour objet la route 138 là où elle est désirée et projetée, mais physiquement absente des lieux où elle exerce néanmoins une influence. C'est-à-dire que je m'intéresse à l'habiter en Basse-Côte-Nord tel qu'il se forge de/par de cette même absence de route. Ayant fait l'objet de nombreux articles de journaux, de débats en assemblée nationale, d'enquêtes, de documentaires, de récits de voyages et d'écrits poétiques, la Basse-Côte-Nord et le projet de route qui s'y trame depuis plusieurs dizaines d'années n'ont pourtant jamais été observés ensemble sous une lentille théorique, ethnographique et géographique. Pourtant, force est de constater qu'il y a une abondance de productions discursives qui s'y prêtent, et que ces mêmes discours sur l'absence et le projet de route se greffent à la trame des lieux et des imaginaires : impossible de mettre les pieds en Basse-Côte-Nord sans entendre parler de la fameuse 138, et sans ressentir – pour qui n'est pas originaire de la place – le dépaysement « logistique » qu'impliquent entre autres le voyage et l'approvisionnement en biens et denrées.

Les recherches produites d'après la tradition géographique française insistent généralement sur le déploiement de savoirs techniques qu'engage la construction d'infrastructures routières, et les études se sont

---

<sup>3</sup> Se dit du « plancher » de roches qui jonche le rivage des îles, et sur lequel sont construits les chalets et les cabanes de pêche à pilotis que l'on appelle les *chafauds*. Le terme *plaqué*, à mon sens, contient des qualités affectives, et m'évoque la manière dont l'on parlerait du plancher d'une maison.

davantage centrées sur les effets économiques et territoriaux de celles-ci (Di Méo, Tesson, 2001), bien que le postulat des « effets structurants » soit maintenant remis en question (DiMéo, et al., 2001; Offner, 1993). La question des distances euclidiennes demeure centrale dans l'étude de l'influence des routes sur les lieux et les personnes, si bien qu'il n'existe que peu ou pas d'études francophones témoignant du lien affectif et symbolique – néanmoins toujours politique – qui se tisse entre les êtres humains et le paysage autoroutier. En revanche, les écrits anglo-saxons insistent sur les qualités relationnelles des infrastructures. Une infrastructure, dit-on, s'inscrit dans la relation ontologique entre les êtres humains et le Monde, au même titre qu'elle en découle (Jensen, Morita, 2017). Les écrits de Larkin (2013) nous indiquent d'ailleurs qu'au-delà de leurs fonctions techniques, les infrastructures sont des phénomènes esthétiques et poétiques, lesquels ne se matérialisent jamais hors de rapports politiques. S'il en revient généralement à l'État de planifier, de projeter et de construire l'infrastructure (Furlong, 2020a; 2020b; Wakefield, 2018), c'est d'autre part aux habitant.e.s de les vivre et de les signifier, toujours en vertu du signifiant qui leur est offert. Mais que signifie donc l'interruption de la route 138? Campé au confluent des traditions françaises et anglo-saxonnes – et espérant élargir l'horizon épistémique francophone – le mémoire qui suit s'intéresse aux qualités structurantes de la route *absente*. Il ne s'attarde pas aux effets anticipés d'une route matérialisée en termes économiques, territoriaux, touristiques, etc., mais bien à ce que son absence rend de *présent* : quelles relations circulent en son sein? Que matérialise-t-elle?

Bien que déjà et toujours incomplet, ce mémoire donne voix à l'expérience, aux vécus et aux savoirs des Bas-Côtiers et Bas-Côtières en ce qui a trait à la route 138, et se base sur une recherche ethnographique menée à l'été 2021 dans le village bas-côtier de Tête-à-la-Baleine. Le mémoire prend corps dans l'articulation de cinq chapitres, dont l'épine dorsale est constituée d'un article scientifique soumis<sup>4</sup> à la revue *ACME : An International Journal for Critical Geographies*<sup>5</sup>. Le premier chapitre sert d'introduction et met la table pour ce qui suit : j'y expose la problématique autour de laquelle se construit la recherche. Je tente, tant que faire se peut, d'introduire le lectorat au contexte historique, géographique, culturel et politique dans lequel s'enracine cette recherche. On y trouve donc une description des lieux et de la géographie physique bas-côtière, un portrait non exhaustif d'enjeux régionaux et locaux qui concernent l'objet de recherche, une brève histoire de la route 138 et des transports sur la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord, ainsi qu'un portrait des modes de transport offerts dans la région et de leurs modalités. Le second chapitre expose les tenants

---

<sup>4</sup> Le titre de l'article soumis va comme suit : « Habiter l'absence, habiter l'infrastructure? : Paysages temporels à l'aune de la route 138 en Basse-Côte-Nord ».

<sup>5</sup> Le lectorat devra me pardonner cette entorse au format habituel d'un mémoire de maîtrise. Pour qui compte s'aventurer dans la lecture entière de ce travail, le choix de rendu par article sous entend une légère rupture narrative et quelques répétitions. Plus pratique pour qui serait moins friand.e des parties théoriques et conceptuelles de ce mémoire, le Chapitre 4 se tient très bien seul, et peut être lu de façon isolée.

théoriques et conceptuels qui jalonnent cette recherche. Il y est question des géographies humanistes, culturelle et sociale dans la compréhension que j'en ai et que j'adopte pour aborder, mener et représenter ma recherche. La deuxième partie du second chapitre est dédiée au cadre conceptuel de la recherche, lequel se compose de l'articulation entre l'habiter, l'absence et les infrastructures. Le troisième chapitre fait état des repères méthodologiques qui structurent la présente étude. Il s'ouvre sur une description des lieux et du cadre spatio-temporel du terrain de recherche. J'expose ensuite ma vision du terrain de recherche, ma posture de chercheuse et les matériaux de recherche. L'article soumis forme le quatrième chapitre. Au cinquième chapitre, je conclus ce mémoire en revenant sur ses « résultats », et j'y élargis quelque peu leur portée et leurs limites au su des tenants conceptuels et de la problématique exposés au chapitre premier.

# CHAPITRE 1

## MISE EN CONTEXTE ET PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE

Le 8 août 2021, Tête-à-la-Baleine

[...] Journée aussi incroyable qu'absurde pour qui n'y était pas : notre activité du jour consistait à partir en un convoi de deux bateaux pour aller chercher du *take-out* [plat à emporter] à Baie des Moutons. Un aller-retour de deux heures pour un pique-nique devenu froid et humide dégusté face au coucher de soleil à l'île Anderson. Le repas était l'élément le moins important de la journée : ce qui demeure ce sont les dauphins, les enfants épuisés dans nos bras, la fierté d'[un ami] pour son coin de pays, et le feu que nous avons fait des déchets : le recyclage ne saurait sortir d'ici.

### 1.1 La Basse-Côte-Nord : mise en contexte géographique

#### 1.1.1 *Toustes isles* : environnement physique bas-côtier

L'habiter étant sans contredit tributaire de l'habitat (Dardel, 1952; Lazarotti, 2006), il convient ici d'effectuer quelques précisions au sujet de l'environnement géophysique singulier de la Basse-Côte-Nord. Située dans la province géologique de Grenville, la région bas-côtière doit son relief ondulé, généralement formé de moraines côtelées et bosselées, au retrait de l'inlandsis laurentien (Ibrahim, 2011). La plaine côtière, région physiographique de basse altitude qui s'étend sur environ 35km à partir du littoral, est constituée d'affleurements rocheux et de dépôts sableux dans les deltas à l'embouchure des rivières Olomane et de Petit Mécatina (Morneau, Matejek, 2011). Les fonds marins des deltas sont couverts d'un dépôt argileux, souvenir de la mer de Golthwait, et c'est sur la plaine côtière que se trouvent les nombreuses îles – que Jacques-Cartier, étonné, surnomme *toustes isles* dans ses carnets de voyage (Perreault, 2021). Le paysage de la plaine côtière est fait de buttes tourbeuses recouvertes d'éricacées et de lichens, reliques d'activités périglaciaires (Ibrahim, 2011). En été, les îles recouvertes de lande deviennent ainsi propice à la cueillette de chicoutais et de bleuets. On doit notamment ce couvert végétal aux conditions climatiques arides de l'hiver où les vents froids et violents amenuisent le couvert de neige et son effet isolant (Luce, 2011). Plus loin dans les terres, on trouve le piémont laurentien. Cette région physiographique s'étend en Basse-Côte-Nord sur une largeur de plus de 100 kilomètres et l'on y trouve des sommets entre 150 mètres (m) et 300m d'altitude dont les affleurements rocheux sont parcourus de grands cours d'eaux qui suivent un axe sud-nord (Morneau, Matejek, 2011). Le piémont cède enfin sa place au plateau laurentien où l'on retrouve des sommets pouvant atteindre jusqu'à 600m d'altitude.

La Basse-Côte-Nord est située dans le domaine bioclimatique de la pessière à mousses. Le couvert forestier prédominant est donc celui de la sapinière à épinette noire, et on y dénombre six espèces arborescentes, soit l'épinette noire, l'épinette blanche, le mélèze larcin, le sapin baumier, le bouleau blanc et le peuplier faux-

tremble (Morneau, Matejek, 2011). Le climat est de type continental, mais l'amplitude thermique y est amoindrie sous l'influence des vents maritimes. Selon la classification climatique mondiale de Litynski, qui se base sur les températures, les précipitations et le nombre de jours de croissance, la région se trouve dans un climat subpolaire subhumide et sa saison de croissance est courte, soit entre 120-149 jours (Gérardin, McKenney, 2001; Luce, 2011; Morneau, Matejek, 2011). Les précipitations abondantes dans l'environnement forestier de la pessière à mousses, laquelle ne génère que peu d'évapotranspiration, créent les conditions propices à l'irrigation des multiples lacs et rivières qui persillent le territoire (Luce, 2011), et les conditions hivernales permettent généralement la formation de glaces sur les eaux du golfe entre les mois de janvier et de mars, et sur les rivières entre février et mai (Luce, 2011). Les changements climatiques, dont les effets culturels et économiques sont toujours à documenter en Basse-Côte-Nord, tendent toutefois à raccourcir la saison de gel et à accélérer la débâcle (Corneau, Robert, 2011; Luce, 2011) et l'ensablement des rivières.

Ce sont autant de caractéristiques naturelles distinctes qui ont fait de la région, plus précisément la périphérie des villages de Chevery, Harrington, Tête-à-la-Baleine, Mutton Bay et La Tabatière, l'objet d'un projet de parc national pour lequel un territoire d'une superficie de 4 422 km<sup>2</sup> a été mis à l'étude entre les années 2004 et 2007<sup>6</sup> (Morneau, Matejek, 2011). Le projet n'a cependant jamais abouti, les audiences publiques n'ayant pas mené à l'obtention de l'appui des populations concernées par le projet. Par ailleurs, l'hydrographie de la Basse-Côte-Nord, caractérisée par la présence de nombreuses rivières à grand débit en fait un lieu propice à l'exploitation hydroélectrique. On y trouve pour le moment qu'un seul barrage hydroélectrique, soit la centrale de Robertson Lake qui harnache la rivière Véco, et fait partie d'un réseau autonome géré par Hydro-Québec Distribution. En 2023, la société d'État Hydro-Québec, sous l'impulsion des promesses électorales du gouvernement de François Legault, a entamé de nouvelles études sur le potentiel hydroélectrique et économique de la rivière Petit Mécatina, il s'agissait d'un projet précédemment introduit dans le plan stratégique d'Hydro-Québec 2009-2013 (Bellerose, 2023; Bergeron, Shields, Robillard, 2023). Enfin, bien que la région demeure libre d'exploitation minière, le Plan d'action nordique 2020-2023, prévoyait la « valorisation du potentiel minéral de la Basse-Côte-Nord », la première étape, effectuée en 2021, consistant à effectuer des relevés magnétiques et radiométriques afin d'appuyer les futures activités cartographiques pour l'exploration minière dans la région (Société du Plan Nord, 2020).

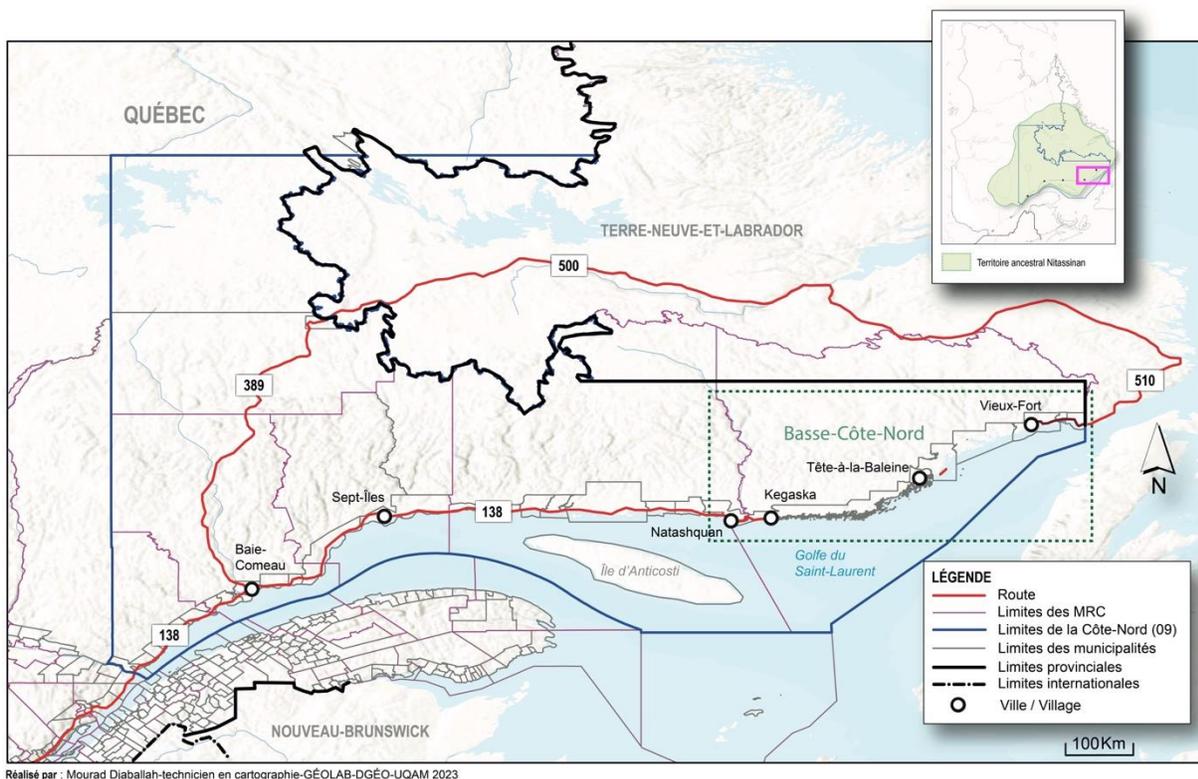
---

<sup>6</sup> La rareté des sources, tant journalistiques que scientifiques, à ce sujet, commande un certain devoir de réserve. Il m'apparaît toutefois nécessaire d'introduire ici l'histoire du projet de parc national, difficilement recomposée, puisqu'une majorité des interviewé.e.s en ont fait mention en lien avec le sujet de la route 138.

### 1.1.2 Découpage régional et enjeux démographiques

Ce que l'on appelle communément la Basse-Côte-Nord se trouve au sein de la région administrative de la Côte-Nord, laquelle est délimitée à l'ouest par la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, au Nord-Est par la frontière du Labrador-Terre-Neuve, et au sud par le littoral du Golfe-du-Saint-Laurent. L'appellation Basse-Côte-Nord, fait plus précisément référence au territoire couvert par la municipalité régionale de comté du Golfe-du-Saint-Laurent, laquelle s'étend entre les villages de Kegaska, au sud-ouest, et de Blanc-Sablon, au nord-est (Figure 1.1). Couvrant près de 400 km de distance le long du littoral, la Basse-Côte-Nord comporte quinze unités de peuplement, dont les deux communautés innues<sup>7</sup> d'Unamen Shipu et de Pakua Shipu, et cinq municipalités formées du regroupement de plusieurs localités<sup>8</sup>.

Figure 1.1 La Basse-Côte-Nord au sein du Québec



<sup>2</sup> Bien que le gouvernement fédéral ait plutôt recours à l'appellation « réserve indienne » (RI), je choisis de faire référence à des communautés, terme généralement préféré par les Innu.e.s, et qui permet notamment d'évoquer, au-delà des lieux de sédentarisation choisis par l'État, le mode de vie qui règne au sein de celles-ci.

<sup>3</sup> On y retrouve les municipalités suivantes, dans l'ordre d'ouest en est : Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent, qui comprend Kegaska, La Romaine, Chevery, Harrington Harbour et Tête-à-la-Baleine, la municipalité de Gros Mécatina, composée de La Tabatière et de Mutton Bay, la municipalité de Saint-Augustin, la municipalité de Bonne-Espérance qui comprend les villages de Vieux Fort, de Rivière-Saint-Paul et de Middle Bay, ainsi que la municipalité de Blanc Sablon, formée de Brador, de Lourdes-de-Blanc-Sablon et de Blanc-Sablon.

Les vagues de peuplements terre-neuviens au XIX<sup>e</sup> siècle font de la Basse-Côte-Nord une région à forte majorité anglophone : il n'y a que trois villages francophones sur le lot, soit La Romaine, Tête-à-la-Baleine et Blanc-Sablon (Charest, 1970; Guimond, 2007). La région s'insère par ailleurs dans le vaste territoire ancestral innu, le Nitassinan. L'abondance des stocks de poissons, de crustacés, de loups-marins et de coquillages attire les pêcheurs et pêcheuses en Basse-Côte-Nord depuis des centaines d'années. Des vestiges retrouvés en Basse-Côte-Nord témoignent d'ailleurs d'une présence européenne à partir du 15<sup>e</sup> siècle, et il est probable qu'avant cela, des équipages vikings aient remonté le détroit de Belle-Île à la recherche de baleines de rivière (Bussièrès, 1963). Ce sont d'abord les Basques, en quête de baleines, ainsi que les Français-e-s avides de morues qui peuplent la côte du golfe, puis, après la conquête britannique, les Jersiais-e-s se sont établi-e-s de manière permanente en Basse-Côte-Nord pour y tenir des postes de pêche (Bussièrès, 1963; Charest, 1970).

Au dernier recensement, la population des cinq municipalités combinées s'élevait à environ 3400 personnes (Statistique Canada, 2021), et celle des communautés d'Unamen Shipu et de Pakua Shipu, respectivement, à environ 1200 et 300 personnes (Gouvernement du Québec, 2019; Mammit Innuat, 2011; Unamen Shipu, 2023). La population innue connaît une forte croissance démographique (Statistiques Canada, 2022), alors que le contraire est plutôt vrai au sein des communautés non-autochtones de la Basse-Côte-Nord, qui voient leur population diminuer rapidement. À titre d'exemple, entre les recensements de 2016 et celui de 2021, la municipalité de Gros Mécatina, composée de La Tabatière et de Mutton Bay, connaissait une diminution de population de plus de -20,0%, et le village de Tête-à-la-Baleine perdait pour sa part 17,9% de sa population (Statistique Canada, 2021). Bien qu'il n'existe pas d'études indiquant précisément la source de cette dévitalisation, on dit que celle-ci est notamment attribuable à la rareté d'emplois stables au sein des villages et à l'absence d'établissements d'éducation postsecondaire, ce qui contribuerait à l'exode de jeunes familles et à l'essoufflement des écoles.

La survie des écoles est effectivement au cœur des enjeux démographiques auxquels font face les villages bas-côtiers. Pour Paquette (2011), si la vie nord-côtière s'organisait autrefois autour de la présence de l'église, de l'école et de l'usine (p.48), elle demeure toujours tributaire de « l'usine », figure métaphorique s'il en est, et de l'école. La fermeture de villages n'est pas un phénomène étranger pour les habitant-e-s de la Basse-Côte-Nord : par manque de population, d'emplois et de services, d'autres ont vu sonner le glas. Ironiquement, les églises sont parfois parmi les seuls bâtiments demeurant après l'abandon des lieux, soumis aux temps et aux intempéries comme autant de témoins de mondes révolus (Lanouette, Bouvet, 2011). Ainsi, les habitant-e-s de la Basse-Côte-Nord ont assisté aux fermetures de Musquaro, de Wolf Bay, de Shekatika, et plus récemment du village d'Aylmer Sound. Séparé de Tête-à-la-Baleine par la rivière Grand Mécatina,

et situé à environ 10 km de son aéroport, le village d'Aylmer Sound<sup>9</sup>, dont plusieurs associent la fermeture à l'absence de route (Gagnon, 2015), a cessé d'exister en 2007. C'est donc quelques cinq ans après la fin des activités de l'école que le gouvernement québécois a procédé à la fermeture officielle du hameau, déboursant pour ce faire 1,7 M\$ en dédommagements et en démolition d'infrastructures (Duchesne, 2017).

Autrefois plus densément peuplée, la Basse-Côte-Nord a connu des vagues d'exodes, notamment à la suite de l'imposition du moratoire sur la morue en 1992, et au déclin de la chasse au loup-marin<sup>10</sup>. L'exode des populations, la fermeture des écoles et des services sont autant de symptômes des conjonctures historiques et politiques qui sous-tendent la trame de cette recherche, qui s'attarde à l'absence d'une infrastructure routière en Basse-Côte-Nord.

## 1.2 Histoire de la route 138 et du transport sur la Côte-Nord

Et je me demandais comment tout cela avait débuté, ici, sur la Côte [...]. Un jour il avait fallu quelqu'un pour commencer le transport et le commerce en Basse-Côte-Nord, dans un cadre de risque, de service et de respect des gens, et tout cela sans subside, afin de permettre aux premières familles de s'implanter en ce pays sans route. (Dionne, 1985, p.34).

Afin de mieux se situer au sein des logiques de développements d'infrastructures routières dans lesquelles la Basse-Côte-Nord et la route 138 s'insèrent, il convient ici d'effectuer un portrait sommaire du développement des réseaux routiers sur la Côte-Nord et au Québec. L'histoire de l'établissement colonial et des transports sur la Côte-Nord suit de près celle de l'exploitation des ressources (forestière, minéralogique, hydroélectrique), laquelle demeure tributaire de la logique *boom and bust* [expansion et ralentissement], soit des développements et récessions qui touchent le marché mondial des ressources (Duhaime et al., 2013; Halseth et al., 2017; Kuklina et al., 2020; Simard, Brisson, 2013). Sur la Côte-Nord, l'installation de scieries et pulperies le long du littoral du fleuve dès le 19<sup>e</sup> siècle, a accéléré l'établissement de villages et de villes dont fait partie Clarke City, aujourd'hui nommée Sept-Îles. Pareillement, l'industrie minière nécessitant des installations portuaires pour l'acheminement du minerai de fer a contribué à la formation de municipalités telles que Havre-Saint-Pierre, Sept-Îles et Port Cartier (Paquette, 2011). C'est toutefois longtemps par train et par bateau que sont acheminées ces ressources. En effet, alors que, sous

---

<sup>9</sup> Pour qui s'intéresse à la Basse-Côte-Nord et/ou y a déjà mis les pieds, la présence d'un dernier couple résidant à Aylmer Sound n'est pas une surprise. Howard Anderson et Patsy ont choisi de vivre et de mourir dans le village, un geste que certain·e·s perçoivent comme un acte de résistance et d'amour ultime pour les lieux. Les deux disposent toujours d'un branchement haute vitesse, et sont approvisionnés en électricité. L'été, comme la plupart des résident·e·s de l'archipel bas-côtier, le couple demeure au large, sur les îles. En hiver, leurs ami·e·s des villages voisins apportent des provisions, et il leur est toujours possible de jouir des services de Tête-à-la-Baleine, rejoignable par motoneige.

<sup>10</sup> On trouve toujours, sur les îles au large de Tête-à-la-Baleine, les vestiges des fours servant à fondre la graisse du loup-marin.

l'impact de la Seconde Guerre Mondiale, le transport par vapeur perdait de l'ampleur au profit du camion, des lignes de chemin de fer privées s'établissaient plutôt sur la Côte-Nord pour faciliter le transport du minerai de fer (Paquet, 2001, Québec, 1998). Une entreprise ambitieuse pour les technologies de l'époque car, tel que le souligne Paquet (2001), la construction de ces lignes s'effectue « souvent dans des délais exceptionnellement courts malgré le froid et l'éloignement, [et] demande une organisation et une logistique rigoureuses ainsi que des moyens financiers colossaux » (Paquet, 2001, p.17).

C'est au gouvernement de l'Union Nationale sous Maurice Duplessis, dont la majeure partie de l'électorat se trouvait en région rurale, que l'on doit la construction de presque 16 000 km de routes et chemins de campagne dans l'ensemble de la province (Paquet, 2001). Dans les années d'après-guerre, la construction de réseaux routiers devient un véritable outil politique pour attiser les électeurs, et le ministère de la Voirie se fait l'un des employeurs les plus importants du réseau public. Toujours selon Paquet (2001) : « la grande majorité des travaux [ayant] été entrepris l'année précédant une élection, la voirie sert [alors] de paravent à un véritable système de patronage institutionnalisé » (p.20). Sachant donc que les routes agissaient déjà en tant qu'outils politiques mis en œuvre pour le compte d'agendas électoraux, l'auteur déplore qu'aucun plan intégré et à long terme n'ait vu le jour en matière de planification et développement du réseau routier dans la province.

La reprise économique de l'après-guerre, qui entraîne une hausse des ventes de voitures, commande alors la construction de routes, si bien qu'à la fin des années 1950 presque toutes les régions du Québec et des municipalités sont reliées au moins par un chemin gravelé, et la plupart des routes sont praticables même en hiver grâce à une politique d'entretien de partage des compétences municipales et provinciales. La Côte-Nord demeurait alors toujours en pan : la route 138, jadis baptisée route 15<sup>11</sup>, ne rejoint Baie-Comeau qu'en 1943, suite aux pressions des scieries et papeteries (Bordeleau, 2019). En contrepartie, la Gaspésie s'est vue dotée du boulevard Perron en 1929, et l'essor du tourisme et de l'automobile a mené à la construction d'une route pavée sur la péninsule à partir de 1945 et ce, malgré les anfractuosités naturelles du territoire (Bérard, 1964; Paquet, 2001). La région de l'Abitibi-Témiscamingue, quant à elle, possède une route la reliant à Montréal depuis 1939. Malgré les transformations importantes qui s'opèrent sur la Côte-Nord – pensons notamment à l'ouverture du chemin de fer entre Sept-Îles et Schefferville, autrefois opéré par l'Iron Ore

---

<sup>11</sup> Le changement de numérotation du réseau routier s'est fait sous l'impulsion de la création du ministère des Transports (1969), et de sa fusion avec le ministère de la voirie en 1972 (Paquet, 2001). Les numéros de route que l'on connaît aujourd'hui suivent un système se rapprochant du modèle américain, les routes d'est-ouest portant des nombres pairs, et les routes nord-sud des nombres impairs.

Company – ce n'est qu'en 1961 que la route relie finalement Sept-Îles au reste de la province (Bordeleau, 2019).

### 1.2.1 Retracer l'absence : la Basse-Côte-Nord laissée en pan?

En parallèle du Québec et de la Côte-Nord, les transports et communications en Basse-Côte-Nord se sont organisés de manière informelle, au gré de l'ingéniosité, des savoirs et des besoins du milieu. Les traces écrites de l'histoire de la route 138 en Basse-Côte-Nord – c'est-à-dire du développement de ses quelques tronçons interrompus – sont quasi inexistantes. Cela est d'autant plus vrai pour la littérature faisant état de l'histoire des échéanciers, promesses et études produites pour la réalisation du projet de ralliement des communautés à la route 138. C'est donc avec parcimonie que j'expose ici les bribes de récit que l'on m'a confiées oralement ou qu'il m'a été possible de récolter au sein de documents historiques et d'articles de journaux.

Les récits historiques font notamment état de l'usage du cométique, ancêtre du célèbre *ski-doo*, dont la tradition est un vestige de l'occupation inuite du territoire bas-côtier, pour le transport de la « malle de terre » ainsi que le voyage entre les villages et au sein du territoire lors de la saison hivernale (Dionne, 1985). Dès le milieu du 17<sup>e</sup> siècle, des *traders* propriétaires de goélettes parcourent la côte et embarquent les missionnaires, biens et personnes qui se rendent jusqu'à Québec ou Saint-Anne-de-Beaupré pour la somme de 40 cents par jour (Charest, 1970; Dionne, 1985). C'est enfin la Clarke Steamship Co. qui devient la première compagnie à offrir un service de traversier régulier pour le transport de fret, de courrier et de passagers et passagères entre Rimouski, Matane, Baie-Comeau, Sept-Îles, Blanc Sablon (Griffin, 2013; Hull, 2002). La compagnie, alors financée par le gouvernement fédéral, détenait le North Voyageur, dont parle Gabriel Dionne, un père Oblat ayant demeuré au village de Tête-à-la-Baleine plus d'une vingtaine d'années – et en l'honneur duquel l'école du village est baptisée, dans son récit autobiographique :

Juin, le mois des dernières banquises, tirait à sa fin et pourtant, le North Voyageur, un caboteur sans radar au grément vétuste et tapageur, venait à peine de doubler la pointe "ensablonnée" de Natashquan en son second voyage de 1948 vers les frontières du Labrador. Maître anxieux des glaces et des brumes, seul répartiteur du temps et des escales aisément supprimées selon son bon plaisir, le capitaine ne forçait surtout pas à l'avance de ses courses dans ce fief du silence dont il était l'un des seigneurs, aux confins de cet arrière-pays où les boîtes de scrutins n'atteignaient encore les électeurs qu'au lendemain des élections. [...] Aucun horaire valable à l'intention des populations de ces quinze villages dispersés le long de quatre cent kilomètre de mer... Aucun avertissement d'arrivée ou de départ susceptible de guider cinq mille pêcheurs sans route, sans service téléphonique, sans quai et sans "voix", pour qui cet unique navire demeurait la liaison indispensable, le lien vital avec le reste du pays. (Dionne, 1985, p.31)

Gracieuseté de la Défense Nationale, un réseau de bureaux de communication par télégraphes installé lors de la Première Guerre Mondiale parsemait la Basse-Côte-Nord, et permettait aux villages de s'avertir de l'arrivée du *North Voyager*. Pratique en théorie interdite, mais hautement nécessaire puisque, pour qui ne parvenait pas à temps pour sa livraison, l'hiver sans provisions se faisait long et pénible (Dionne, 1985). Il faut dire qu'à l'époque, les villages n'étaient pas dotés de quais, et le débardage se faisait à même là où se mouillait alors le *North Voyager*. Vers la fin des années 1940 et le début des années 1950, on procède enfin à l'aménagement d'infrastructures portuaires en Basse-Côte-Nord, lesquelles, espérait-on, mettraient fin aux nombreux incidents ayant lieu lors des abordages. C'est ainsi qu'en 1949, Blanc-Sablou obtint de l'aide afin de réaliser la construction d'un tronçon de route d'accès au quai<sup>12</sup>. Il en était autrement pour les autres villages :

Ailleurs: rien du tout! En Basse-Côte-Nord, le mot route était tabou! On ne pouvait pratiquement pas le prononcer! Comme si le fait d'en parler aurait pu avoir le mauvais effet de démasquer le faux mythe qu'on y cultivait et qui continue de se propager: la Basse-Côte-Nord, un territoire qui présente des conformations de sol au relief de celui de la planète Mars; des abîmes infranchissables, des obstacles insurmontables pour toute construction de route! (Dionne, 1985, p.91)

Outre les dédales administratifs et les multiples péripéties ayant mené à la construction des tronçons de route vers les quais, les récits font état de revendications et de mouvements populaires qui militent pour la venue d'une route complète sur la Basse-Côte-Nord à partir des années 1950. Il se pourrait toutefois que l'idée occupe les esprits depuis bien avant. Dans son livre, Dionne retranscrit d'ailleurs un extrait des journaux de l'historien V.A Huard qui, ayant parcouru la Côte-Nord par bateau avant même que ne soit reliée la Moyenne-Côte-Nord à la route, se questionne, en 1897, sur *l'absence* de celle-ci :

Oui, je ne vois rien de plus urgent, dans ce qui est du ressort du Gouvernement du Québec, que l'exécution d'une bonne route qui suivrait toute la Côte et mettrait tous ces hameaux isolés en communication facile les uns avec les autres. Énoncer cette demande, cela suffit, à ce qui semble, pour faire voir tout de suite combien elle est raisonnable. Se doute-t-on seulement, dans la Province, qu'il y a une lisière d'endroits habités, longue de quatre à cinq cent milles [sic], où l'on ne peut voyager par terre, faute de chemins et faute de ponts sur les rivières! Voilà bien, du moins en partie, le plaidoyer que j'allais adresser au gouvernement du Québec, au nom de la population de la Côte-Nord, pour obtenir la confection d'une route tout le long du fleuve et du golfe, à partir de Betsiamis. Mais, en cette affaire, je comptais sans le zèle qui dévore nos gouvernements pour le bien public. (dans Dionne, 1985, p. 90-91)

---

<sup>12</sup> Je tiens à remercier Harvey Burke, historien et gardien de mémoire de Blanc-Sablou qui m'a raconté l'histoire de ce tronçon routier, pour son temps et sa générosité.

En 1960, portés par le désir d'améliorer les conditions de vie et le sort politique de la Basse-Côte-Nord, les villages s'organisent pour la création d'un Conseil économique qui aurait pour but de faire valoir les intérêts des Bas-côtiers et Bas-côtières à l'Assemblée nationale, et de doter la région d'une structure municipale. En 1961, la première rencontre dudit Conseil, dont les discussions portèrent sur les « aspirations communes » (p.132) de la Basse-Côte-Nord et le désir d'ouverture « à l'évolution et au progrès » (Ibid.) mène à la signature d'une résolution commune, et au dépôt d'une pétition réclamant la construction d'une route :

Vu l'utilité primordiale d'une route reliant Blanc-Sablon et Havre-Saint-Pierre pour les communications d'hiver d'abord; vu également que, selon l'explication de M. le député Henri Coiteux, les plans et devis d'une telle route sont déjà faits, il a été proposé par M. Pierre Monger secondé par M. Chesley Thomas et approuvé à l'unanimité que soit établi dès l'été prochain par des ingénieurs, l'endroit précis où passera la dite route, spécialement aux abords des villages, de façon à ce que premièrement, par des travaux de déboisement, ces villages puissent être réunis entre eux au moyen d'une route d'hiver. Étant donné que cette route éventuelle devant relier entre eux, ne serait-ce que l'hiver, les principaux villages de la Côte, constitue pour les habitants de ce territoire un projet d'amélioration d'une extrême importance, il a été [...] approuvé à l'unanimité qu'une pétition soit faite par chaque village à l'effet d'appuyer la résolution précédente, et que ces pétitions attachées au rapport soient soumises directement au Département de la voirie. (Dionne, 1985, p.161)

Ainsi, peut-on lire qu'il existait déjà des plans et devis pour une route d'hiver. Deux ans plus tard, dans une adresse qu'il formule à l'Assemblée législative, le député Henri Coiteux<sup>13</sup>, argumente que la construction d'une route est essentielle et, à son sens, pourrait bénéficier à cette région puisqu'alors : (1) la défense nationale du Canada avait besoin de contact avec le reste du monde pour la base de Goose Bay, et selon lui, (2) Terre-Neuve « [aura] besoin d'une sortie et en réclamera une d'ici peu de temps », et serait « heureuse, si approchée, de contribuer » (p.154). Ce fut effectivement le cas : la province de Terre-Neuve a plusieurs fois manifesté son intérêt à contribuer à la consolidation d'un réseau de transport routier dans l'est du pays (Barker, 2019). Plus de cinquante ans après la déclaration du député Coiteux, en 2017, les premiers ministres du Québec et du Labrador, Philippe Couillard et Dwight Ball, ont effectivement conclu une entente partenariale visant notamment le prolongement de la route 138 et la réfection de la route 389, toutes deux connectées à la Trans-Labrador Highway (CBC, 2017; Government of Newfoundland Labrador, 2017). Cette entente suit de près une série de sorties médiatiques par le maire de Blanc-Sablon qui, en 2014, rêvait que la Basse-Côte-Nord se sépare du Québec pour se greffer au Labrador afin d'être plus rapidement reliée par la route (Lavallée, 2014; Parent, 2014; Stopa, 2014). C'est donc que depuis 1963, différents caucus ont signifié leur intention de doter la Basse-Côte-Nord d'une route qui la relierait au Labrador ainsi qu'au reste de la province. Ces ambitions ont été annoncées spécifiquement aux communautés bas-côtières, plus

---

<sup>13</sup> Henri-Laurier Coiteux a été élu député libéral dans Duplessis en 1960, rôle qu'il a occupé jusqu'à son décès, en 1972.

souvent qu'autrement dans le cadre de campagnes électorales (Drouin, 2022; Dupont, 2019; Editions Nordiques, 2015; Radio-Canada, 2003 ).

En 2006, le gouvernement libéral de Jean-Charest délègue la gestion de la construction de tronçons de la route entre Gros-Mécatina et Tête-à-la-Baleine<sup>14</sup> à la corporation Pakatan Meskanau, un organisme sans but lucratif constitué du regroupement entre les maires de la Basse-Côte-Nord et les communautés innues. L'entente-cadre prévoyait des versements d'un peu plus de 220 Millions \$ sur 10 ans pour la construction d'une route et d'un chemin forestier. En 2013, le MTQ a toutefois résilié le contrat après avoir pris conscience d'irrégularités dans les dépenses, et c'est l'Unité permanente anticorruption qui a été chargée de jeter la lumière sur question (Panasuk, 2015a; 2015b). C'est ainsi que seulement 12km de route ont été construits, pour un montant total de 47M\$. La corporation Pakatan avait fait effectuer des études et devis par les firmes Roche et Axor, lesquelles ont dû être rachetées par le gouvernement du Québec en 2017 pour la somme de 2M\$, lors de la liquidation de faillite des acquis de Pakatan (Cantin, 2017; Radio-Canada, 2017). Les tronçons entre La Tabatière et Tête-à-la-Baleine ainsi qu'entre Kegaska et La Romaine ont finalement été mis à l'étude dans le Plan Québécois des Infrastructures (PQI) en 2015 (Gouvernement du Québec, 2015a), puis marqués en planification à l'édition 2020 (Gouvernement du Québec, 2020). Le début des constructions, quant à lui, est inscrit au PQI de 2022<sup>15</sup> (Gouvernement du Québec, 2022a) (Figure 1.2).

---

<sup>14</sup> L'entente comprenait également la construction d'un pont reliant Saint-Augustin et Pakua Shipu. Cette partie du projet est toutefois résiliée en 2010, puisqu'on évaluait alors le coût à 50M\$. On y a plutôt instauré un système d'aéroglesseur pour un coût de 7M\$ et 900 000\$ par année pour le maintien du service, géré par la STQ.

<sup>15</sup> Au moment du dépôt de ce mémoire, les constructions pour le lien routier entre Kegaska et La Romaine sont bel et bien entamées, et visibles pour qui parcourt la région par avion.

Figure 1.2 Projet de la route 138: prolongement entre Kegaska et Vieux-Fort, Gouvernement du Québec (2022)



### 1.2.2 Portrait des modes de transport dans la région

Tel qu'établi jusqu'ici, la Basse-Côte-Nord se distingue entre autres du reste de la Côte-Nord et du Québec laurentien<sup>16</sup> par son enclavement. Bien que n'étant pas physiquement détachée du continent, la région partage toutefois les principales caractéristiques de milieux insulaires, notamment en ce qui a trait à la taille de sa population, sa distance des grands centres urbains et ses conditions d'accessibilité (Clark, 2009). La route 138, qui parcourt la rive-nord du littoral du fleuve Saint-Laurent, s'interrompt au village anglophone de Kegaska, à l'extrémité sud-ouest de la région.

Malgré que l'on trouve des tronçons de route qui relient entre elles les maisons, et le cœur des villages aux infrastructures aéro/portuaires, le tracé de la 138 ne reprend de façon continue qu'à Rivière-Saint-Paul, à 60 kilomètres de Blanc-Sablon, le dernier village à l'extrémité l'est du Québec. La route rejoint le Labrador où la 138 devient la *trans-labrador highway* (510). Cette dernière parvient de nouveau au Québec à la limite entre Wabush et Fermont, sur la Côte-Nord où la route 398, sillonnant plus de 500km entre Fermont et Baie-

<sup>16</sup> Il m'importe ici de mentionner que la Basse-Côte-Nord n'est pas la seule région du Québec dépourvue de lien routier. Je pense notamment au Nunavik où aucun lien terrestre ne relie les villages entre eux, ou encore à Schefferville qui n'est accessible que par train ou par avion. Ces villages étant situés dans la portion nordique du Québec, je distingue donc ici la Basse-Côte-Nord du Québec laurentien.

Comeau, retrouve la 138 de nouveau. Ce sont ces différents tracés routiers qui, plus aisément rendus visibles sur une carte (en rouge sur la Figure 1.1), forment la figure géographique qui m'intrigue : c'est la présence marquée d'un réseau routier presque circulaire dans l'est du pays qui fait autrement saillir l'interruption, sinon l'absence de route en Basse-Côte-Nord.

#### 1.2.2.1 La voie maritime : route liquide de la Basse-Côte-Nord

Entre les mois d'avril et de janvier, c'est la desserte maritime Bella Desgagnés qui assure la liaison des villages de la Basse-Côte-Nord à raison d'un voyage par semaine. Il s'agit d'un cargo-passager opéré par la compagnie Relais Nordik, filiale du Groupe Desgagnés, laquelle reçoit des montants subsidiaires de la part du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour les opérations de cette « route liquide » (Couture-Cossette, 2021). La Société des traversiers du Québec (STQ), quant à elle, est responsable de l'opération et du maintien des infrastructures des traverses aériennes et maritimes de la région. En plus d'effectuer le voyage des résident-e-s et/ou touristes, le bateau assure la livraison de marchandises et de denrées essentielles. Son trajet se fait en partance du port de Rimouski, et le navire accoste normalement à Port-Menier, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre puis Natashquan avant de parcourir la Basse-Côte-Nord<sup>17</sup> jusqu'à Blanc-Sablon. Véritable milieu de vie, le bateau peut accueillir jusqu'à 381 personnes, et contient pour cela 63 cabines en occupation double et des salons intérieurs munis de couchettes. On y trouve également une cafétéria, un restaurant, une salle de conférence munie d'un bar, un comptoir de ventes, des zones de repos extérieures, des laveries et des toilettes publiques, etc..

---

<sup>17</sup> Le bateau accoste sur la Basse-Côte-Nord, en ordre, à Kegaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin puis Blanc Sablon. Les villages qui ne sont pas desservis directement par le quai fédéral sont soit reliés par un tronçon de route comme c'est le cas de La Tabatière et de Mutton Bay, ou encore desservis par aéroglisseur, bateau taxi et/ou taxi-hélicoptère comme entre Harrington Harbour et Chevery.

Figure 1.3 À bord du Bella Desgagnés lors du déchargement au quai de Tête-à-la-Baleine (2021)<sup>18</sup>



<sup>18</sup> Cette photographie a été soumise à l'Association des Géographes Américains en 2021 pour un concours de photographie en géographie culturelle. Elle s'intitule « Dockers of the liquid road » et s'accompagnait du texte suivant : « This photograph was taken during an ethnographic study conducted in a remote area of northern Quebec where 15 communities live along the Saint-Lawrence River coastline without access to a road. They thus rely on a cargo ship to carry food, freight and people within and outside the region. Going up and down the river once a week to bring amenities, the privately owned cargo ship Bella Desgagnés, commonly named "the Bella", is subsidised by the government to « act as a road ». Inhabitants of the Lower-North-Shore, who call themselves the Coasters, have a deep sense of what it entails to dwell in such a remote setting without a thoroughfare. For them, the Bella is said to be « a connection to the outside world ». Deeply embedded in the Coasters' cultural and material life, the Saint-Lawrence River has always been a means of survival, even more so today as the jobs provided by the federal dock are essential to keep villages alive. This image was captured from the window of the Bella, while moored in Tête-à-la-Baleine (Whale Head), home to less than a 100 people. On the ground, dockers are unloading the awaited weekly provisions, and friends and families are parting. The horizon points towards the next village, a day away by boat. The title I gave this work: Dockers of the Liquid Road, is meant as a metaphor referring to the ever- evolving relationship between the Coasters and the River, as well as a tribute to their moving relentlessness. »

Malgré que le bateau se déplace d'après un horaire régulier déterminé chaque saison, les retards et délais sont toujours chose courante (Gallant, 2021). Peu après sa première mise à l'eau en 2013, le Bella Desgagnés a d'ailleurs connu plusieurs ratées, engendrant d'importants retards et manquements en termes de ravitaillement et de transport passager (Radio-Canada, 2014). Tantôt attribué aux vitesses réduites imposées dans les zones de passage de baleines noires, tantôt aux conditions météorologiques ou encore aux bris (Gallant, 2020; St-Pierre, 2019), les retards cumulés justifient souvent la suppression impromptue d'arrêts. Il n'est effectivement pas rare que le bateau n'accoste pas à l'un des ports desservis ou escamote ses derniers voyageants prévus, et ce, sans préavis aux résident.e.s et aux touristes voyageant à bord. Grâce à une demande d'accès à l'information, Fortin (2015) a d'ailleurs démontré que le financement octroyé par la STQ ne s'en trouvait pas modulé. Bien qu'il soit maintenant possible de suivre en direct les déplacements du bateau, cela permettant d'anticiper ses arrivées, la réalité que Gabriel Dionne décrivait dans les années 1960 demeure presque en tous points semblable à celle qui perdure en Basse-Côte-Nord :

On vivait d'espoir en la venue prochaine du bateau, mais sans savoir au juste à quel jour on lui verrait enfin poindre la mâture, au loin, là-bas, entre deux îles. (Dionne, 1985, p.36)

Je me savais sur le bateau d'une puissante compagnie maritime largement subventionnée pour accomplir ce travail. Une compagnie qui pouvait aisément étirer le temps de ses voyages et, pour la même subvention globale, en supprimer un imperceptiblement en fin de saison, sans que personne ici ait le moyen de s'en plaindre. (Dionne, 1985, p.34)

Au moment où j'écris ces lignes, c'est-à-dire en date du 26 juillet 2023, le bateau cumule une vingtaine d'heures de retard, et les résident.e.s s'inquiètent de voir si un village sera outrepassé pour permettre de rattraper le temps perdu.

#### 1.2.2.2 Transport aérien

Autrement que par bateau, il est possible de rejoindre les villages bas-côtiers par voie aérienne. Ce sont aussi des avions qui assurent la livraison du courrier et l'évacuation des personnes malades, et un service de désenclavement aérien se charge de la livraison de denrées essentielles lors des mois de remisage du Bella Desgagnés. Chaque « centre névralgique » de la Basse-Côte-Nord possède ainsi des infrastructures aéroportuaires, les villages rapprochés et reliés par un tronçon routier ou un service de traversier<sup>19</sup> se partageant un aéroport. Le contrat de transport des personnes malades, de personnel et de passagers et passagères s'est vu attribuer à en 2019 à la suite de la signature d'un contrat de gré à gré d'une durée de 5

---

<sup>19</sup> C'est le cas de l'île de Harrington Harbour et Chevery, de Mutton Bay et La Tabatière, ainsi que de Saint-Augustin et Pakua Shipu.

ans, et d'une valeur de 4M\$, entre le CISSS de la Côte-Nord et SkyJet/Air Liaison<sup>20</sup>/ Héli-Express (CISSS Côte-Nord, 2019; Habel-Thurton, 2019).

Les voyages en avion sont beaucoup plus onéreux et les horaires de voyage sont fortement tributaires des conditions météorologiques. En effet, la brume d'été qui « tombe » sur les villages est fréquemment responsable de délais et d'annulations de vols (Figure 1.4). Or, avant l'embarquement, la compagnie aérienne demande aux personnes voyageant à bord de signer une décharge qui la déresponsabilise de « quelque inconvénient ou frais supplémentaire que ce soit, encourus en raison d'une modification ou d'une annulation de vol dû à la météo. »<sup>21</sup> Il est donc chose courante d'entendre qu'une personne est « prise dans la brume » pour un jour, voire parfois plus d'une semaine, et doit, pour ce faire, déboursier plusieurs centaines de dollars en logement, en nourriture, ou en équipements de rechange (Drouin, 2023).

Bien que le transport aérien soit de compétence fédérale, l'entretien des infrastructures aéroportuaires et l'allocation de programmes financiers sont plutôt sous l'égide du gouvernement provincial. Les résident-e-s de la Basse-Côte-Nord, bénéficient ainsi d'une réduction de tarifs aériens selon le Programme d'accès aérien aux régions (PAAR) en vigueur depuis 2022. En vertu du PAAR, prévu pour augmenter la mobilité entre les métropoles et les régions, les résident-e-s des villages et communautés sans accès routier ont droit à une réduction de tarif de 60% sur leurs billets d'avions. Cela, à condition de faire une demande de remboursement dans l'année suivant le vol, et de fournir les preuves demandées dans le formulaire (facture à l'achat, cartes d'embarquement, preuve de résidence, etc.)<sup>22</sup>. En contrepartie, les non-résident-e-s de la Basse-Côte-Nord n'ont aucune demande ni preuve à fournir pour se prévaloir de prix réduits : des vols sont offerts à partir de 220\$ entre Montréal et Québec vers la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord, et inversement.

---

<sup>20</sup> On affuble d'ailleurs à Air Liaison le sobriquet « Air Trahison ».

<sup>21</sup> En date du 24 juillet 2023, le contrat de décharge se lisait comme suit : « Limites de responsabilité à l'égard des retards et modifications dûs à la météo : Air Liaison applique en tout temps la politique « 100% sécurité ». Il peut donc arriver que nous choissions de ne pas faire un vol parce que la météo présente des risques. Conscients que vous êtes attendus à destination, nous mettrons tout en œuvre pour protéger votre départ sur un autre vol. Cependant, nous ne pouvons en aucun temps être tenu responsable de quelque inconvénient ou frais supplémentaire que ce soit, encourus en raison d'une modification ou d'une annulation de vol dû à la météo. »

<sup>22</sup> En date du 10 août 2023, un aller simple en partance de Tête-à-la-Baleine vers Sept-Îles en coûte un peu plus de 1200\$, ce qui représente un montant sous la barre habituelle. Il est effectivement courant de voir les prix s'élever au-dessus de 1600\$.

Figure 1.4 Brume d'été à Tête-à-la-Baleine



### 1.2.2.3 La route blanche : voie terrestre éphémère

Malgré qu'elles ne soient pas reliées d'une route continue, les communautés bas-côtières ne sont pas libres de contact, bien au contraire. Si l'offre de transport ténue pousse certain-e-s à recourir à des embarcations personnelles pour se déplacer hors de leur communauté ou village<sup>23</sup>, c'est plutôt en hiver qu'il est possible de se voisiner facilement, et sur une base régulière. En effet, sur la Basse-Côte-Nord, l'hiver se fait synonyme de désenclavement puisqu'il coïncide avec l'ouverture de la route blanche, une route de motoneige balisée et entretenue par le ministère des Transports qui relie l'entièreté des villages et des communautés de la région. La saison hivernale devient conséquemment propice à ce qu'on appelle les *times*, soit une série de carnivals, tournois de hockey et célébrations hivernales entre les villages et communautés. Ouverte en moyenne 52 jours par année, la Route Blanche et les pratiques qu'elle permet sont cependant mises en péril par l'accélération des changements climatiques (Cantin, 2012), si bien qu'il n'est pas rare que

---

<sup>23</sup> La pratique est plutôt courante à Unamen Shipu / La Romaine, d'où Kegaska, relié à la route 138, est le prochain village en amont. Il est également courant, à Tête-à-la-Baleine, que l'on ait recours aux embarcations personnelles pour rejoindre les autres villages bas-côtières, que ce soit à des fins de villégiature ou pour encore pour sauver du temps de transport.

de larges portions soient carrément fermées pour plusieurs jours ou semaines consécutives (Simard, 2016), et que son ouverture se fasse toujours plus attendre à chaque année (Corneau, Robert, 2021; Saint-Pierre, 2023).

### 1.3 Problématique et questions de recherche

Quiconque survole la Basse-Côte-Nord par avion y verra les dizaines, voire centaines, de sentiers battus qui traduisent les façons qu'ont les Bas-côtières, Bas-Côtières et Innu.e.s de se déplacer au sein du territoire à bord de motoneiges, de véhicules tout terrain, ou encore à pied. Les routes marquent les trajectoires, les chemins empruntés à répétition, et elles tissent des liens entre des lieux choisis. Mais leur construction par l'État suit plutôt le mouvement des capitaux et des investissements (Furlong, 2020a; 2020b), si bien que les exemples d'une écriture du territoire dictée par une économie politique opérant selon une logique extractive abondent sur la Côte-Nord (Desbiens, 2015; Duhaim et al., 2013; Gombay, 2013; Simard, Rivard, Guimond, 2017). C'est donc dire que l'érection d'infrastructures ne saurait se faire en dépit d'imaginaires, d'aspirations et de valeurs dominantes (Larkin, 2013; Wakefield, 2018). En effet, le développement de réseaux de transports routiers, plus qu'une simple prouesse d'ingénierie, est un geste profondément géographique : il s'agit aussi d'une manière d'écrire la Terre en fonction de référents sémiotiques (Lazzarotti, 2006; Raffestin, 1986a). Les infrastructures routières, que l'on dit incidemment *tracées*, matérialisent la relation entre les humains, les techniques, et les mondes épistémiques qui leur donnent forme (Dalakoglou, Harvey, 2012; Howe et al., 2016; Jensen, Morita, 2017; Larkin, 2018).

Dans le Nord québécois et circumpolaire, le développement d'infrastructures de transport sert, plus souvent qu'autrement, à repousser les frontières imaginaires de l'État et à affirmer sa souveraineté territoriale, leur construction accompagnant généralement l'ouverture de méga chantiers énergétiques, de papeteries ou de minières. C'est d'ailleurs en partie le constat auquel Desbiens (2015) en est venue dans son étude sur le développement hydroélectrique de la Baie-James, situé au cœur des terres ancestrales eeyou: davantage qu'un barrage hydroélectrique, la construction du complexe La Grande s'inscrivait plus largement dans des logiques d'expansion coloniale et d'extractivisme justifiées par des imageries et un imaginaire puisant dans les récits des défricheurs québécois. Larkin (2013) suggère que ce processus de dissociation entre l'objet et ses fonctions techniques, qui s'effectue notamment par la mobilisation de discours, démontre la fonction esthétique et la valence idéologique des infrastructures. Effectivement, «roads are infrastructures that translate the nationalist vision and refract the ideology of development » (Arora, Ziipao, 2020, p.39). En retour, les projets de développement, les chantiers et les infrastructures matérialisent la présence de l'État puisque leur réalisation met en relation les politicien-ne-s, bureaucrates, fonctionnaires, ingénieures, travailleure-s, et les habitant-e-s des lieux où elles s'inscrivent. Cela notamment par le biais des processus

de consultation, d'études de terrain ou encore de visites diplomatiques qu'implique le déploiement de chantiers d'envergure (Harvey, 2012; Harvey, Knox, 2008; 2012). Pour Jensen et Morita (2017), ces chantiers et les reconfigurations paysagères et matérielles engendrées (re)signifient inévitablement les territoires, et donnent lieu à de nouvelles formes culturelles, sociales et politiques que des recherches ethnographiques seraient à même de déceler (Star, 1999).

Par ailleurs, s'il est vrai que les infrastructures sont d'abord le fruit de plans, de devis et de budgets qui servent tant bien des fonctions symboliques que de gouvernance (Mbembe, Roitman, 1995 dans Larkin, 2013, p.335), tel que Carse et Kneas (2019) le mentionnent: «Budgets evaporate, political winds shift, markets fluctuate, protests gain traction, and paradigms fall out of fashion » (p.10). Qu'advient-il donc lorsque l'infrastructure promise, planifiée et projetée ne se matérialise pas? À quelles formes de relations donne lieu ce moment entre planification et concrétisation d'une infrastructure? Et de quoi est constitué cet espace/temps qui se veut liminaire? Pour reprendre la question que se posent Carse et Kneas (2019):

What happens when the temporal horizon of infrastructure's promise becomes protracted, and completion is itself called into question? When the unfinished comes to seem like a permanent condition rather than a prelude to something else? When waiting becomes the norm? (2019, p.19)

Cela posé, il m'apparaît nécessaire de se pencher sur la création d'espaces et de subjectivités qui émerge des infrastructures non-finies, ou, dirait-on, *in-finies*. Car, tel que mentionné dans le présent chapitre, bien qu'elle soit absente *physiquement* de la Basse-Côte-Nord, la route 138 est tout de même planifiée et en chantier, et son arrivée est évoquée depuis déjà plusieurs années tant par les habitant-e-s que par les classes dirigeantes. Sachant donc que les infrastructures *sont et forment* des lieux et espaces, et que leur présence répond du rapport ontologique entre le Monde et les personnes, collectivités et sociétés qu'elles servent (Jensen, Morita, 2017), sachant aussi que leurs qualités spatialisantes opèrent au-delà du registre matériel, il est possible de se demander comment ces qualités se déploient-elles dans un contexte où la route semble être une absence-présente. Par ce mémoire, je me demande ainsi comment, et en quoi cette même absence-présente structure-t-elle l'habiter en Basse-Côte-Nord?

Sans avoir pour objectif de confirmer ni d'infirmer une hypothèse qui se voudrait ferme, cette question découle toutefois d'un ensemble de trois intuitions à étayer. D'abord, je suppose que l'absence d'une route, tout autant que sa présence, est dotée de qualités structurantes, c'est-à-dire qu'elle exercerait une influence sur les manières de pratiquer et de connaître les lieux. Pour répondre à cette intuition, j'ai pour objectif de déceler les manières dont l'absence conditionne le quotidien et l'espace vécu des Bas-côtiers et Bas-côtières. Je présume ensuite que cette même absence se fait sentir, autrement dit est rendue présente, par le biais des

discours qui entourent le projet de route. Il s'agira ainsi de comprendre sous quelles formes et qualités la 138 y existe, en cernant les conceptions qu'en ont les Bas-Côtiers et Bas-Côtières. Enfin, sachant qu'une infrastructure routière relève de modes d'appréhensions du territoire qui prévalent à l'échelle étatique, je soupçonne qu'il en découle des régimes d'habiter dont les personnes de la Basse-Côte-Nord ont une connaissance intime. Je m'intéresse de ce fait à déceler comment les Bas-Côtières et Bas-Côtiers se représentent leur affiliation politique, et comment le projet de prolongement de la route est-il perçu. C'est dans ce contexte, et armée de ces questions et de ces intuitions que j'appréhende la route 138 en Basse-Côte-Nord. Le prochain chapitre expose les tenants théoriques et conceptuels de ce mémoire, lesquels servent à appuyer les questions et suppositions exposées ci-haut.

## CHAPITRE 2

### APPROCHES THÉORIQUES ET CONCEPTUELLES

#### 2.1 Cadre théorique

Dans ce chapitre, il sera question des approches théoriques et conceptuelles qui servent de lentille d'analyse aux différentes questions qui sous-tendent le présent mémoire. Les géographies humanistes, ainsi que culturelle et sociale servent d'appui à mes réflexions, et orientent le regard que je pose sur le sujet d'étude qu'est la route 138 en Basse-Côte-Nord. Pour faire sens de tout le matériel récolté, je m'appuie sur un vocabulaire théorique et conceptuel se situant au confluent des géographies culturelle et sociale, qui découlent d'approches humanistes, et dont les qualités sont à même de révéler la densité de relations et d'affects qui se déploient par, et au travers des lieux et des espaces que je suppose marqués par l'absence de lien routier. Les questionnements exposés dans le chapitre précédent, qui proposent d'élucider l'influence de l'absence de route sur l'habiter bas-côtier, seront enfin étayés par le biais du cadre conceptuel.

##### 2.1.1 Géographie humaniste

Bien que loin d'être nouvelle, la pensée humaniste se fraie une place plus substantielle en géographie au tournant des années 70, où elle s'érige en réaction aux approches néo-positivistes alors dominantes (Sanguin, 1981; Pocock, 1983). Jusque-là, les sciences étaient guidées par l'approche cartésienne, qui opère sur la base d'une scission entre sujet et objet, et repose sur l'idée qu'il existe une réalité objective que l'approche scientifique serait à même de révéler. En 1947, dans son discours présidentiel à l'Association of American Geographers, J.K Wright marque un tournant dans l'histoire occidentale de la discipline en introduisant les géographes à l'apport de l'imagination et de la subjectivité pour une pratique géographique plus aboutie (Sanguin, 1981) et affranchie des doctrines que commande l'objectivité réaliste (Wright, 1947).

Puisant ses sources dans la phénoménologie et la philosophie existentielle, la géographie humaniste se préoccupe de la *géographicité* inhérente à l'expérience humaine, c'est-à-dire de la relation fondamentale entre les humains et la surface terrestre où « se noue et demeure une sorte de complicité dans l'être » (Dardel, 1952, p.8). Pour Dardel (1952), la géographie est d'abord une expérience immédiate et « toujours solidaire d'une tonalité affective » (p.47) par laquelle l'humain ressent et qualifie les espaces et les territoires en fonction, notamment, de son acuité sensorielle, de ses valeurs et de ses intentions (Sanguin, 1981). Loin d'être vide et abstrait comme le serait l'espace géométrique (Lefebvre, 1974), l'espace géographique est aussi espace existentiel (Entrikin, 1976) : il est pétri des anfractuosités naturelles de la surface terrestre, et tributaire des interprétations que s'en font les groupes ou les individus en fonction de leur culture et de leurs

symboles (Entrikin, 1976; Smith, 2009). Ainsi l'espace géographique est-il foncièrement relationnel : les humains agissent sur leur environnement aussi bien que celui-ci agit sur ceux et celles-ci en retour (Lazzarotti, 2006).

Davantage qu'un sous-courant théorique ou qu'une discipline distincte en géographie (Relph, 1977; Buttimer, 1999), l'humanisme, en tant qu'outil de lecture du monde, est plutôt une lentille kaléidoscopique magnifiant le regard et rendant hommage au foisonnement du réel et à la dignité inhérente des êtres sur Terre. En effet, l'humaniste, plutôt que d'élucider les phénomènes en traçant des liens de causalité (Rodaway, 2006), cherche à éclaircir sa saisie sur le monde grâce à une attention accrue aux valeurs et aux intentions qui guident les manières d'être dans, et de faire avec de l'espace (Pocock, 1983; Smith, 2009; Stock 2003). Relevant du domaine relationnel, lequel ne saurait être fixe, objectif, ni totalement saisi, les savoirs humanistes sont enfin toujours subjectifs, partiels et en devenir (Haraway, 1988; Rodaway, 2006) :

...all knowledge proceeds from the world of experience and cannot be independent of that world. Thus, in any act of perception [...] there is not simply an object or fact perceived, rather there is perceived an entire thematic field or structure consisting of all the possible intentions and meanings and former experiences associated with that act. (Relph, 1970, p.193)

Intéressée que je suis par les relations qui circulent de/par la route 138, et le socle méthodologique de ce mémoire étant constitué d'un terrain ethnographique, l'apport humaniste m'apparaît essentiel pour demeurer attentive aux multiples formes que revêt le croisement entre les registres matériel et symbolique en jeu dans tout rapport d'habitation (Buttimer, 1976; Cloke, Jones, 2001; Jones, 2009). Bref, conformément à ce que propose Buttimer (1999), la géographie humaniste se veut ici déployée simultanément en tant que méthode, regard, et manière d'être; elle chapeaute autrement dit l'ensemble de cette recherche, et en détermine l'appareillage conceptuel, théorique et méthodologique, lequel est présenté ci-dessous.

### 2.1.2 Géographie culturelle

Difficilement circonscrite, notamment au su des différentes définitions de son objet d'étude (Barnett, 1998a; 1998b; Chivallon, 2008; Cosgrove, Jackson, 1987; Gibson, Waitt, 2009), la géographie culturelle, fréquemment associée au tournant du même nom, émerge vers la fin des années 1980, époque charnière où la mondialisation et les avancées technologiques contribuent à l'uniformisation et au « rapprochement » des lieux et des territoires (Gibson, Waitt, 2009). Porté par un intérêt grandissant des géographes pour le champ des représentations, des discours et des significations qui traversent l'espace géographique et le pétrissent (Barnett, 1998b; Maalsen, McLean, 2020), le tournant culturel en géographie, inspiré des courants postmodernes, postcoloniaux et féministes, témoigne d'un ras-le-bol des approches qui tendent à adopter

une vision déterministe des rapports humains-nature et à occulter d'autre part les rapports espaces-sociétés (Ibid.). La culture, ni stable ou monolithique, ne saurait s'épanouir hors des espaces où elle prend forme, et inversement, il n'est de culture hors du creuset social (DiMéo, 2008). Cette réconciliation entre espace social et champ culturel qui s'est opéré sous l'influence du tournant culturel a élargi les mondes épistémiques en géographie, en sensibilisant notamment les géographes au rôle imminent des structures sociales, politiques et économiques dans la définition des conditions de vie et d'habitation des individus et collectivités (Gibson, Waitt, 2009).

Le renouveau culturel, incitant à une sensibilité accrue à la question des significations et des représentations, fait ainsi de la géographie une science plus à même de concevoir le rôle prépondérant des émotions, sensations et affects dans la formation de lieux, territoires et espaces d'appartenance (Davidson et Smith, 2009). Pour Tuan (1979):

Place is not only a fact to be explained in the broader frame of space, but it is also a reality to be clarified and understood from the perspectives of the people who have given it meaning. (Tuan, 1979 p.213, dans Entrikin, 1976, p.627.)

Loin de s'ériger sur la base d'un quelconque déterminisme, les lieux s'épanouissent plutôt grâce aux significations qu'y accordent les individus et les collectivités. Ce qui les distingue de l'espace réside ainsi dans l'attribution de sens (Rose, 2021). Or, le simple fait de vivre au sein d'un endroit ne suffit pas pour le signifier, ni pour le faire exister en tant que lieu. En effet, «Places may be public symbols or fields of care but the power of the symbols to create place depends ultimately on the human emotions that vibrate in a field of care » (Tuan, 1979, p.245, dans Entrikin, 1976, p.627). Faire lieu implique donc non seulement la reconnaissance du symbole, mais aussi la capacité de ce dernier à engendrer une myriade d'émotions auxquelles Tuan (1979) accorde à plus forte raison des qualités fédératrices. Les lieux et les collectivités se font dès lors par le développement d'un sens partagé de ce que cela représente, convie et signifie que de vivre au sein de ces mondes habités, et de se sentir y appartenir (Di Méo, 2008) :

the slightly different phrase 'sense of place' which implies, on top of this, an existential affinity with the place, a feeling that, in 'this' place, one truly is 'in place' or where one belongs. (Smith, 2009, p.245)

La culture serait donc à la fois ce qui sous-tend la formation des territoires, lieux et espaces, à la fois le prisme d'interprétation de cette même triade. Comme le pose Smith (2009), la culture serait, autrement dit, un mode de signification et d'interprétation partagée du monde, « to understand what the symbols point to and what it is 'like' to be in among them » (p.245).

La sensibilité de la géographie culturelle pour le rôle du langage et des représentations dans la construction de la réalité et des savoirs qui en émergent (Barnett, 1998a; 1998b), interpelle par ailleurs directement la pensée poststructuraliste dont les apports lèvent le voile sur les formes discursives et les structures de pouvoir qui conditionnent la formation matérielle des États, sociétés, collectivités (Woodward et al., 2009). Un tel apport théorique s'avère intéressant pour penser à la route 138 en tant qu'artefact, c'est-à-dire en tant que produit culturel qui, rapproché du langage et de l'écriture, relève de manières de signifier et d'interpréter le monde, lesquelles ne sont pas libres de relations politiques. Pensé ainsi, le déploiement d'une route – ou de la route 138 – peut être appréhendé en tant que forme d'écriture de la terre soutenue par un certain système de représentation et d'imaginaires (Ibid.). Cette idée est conforme à la thèse de Chivallon (2008), pour qui c'est la consubstantialité des imaginaires et du monde matériel qui se trouve « à l'origine de l'ordonnement du monde » (p.81). À son avis, ces agencements imaginaires et matériels se voient concrétisés, mis en visibilité, par qui en détient le pouvoir. Ce que Chivallon désigne en tant que régimes de visibilité, s'érige ainsi par un travail de symbolisation qui « [met] en œuvre [...] tout langage, verbal et non verbal, destiné à traduire des représentations et leur donner leur substrat perceptible au travers de mots, d'objets et d'agencement matériels [...] » (Chivallon, 2008, p.82).

En réaction à ce que certain.e.s qualifient de surinvestissement du champ des représentations et des discours (Philo, 2011), certain.e.s géographes du Royaume-Uni ont développé une approche théorique dite non-représentationnelle. S'inspirant de la philosophie de Deleuze et Guattari, les tenant.e.s des théories non-représentationnelles proposent d'élargir le champ d'attention de la géographie, pour se préoccuper non pas seulement des êtres humains, mais également des « forces impersonnelles et transversales » qui imprègnent le monde (Cadman, 2009, p.458), et dont les infrastructures font partie<sup>24</sup>. Dans son livre, *Taking Place*, Thrift (2008) propose de se centrer sur le mouvement comme *leitmotiv* de l'être-au-monde humain, contrairement aux représentations qui, en tant que mode d'appréhension du monde, lui semblent fixées et stagnantes. À son sens, c'est par « le jeu » ou alors l'action, plutôt que par la cognition – dont l'emprise sur le réel se bornerait au théorique et au performatif, que se déploient les intentions humaines et que se forme

---

<sup>24</sup> Les théories non-représentationnelles (TNR) ont fait, et font toujours, objet de débat entre géographes, notamment du fait de leur reconnaissance limitée des apports des géographies féministes et marxistes, dont certaines contributions notoires à la science et aux humanités semblent reprises sans mention. Je pense par exemple, à l'idée d'une science toujours partielle et située (voir notamment Haraway, 1988), et à l'appel soutenu des féministes à considérer la saillance épistémique des affects et des émotions (Anderson, Smith, 2010; Tolia-Kelly, 2006). Dans «*Notes of an interested sceptic*», Cresswell (2012) souligne la faible distinction entre les géographies humanistes et les TNR dans leur traitement du *sujet*, qui, par une lecture alternativement universaliste ou individuelle, omet toute notion, de race, de classe, ou de genre : «I am still troubled by what I see as a tendency to talk about 'the subject' either in some universal unmarked sense or as a very specific kind of individual subject. What is missing is a group subject marked by all the old important forms of 'identity', such as class, race, and gender. » (Cresswell, 2012, p.102).

le sens des choses. Pour les tenant-e-s des TNR, « open encounters in the realm of practice [matter the most]» (Lorimer, 2005, p.84). En effet:

The focus falls on how life takes shape and gains expression in shared experiences, everyday routines, fleeting encounters, embodied movements, precognitive triggers, practical skills, affective intensities, enduring urges, unexceptional interactions and sensuous dispositions. Attention to these kinds of expression, it is contended, offers an escape from the established academic habit of striving to uncover meanings and values that apparently await our discovery, interpretation, judgement and ultimate representation. In short, so much ordinary action gives no advance notice of what it will become. Yet, it still makes critical differences to our experiences of space and place. (Lorimer, 2005, p.84)

Le choix d'aborder ces théories, bien qu'elles ne constituent pas la base de mon approche, repose sur une aporie, ou alors un embrouillement de limites conceptuelles qu'il m'importe d'exposer. J'ai d'abord été attirée par le vocable « non-représentationnel », qui m'apparaissait être une manière sensible et esthétique de marquer textuellement – et donc, j'en conviens, de représenter – le *non-tracé* de la route, que je conçois autrement par le biais du langage écrit, inscrit, dans la Terre. Mon appui sur les théories non-représentationnelles relève ainsi en partie d'un choix esthétique et d'une volonté de rester attentive à la quotidienneté anodine « débordant » du textuel et du représentationnel (Thrift, 2008). En effet, il m'a semblé intéressant d'imager, par cet agencement conceptuel et théorique, l'apparente contradiction entre la (sur)représentation de la route 138 au sein des discours politiques et mondains, d'une part, et son impossible re-présentation d'autre part, qui s'enracine à plus forte raison dans un vécu affectif et matériel qui ne saurait être entièrement saisi. Par le déploiement simultané d'un langage se rapportant aux domaines symboliques et discursif, puis au domaine du non-représentationnel, je fais la tentative de me situer – et d'inviter mon lectorat avec moi – dans cet inconfort intime et singulier qui persiste pour les Bas-Côtiers et Bas-Côtières, pris-e-s depuis plusieurs dizaines d'années entre les promesses, l'attente d'une route in-finie, et le quotidien vécu.

### 2.1.3 Géographie sociale

Puisque, tel qu'énoncé plus tôt « Tout fait culturel naît dans un creuset social » (Di Méo, 2008, p.47), il convient maintenant de s'attarder plus soigneusement aux relations qui relèvent de l'habitation commune des lieux, espaces et territoires, sinon de celles qui contribuent à les forger. Les approches sociales de la géographie m'apparaissent en effet nécessaires pour penser, d'une part, les qualités spatialisantes de la route et de son absence, d'autre part pour appréhender le champ politique inévitablement interpellé par mon objet de recherche.

Si la géographie culturelle fait sienne l'étude des lieux, symboles et représentations, la géographie sociale se concentrerait plutôt sur la production d'espaces et les relations sociales. Tributaires qu'elles sont de relations de pouvoir (Del Casino et al., 2011; Panelli, 2009), ces dernières s'éprouvent à différentes échelles et sont de nature foncièrement inégale (Lefebvre, 1974) notamment en termes de conditions, d'opportunités d'accès et de distribution des ressources (emplois, services, infrastructures, etc.) (Panelli, 2009). Ainsi, les questions du pouvoir et de ses lieux d'exercice se trouvent au cœur des soucis des géographes sociaux, qui tirent, depuis la fin du siècle dernier, certaines assises théoriques et intellectuelles des géographies radicales, marxiennes, féministes, ainsi que du postmodernisme et du post-structuralisme (Panelli, 2009; Woodward et al., 2009). Toujours attentives aux iniquités et aux enjeux de contrôle de l'espace, les géographies sociales se portent également sensibles aux cultures matérielles qui forment et conditionnent le quotidien vécu des individus, des groupes et des collectivités (Panelli, 2009). À plus grande échelle, et toujours selon l'idée d'un engagement commun envers les lieux, espaces et territoires, Popke (2007; 2010) propose que le social fasse l'objet d'une « responsabilité cosmopolite ». Plutôt que d'adhérer à l'adage « loin des yeux, loin du cœur », les géographes sociaux prônent ainsi un sens des lieux élargi par lequel la distance ne saurait supplanter la reconnaissance et l'engagement (Chivallon, 2008; Massey, 2004).

One task of social geography then, is to understand the nature and scope of our responsibilities toward those human and nonhuman other with whom we must share our worlds. This kind of project would suggest the need to investigate the construction and maintenance of our sense of community [...], and the processes of inclusion and exclusion through which social alterity is produced and regulated. (Popke, 2010, p. 18)

Pour Lefebvre (1974), chaque société, d'après les idéologies, les valeurs et les normes qui y circulent, produit un espace qui lui est propre. Ainsi affirme-t-il que « l'espace (social) est un produit (social) » (p.39) lequel, organisé en lieux, maintient sa cohérence au travers de rapports de production et de reproduction. Ce dernier est formé de la relation dialectique entre le social (produit), le conçu (représentation de l'espace) et le vécu (espace de représentation). Lefebvre maintient que l'espace conçu est celui de la technique, « des planificateurs, [...] des technocrates « découpeurs » et « agenceurs » (p.48). Or, cet espace, nous prévient-il, n'est pas celui du quotidien pratiqué, opérationnalisé. S'il est vrai que l'espace social – relevant de l'être-ensemble dans les lieux (Lazzarotti, 2006) – repose en partie sur les pratiques qui y prennent place, Lefebvre (1974) nous dit toutefois que sa conception, qui s'effectue dans les lieux de pouvoir, se fait souvent hors de la portée des personnes qui habitent. En effet :

Peut-être faudra-t-il [...] admettre que les producteurs d'espace ont toujours agi selon une représentation tandis que les « usagers » subissaient ce qu'on leur imposait, plus ou moins inséré ou justifié dans leur espace de représentation. (p.54)

Ce processus de création de l'espace, qui s'effectue notamment en fonction de rationalités politiques, s'apparente à ce que Foucault nomme la gouvernementalité (Laborier, 2014), qui désigne plus précisément l'énergie vitale du pouvoir politique de l'État. Distinct de la souveraineté, quoique reposant en partie sur celle-ci, il s'agit plutôt d'une forme de "management de la population" coordonné selon des tactiques diffuses. Tel que le suggère Butler (2004):

Governmentality is broadly understood as a mode of power concerned with the maintenance and control of bodies and persons [...]. Governmentality operates through policies and departments, through managerial and bureaucratic institutions, [...] and through form of state power, although not exclusively. Governmentality thus operates through state and non-state institutions and discourse that are legitimated neither by direct elections nor through established authority. Marked by a diffuse set of strategies and tactics, governmentality gains its meaning and purpose from no single source, no unified sovereign subject. Rather, the tactics characteristic of governmentality operate diffusely, to dispose and order populations, and to produce and reproduce subjects, their practice and beliefs, in relation to specific policy aims. (p.52)

La gouvernementalité tout comme l'espace conçu dont parle Lefebvre constituent des pistes intéressantes pour demeurer sensible, tel que le recommande la géographie sociale, aux rapports inégaux qui subsistent lorsqu'il est question d'aménagement du territoire par le biais d'infrastructures. Si l'espace vécu (ou espace de représentation) est, tel que le suggère Lefebvre, aussi un « espace dominé [ou] subi », il n'est toutefois pas exclu que les habitant-e-s puissent se le réapproprier, ou alors développer une certaine emprise sur la gouvernementalité et la production d'espaces grâce à l'imagination, qui s'apparente au travail de symbolisation (Lefebvre, 1974; Sénécal, 1992).

La sensibilité aux approches de la géographie sociale et au lien entre politique et imaginaires est apparue plus tardivement dans mon processus de recherche, si bien qu'il est difficile de savoir s'il s'agit de concepts qui soient issus des constats préliminaires tirés de mon séjour de recherche à Tête-à-la-Baleine, ou alors s'il s'agit d'une sensibilité préexistante qui n'avait simplement pas trouvé nom. D'emblée concentrée sur l'aspect plutôt vécu et interprétatif de l'expérience de l'absence de route, il m'est apparu impossible d'occulter l'aspect imminemment politique des rapports à la route – un objet lui-même pétri par le politique – qui se révélait par le truchement des émotions vécues et exprimées par les personnes interviewées au sujet de la route 138, autant que par les miennes. En ce sens, plusieurs tenant-e-s de la géographie sociale, toujours redevables de la pensée féministe, appuient sur la valeur épistémologique des émotions (Davidson, Smith, 2009; Pile, 2010). Celles-ci, lorsque valorisées en tant que forme de savoir et d'emprise sur le monde, sont à même de révéler, pour qui y porte attention, les formes de relations inégales qui sous-tendent les logiques mêmes de la « création d'espaces » (Anderson, Smith, 2001). Cela posé, la géographie sociale m'apparaît

tout indiquée pour ausculter l'espace que produit la route 138 en Basse-Côte-Nord, aussi bien que la façon dont celle-ci est produite en retour à titre d'espace.

## 2.2 Cadre conceptuel

Maintenant dotée d'un cadre théorique par lequel appréhender les questions qui animent ce mémoire, il convient de poser la structure conceptuelle à l'aide de laquelle je compte résoudre les interrogations exposées au chapitre précédent. Celle-ci me sert autrement dit de jalon herméneutique plutôt que d'outil de vérification d'hypothèse, et se décline en trois concepts-clés décrits ci-dessous, soit l'habiter, l'absence et les infrastructures. Chaque concept-clé, selon les tenants et aboutissants que j'en expose, me dote d'une série de questionnements qui serviront à construire le propos présenté au chapitre 4 de ce mémoire.

### 2.2.1 Habiter

Intimement lié à la géographicité dont il était plus tôt question, l'habiter ne saurait être hors de la condition humaine : il est impossible d'être, sans être *quelque part*, c'est-à-dire être-dans-et-par-le-monde- (Jones, 2009). Or, la question de l'habiter dépasse largement celle du logement des corps et du positionnement géographique. Pour Heidegger (1958), habiter est le « trait fondamental de l'être » (p.192). Dans *Bâtir, Habiter, Penser*, celui-ci renverse l'adage cartésien « Je pense, donc je suis » (Jones, 2009), lequel est soutenu par une rupture de tout rapport à l'altérité. Pour Heidegger, le « Je » ne peut exister hors d'un rapport ontologique au monde : « Je suis, donc j'habite », et habiter, « c'est toujours séjourner déjà parmi les choses » (p.179). Cela signifie, pour Heidegger, que les humains habitent le Monde<sup>25</sup> pour autant qu'ils le *ménagent*, c'est-à-dire pour autant qu'ils « conduisent son être dans les choses » (p.179). Pour cela, il s'agit de « rendre [la chose] libre à l'intérieur d'une limite » (p.183), limite que Heidegger conçoit dans son acception grecque, c'est à dire en tant que « ce à partir de quoi quelque chose commence à être » (p.183). Pour faire être, nous dit-il, il faut, d'une part, prendre soin pour laisser émerger ce qui croît de soi-même, et d'autre part, il faut construire ce qui, de soi-même, ne saurait croître. Tel est, pour Heidegger, la nature du « bâtir », qui accomplit l'être de l'habiter. Pour imager cette idée, il use de la métaphore de l'édification d'un pont, que l'on pourrait substituer à celle d'une route qui relierait deux endroits choisis sur la Basse-Côte-Nord comme deux rives. En retournant à la racine allemande du mot « chose »<sup>26</sup>, qui signifie pour

---

<sup>25</sup> Dans son texte, Heidegger parle plutôt du *Quadriparti*, soit la Terre, le ciel, les divinités et les mortel·le·s, qui forment une Unité que nous *ménageons* de par l'habiter. J'utiliserai plutôt le terme « Monde », à des fins de simplification, et afin de conserver un même terme entre les différentes approches théoriques ci-représentées. Je conçois le Monde également en tant que tout formé du registre vivant / non-vivant, humain / non-humain, lequel s'étend au-delà des limites de la planète Terre, si bien que l'espace extra-terrestre est aussi compris dans le Monde et sa conception.

<sup>26</sup> Du terme germanique *thing*, en allemand devenu *Ding* ou *ein Ding*.

nous *rassemblement*, Heidegger nous dit que le pont ou la route, en rassemblant le Monde, fait naître un lieu, qui à son tour fait naître un espace en traçant une limite. Loin de suggérer qu'il n'est possible d'habiter que dans un rapport de proximité, Heidegger avance plutôt que, séjournant déjà parmi les choses, il est possible, tout en étant ici, d'être aussi près de là-bas. Pour lui, nous sommes toujours en rapport aux espaces, peu importe la distance qui nous en sépare, dès lors que nous savons les habiter, ce qui reviendrait à dire que nous savons « conduire leur être dans les choses ».

L'habiter, précédant à l'habitat, constituerait ainsi une fonction essentielle de ce qui « tisse le monde » (Berque, 2016, p.3). Comme pour Heidegger, pour Berque (2016), la relation qui relie les humains et le Monde permettrait l'épanouissement de leur être respectif. Cette relation écoumènale, qu'il nomme la médiance, démontre selon l'auteur la nature structurelle de la relation qui unit l'être humain à son écosystème. Et ainsi, pour Berque, habiter reviendrait à « habiter un certain milieu dans une certaine médiance » (Ibid, p.2), si bien que « le sujet – humain ou autre – n'est ce qu'il est, et n'existe comme tel, que dans sa relation avec son milieu ; et réciproquement » (Ibid, p.2). Ce lien est d'autant plus approfondi et tributaire des sociétés et des cultures puisqu'il prend forme dans le déploiement de techniques qui anthropisent la Terre, et par le symbole qui humanise:

...car si, comme tous les autres sujets vivants, [l'humain] a besoin d'un écosystème, en outre, il ne saurait vivre ni même survivre sans les systèmes techniques et symboliques propres aux milieux humains. La médiance humaine n'est pas seulement écologique, elle est éco-techno-symbolique. (Berque, 2016, p.2).

Tant le lien qui unit l'habiter et le ménagement d'Heidegger, que l'habiter et l'éco-techno-symbolique de Berque interpellent à la fois l'*être* et la *faire* : nous sommes avec le monde, dès lors nous faisons avec le monde, nous sommes avec de l'espace aussi bien que nous faisons avec (Stock, 2007; 2012). Comme le dit Hoyaux, « habiter pour l'être-là, c'est donc se construire à l'intérieur d'un monde par la construction même de celui-ci. » (Hoyaux, 2002, p.5). Il s'agit d'ailleurs d'une idée appuyée par Rose (2012), qui remet en question la chronologie heideggérienne, voulant que l'habiter précède à l'habitat et au bâti. Car, nous dit-il :

[...] building, far from being a secondary or postphenomenal effect or expression of dwelling, is just as much a ground for dwelling as dwelling is a ground for building. Building is the way that mortals (and the other elements of the world) remain, tarry, and exist. And although building is no doubt always already an expression of dwelling, to dwell means to build as much as to build means to dwell. (Rose, 2012, p.758)

It is only by building that the elements of dwelling can appear and be apportioned as 'a world'. Dwelling, as I argue [...], is a way of marking and claiming; it is the event by which a world is built and named as one's own. (Rose, 2021, p.758)

Pour Lazzarotti (2006), l'habiter est un concept tripartite où dialoguent espace habité, habitant-e et cohabitation, lesquels s'articulent pour former un rapport d'habitation. Encore une fois défini chez Lazzarotti, l'espace est « informé par les [humains] (sic) » (p.89) par le biais de la *graphie*, c'est-à-dire l'écriture de la terre ou alors la *géo-graphie*. L'espace habité est constitué des lieux, des territoires et du Monde que forment les humains par leurs pratiques individuelles et partagées, et l'habitant-e est formé-e par ces lieux en retour, « dans un rapport de soi à soi qui passe par le monde » (p.91). De Lazzarotti, il s'agit de retenir que tout rapport d'habitation s'effectue par la circulation entre les savoirs et les pratiques géographiques. Les savoirs relèvent ici de l'être, du faire et du vivre ensemble, tandis que les pratiques réfèrent à la mise en œuvre de ce savoir géographiquement acquis au-travers de l'habitation d'un lieu. À son sens, l'habiter est aussi existentiel que politique, puisqu'il est bien vrai que, si la « pratique confirme le lieu », elle peut également le nier (p.96). Cela signifie qu'il est nécessaire de s'intéresser aux savoirs qui forment les pratiques, ces derniers n'étant pas libres de rapport de domination :

L'enjeu est alors celui des savoirs légitimes et dominants, les mesures mêmes du lieu, ce qu'il est licite ou légal d'y faire; autrement dit, comment il est *géographiquement correct* d'y être. (Lazzarotti, 2006, p.96)

Chez Stock, cela s'apparente aux régimes d'habiter, modèles déterminant les manières « d'être en relation avec de l'espace dans une unité de survie » (Stock, 2007, p.8). Ces régimes sont autrement dit structurant des pratiques possibles au sein des lieux habités, et sont fonction tant des représentations, conceptions, imaginaires et discours de l'espace, de l'accessibilité des lieux, des techniques déployées pour son aménagement, ainsi que du monde bio-physique (Stock, 2007, p.10). Pour lui, comme pour Lazzarotti, l'habiter s'exprime nécessairement par les pratiques au sein de l'espace en tant que médium, c'est-à-dire en tant que « condition et ressource d'action » (Stock, 2007, p.2).

Relevant à mon sens du domaine de l'habitation, la territorialité, que Raffestin explore plus en détail, permet également de s'intéresser de plus près aux processus qui sous-tendent l'acquisition d'autonomie, en vertu des significations apprêtées au territoire (Bédard, 2017a), et des référents sémiotiques qui sous-tendent son aménagement (Raffestin, 1986a). Pour lui, la territorialité repose ainsi sur l'ensemble des relations qu'une société et les individus qui y appartiennent entretiennent avec l'extériorité, soit l'environnement physique, et l'altérité, soit l'environnement social (Raffestin, 1986b; 2002). Sur le territoire convergent et dialoguent les registres du monde matériel (matière, énergie, structure, actions, substrats matériels, technologies, etc.), de la conscience subjective (connaissance, émotions, imagination, mémoire) et de la connaissance objective (héritage culturel, systèmes de représentation), ces mêmes registres étant toujours fonction du rythme du temps (Raffestin, 1986a).

Il s'agit là d'une approche intéressante pour réfléchir au caractère temporel du développement de la route. Quel paradigme de développement, quelle relation au territoire a donc contribué à façonner la route 138 dans son état actuel, son incomplétude? L'apport de Raffestin permet aussi de se questionner sur les formes d'écriture du territoire qui émergent de nos relations à l'extériorité et à l'altérité. Il s'agit là d'une manière intéressante d'aborder le caractère hérité du paysage et du territoire construit selon des paradigmes de développement et d'aménagement changeants (Raffestin, 2002).

L'habiter s'avère en définitive un concept fort utile pour réfléchir aux échelles spatiales et temporelles en jeu lorsqu'il est question de la route 138 en Basse-Côte-Nord. Comment habite-t-on cet espace de la route « à construire » et qui se veut liminaire? À quel régime d'habiter renvoie l'absence de la route? Quelles formes émergent de la circulation entre savoirs et pratiques? Forte des acceptions existentielles et politiques du concept, je tenterai de déceler de quelle manière la route 138, ou plutôt son absence, intervient dans les rapports d'habitation des Bas-Côtiers et Bas-Côtières, c'est-à-dire quelles significations lui sont accordées, ce qu'elle désigne en retour, puis à quelles pratiques et régimes d'habiter convie-t-elle.

### 2.2.2 Absence

En faisant le choix de m'attarder à la route 138 en Basse-Côte-Nord, je fais celui, inévitable, de m'intéresser à son absence, et de la rendre, par cet usage conceptuel, présente et intelligible. Dans l'ouverture d'une parution spéciale de *cultural geographies* sur la spatialité de l'absence, Meiers, Frers et Sigvardsson (2013) posent cette question qui m'apparaît intéressante pour appréhender l'objet de recherche de mon mémoire : « What is missing, where, and for whom? » (p.423). C'est effectivement le caractère relatif – et politique – de l'absence qui sous-tend la problématique sur laquelle ce mémoire repose : sa présence matérielle d'autre-part fait surgir l'absence de la route 138 en Basse-Côte-Nord. Et puisqu'il n'est d'absence qui ne convie à la présence (Buchli, 2010; Frers, 2013) – qu'elle soit palpable, imaginée, attendue, désirée, je me demande également dans quelles conditions, et sous quelle forme la route 138 est-elle rendue présente en Basse-Côte-Nord.

Pour Frers (2013), l'absence relève du monde phénoménologique : il s'agit d'une expérience matérielle, corporelle et émotionnelle. Forcément en relation à une présence perdue (un avant), ou anticipée (un après), l'absence est en quelque sorte un *n'être-pas-là* ou un *n'être-pas-encore*, qui se déploie par la relation au monde vécu et au temps (Meier et al., 2013; Frers, 2013). L'absence émerge de l'interruption: l'anticipation – notamment en termes de « résistance physique » – est sa condition d'existence (Frers, 2013) :

For both, the absent arises as such in a continuous flow of events that is intimately and corporeally intertwined with expectations about this embodied flow of events. (Frers, 2013, p.435).

C'est cette absence de présence qui, selon Frers, serait comblée par les émotions, l'imagination, et les affects de ceux et celles qui l'expérimentent. Autrement dit, l'absence provoque un remaniement du monde en termes de pratiques et de représentations, et c'est précisément ce qui la dote de sa puissance géographique et de ses forces spatialisantes.

The experience of absence is stronger when it refers to practices, emotions and corporal attachments that have been deeply ingrained into those who experience the absence. Since materiality, embodiment and (the lack of) resistance plays a crucial role in the actual experience of absences, the conceptualization of absence should reflect these qualities. (Frers, 2013, p.431)

En géographie, l'absence est généralement abordée par le biais des lieux perdus ou de la hantise, c'est-à-dire des présences passées qu'évoquent les lieux. Selon les écrits de Derrida sur les politiques spectrales (*spectro politics*, voir Maddern, Addey, 2008), la figure spectrale induit une réarticulation entre Soi et le monde, entre l'espace et le temps (Dixon, Jones, 2005). Continuellement dans l'entre-deux, elle provoque un glissement du réel qui remanie les catégories vie/mort, passé/futur, et les met nouvellement en relation : la spectralité démontre ici la perméabilité des catégories passé-présent-futur (Maddern, Addey, 2008; Wylie, 2009). « Pasts and futures, even if they are no longer, even if they are not yet, still haunt the present, and are, in a supplemental relation to it, always coming back » (Wylie, 2007, p.172). La hantise serait, autrement dit, un futur signifié, une façon de s'expliquer l'inconnu :

The figure of the ghost is often used as a means of apprehending that which we cannot explain, do not expect, understand, or struggle to represent, as Dixon suggests it is a matter of how 'to live and cope with the notion of uncertainty'. (Maddern, Addey, 2008, p.292)

L'idée de mobiliser l'absence à titre de concept découle de la relation que j'ai forgée à la Basse-Côte-Nord lors de mon séjour de recherche – et après. Si son utilisation à de clé de lecture m'était nécessaire d'emblée pour concevoir mon objet de recherche, c'est davantage l'évocation habituelle de « la route » à titre de figure spectrale qui m'a mis la puce à l'oreille. L'absence, par ses qualités figuratives, peut aussi bien se révéler par les discours que par les gestes et les émotions. Tel que mentionné plus tôt, si les théories non-représentationnelles aussi bien que l'attention aux discours et représentations portent mon regard et mes sens, l'absence s'avère tout à fait féconde en ce sens. En effet, chez les poststructuralistes, le non-dit ou le non-écrit, postule-t-on, révèle les fondements des structures de pouvoir (Foucault, 1971). Alors que chez les tenants des TNR, l'absence s'aborde plutôt par le biais de l'expérience sensorielle et affective du monde (Wylie, 2009).

### 2.2.3 Infrastructures

L'étude des infrastructures en tant qu'objets relationnels est introduite d'abord en anthropologie par Star (1999), qui postule que les infrastructures, autrement invisibles, n'apparaissent que lors de bris ou de dysfonctions. L'intérêt grandissant qu'on leur porte aujourd'hui relève d'une mouvance intellectuelle vers l'étude des formes matérielles qui conditionnent la formation de subjectivités et d'idéologies politiques (Knox, 2017), et inversement, de l'inscription des imaginaires politiques dans les mondes matériels (Larkin, 2013).

Viewed as open-ended experimental systems that generate emergent practical ontologies, infrastructures hold the potential capacity to do such diverse things as making new forms of sociality, remaking landscapes, defining novel forms of politics, reorienting agency, and reconfiguring subjects and objects, possibly all at once. (Jensen and Morita 2017, p.620)

Utilisé plutôt à titre de concept depuis les années d'après-guerre, l'infrastructure désigne tant un substrat matériel, qu'un ensemble de services (santé, écoles, etc.) ou qu'un réseau virtuel (Furlong, 2021a). Les infrastructures sont au centre du monde tel que nous le connaissons, elles sont route, énergie, information, et portent toujours des promesses de développement économique, de futur, de modernité et de liberté (Apel, Anand, Gupta, 2018; Dalakoglou, Harvey, 2012). Tel que l'affirment Jensen et Morita en paraphrasant Larkin (2013): « infrastructures are at once things and the relation between them » (Jensen, Morita, 2017, p.623). Outils d'extraction ou de production de richesses, les infrastructures, dont la construction dépend presque toujours d'un retour sur l'investissement (Furlong, 2020a; 2020b; 2021b), révèlent le caractère vulnérable des sociétés modernes qui en sont entièrement dépendantes (Edwards, 2003; Harvey, Jensen, Morita 2016).

Any theory of infrastructure, then, ought to be a theory of paradox. The paradox of infrastructure is its double quality as both solid and durable and evaporative and itinerant; it is built and grown, rigid and fluid, meant to last but doomed to be outmoded, ruined, and exceeded. (Howe et al., 2016, p.559)

Longtemps associées à l'arrivée de la modernité, (Edwards, 2003; Harvey, Knox, 2012; Star, 1999), les infrastructures routières, en tant qu'objet territorialisant (Harvey, Knox, 2008), contiennent également une forte charge affective et émotive (Knox, 2017; Larkin, 2013). Bien souvent, les routes attendues font l'objet d'espoirs de transformation et de développement (Harvey, Knox, 2012). Selon Harvey et Knox (2008), celles-ci incarnent et rassemblent souvent promesses, et visions du futur; ce sont à la fois des espaces vécus et imaginés. Dans une étude menée au Pérou sur le parachèvement d'une route nationale, ces dernières ont déterminé que les routes évoquent trois catégories de promesses de modernité émancipatrice, lesquelles sont sujet d'*enchantement*. Il s'agit de promesses de rapidité et d'accessibilité (aux marchés, aux biens, aux

soins de santé, etc.), de liberté politique et de prospérité économique (Harvey, Knox, 2008; 2012). Harvey et Knox (2008; 2012) formulent ainsi – dans une proposition qui n'est pas sans rappeler celle des théories non-représentationnelles – une invitation à considérer ces « promesses » d'un point de vue ethnographique, attentif à la quotidienneté, et ancré dans les lieux, puisque c'est là que se décèle, à leur avis, la nature de l'enchantement. À leur avis, ce serait l'engagement matériel et quotidien avec les narratifs de développement et les promesses qui créerait l'anticipation. Autrement dit, on attribuerait à une route des qualités et des pouvoirs qui la dépassent. Pour qui sait y porter attention, les émotions qui y sont rattachées seraient, pour Larkin (2013), révélatrices de relations politiques. Cela serait d'autant plus prégnant dans les lieux qui, comme la Basse-Côte-Nord, expérimentent fréquemment des cycles de promesses et de délais pour la réalisation d'une route :

The constant deferral of such containment may end up diminishing people's faith in the ability of governments and of experts to deliver suitable material forms, but it strengthens the desire for them and constantly renews the sense that sometime soon they will appear and life will change for the better. (Harvey, Knox, 2012, p.534).

Cette dernière citation démontre par ailleurs la force affective que contiennent les échéanciers de développement et les promesses de travaux (Carse, Kneas, 2019). Bien que généralement étudiées ou reconnues sous leur forme « finie », il n'est pas exclu qu'une grande part des infrastructures destinées à voir le jour demeurent à l'état de plan (Ibid). Dans *Unbuilt and Unfinished*, Carse et Kneas (2019) proposent un modèle heuristique pour penser et analyser ces infrastructures irréalisées, abandonnées ou jamais finies, et invitent ainsi à repenser la linéarité des imaginaires et des narratifs du développement.

When it comes to infrastructure, the possibility of finishedness (as an idea or ideal) shapes how people think about, talk about, and act with regard to projects and other actors. Approached pragmatically, then, finishedness becomes real not as an a priori principle but in its effects. (Carse, Kneas, 2019, p.13)

Ces différentes approches des infrastructures m'apparaissent fécondes pour considérer simultanément les registres matériels, subjectifs et objectifs qu'évoque Raffestin (1986a). Il s'agira ainsi de considérer la façon dont la route 138 et son absence structurent le rapport d'habitation des Bas-Côtières et Bas-Côtières. Grâce à la géographie des infrastructures, qui considère le rôle des formes matérielles/immatérielles dans la formation de subjectivités politiques et dans la relation ontologique entre les humains et le Monde (Jensen, Morita, 2017), la route peut être étudiée dans ses qualités d'objet signifiant, signifié, habité.

## CHAPITRE 3

### CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES ET EMPIRIQUES

Mon travail de maîtrise repose sur une recherche ethnographique, ainsi que sur un ensemble d'approches relevant des méthodologies qualitatives. En ce sens, et conséquemment aux intentions humanistes exposées dans le chapitre précédent, le travail d'interprétation et d'analyse des « données » de cette recherche m'apparaît tributaire de l'expérience totale qui la compose. C'est-à-dire que ce mémoire ne saurait prendre forme sans la manipulation d'un ensemble de matériaux, – qu'ils soient textuels, verbaux, haptiques, mnémoniques – formé de l'assemblage entre (i) les savoirs précédant l'expérience du terrain; (ii) les savoirs issus de l'expérience du terrain et de sa (re)construction par la mémoire (iii) les recherches documentaires et (iv) les approches théoriques et conceptuelles sélectionnées. Le chapitre qui suit sert à poser les jalons méthodologiques de cette recherche. On y trouve, en premier lieu, une description du cadre spatio-temporel du terrain de recherche, de l'approche préconisée pour penser ledit terrain et de ma posture de chercheure. En second lieu, j'effectue certaines précisions au sujet des matériaux de recherche, dont font partie les entrevues et la littérature dite « grise ». En troisième lieu, il s'agit d'explicitier la méthode d'analyse qui sous-tend les conclusions auxquelles je suis parvenue.

#### 3.1 Terrain ethnographique : cadre spatio-temporel, description des lieux et approche préconisée

##### 3.1.1 Cadre spatio-temporel

Mon séjour de recherche en Basse-Côte-Nord a eu lieu entre le 21 juillet 2021, date de mon embarquement à bord du *Bella Desgagnés* en direction de Tête-à-la-Baleine, et le 21 août 2021, date de mon retour à Natashquan, en Minganie. Je suis donc demeurée un mois complet à Tête-à-la-Baleine. Avant d'entamer le séjour, il était prévu que je réside deux semaines à Tête-à-la-Baleine, une semaine à La Tabatière, et une dernière à Saint-Augustin/Pakua Shipu. L'idée était d'avoir des observations et des entrevues en provenance de différents villages et communautés qui vivraient différemment l'absence de route. La décision initiale d'aller à Tête-à-la-Baleine relevait d'un choix d'abord appuyé sur des critères géographiques. Tel qu'il en sera question dans les paragraphes qui suivent, Tête-à-la-Baleine est, en termes de transports et de langue parlée, le village le plus isolé du centre de la Basse-Côte-Nord (Guimond, 2007). Alors que ses voisins sont reliés entre eux par des tronçons routiers pavés ou par un système de traverses aériennes et/ou maritimes de la Société des Traversiers du Québec (STQ)<sup>27</sup>, Tête-à-la-Baleine n'est desservi que par hélicoptère et par

---

<sup>27</sup> À l'ouest, Chevery et l'île de Harrington Harbour sont reliés par un système de taxi aérien assuré par un hélicoptère au coût de 3\$/personne. Un bateau assure le transport des marchandises entre Harrington Harbour, où se trouve le quai fédéral, et Chevery. À l'est de Tête-à-la-Baleine, Baie-des-Moutons et La Tabatière sont reliés par un tronçon asphalté

bateau. En cours de séjour, mon itinéraire initial m'est toutefois apparu à la fois irréaliste et trop ambitieux. En effet, après deux semaines à Tête-à-la-Baleine, je comprenais le caractère imprévisible des déplacements par bateau. Ceux-ci, aussi coûteux en temps qu'en argent, demandent par ailleurs leur lot d'énergie et d'engagement de la part des résident.e.s des villages qui doivent accommoder les visiteur.e-s (voyagement à partir du quai, déplacements dans le village, hébergement, etc.). Or, il m'avait déjà fallu l'entièreté des deux semaines à Tête-à-la-Baleine pour récolter environs sept entrevues : on acceptait de s'ouvrir à moi dans le cadre d'une entrevue formelle sur la base du fait que l'on me connaissait. Face à ces constats, puis comprenant qu'en demeurant au même endroit, il m'était donné d'y comprendre plus finement les impacts quotidiens de l'absence de route, et de tisser des liens plus significatifs aux lieux et aux personnes, j'ai pris la décision de demeurer à Tête-à-la-Baleine pour la durée complète de mon séjour en Basse-Côte-Nord.

Enfin, il est nécessaire de préciser que ni l'espace ni le temps du terrain de recherche ne sauraient se borner aux dates de mon séjour en Basse-Côte-Nord, et à ma présence à Tête-à-la-Baleine. Effectivement, les technologies de communication et les plateformes de réseaux sociaux tels que Facebook ont contribué à étendre le cadre spatio-temporel de ma recherche. En arrivant à Tête-à-la-Baleine, j'ai reçu des dizaines de demandes d'amitié sur Facebook en provenance de personnes de partout sur la Basse-Côte-Nord. Depuis, ma page personnelle continue de m'informer des différents enjeux qui animent les villages et la région. Aussi, l'horizon épistémique de cette recherche s'étend-t-il à la sphère numérique et aux interactions en ligne, et sa temporalité est-elle (quasi) continue. Les articles de journaux recensés, les statuts sur Facebook et les photos recueillies sur les réseaux sociaux font en outre partie du « terrain » de recherche, et forment un corpus de « données trouvées »<sup>28</sup> qu'il m'est impossible d'ignorer (Brinkmann, 2014).

### 3.1.2 Description des lieux

Et le feu n'est pas possible sur les îles couvertes d'une spongieuse enveloppe de mousses légères et profondes qui ne sont pas encore parvenues à la consistance des tourbes.

---

de la route 138. Le quai fédéral est situé à La Tabatière. Puis, encore plus à l'est, le village de Saint-Augustin et la communauté innue Pakua Shipi, situés sur des rives opposées de la rivière Saint-Augustin, bénéficient d'un bateau-taxi.

<sup>28</sup> Brinkmann (2014) appelle ces données trouvées « *stumble data* ». Au même titre que plusieurs chercheur.e-s, ce dernier s'interroge sur ce qui constitue un corpus de données en recherche qualitative (Crang, 2003; 2005; Davies, Dwyer, 2007; Jackson, Mazzei, 2013; Law, 2004; St.Pierre, 2013; St.Pierre, Jackson, 2014). À son sens, il n'existe aucune « donnée » pure, offerte, mais plutôt des instances, toujours relatives à un contexte, et aux lectures que l'on en fait. S'inspirant de Latour (2000), pour qui les objets ont le pouvoir de « s'objecter », c'est-à-dire de s'interposer pour modifier nos visions de la réalité, Brinkmann suggère que ce sont ces « données » trouvées par hasard, qui, créant un déséquilibre dans notre conception du Monde, sont à l'origine de nos impulsions de recherche, puis de nos trouvailles analytiques.

Pas un seul morceau de bois sur ces îles, sauf les bois de grèves, sauf à l'occasion les bois d'épaves, qui ne sauraient assurer le feu durant quatre saisons.

Ainsi donc l'hiver ils se rapprochent du bois qui parvient non sans peine à pousser dans les coulées de terre ferme à l'abri des vents aigus : et avec leurs chiens ils consacrent toute la saison de neige à ce dur travail et à quelques exploits de chasse.

Mais ils ne peuvent habiter là durant la saison de pêche parce que la terre est trop loin de la mer...

car il s'agit pour une barque de pêche quand arrive la délivrance des archipels, d'habiter l'île où il se passe quelque chose...(Perreault, 2021, p.65)

[...] Île habitée! Île inhabitée! Île habitable, île abandonnée...et surtout cette île où il y a huit maisons et qu'ils ont nommée, Dieu sait pourquoi, l'île de la Providence...îles, toutes îles où fleurit la *chicouté*<sup>29</sup>, où ne fleurit pas la chanson. (Perreault, 2021, p.71)

Niché à l'abri des vents du large, au creux «d'une baie peu profonde [...] baptisée non sans amertume la baie Plate » (Perreault, 2021, p.64), Tête-à-la-Baleine est un village qui compte un peu plus d'une centaine d'âmes (Statistique Canada, 2021). Lorsque je m'y trouvais, en plein été, des dizaines de jeunes familles étaient en visite chez leur parenté pour la période estivale, si bien que le nombre figurant au recensement s'en trouvait presque doublé. Tel que l'illustrent les poèmes de Pierre Perreault<sup>30</sup>, le mouvement que suivent les Baleinois-e-s n'est, encore aujourd'hui, nul autre que celui des saisons et de leurs fruits. Afin de jouir des ressources halieutiques abondantes, les habitant-e-s de Tête-à-la-Baleine sortent au large<sup>31</sup> dès que le climat le leur permet, perpétuant le traditionnel convoi des maisons vers les îles (Dionne, 1985). Presque chaque famille baleinoise possède au moins une maison dans l'archipel, et la plupart détiennent leur propre bateau. On retrouve les principaux regroupements de maisons et de *chafauds*<sup>32</sup> sur l'île Providence, où trône la chapelle Sainte-Anne-de-l'île-Providence<sup>33</sup>, ainsi que sur l'île Anderson (voir Figure 3.1).

---

<sup>29</sup> Il s'agit du nom usuel pour désigner la plaquebrière, aussi nommée ronce petit-mûrier. Il s'agit d'un petit fruit orange au goût âcre, et dont les tiges solitaires parsèment la lande.

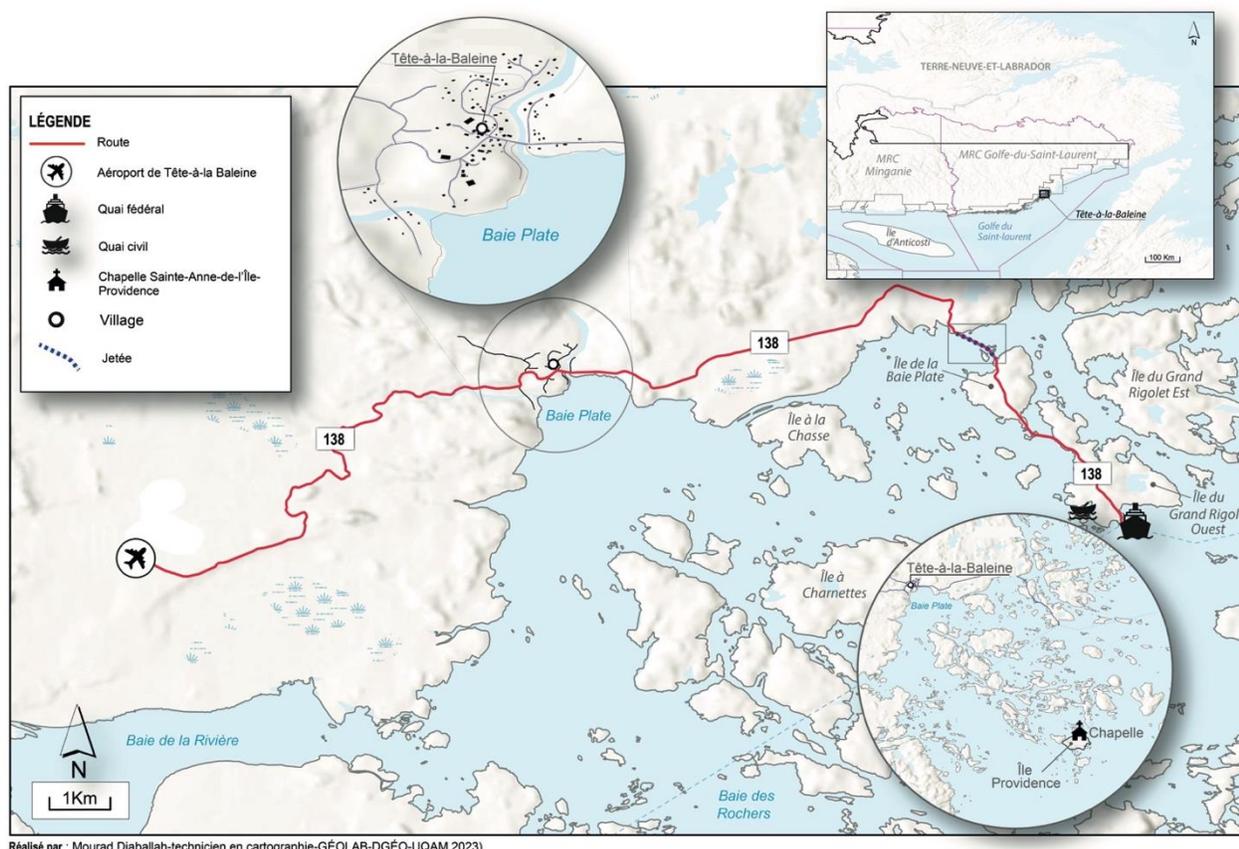
<sup>30</sup> Pierre Perreault, documentariste, a réalisé plusieurs courts métrages sur les communautés innues et les villages de la Basse-Côte-Nord. Ceux-ci sont compris dans la série documentaires *Au pays de Neuf-France* et se retrouvent sur le site de l'Office Nationale du Film.

<sup>31</sup> À Tête-à-la-Baleine, on dit que l'on *sort* lorsqu'on va rejoindre les îles ou se promener en mer, et on *rentre en dedans* lorsqu'on va au village.

<sup>32</sup> Réfère aux cabanes de pêches sur pilotis que l'on retrouve un peu partout sur le plaqué des îles.

<sup>33</sup> Érigée en 1894-95, la chapelle témoigne de l'importance du poste de pêche de l'île Providence, et demeure le plus ancien lieu de culte non-Innu de la Basse-Côte-Nord. Elle a été classée à titre de bâtiment patrimonial en 2016. Les intempéries auront eu raison de son clocher, qui repose par terre à côté du bâtiment.

Figure 3.1 Carte détaillée de Tête-à-la-Baleine



Réalisé par : Mourad Djaballah-technicien en cartographie-GÉOLAB-DGÉO-UQAM 2023)

Comme presque tous les villages bas-côtiers, à l'exception de Harrington Harbour<sup>34</sup>, le hameau de Tête-à-la-Baleine contient une portion de la route 138. Celle-ci s'étend de l'aéroport, qui se situe à environ 8km au sud-ouest du village, jusqu'au quai fédéral sur l'île du Grand Rigolet Ouest, à presque 10km du village (Figure 3.1). On dit souvent, non sans humour, que la portion de route qui mène à l'aéroport a été dessinée par un lièvre tant elle est sinueuse. Pour sa part, la route menant au quai fédéral fraie son chemin entre la terre ferme et l'île du Grand Rigolet Ouest, passant ainsi par l'île de la Baie Plate, où elle exonde des hauts fonds marins. Il s'agit là d'une portion de route que les résident-e-s appellent «la jetée»<sup>35</sup>. À l'instar de

<sup>34</sup> Harrington Harbour, connu du public en 2003 grâce au film *La Grande Séduction* qui y a été tourné, est une île sur laquelle on retrouve plutôt un système de trottoirs en bois. Ceux-ci permettent de circuler à pied, à vélo ou en véhicule tout-terrain entre les maisons et les commerces. En outre, aucune portion de la route 138 ne parcourt Harrington Harbour.

<sup>35</sup> En réalité, il y a deux jetées, mais je me concentre ici sur la plus grande portion à découvert, laquelle pose de plus sérieux problèmes d'accès et de sécurité.

l'entièreté de la 138 à Tête-à-la-Baleine, ce tronçon de route est dépourvu d'un revêtement d'asphalte. Construite en remblai sur fond d'argile et démunie de brise vague, la jetée est systématiquement soumise aux intempéries et à l'érosion de la mer qui s'engouffre dans la baie lors des tempêtes et des hautes marées<sup>36</sup>. Celle-ci est ainsi fréquemment estompée par les mouvements de l'eau, à plus forte raison en automne où les tempêtes sévissent plus violemment. La jetée s'en trouve parfois condamnée pour plusieurs jours d'affilée, voire une semaine ou plus (Figure 3.2). Cela rend impossible le déchargement des prises de pêche, et condamne tout accès au quai où le Bella Desgagnés accoste avec denrées essentielles et les personnes y voyageant. Le village est doté d'une carrière de gravier d'où sont tirées les tonnes nécessaires à l'entretien et à la réfection des portions endommagées de la route.

Figure 3.2 Photographie de la jetée submergée lors d'une tempête automnale (crédit photo: Ivonne Fuentes)



La jetée ne répondant pas aux normes en place en matière de sécurité, le MTQ a procédé à une analyse préliminaire pour sa reconstruction en 2005, puis a commandé, en 2007, une seconde étude effectuée par la firme Roche afin d'obtenir des solutions alternatives à celles d'abord proposées (MTQ, 2015). Conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement alors en règle (RLRQ., c.Q-2, a.31.1)(Gouvernement du Québec, 2015b), une étude d'impact environnemental visant à fournir une

---

<sup>36</sup> Il n'est d'ailleurs pas rare, lorsqu'il fait tempête, d'entendre les travailleurs du ministère des Transports s'excuser pour aller « surveiller la jetée ». Ainsi postés à regarder la mer emporter le lien vital du village jusqu'au quai, ceux-ci évaluent les quantités de gravier requises pour remettre la route à niveau une fois la tempête passée.

solution optimale et durable pour la stabilisation de la route du quai a vu le jour en 2012 (Radio-Canada, 2013). Cette dernière a été soumise au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2013 et le ministère des Transports a obtenu le certificat d'autorisation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en 2015 (décret184-2015). Toutefois, à la suite d'une modification de la Loi sur la qualité de l'environnement adoptée en 2017 (RLRQ, 2017, c4), la première autorisation a fait l'objet d'un second décret qui en modifiait les paramètres, notamment en ce qui a trait à la nature des compensations pour la perte de milieux naturels (décret1207-2022)(Gouvernement du Québec, 2022b). Le projet de reconstruction de la portion de route menant au quai est maintenant soumis à un nouvel échéancier selon les conditions du décret l'autorisant, qui ordonne le début des travaux au plus tard le 31 décembre 2030. Ainsi, à l'été 2021, toujours aucun travail n'avait été effectué sur cette portion de route, malgré le dépôt d'une pétition de 120 signataires en 2019 (Radio-Canada, 2019). Un rehaussement de la chaussée a été effectué en 2023, mais on n'y a ajouté aucun renforcement du remblai tel que prévu, et les jetées demeurent dépourvues de corridor de sécurité.

Il m'apparaît important de mentionner cette suite d'évènements dans le cadre de ce chapitre puisqu'il s'agit d'autant de facteurs qui font partie prenante du quotidien baleinois : la route vers le quai est utilisée quotidiennement par les habitant-e-s des lieux, parfois plus d'une fois par jour. Le quai fédéral et le quai du village constituent en outre le point de ralliement entre le village et les îles qui sont pratiquées hors de la saison de gel. Aussi, verrons-nous au chapitre 4, les échéanciers projetés et les consultations citoyennes font-elles partie du paysage temporel, discursif, aussi bien que matériel et symbolique de Tête-à-la-Baleine.

Autrement que par bateau, Tête-à-la-Baleine peut être atteint par les airs. Cela dit, aucun avion-passager ne dessert le village. La piste d'atterrissage de l'aéroport n'étant ni assez longue, ni asphaltée, seuls les hélicoptères peuvent s'y poser. En outre, quiconque désire entrer ou sortir par voie aérienne doit d'abord s'arrêter à Chevery, puis effectuer un vol en hélicoptère d'une dizaine de minutes. Le prix pour ce voyage seul s'élève à environs 500\$, si bien qu'il en coûte généralement au-delà de 1500\$ pour un aller simple de Tête-à-la-Baleine vers Sept-Îles avant le remboursement du PAAR, qui offre aux résident.e.s une réduction de 60% du prix payé sur présentation de facture et de preuve d'embarquement.

En termes de services et de loisirs, Tête-à-la-Baleine est doté d'une école où sont offerts des cours préscolaires, primaires et secondaires, ainsi que de l'enseignement aux adultes. L'école ne comptait plus que trois jeunes lorsque j'ai effectué mon séjour de recherche en 2021, mais l'arrivée de deux familles

ukrainiennes en 2022-2023 a fait s'élever ce nombre à 11<sup>37</sup> (Paquette, 2023). Le village est également nanti d'une clinique de santé, d'une caisse populaire, d'une radio communautaire ainsi que d'un marché, qui fait également office de magasin général et de Société des alcools du Québec. Tête-à-la-Baleine possède aussi une auberge où sont généralement logé·e·s les ouvriers et ouvrières contracuel·le·s. Enfin, on y trouve un jardin communautaire ainsi que la Ferme du Rigolet, un projet d'autonomie alimentaire qui prend forme depuis deux ans et qui fournit quelques denrées fraîches au village grâce à une serre et à des jardins extérieurs.

### 3.1.3 Approche du terrain

Il m'importe maintenant de préciser ce que j'entends par « terrain de recherche ethnographique ». Communément évoqué et mobilisé en géographie à titre d'outil de recherche, le « terrain », qu'il soit de nature ethnographique ou mené à des fins de collecte de données géophysiques, fait rarement l'objet de précisions au-delà des considérations techniques qu'on lui connaît (entrevues, matériaux collectés, durée, etc.), et auxquelles se voient d'emblée assignées une valeur épistémique (Hitching Latham, 2021; Katz, 1994; de Sardan, 1995). Ayant laissé s'écouler plus d'une année entière entre mon séjour à Tête-à-la-Baleine et la rédaction de ce mémoire, force m'est de constater que les contours d'un terrain de recherche, sinon que ses répercussions épistémiques, dépassent largement la durée du séjour dans « l'ailleurs », et la localisation du corps dans cet ailleurs circonscrit.

Abordant l'observation participante en recherche, de Sardan (1995) fait la distinction entre les matériaux qui, consignés de manière plus ou moins systématique, formeront le corpus d'analyse, et tout ce qui échappe au travail de récolte, lui, systématique, mais qui relève plutôt de l'imprégnation : les lieux et leur rythme toujours singulier, avec ce qu'ils contiennent d'anodin et de surprenant, forment la trame sur laquelle repose le travail de création de sens auquel me convie la rédaction de ce mémoire.

This is because we do not draw on context to make sense of the evidence presented; we see and understand in contexts—physical, historical, cultural, linguistic, moral, experiential, affective—that we venture in, as Clifford Geertz put it, as we conjure our interpretations of what is going on. [...] But consistent with a hermeneutic approach, what Geertz demonstrates is that the work of an anthropologist is one of mediating between an unending maze of

---

<sup>37</sup> Ces informations sont en date du 25 juillet 2023. Au moment où j'écrivais ces lignes, je me trouvais à Tête-à-la-Baleine, où deux familles ukrainiennes vivaient. Une des familles compte trois enfants, et l'autre cinq. Malheureusement, lors du dépôt final de ce mémoire en février 2024, une des deux familles a quitté le village, ce qui soulève de nouveau l'inquiétude au sujet du sort de l'école et du village. J'ai choisi de conserver les chiffres d'origine dans le corps du mémoire afin de permettre au lectorat de suivre la trame des événements, et de se figurer mieux la fragilité du sort du village.

contextual, historical, semiotic, and affective accounts that he or she must make sense of.  
(Freeman, 2014, p.827-828)

Qui plus est, tel que l'énonce Rodaway (2006): «The interpretation is ultimately a personal one and tells us as much about the researcher as what is researched, perhaps. » (p.2). Sans qu'il ne s'agisse d'une auto-ethnographie, mon travail repose sur l'acte de donner forme, par le biais du langage et de l'écriture, aux liens que j'ai moi-même tissés entre théories, échanges verbaux, souvenirs et données écrites (transcriptions, journaux de terrain, articles, etc.). Ces liens, que l'on pourrait qualifier de choix narratifs, sont redevables à « mes propres géographies » (traduction libre, Mazer, 2019, p.V), ou alors à ce que Paillé et Mucchielli (2016) appellent la « sensibilité théorique et expérientielle ». S'il m'est impossible de m'extirper de cette sensibilité première, aussi peu que du contexte dont émerge la recherche (Freeman, 2014), il est toutefois possible de considérer mes savoirs en tant que « données » de recherche valables. À mon sens, et tel que l'explique de Sardan (1995) :« Les données sont la transformation en traces objectivées de « morceaux de réel » tels qu'ils ont été sélectionnés et perçus par [la personne qui fait la recherche] » ( p.4).

Au tout premier chapitre, j'ai tenté de démontrer le cheminement intellectuel et affectif ayant mené à la production de ce mémoire de maîtrise. Le lectorat aura ainsi compris que je suis originaire du Québec laurentien, plus précisément de la banlieue de Longueuil. C'est toutefois le mouvement, et l'ancrage<sup>38</sup> fréquent – pour ne pas dire l'attachement et l'amour–, à de nouveaux lieux qui ont marqué mon parcours de vie, et m'ont doté de la sensibilité géographique qui m'anime. Mon affection pour la Côte-Nord est profonde, y ayant résidé et travaillé à de nombreuses reprises, et y ayant tissé plusieurs amitiés. En rejoignant la Côte-Nord, puis Tête-à-la-Baleine à titre de chercheuse académique, je me trouvais en territoire familier, dans une posture qui ne me l'était pas. Pourtant, une grande part de la rigueur de l'enquête de terrain n'est pas chiffrable : elle repose plutôt sur le *savoir-faire* (de Sardan, 1995). Sachant qu'il s'agissait de ma première expérience de recherche et de terrain autonome, cet appareillage de savoir-faire m'était entièrement à bâtir. Au départ, privée de mon naturel, j'accordais à ma posture – que j'entrevois de manière parfois maladroite<sup>39</sup>– une attention disproportionnée, et cela me gardait à distance des gens et des lieux. Le temps restreint pour produire mon mémoire de recherche, la nature somme toutes théorique de l'exercice auquel

---

<sup>38</sup> Le lectorat intrigué par le choix du terme « ancrage » peut se référer à Debarbieux (2014). Celui-ci propose de distinguer les métaphores de l'enracinement, de l'ancrage et de l'amarrage pour parler de l'attachement aux lieux. Bien que profondément attachée, et entièrement transformée par Tête-à-la-Baleine et la Basse-Côte-Nord, je ne saurais me réclamer d'un *enracinement*. Sans sous-entendre l'absence de mouvement, l'enracinement signifie la nature fondamentale du lien entre un lieu et une personne. Le terme ancrage serait plutôt indiqué pour illustrer le lien « nourricier » et l'investissement psychique et social qui se crée entre un lieu et la personne qui y « jette l'ancre » pour un temps déterminé.

<sup>39</sup> Les textes, entre autres, de Castree (2004), Davies, Disney et Harrowell (2021) et Ruez, Cockayne (2021) ont servi à alimenter ma pensée à ce sujet.

je me soumettais, et l'impossibilité de rendre, dans l'immédiat, un produit « utile » aux Baleinois-e-s sont autant d'enjeux qui me préoccupaient, et auxquels je me sentais en devoir de répondre. En cherchant, au travers de mes interactions, à légitimer ma posture (voir Castree, 2004), notamment en termes d'apport social et de rendus de recherche, j'entravais par ailleurs le « travail » auquel me conviait mon quotidien à Tête-à-la-Baleine, soit celui de laisser place à l'expérience des lieux et des apprentissages en faisant preuve de sincérité dans mes rencontres.

Mes premières interactions avec des gens de la place, soit au magasin général puis à la Caisse populaire étaient quelque peu saccadées et somme toutes transactionnelles : j'étais en quête d'entrevue, inconsciente du fait que la plupart de mes questions seraient élucidées par le temps, les observations et les conversations informelles. Après une sortie au large et quelques rencontres fortuites, l'inconfort et la gêne initiales ont plutôt cédé leur place à la formation de relations réciproques et d'amitiés. De manière pragmatique, afin de me faire connaître des gens de la place, j'ai effectué un premier passage sur les ondes de la radio communautaire CJTB où je me suis présentée, ainsi que mon projet et les motivations qui m'animaient. J'ai fait la même chose avant mon départ, et j'ai accordé une entrevue plus soutenue au journaliste local pendant mon séjour de recherche<sup>40</sup>. Plus tard, j'ai échangé des conversations téléphoniques avec la journaliste locale pour me garder au diapason des avancées dans le projet de prolongement de la route et du climat social et politique à Tête-à-la-Baleine.

#### 3.1.4 Posture de recherche

Dans la deuxième partie d'une réflexion en trois temps, Crang (2003) se demande comment visibiliser l'apport de la posture des chercheur·e-s dans la construction des savoirs en recherche. À son sens, les méthodologies qualitatives – peut-être à défaut de mieux – reposent toujours sur une logique cartésienne, qui opère une mise à distance entre chercheur·e et recherché·e, et conçoit les « données » en tant qu'objets fixes et stables, détachés de leur contexte (Amit, 1999; Law, 2004). Pensant ainsi, le défi de la recherche qualitative devient dès lors celui de « redonner un corps aux voix académiques, et une voix aux corps [étudiés] » (traduction libre, Crang, 2003, p.501). C'est sur la base de cette volonté, ainsi qu'afin de visibiliser l'apport épistémique de mon positionnement que j'ai fait le choix d'écrire ce mémoire à la première personne (Alcoff, 1991). Difficilement épuisée en une série d'énoncés clairs, ou sur la base d'une liste d'identifiants socioculturels concise (personne blanche, originaire du Québec laurentien, chercheure universitaire, etc.), je tente plutôt, tout au long de ce mémoire, de révéler ma posture changeante par le biais de l'écriture. C'est mue par cette intention que j'ai choisi d'insérer, dans chacun des chapitres de ce mémoire,

---

<sup>40</sup> Voir Clavet (2021).

des extraits de mes journaux de terrain. Ces extraits démontrent la nature poétique de l'exercice d'écriture à laquelle je me suis livrée lors de mon mois à Tête-à-la-Baleine. À l'instar d'une série de géographes, j'entrevois l'écriture poétique en tant que méthode permettant de me rapprocher de *mes* géographies (Boyd, 2017; DeLyser, Hawkins, 2014). Celles-ci prennent forme dans mon quotidien, et sont toujours en relation aux lieux d'où elles s'énoncent (Eshun, Madge, 2016; Lorimer, 2008). De plus, tel que le suggèrent Eshun et Madge (2016), lorsqu'ancré aux lieux, toujours vécus par le biais du corps et des émotions, l'écriture poétique en géographie détiendrait le potentiel « d'induire de l'empathie, et de promouvoir une compréhension [des lieux] sans en faire l'expérience directe » (traduction libre, Eshun Madge, 2016, p.783). Il s'agit enfin d'une méthode courante dans les géographies phénoménologique et non-représentationnelle, qui font la leur l'idée selon laquelle les savoirs se forment dans l'expérience libre d'*aprioris* cognitifs (Relph, 1970; Rodaway, 2006; ). Ainsi, «It is 'involved knowing' rather than objective knowledge. Participating in 'involved knowing' is to experience it personally, from within, and in relation to others (Franke, 2011) » (Boyd, 2017, p.211). Bref, composée de bien plus qu'une série définie de qualifiants, la posture d'un-e chercheur-e, ai-je compris, est constamment en mouvement, tributaire qu'elle est de l'expérience transformatrice du terrain.<sup>41</sup> L'écriture à la première personne du singulier et l'ajout d'extraits de journaux de terrains sont ainsi deux manières de rendre tangible, dans le cadre de ce mémoire, ma posture en mouvement.

### 3.2 Matériaux de recherche

Tous les matériaux<sup>42</sup> recueillis dans le cadre du séjour de recherche, constitués des notes de terrain, des transcriptions d'entrevues et des notes d'analyses sont mis à disposition pour le travail d'analyse. Les notes de terrain ont été prises tout au long du séjour de recherche à Tête-à-la-Baleine, et même avant d'y être, et sont constituées de notes faisant état (i) de conversations informelles retranscrites de mémoire, (ii) de constats et réflexions spontanées sur l'état des lieux (conséquences de l'absence de route, vie matérielle et culturelle, etc.) ainsi que (iii) de notes personnelles quotidiennes et d'idées. J'inclus également, dans les matériaux, certaines conversations informelles que j'ai pu avoir avec des connaissances, des personnes rencontrées au hasard sur la Côte-Nord ou ailleurs au Québec, et qui m'ont permis de jeter un regard nouveau sur mon sujet de recherche. Il s'agit ainsi de valoriser le caractère vivant d'une recherche ethnographique,

---

<sup>41</sup> Je tiens ici à mentionner et à remercier sincèrement Eric Joly, un ami, collègue, et doctorant en géographie – dont la thèse porte précisément sur l'apport épistémologique des émotions que convie le terrain de recherche en géographie, pour avoir inspiré la mise en mots de ma pensée ci-écrite. Me sachant transformée par l'expérience de l'observation participante, et toujours avide de discuter de cette vision qui s'offrait à moi, j'ai eu la chance d'échanger à de nombreuses reprises avec Eric, auprès de qui j'ai pu chercher les mots qui, aussi imparfaits soient-ils, rendraient compte le plus sensiblement possible de mon expérience de terrain à Tête-à-la-Baleine.

<sup>42</sup> Je préfère l'appellation « matériaux de recherche » à celle de « données », qui semble référer à une chose offerte, puis extraite de son contexte.

dont la « collecte de données » ne saurait être circonscrite au seul séjour de recherche, ni opérer selon une logique extractive (Amit, 1999).

### 3.2.1 Entretiens

Afin d’explorer plus en détails mes questionnements portant sur les conceptions et les significations attribuées à l’absence de route en Basse-Côte-Nord, j’ai choisi de mener des entretiens individuels et de groupe auprès de résident-e-s et d’ancien-ne-s résident-e-s de Tête-à-la-Baleine. Il m’a ainsi été donné de mener un total de 14 entrevues auprès de 17 personnes. J’ai recruté les participant-e-s au fil des rencontres et des discussions informelles qui ponctuaient mon quotidien à Tête-à-la-Baleine. Bien que j’aie posé une affiche au magasin général (voir Annexe A) afin de me présenter et de décrire ma recherche dès mon arrivée, aucune personne ne m’a contactée après en avoir pris connaissance : hormis pour les interviewé-e-s ne résidant pas à Tête-à-la-Baleine, j’ai d’abord partagé des moments et des conversations du quotidien avec chacune des personnes qui a accepté de témoigner dans le cadre de ma recherche.

L’appel à participation aux entrevues ayant été partagée via mon profil Facebook<sup>43</sup> lors de mon arrivée à Tête-à-la-Baleine, j’ai également pu m’entretenir avec trois personnes non-résidentes de Tête-à-la-Baleine via la plateforme de télécommunication Zoom. De plus, trois autres résident-e-s de la Basse-Côte-Nord m’ont appelée pour s’entretenir avec moi de manière informelle, et les conversations que nous avons échangées se retrouvent en filigrane de mes notes et mes journaux de terrain. Sur les 17 personnes que j’ai rencontrées pour une entrevue, l’une était résidente de Blanc-Sablon, une de Saint-Augustin, une de Chevery, une de Natashquan, et treize de Tête-à-la-Baleine. Sachant que les répondant-e-s demeurent dans des milieux avec une faible densité d’habitation, et qu’il serait facile de les retracer à partir de leur propos, de leur lieu de résidence et/ou d’autres informations (genre, nombre d’enfants, occupation), j’ai assigné à chaque personne un prénom aléatoire plutôt qu’un code alpha numérique basé sur le lieu de résidence. Ce geste, qui se veut par ailleurs symbolique, relève de l’intention d’humaniser les propos rapportés, et d’évoquer chez le lectorat un sentiment de familiarité et de connivence avec les personnes rencontrées. Les

---

<sup>43</sup> L’annonce partagée était accompagnée d’un texte de présentation. Celle-ci a été repartagée par 17 personnes et a fait l’objet de plus de 40 commentaires. Voici le court intitulé : « Ami-es de la Côte et de la Basse-Côte: J’ai l’immense chance de passer les semaines à venir sur la Basse-Côte-Nord dans le but de réaliser mon mémoire en géographie, qui porte sur l’importance de la route 138, toujours absente en Basse-Côte-Nord, pour les personnes et les communautés de la région. Je suis à Tête-à-la-Baleine, où je resterai dans les prochaines semaines, puis j’irai fort probablement me poser à Pakua Shipi et Saint-Augustin. Je cherche à réaliser des entrevues confidentielles pour recueillir les témoignages et les impressions des personnes résidant sur la Basse-Côte-Nord, peu importe le village ou la communauté! Je peux donc faire des entrevues à distance par zoom, sans problème. N’hésitez pas à faire circuler ces affiches dans vos réseaux, et à *tagguer* vos connaissances qui y résident! Au plaisir! Merci, Thank you, Tshinashkumitin!» (le 23 juillet 2021).

seuls critères de participation aux entretiens de recherche étaient d'être et/ou d'avoir été résident-e d'un village de la Basse-Côte-Nord depuis douze mois consécutifs ou intermittents, et d'être âgé-e de 18 ans ou plus. Il en a été déterminé ainsi afin que les nouveaux et nouvelles résident-e-s, incluant les personnes qui effectuent un travail saisonnier ou mobile<sup>44</sup>, puissent participer à la recherche.

Les entretiens individuels suivaient une structure semi-dirigée et la plupart des questions de la grille initiale ont été retravaillées pour s'adapter mieux à la réalité des lieux, pour prendre en compte des questionnements qui émergeaient de mes constats sur place, ainsi que pour mieux répondre aux propos des interviewé-e-s (voir Annexe B pour grille). Ainsi, les questions posées étaient ouvertes, et les participant-e-s invité-e-s à parler aussi longuement que souhaité. Chaque entrevue s'est naturellement transformée en un espace de discussion, et la grille de questions me servait plutôt de phare. Ladite grille d'entretien a été divisées en cinq grandes catégories portant sur (i) les pratiques de mobilité, (ii) l'attachement et l'appartenance aux lieux, (iii) l'identité bas-côtière, (iv) les relations intercommunautaires ainsi que (v) l'affiliation politique. Les catégories retenues pour la grille d'entretien, bien que ne participant pas directement du cadre conceptuel, découlent tout de même des concepts de l'habiter, notamment en ce qui relève des savoirs et des pratiques, de l'absence, à savoir ce qu'elle évoque et son potentiel structurant, et des infrastructures à titre d'objets politiques et culturels investis d'émotions. Les questions portant sur l'identité ont finalement été occultées des entretiens, puisqu'elles relevaient d'un concept n'ayant pas été retenu comme clé de lecture pour la présente étude. Sans demander d'emblée aux participant-e-s de se prononcer au sujet de la route 138, j'espérais, tel qu'il fut le cas, qu'en discutant des sujets ci-dessus, la route 138 et son absence seraient abordées à titre de phénomène sous-jacent ou contingent. L'idée, en menant ces entretiens, n'étant pas de valider ou d'infirmer des hypothèses, mais bien de déceler *comment*, c'est-à-dire en quels termes, sous quelles conditions et en relation à quels phénomènes la route 138 est évoquée. Les entretiens ont tous duré entre 60 et 90 minutes et ont été enregistrés par audio, puis retranscrits manuellement.

Sachant que la transcription des entretiens ne repose pas seulement sur l'acte mécanique de retranscription des mots, mais contribue également à la création de sens (Paillé, Mucchielli, 2016), j'ai pris soin de noter les inflexions de voix des participant-e-s ainsi que le ton emprunté, et, si possible, les expressions faciales coïncidant à leurs propos. Ces détails sont pour la plupart relatés de mémoire, tels que les manières, les gestes ou les tons de voix qui accompagnent et sous-tendent les paroles. Le travail de transcription était donc celui de rendre aussi fidèlement que possible les mots des personnes rencontrées en entrevue, mais

---

<sup>44</sup> Ces personnes oeuvrent notamment dans le milieu de la santé et des services sociaux, ou encore de l'enseignement.

également de reconstituer le moment et la scène afin d’y associer autant d’indices sensoriels que possible. Ce faisant, lors de la retranscription des entrevues, plusieurs détails du terrain me sont revenus en mémoire, liant naturellement ce qui est dit par les participant·e·s à la littérature scientifique, à mon expérience des lieux, ou alors à ma connaissance générale du sujet. J’ai enfin pris des notes d’analyses informées par ce mouvement de va-et-vient entre les transcriptions et la relecture des notes de terrains. De là, se sont dégagées certaines formes récurrentes annotées qui furent fort utiles au moment de l’analyse détaillée, puis de la rédaction de ce mémoire.

### 3.2.2 Autres sources

En plus des entretiens et des notes de terrain, un corpus d’articles de journalistiques et de journaux de l’Assemblée nationale sert de matériau d’appui. Les articles journalistiques sont tirés de Radio-Canada/ Radio-Canada Côte-Nord, Le Nord-Côtier, Le Devoir, Le Soleil, La Presse et CJTB. Bâti au fil de la recherche (entre 2020 et 2023), ce corpus composé de 86 articles journalistiques, et de 19 extraits de journaux parlementaires me servait *a priori* à l’élaboration de la problématique de recherche. En consommant cette littérature dite « grise », j’ai pu me familiariser avec l’historique du projet de la route 138, les discours l’entourant, et les approches des différents gouvernements à cet égard. Ces sources s’étalant entre 2003 et 2023 brossent un portrait diachronique, quoique non exhaustif, des échéanciers du projet de route. *A posteriori* ce corpus s’avère tout aussi utile en guise de « preuve » ou alors d’élément de compréhension de certains propos des participant·e·s, par exemple au sujet du fiasco de Pakatan (point 1.2.1) et des contrats octroyés à des firmes d’ingénierie. Sans en faire une analyse discursive – ce qui s’éloignerait de l’objectif du présent mémoire, j’ai toutefois recours à certains extraits de ce corpus de littérature grise pour appuyer et faire la démonstration de mes propos et de mes analyses.

### 3.3 Élaboration des analyses et présentation des résultats

Tel qu’il en a été question plus tôt, la nature même de l’exercice qu’est ce mémoire relève d’un acte de mise en récit. Pour Paillé et Mucchielli (2016) l’écriture en elle-même constitue une technique d’analyse, puisqu’au gré des formes que prend un texte, se révèlent de nouveaux liens, et de nouvelles manières de *faire voir* ces liens par l’engagement des sens. L’écriture accompagne la pensée et le ressenti, et permet de comprendre « avec » les matériaux, toujours en relation aux théories (Freeman, 2014). Dans un article portant sur le sens des lieux insulaires, Vannini et Taggart (2012) suggèrent aussi qu’il est également possible, tout en manipulant l’écriture, qui représente, de demeurer fidèle à une épistémologie non-représentationnelle. Envisagée à titre de pratique et de performance, l’écriture ethnographique puise dans les savoirs haptiques et la réflexivité pour engager l’imaginaire du lectorat, et permettre aux conclusions

tirées d'y trouver écho (Vannini et Taggart, 2012). Sans qu'il ne s'agisse de ma seule approche, j'appréhende tout de même l'écriture de ce mémoire en tant que *geste* analytique, qui y a inévitablement une influence épistémique.

D'aucuns s'entendent pour dire qu'il n'existe pas de formule unique et simplifiée de distinguer des formes dans la mise en relation entre les matériaux de recherche et le cadre conceptuel et théorique (Jackson, Mazzei, 2013; Law, 2004; St.Pierre, Jackson, 2014). Il est également difficile de délimiter le début et la fin de l'analyse puisque, dotée d'un ensemble de questionnements préalables, j'ai appréhendé mon séjour de recherche à Tête-à-la-Baleine entre autres motivée par le désir de répondre à ces mêmes questions larges; j'étais donc inévitablement plus sensible aux signaux me permettant de le faire. Je percevais d'emblée, lors de mon séjour de recherche, certaines formes et registres de sens qui se retrouvent enfin dans ce mémoire. Aussi :

L'enquête de terrain [procède-t-elle] par itération, c'est-à-dire par allers et retours, va-et-vient. On pourrait parler d'itération concrète (l'enquête progresse de façon non linéaire entre les informateurs et les informations), ou d'itération abstraite (la production de données modifie la problématique qui modifie la production de données qui modifie la problématique). [Cela] comme une restructuration incessante de la problématique [...], et comme un réaménagement permanent du cadre interprétatif au fur et à mesure que les éléments empiriques s'accumulent.» (de Sardan, 1995, p.15)

Afin de déceler des formes dans l'ensemble de mes matériaux et de leur interrelation, et afin de préserver leur unicité et leur importance respective, j'ai eu recours à la méthode de « l'insertion » (*plugging-in*), proposée par Jackson et Mazzei (2013) et inspirée par Deleuze et Guattari (1987). Cette démarche dite par « arrêts » théoriques, repose sur la formulation de questions analytiques qui permettent de réfléchir *avec* la théorie et les concepts en tant qu'outils. L'idée, ce faisant, est d'avoir recours à chaque concept et théorie choisis pour faire sens des matériaux de recherche. Plutôt que de morceler les entrevues en extraits de sens, il s'agit ainsi de travailler de manière transversale avec l'ensemble des matériaux mis à disposition pour l'analyse. Par cette méthode, il est aussi possible de choisir de s'attarder plus précisément et de questionner un *phénomène* décelé au sein même des matériaux de recherche. Une telle méthode permet, à mon sens, de faire voir le plus honnêtement possible le cheminement intellectuel dont découlent les propositions et les résultats de ce mémoire, qui ne repose pas sur la quantification ni le classement systématique de données chiffrables, mais bien sur la superposition d'un phénomène empirique, de ses afférences symboliques et affectives, et d'un assemblage théorique et conceptuel. Qui plus est, tel que mentionné d'entrée de jeu, le cœur de ce mémoire repose sur un article scientifique soumis à la revue *ACME : An International Journal for Critical Geographies*. La méthode d'analyse retenue semble en ce sens appropriée puisqu'un article

scientifique ne saurait épuiser l'ensemble de propositions qui pourraient découler de ce mémoire; il s'agit plutôt d'en choisir et articuler une qui soit évocatrice, théoriquement soutenue et empiriquement démontrée.

Avant de formuler mes questions analytiques, j'ai effectué (i) une relecture de toutes les transcriptions en prenant note des liens et des questionnements qui me venaient à l'esprit (ii) une relecture des coupures de journaux et de mon journal de terrain (iii) une relecture de mon cadre théorique et conceptuel et de mes annotations de textes (iv) une seconde, puis une troisième relecture des entrevues en écrivant certains constats et interrogations qui me semblaient répondre des théories et concepts mobilisés. J'ai fait tout cela en prenant les notes d'analyses évoquées plus haut, conformément à l'analyse par l'écriture (Paillé, Mucchielli, 2016). Enfin, je me suis inspirée de ces notes pour formuler des questions analytiques basées sur mes approches de l'habiter, de l'absence, ainsi que des géographies des infrastructures. Je me suis demandé, notamment, à quelles subjectivités, et quelles formes de relations donne lieu le moment entre planification et concrétisation? Et de quoi est constitué cet espace liminaire? Si l'habiter, conformément à la thèse d'Heidegger (1958) que nuance Rose (2021), n'est jamais dépourvu d'un rapport au bâtiment qui fait naître et affirme lieux et les espaces, alors que nous révèle donc une route qui n'est pas bâtie? L'article soumis, qui se trouve au chapitre 4 du présent mémoire, propose ainsi de comprendre ce qui émerge lorsque l'infrastructure promise, planifiée et projetée ne se matérialise pas.

## CHAPITRE 4

### HABITER L'ABSENCE, HABITER L'INFRASTRUCTURE?

#### 4.1 Introduction

En 1961, dans un discours qu'il adressait à l'Assemblée législative, le député Henri Coiteux affirmait que la Basse-Côte-Nord, région septentrionale du Québec dépourvue de lien routier au reste de la province, était confrontée à des « problèmes impensables » pour l'époque :

Il faut donner à ces gens une route de communication. Il faut que le fonctionnarisme arrête de nous répondre lorsque nous lui demandons quelque chose qui semble sortir de l'ordinaire[...]. Cette région n'est pas une région comme ailleurs. Il faut qu'elle soit traitée d'une façon spéciale et vite, car elle a complètement été abandonnée. (dans Dionne, 1985, p.153)

Deux ans plus tard, le député se prononçait à nouveau sur les conditions de vie dans la région et présentait le bill 23, qui fut adopté le 4 avril 1963. Ce dernier prévoyait le rattachement des communautés de la Basse-Côte-Nord, une promesse qu'appuyait alors le premier ministre Lesage (Dionne, 1985). Quelques cinquante ans plus tard, le gouvernement de Charest formulait la même promesse dans le cadre du Plan Nord, un projet politique d'envergure visant la « mise en valeur du territoire nordique » (Société du Plan Nord, 2011). Pourtant, en 2023, toujours aucun lien routier continu ne relie les quinze communautés de la Basse-Côte-Nord, lesquels s'étendent sur plus de 400 kilomètres (km) le long du littoral du Golfe-du-Saint-Laurent. Bien que des travaux soient aujourd'hui entamés pour relier certains villages entre eux, la continuité des discours et des promesses de rattachement au réseau routier confère à la route 138 en Basse-Côte-Nord des qualités mythiques.

Cet article s'intéresse à l'absence de la route, en se penchant plus précisément sur ses qualités structurantes et symboliques. Partant de l'idée que les routes sont à la fois des espaces et des interfaces où s'articulent aspirations, désirs, enchantement et pratiques politiques (Harvey, Knox, 2012; Jensen, Morita, 2017; Larkin, 2013), j'expose l'idée que le mécanisme qui sous-tend la création de ces espaces relève d'une distribution inégale de temps, et d'une inadéquation entre les paysages temporels bureaucratique, politique et local (Adam, 2008; Adams et al., 2009). Par cet exercice, je compte, d'une part, faire la démonstration que l'absence, à titre de figure géographique, est imbue des qualités généralement attribuées aux infrastructures. D'autre part, si espace et temps ne sauraient être évoqués séparément, je tente de visibiliser leur relation dialectique en précisant la fonction imminemment spatialisante – parce que différemment interprété, qualifié et distribué – qu'occupe le temps (Bear, 2016).

La première des cinq parties de l'article fournit une description de l'objet et du contexte ethnographique de la recherche qui s'appuie sur un terrain ethnographique mené à Tête-à-la-Baleine, en Basse-Côte-Nord. Dans la deuxième, il est question de la distinction entre l'objet de route, qui engendre l'espoir d'un futur vivant, et le projet de ralliement des villages, qui signifie plutôt le désengagement de l'État. La troisième partie aborde la question des paysages temporels conflictuels que la route absente met en relation. La quatrième se penche sur la distribution inégale du temps, puis introduit la notion de « fatigue logistique », intimement liée au désenchantement qui émerge du fait de vivre dans un « futur continu » (Carse, Kneas, 2019). Enfin, l'article se termine sur une discussion proposant de considérer l'absence à titre d'infrastructure.

Forcément en relation à une présence perdue (un avant), ou anticipée (un après), l'absence est en quelque sorte un *n'être-pas-là* ou un *n'être-pas-encore*, qui se déploie dans la relation au monde vécu et au temps (Meier et al., 2013; Frers, 2013). L'absence émerge donc de l'interruption: l'anticipation – notamment en termes de « résistance physique » – est sa condition d'existence (Frers, 2013). C'est cette absence de présence qui, selon Frers (2013), serait comblée par les émotions, l'imagination, et les affects de qui l'expérimente. Autrement dit, l'absence provoque un remaniement du monde en termes de pratiques et de représentations, et c'est précisément ce qui la dote de sa puissance géographique et de ses forces spatialisantes. L'habiter, qui se trouve structuré par l'absence, est ici déployé dans ses acceptions culturelles et sociales. C'est-à-dire aussi bien à titre de concept permettant de rendre compte de la nature existentielle du lien entre l'Être et le Monde (Berque, 2016; Heidegger, 1958; Lazzarotti, 2006), que des relations de pouvoir qui sculptent et dictent, parfois en dépit d'un rapport de proximité, les manières d'être en relation avec ce Monde (Stock, 2003; 2012). Si l'habiter, pour Heidegger, revient à conduire les choses dans leur être notamment par le travail d'édification – faire croître ce qui, de soi-même, ne saurait croître – chez Rose (2012), le bâtir ne découle pas seulement d'un symptôme de l'habitation d'un lieu, mais peut aussi bien l'entraîner. Le présent article entend démontrer qu'il existe bel et bien un lien *habitant* entre les différents groupes, personnes et collectivités concernées par la route 138 et son projet de complétion, mais que ce lien se structure selon des paysages temporels divergents. Pour Adam (2008), le paysage temporel (*timescape*), où temps et matière s'entremêlent, se compose notamment du *timing* (synchronisation), du tempo (rythme), du cadre temporel (début/fin), et de la durée, lesquels peuvent s'expérimenter en fonction d'un but (commun, individuel), ou indépendamment de celui-ci. Alors que le temps expérimenté est toujours « fini, concret et infusé de sens » (traduction libre, Bear, 2016), il est aussi foncièrement politique, si bien qu'il existe une inadéquation entre la qualification, la répartition et l'expérience du temps.

Je tire mes conclusions d'un ensemble de matériaux de recherche formé d'archives journalistiques, du récit historique de Dionne (1985), missionnaire ayant résidé plus de vingt ans en Basse-Côte-Nord, de notes de

recherche recueillies sur une période de plus de trois ans, et d'entrevues réalisées à l'été 2021 lors d'un séjour ethnographique à Tête-à-la-Baleine en Basse-Côte-Nord.

#### 4.2 Contexte empirique et repères théoriques

La Basse-Côte-Nord couvre la portion nord-est de la région administrative de la Côte-Nord, laquelle s'insère dans le vaste territoire ancestral innu, le Nitassinan (Figure 1.1). Elle comporte quinze unités de peuplement, dont les deux communautés innues d'Unamen Shipu et de Pakua Shipu, et cinq municipalités, chacune formée d'un regroupement de plusieurs petites localités. Sa nature enclavée distingue la Basse-Côte-Nord du reste de la Côte-Nord et du Québec laurentien. Bien que n'étant pas physiquement détachée du continent, la région partage pourtant les principales caractéristiques de milieux insulaires, notamment par la taille de sa population, sa distance des grands centres urbains et ses conditions d'accessibilité (Clark, 2009; Guimond, 2007). La route 138 s'interrompt à Kegaska, à l'extrémité sud-ouest de la région., à plus de 1300km de Montréal. Il en faut environs 17 heures de conduite pour s'y rendre. Les autres communautés de la Basse-Côte-Nord ne sont accessibles que par dessertes maritime ou aérienne. Bien que l'on trouve des tronçons de route qui relient entre elles les maisons, et le cœur des villages aux infrastructures aéro/portuaires, le tracé de la 138 ne reprend de façon continue qu'à Rivière-Saint-Paul, à 60km à l'ouest de Blanc-Sablon, le dernier village à l'extrémité est du Québec. De là, la route rejoint le Labrador où elle est renommée la *trans-labrador highway*. Cette dernière parvient de nouveau au Québec à la limite entre Wabush et Fermont, sur la Côte-Nord où une route sillonnant plus de 500km entre Fermont et Baie-Comeau retrouve la 138 de nouveau. Ce sont ces différents tracés routiers qui, plus aisément rendus visibles sur une carte (Figure 1.1), forment la figure géographique explorée ici : la présence marquée d'un réseau routier presque circulaire dans l'est du pays fait autrement saillir l'absence de route en Basse-Côte-Nord.

Le village de Tête-à-la-Baleine se trouve au milieu de la Basse-Côte-Nord, niché à l'abri des vents du large, au creux « d'une baie peu profonde [...] baptisée non sans amertume la baie Plate » (Perreault, 2021, p.64) (Figure 3.1). On y dénombre environs 100 personnes (Statistique Canada, 2021). À hauteur du village, le Golfe du Saint-Laurent est parsemé de tant d'îles que Jacques Cartier, lors de son passage, surnomme l'aire *toustes isles* (Perreault, 2021). Comme presque tous les villages bas-côtiers, Tête-à-la-Baleine contient une portion de la route 138. Celle-ci s'étend de l'aéroport, situé à 8km au sud-ouest du village, jusqu'au quai fédéral sur l'île du Grand Rigolet Ouest, à presque 10km du village. Tête-à-la-Baleine ne peut être atteint que par les voies maritime et aérienne, ou encore par la route blanche, un sentier de motoneige balisé praticable seulement en hiver. Aucun avion passager ne dessert directement le village : quiconque désire entrer ou sortir par voie aérienne doit d'abord s'arrêter à Chevery, pour y prendre un vol en hélicoptère d'environ 15 minutes.

On dit souvent, non sans humour, que la portion de route qui mène à l'aéroport a été dessinée par un lièvre tant elle est sinueuse. Pour sa part, la route menant au quai fédéral, que les résident.e.s surnomment « la jetée », fraie son chemin de la terre ferme jusqu'à l'île du Grand Rigolet Ouest, et elle exonde des hauts fonds marins de la baie plate (Figure 3.1). À l'instar de l'entièreté de la 138 à Tête-à-la-Baleine, ce tronçon de route est dépourvu d'un revêtement d'asphalte. Construite en remblai sur fond de glaise marine et démunie de brise vague, la jetée est systématiquement soumise aux intempéries et à l'érosion de la mer qui s'engouffre dans la baie lors des tempêtes et des hautes marées. Celle-ci est fréquemment estompée par les mouvements de l'eau, davantage en automne où les tempêtes sévissent plus violemment. Le chemin s'en trouve parfois condamné pour plusieurs jours d'affilée, voire des semaines, cela rendant impossible tout accès au quai où sont posés les embarcations personnelles, et où le cargo-passager *Bella Desgagnés* accoste hebdomadairement avec les denrées et les personnes à bord (Figure 3.2). Le ministère des Transports du Québec (MTQ), qui détient un poste au village, a ouvert une carrière de gravier d'où sont tirées les tonnes nécessaires à l'entretien et à la réfection des portions endommagées de la route.

Le développement d'infrastructures et de réseaux de transports routiers, plus qu'une simple prouesse d'ingénierie, relève d'un geste profondément *géo-graphique*. Les infrastructures routières, que l'on dit souvent *tracées*, matérialisent la relation entre les êtres humains, la technique, et les mondes épistémiques qui leur donnent forme (Dalakoglou, Harvey, 2012; Howe et al., 2016; Jensen, Morita, 2017; Larkin, 2018). Dans le Nord québécois et circumpolaire, le développement d'infrastructures de transport suivant généralement l'ouverture de méga-chantiers énergétiques, de papeteries ou de minières (Paquette, 2011), sert souvent à repousser les frontières imaginaires de l'État selon des logiques d'expansion coloniale et d'extractivisme justifiées par des imageries et un imaginaire puisant dans les récits des défricheurs québécois (Desbiens, 2015). Larkin (2013; 2018) suggère que ce processus de dissociation entre l'objet et ses fonctions techniques, qui s'effectue par l'ordre du discours, démontre les fonctions esthétiques et la valence idéologique des infrastructures. Moteurs d'expansion des États-providence, de consolidation des territoires étatiques et fomenteurs de liens économiques et politiques entre zones et régions (Edwards, 2003; Wakefield, 2018), les infrastructures routières matérialisent en retour la présence de l'État au sein des lieux où elles s'inscrivent (Harvey, Knox, 2012). Leur consolidation met en relation le travail de politicien.ne.s, bureaucrates, fonctionnaires, ingénieur.e.s, travailleur.e.s, et les habitant.e.s qui en sont témoin (Harvey, 2012). Avant d'être matérialisée, une route est cependant « faite de papier » et de discours : les infrastructures sont le fruit de plans, de devis et de budgets qui servent aussi bien de symbole que de technique de gouvernance (Mbembe, Roitman, 1995 dans Larkin, 2013, p.335). Toutefois, selon Carse et Kneas (2019) : «Budgets evaporate, political winds shift, markets fluctuate, protests gain traction, and paradigms fall out of fashion » (p.10). Qu'advient-il donc lorsque l'infrastructure promise, planifiée et

projetée ne se matérialise pas? À quelles formes de relations donne lieu ce moment entre planification et concrétisation? Et de quoi est constitué cet espace/temps qui se veut liminaire? Les questions posées par Carse et Kneas m'apparaissent fondamentales:

What happens when the temporal horizon of infrastructure's promise becomes protracted, and completion is itself called into question? When the unfinished comes to seem like a permanent condition rather than a prelude to something else? When waiting becomes the norm? (Carse, Kneas, 2019, p.19)

#### 4.3 Habiter, le temps d'une vie

##### 4.3.1 Le projet ou la route? Entre espoir et croyance, futur et passé, vie et mort

En 2012, alors que je résidais à Natashquan, j'assistais quotidiennement à la valse des travailleurs œuvrant sur le chantier de prolongement de la route 138 vers le village de Kegaska, relié en 2013. Je me souviens de la rumeur qui prévalait alors: « En 2020, on se rend à Blanc-Sablon en voiture ». Ce dire répandu relevait d'une mise en récit des échéanciers et budgets alors en place, qui prévoyaient la construction de tronçons entre les villages de Kegaska et La Romaine, entre Tête-à-la-Baleine et La Tabatière, ainsi qu'à l'est de Pakuashipi (Gouvernement du Québec, 2011) (Figure 1.3). C'est la corporation Pakatan Meskanau, un organisme sans but lucratif constitué du regroupement entre les élue-e-s de la Basse-Côte-Nord et des communautés innues qui était chargée du projet d'après une entente-cadre qui prévoyait des versements d'un peu plus de 220M\$ sur 10 ans pour la construction des tronçons de route et d'un chemin forestier. En 2013, le MTQ a résilié le contrat après avoir pris connaissance d'irrégularités dans les dépenses, et c'est l'Unité permanente anticorruption qui a été chargée de jeter la lumière sur question. C'est ainsi que seulement 12km de route ont été construits, pour un montant total de 47M\$ (Panasuk, 2015a; 2015b). La corporation Pakatan avait fait effectuer des études et devis par les firmes Roche et Axor, lesquelles ont dû être rachetées par le gouvernement du Québec en 2017 pour la somme de 1.7M\$, lors de la liquidation de faillite des acquis de Pakatan (Cantin, 2017; Radio-Canada, 2017). Si force est de constater que toujours aucune route ne relie l'entièreté de la Basse-Côte-Nord, les récits qui prévalaient avant la faillite de Pakatan laissaient poindre l'espoir que l'on avait en la venue d'une route. Pour les habitant-e-s de la Basse-Côte-Nord, ce cycle de promesses, d'anticipation puis de déception relève toutefois d'une expérience connue, et donne naissance à une trame affective continue qui s'inscrit dans le paysage temporel bas-côtier (Adam, 2008) :

Q- (s'adressant à une des personnes) On jasait [discutait] de la route 138!

R1- Ah mon dieu!! Vous pouvez ben en jaser [discuter]! On l'a pas encore! De toute façon nous autres on la verra pas...

R2- Ben, j'espère...

R1- Ben j'espère moi aussi, mais depuis 1970 là...depuis qu'on est jeunes qu'y disent...

Q- Vous y croyez pas?

P1- Non. Ça fait cinquante ans qu'on la demande pis on l'a pas eue. Ça donne pus rien d'y croire là. On parle pis c'est toute, on parle de rien... (notes de terrain)

Tel que le laisse entrevoir cette citation tirée d'une conversation informelle, il est courant, voire systématique lorsque l'on mentionne la route, que les Baleinois·e·s disent « se la faire promettre » depuis de nombreuses années. Les récits font aussi état de revendications et de mouvements populaires qui militent pour la venue d'une route complète sur la Basse-Côte-Nord à partir des années 1950. Il se pourrait toutefois que l'idée occupe les esprits depuis bien avant. Dans un récit autobiographique, le missionnaire oblat Gabriel Dionne retranscrit d'ailleurs un extrait des journaux de l'historien Huard qui, ayant parcouru la Côte-Nord par bateau avant même que ne soit reliée la Moyenne-Côte-Nord<sup>45</sup> à la route, se questionne, en 1897, sur *l'absence* de celle-ci :

Oui, je ne vois rien de plus urgent, dans ce qui est du ressort du Gouvernement du Québec, que l'exécution d'une bonne route qui suivrait toute la Côte et mettrait tous ces hameaux isolés en communication facile les uns avec les autres. Énoncer cette demande, cela suffit, à ce qui semble, pour faire voir tout de suite combien elle est raisonnable. Se doute-t-on seulement, dans la Province, qu'il y a une lisière d'endroits habités, longue de quatre à cinq cent milles [sic], où l'on ne peut voyager par terre, faute de chemins et faute de ponts sur les rivières! (cité dans Dionne, 1985, p. 90-91)

En 1960, poussés par le désir d'améliorer les conditions de vie et le sort politique de la Basse-Côte-Nord, les villages se sont organisés pour la création d'un Conseil économique qui aurait pour but de faire valoir les intérêts des Bas-Côtiers et Bas-Côtières à l'Assemblée nationale, et de doter la région d'une structure municipale. En 1961, la première rencontre dudit Conseil, dont les discussions portèrent sur les « aspirations communes » (Dionne, 1985, p.132) de la Basse-Côte-Nord et le désir d'ouverture « à l'évolution et au progrès » (Ibid.) a ainsi mené à la signature d'une résolution, et au dépôt d'une pétition réclamant la construction d'une route, que soutenait le député Henri Coiteux. Aussi peut-on lire qu'en 1963, il existait déjà, des plans et devis pour une route (Dionne, 1985). C'est donc que depuis lors, différents caucus ont signifié leur intention de doter la Basse-Côte-Nord d'un lien qui la relierait au Labrador ainsi qu'au reste du Québec. Ces ambitions ont été signifiées aux communautés bas-côtières, plus souvent qu'autrement dans le

---

<sup>45</sup> La Moyenne Côte-Nord désigne la région géographique située plus au sud-ouest de la Basse-Côte-Nord. Les termes basse, moyenne et haute Côte-Nord désignent le courant du fleuve qu'il faut *remonter* pour se rendre, par exemple, vers Québec ou Montréal. Les Montréalais·e·s sont fréquemment confondus·e·s par ces appellations géographiques, imaginant plutôt qu'elles réfèrent à une latitude géographique. Ce réflexe de l'imaginaire démontre le caractère saillant des points de repères que l'on adopte pour désigner « l'ailleurs », s'en faire une lecture et le nommer.

cadre de campagnes électorales tant fédérales que provinciales et sans distinction de parti politique (Drouin, 2022; Dupont, 2019; Editions Nordiques, 2015; Radio-Canada, 2003 ).

D'abord intéressée à comprendre les conceptions que se font les Baleinois-e-s de la route, j'ai entrepris de les questionner sur leur désir de voir celle-ci se matérialiser. C'est toutefois à un différent registre de sens que cette question s'est heurtée :

Q- [...]. Les gens arrêtent pas de me répondre qu'ils y croient pas, quand je demande "La voulez-vous"?

R- Oui, on la veut. Moi! Je la veux.

Q- Mais est-ce que vous y croyez?

R- Pour me l'être fait promettre pendant 40 ans sans réalisation, l'espoir commence à s'émousser. Mais j'ai un regain en moi qui dit, faut, faut...Faut pas que Tête-à-la-Baleine meure! Pis il faut que le village soit revitalisé par l'apport économique que la route apportera. (Amélie)

Ainsi comprend-t-on qu'il existe une différence marquée entre le sens attribué au *projet* de ralliement des communautés au réseau routier, et l'objet que constituerait la route elle-même. Quoiqu'interreliées, ces deux choses relèvent d'orientations temporelles différentes. Bien qu'un projet, près de l'acte, inspire normalement un mouvement vers l'avant, vers le futur, les nombreuses déceptions et l'irréalisation « continue » qu'on y associe renvoient ici plutôt à un présent suspendu et aux traces que laisse le passé (Carse, Kneas, 2019) :

R- Je sais pas si ils commencent des affaires. Moi, j'ai espoir là, j'aimerais ben ça.

Q- Penses-tu que les gens partagent une opinion par rapport à ça?

R- Ben je pense pas que les gens ils y croient vraiment. (Andrée)

*A contrario*, l'idée de la route, objet attendu et désiré par toutes les personnes interrogées inspire le futur, et permet de s'y projeter par le biais de l'espoir : la route aiderait à la survie du village. La question de la revitalisation économique et du « développement » industriel et touristique est d'ailleurs fréquemment mise de l'avant lorsqu'il est question des effets d'une route et ce, tant par les résident-e-s que les dirigeant-e-s des classes politiques. Cette sensibilité aux promesses de développement économique relève de ce qu'Harvey et Knox (2012) conceptualisent en tant qu'enchantement des infrastructures. Des espoirs de prospérité économique, de facilité d'accès et d'autonomie politique s'insèrent dans les discours des Baleinois-e-s qui ont toujours foi en la venue de la route:

R- ...Mais en même temps je pense que si y'en a pas de route, on va être appelés à fermer un moment donné parce que ça va être dur de développer. C'est dur d'amener des gens qui connaissent pas du tout ça, pis de leur dire: Ben restez. Tsé c'est dur de se dire...quelqu'un qui va venir complètement de l'extérieur, de lui dire: Viens. Tsé tu vas peut-être repartir voir ta

famille, une fois par année? [3 secondes]. [...] Fait que quelqu'un qui déciderait de venir s'installer ici de l'extérieur c'est un gros enjeu, tsé c'est pas évident. Fait que...ça, ça serait facilitant. Ça serait facilitant que les gens disent: ouais, moi j'aimerais ça m'en venir ici. Parce que je peux pendre mon char tsé, pis partir (Valérie).

Cette inscription de la 138 dans un registre symbolique de vie/mort qui marque l'espace existentiel (Enrikin, 1976) bas-côtier est d'autant plus fort que, à 10 kilomètres de l'aéroport de Tête-à-la-Baleine se trouve l'ancien hameau d'Aylmer Sound. La fermeture de villages n'est pas un phénomène étranger pour les habitant-e-s de la région : par manque de population, d'emplois et de services, d'autres ont vu sonner le glas. Séparé de Tête-à-la-Baleine par la rivière Mécatina, le village d'Aylmer Sound, dont on associe couramment la fermeture à l'absence de route (Gagnon, 2015), a cessé d'exister physiquement en 2007 (Duchesne, 2017). Ainsi soumises à la mortalité des villages environnants, plusieurs personnes confèrent à la route le don de prolonger la vie, et « d'amener de la nouveauté » (Fred). C'est dans les changements qu'inspire l'idée de route que se joue donc la survie des lieux : « le changement peut être bon. Il peut être mauvais aussi, ça va changer des choses, mais je pense que présentement la Basse-Côte-Nord se meurt. » (Léanne)

Q- Aylmer Sound, quand ça a fermé, comment est-ce que la nouvelle a été accueillie ici, comment les gens se sentent par rapport à cette fermeture-là...Est-ce que vous avez peur?

R- Oui! On a une épée de Damoclès au-dessus de la tête on est certains qu'on sera le prochain village. Parce que quand tous nos vieux seront morts et que nos jeunes pourront pas revenir parce qu'il y a pas de route et pas d'espoir de gagner sa vie. Qu'est-ce qui va arriver? 3 élèves à l'école...Il y a tu quelque chose de plus dramatique que ça?! [...]

Q- Pis, pensez-vous que ça aurait pu être évité cette fermeture-là?

R- Aylmer Sound?

Q- Oui.

R- Ben oui! Les décisions...(hésite)(sourir) Tsé, quand les décisions sont prises au gouvernement par les gens qui connaissent pas la réalité là, qui connaissent pas le fond du problème...Qu'est-ce que!? Ça aurait...Ça aurait coûté beaucoup moins cher de rattacher ici. Chevery ça aurait coûté un peu plus cher, la route aurait été un petit peu plus longue et la rivière plus difficile à traverser, mais ici ça aurait été très facile. (Amélie)

En novembre 2022, s'est tenu à Tête-à-la-Baleine une consultation citoyenne du MTQ et du Groupe Mobilité Basse-Côte-Nord dont les objectifs étaient de donner l'heure juste aux citoyen-ne-s sur le projet de prolongement de la route, de compléter une collecte de données pour une étude des besoins en vue du ralliement des villages, ainsi que de prendre le pouls des besoins du milieu. Dans la manchette du journal local, on pouvait lire : « Ce n'est pas demain la veille que les citoyens des villages toujours isolés de la Basse-Côte-Nord prendront leur véhicule pour atteindre Blanc-Sablon ou Kegaska si on se fie à l'avancement des tronçons à l'étude du projet de prolongement de la route 138. L'heure est davantage aux solutions palliatives menant à un désenclavement graduel » (Clermont, 2022). Lors des consultations, les citoyen-ne-s ont été invité-e-s à imaginer des solutions pour « stopper la dévitalisation », et

pour « convaincre » le gouvernement de l'utilité de compléter la route dans son entièreté (Ibid.). C'est ainsi que face aux promesses répétées, la confiance des Bas-Côtiers et Bas-Côtières en le projet de route, et plus largement envers les classes dirigeantes est esquinée. Cette perte de croyance et d'espoir qui s'opère chez certain-e-s démontre d'autant plus le lien symbolique vital qui s'est construit entre la Basse-Côte-Nord et la route. Le choix de vocabulaire en manchette est, à cet égard, plus qu'évocateur de la réalité, et de l'état d'esprit de celles et ceux qui, ayant perdu l'envie de se projeter pour apaiser l'incertitude (Hetherington, 2014), acceptent le présent continu :

(Parlant, avec émotion, du « détachement » que l'interviewée dit ressentir par rapport au futur)

Q- Pis est-ce qu'il y a eu un moment où t'as dit : là, il faut que je me détache de ça?

R- Je te dirais que c'est depuis une dizaine d'années. Avant ça j'avais toujours espoir.

Q- Il s'est tu passé quelque chose...

R2- Des promesses pas faites. Ben tu réalises. Tu réalises. Un moment donné c'est beau l'illusion, pis d'essayer de croire en quelque chose. Pis depuis dix ans c'est sûr que le village,... Nous ici, c'est plate [dommage] à dire, mais il est trop tard. C'est fini. Il va y avoir une occupation. Mais le village revivra pus. En tout cas, tant mieux si je me trompe, mais c'est clair dans ma tête que c'est fini...(Maryse)

#### 4.3.2 Inadéquation de paysages temporels, conflits d'intérêts et désaffiliation politique

Bien qu'en 2023 deux tronçons de la route soient en phase de construction, les récits que (re)construisent les Baleinois-e-s au sujet des nombreuses promesses, échéanciers, études et délais laissent poindre une inadéquation entre les paysages temporels des habitant-e-s et ceux des joueurs étatiques. En effet, les pratiques bureaucratiques, managériales et politiques (campagnes électorales, consultations, études, travaux préliminaires, etc.) s'inscrivent dans les savoirs des Baleinois-e-s, pour qui le temps s'expérimente toujours en relation aux lieux où est projetée la route. Là où se concentrent les périodes électorales, les cycles budgétaires et parlementaires, et les nombreuses étapes pour la réalisation d'infrastructures, se vit le quotidien bas-côtier. C'est cet entrecroisement de temporalités –ici, fonction d'un *but* (Adam, 2009) – que Carse et Kneas appellent le « *project time* » (Carse, Kneas, 2019) : pour qui cherche à être élu-e, à effectuer un relevé aérien, ou encore pour qui espère remporter un appel d'offre, le temps se fait toujours linéaire et déterminé en fonction de l'atteinte dudit but. Or, en Basse-Côte-Nord, on réfère communément à un « manque de volonté » politique et gouvernementale pour s'expliquer l'absence, ou la non-complétion de la route, que les discours, promesses et les espoirs hissent pourtant à titre de but fédérateur :

R- C'est un manque de volonté politique. Si sont pas capables de réaliser que en 2021 qu'il y a encore des gens de la province de Québec qui sont pas reliés par la route. Ben c'est...(sourir). Ils préfèrent allègrement donner de l'argent aux pays étrangers alors qu'on en a tellement besoin. [...]Tu vois-tu...Tu sais, par le manque de route je connais deux personnes qui ont perdu l'usage d'un œil. Tsé, du fait qu'on soit loin là, ouais...(Martine)

C'est donc aussi dans l'inadéquation entre les objectifs à atteindre que l'on décèle la dissociation entre les fonctions techniques et celles esthétiques et discursives de l'infrastructure dont parle Larkin (2013): le paysage de Tête-à-la-Baleine comporte bel et bien les reliques des différents travaux et études effectuées (arbres abattus, cônes, inscriptions dans les roches, balises, etc.), qui sont autant de témoignages du projet de route *in-fini*. Pourtant, loin des lieux concernés, un travail s'effectue certainement en vue de la complétion de la route, quoique sur la base de cadres temporels et d'objectifs différents. La jetée de Tête-à-la-Baleine constitue d'ailleurs un exemple frappant de manifestation physique du « *project time* ». La chaussée ne répondant pas aux normes en place en matière de sécurité, en 2005, le MTQ a procédé à une analyse préliminaire pour sa reconstruction puis a commandé, en 2007, une seconde étude effectuée par la firme Roche afin d'obtenir des solutions alternatives à celles d'abord proposées (MTQ, 2015). Ensuite, conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement alors en règle (R.L.R.Q., c. Q-2, a.31.1), une étude d'impact environnementale visant à fournir une solution optimale et durable pour la stabilisation de la route du quai a vu le jour en 2012 (Radio-Canada, 2013). Cette dernière a été soumise au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement en 2013 et le MTQ a obtenu le certificat d'autorisation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en 2015 (décret 184-2015). Toutefois, à la suite d'une modification de la Loi sur la qualité de l'environnement adoptée en 2017 (RLRQ, 2017, c4), la première autorisation a fait l'objet d'un second décret qui en modifiait les paramètres, notamment à l'égard de la nature des compensations pour la perte de milieux naturels (décret 1207-2022).

Le projet de reconstruction de la portion de route menant au quai est maintenant soumis à un nouvel échéancier selon les conditions du décret l'autorisant, qui ordonne le début des travaux au plus tard le 31 décembre 2030. Ainsi, à l'été 2021, toujours aucun travail n'avait été effectué sur cette portion de route, malgré le dépôt d'une pétition de 120 signataires en 2019 (Radio-Canada, 2019), et malgré de nombreuses demandes formulées de la part des comités locaux. Un rehaussement de la chaussée à l'aide de gravier a été effectué en 2023, mais on n'y a ajouté aucun renforcement du remblai tel que prévu, celles-ci demeurent conséquemment dépourvues de corridor de sécurité, et leur largeur n'est toujours pas en règle. Sans en résoudre les failles, cette histoire rend visible les enchevêtrements de personnes, de travail et de lois, et les conflits d'échelles temporelles qui naissent de l'élaboration d'un projet d'infrastructure d'envergure. Lorsque j'étais à Tête-à-la-Baleine en 2021 puis en 2023, j'ai assisté à plusieurs conversations enflammées à ce sujet, que plusieurs entendent comme une preuve de désorganisation, de gouvernance diffuse et inefficace, et surtout, d'illogisme:

R-...Ben oui...Ben regarde, faut que ça passe là, pis que ça soit accepté, pis que ça passe dans le bureau là, pis,...

Q- As-tu l'impression que t'as un poids là-dedans?...

R- Non. Il y a trop de,... d'après-moi il y a trop d'employés, trop de gens dans les bureaux, pis je sais pas.

Q- Il y a comme trop d'étapes à passer?

R- C'est même pas mon boss [qui décide], [c'est plus loin que] mon boss, pis même lui, ça va plus loin pis,... (Jason)

D'autres encore, décrivent que les fonctionnaires, trop loin des lieux où s'inscrit réellement leur travail – que dénote l'usage de la figure métaphorique du « bureau », image d'un lieu aseptisée et où le corps est privé de ses sens pour connaître et appréhender – occupent une fonction de nature purement esthétique et soient en posture d'impunité :

R- Moi je dis toujours que tout ce qui vient du gouvernement c'est le budget, c'est les ministres différents d'un à l'autre, pis euh,... [...] je me dis que tout ministre quand le monsieur ou la madame signe le papier en bas, justifie quelque chose. [...] Tout le monde vient justifier, c'est sûr que le ministre qui vient de signer le contrat pour une clinique à Tête-à-la-Baleine, centre de santé à Tête-à-la-Baleine. Il a signé en bas là, ben : "Ma job est justifiée". Tout le monde, le monsieur qui a signé ou la madame qui a signé en bas, pour l'aéroport à Tête-à-la-Baleine, "J'ai signé en bas!" [levant les bras en signe d'impunité] Hey : "Ma job est justifiée!" (Félix)

La consultation citoyenne ayant fait l'objet de manchettes s'avérait en réalité être la première étape nécessaire à l'amélioration d'une étude d'opportunité, laquelle avait déjà été réalisée en 2003. Le profil sociodémographique et économique de la région ayant évolué depuis, il est maintenant nécessaire de récolter de nouvelles données, et de sonder à nouveau les citoyen-ne-s au sujet de leurs besoins et de leurs attentes en termes d'infrastructures et de développement régional. Cette démultiplication des études, du travail réalisé et des fonds engagés en vue de la complétion de la route – qui n'est pas garantie par une étude d'opportunité –, est perçue par la plupart comme un gaspillage de temps, de main d'œuvre et de fonds publics:

R- (Parlant des travaux déjà réalisés pour la route) [...]Je pense qu'il y a un abattage d'arbre qui a été fait, on sait où ce que ça va passer la route parce que ça a été abattu. Mais il faut...là ça recommence à pousser,... si ils se décident pas va falloir encore réabattre. Parce que, tsé...ça, ça finit pas là. [...] Quand ils vont être prêts va falloir qu'ils recommencent à abattre. [...] Qu'y...qu'ils arrêtent de faire leurs études pis qu'ils commencent à travailler. (Félix)

R- [...] Pakatan qui a été, en bon français, une *ostie* [juron québécois] d'erreur. Pourquoi, parce qu'il n'en a qui en ont gardé pour leur profit pis il y avait des conflits d'intérêt dans ça. L'argent qui a disparu pour faire quelques kilomètres de route à La Tabatière. [...] Pis depuis ce temps-là, à chaque année on nous dit que ça se fait. Puis finalement tous les sondages [études de terrain] étaient là puis encore v'là deux ans ils ont repris les sondages, pis qu'est-ce qui va

arriver sondage après sondage, on le sait pas. [...] tout ça a retardé, toutes ces choses-là retardent. (Adam)

Outre les buts et le cadre temporel qui diffèrent, la question de la synchronisation (*timing*, voir Adam, 2008) entre les intentions, les volontés et les moyens à disposition est également en jeu dans le récit que se font les Baleinois-e-s au sujet du projet de route. Tantôt j'avançais que la route était attendue et désirée par toutes les personnes interrogées. Un bémol s'impose toutefois à cet égard puisqu'elles ont aussi mentionné avoir l'impression que certaines personnes sont réticentes à l'idée de l'arrivée d'une route. C'est donc à un manque d'unité tant entre personnes qu'entre communautés, que l'on attribue en partie la responsabilité d'avoir repoussé les intentions politiques lorsqu'elles y étaient:

Q- Pourquoi tu penses qu'il y a pas de route continue en Basse-Côte-Nord, à ton avis?

R- [...] je pense qu'on a comme laissé la population à se détruire par eux-mêmes. À aller chercher des petits bouts pis des ti revenus pis : « Ah si on a ça », pis « si la route vient », pis « ce petit morceau là »...Je pense que ça a commencé par ça, pis après ça les compagnies qui se sont installées où le gouvernement subventionnait, ben y'en a qui se sont greffées à ça, ça faisait du revenu, fait que les compagnies,...je pense que au départ c'est toute une histoire d'argent [...]. C'est comme ça, même encore, comme il parlait tantôt, le gouvernement qui va subventionner pendant des années à coup de millions et de milliards pendant des années une grosse compagnie [le groupe Desgagnés], y va faire en sorte que son argent à s'en ira pas au vent, que y'a pas donné ça pour rien. Fait que c'est la même chose pour toutes les compagnies aériennes, maritimes, qui se sont greffées à ça. Ben que oui, sont payés, mais s'il y avait eu une volonté locale, je dis entre les villages, par tout le monde, ça se serait fait. Mais parce que les gens ont pas travaillé ensemble, les gens je pense qu'ils ont travaillé pour leurs poches.

Q- Pour leurs propres intérêts?

R- Oui. (Noémie)

Toujours sensibles aux imaginaires d'intégration politique et de territorialisation rattachés à la venue d'un lien routier (Harvey, Knox, 2012), beaucoup ont l'impression de n'être pas partie prenante du Québec. Bien que les routes aient suivi le mouvement d'expansion vers le nord de l'État, et que, comme au temps de Duplessis, elles aient déjà porté une certaine valence électorale (Paquet, 2001), elles représentent aujourd'hui un paradigme de développement ancien. Lorsqu'on l'entrevoit de manière diachronique, les significations accordées au projet de prolongement de la route 138 sont changeantes. Aujourd'hui, bien que l'on croie toujours qu'une route ait le pouvoir de maintenir les villages en vie, son incomplétude donne à beaucoup le sentiment de demeurer dans l'ombre de l'histoire et, dit-on, d'avoir raté l'époque des grands projets d'infrastructure. Plusieurs tissent d'ailleurs un lien entre l'exploitation des ressources et l'ouverture de routes :

R- S'ils trouvent une mine d'or à Saint-Augustin la semaine prochaine, la route est là dans deux semaines. [...] il y aurait un moyen si il y avait une richesse qui était là à exploiter pour une compagnie minière là. Je veux dire, c'est comme ça que ça fonctionne.» (Félix)

Q- Pis tantôt tu as dit que la route il aurait fallu que ce soit avant, mais qu'il est un peu trop tard. Quand-est ce que tu crois que ça aurait été bon que la route soit là?

R- Bon, dans le temps de la Basse-Côte, dans le temps que (soupire), dans les années 80, peut-être même avant ça. Y'avait donné au niveau minier pis toute la même chose,... Y'ont développé des villages, Schefferville, pour l'industrie minière. Peut-être icitte, ils ont pas venu ici, ...on sait pas, mais on fait partie du Québec! On habite dans le Québec, *criss* [juron québécois], pis on est même pas reliés! Tsé? Je dis, ça va peut-être rien apporter de beaucoup plus, mais ça aurait sûrement rien apporté de moins. Tsé, être relié au reste du Québec, ça aurait réglé,...Beaucoup. (Raphaël)

#### 4.3.3 Absence de choix, contrôle du temps et fatigue logistique

Pour rejoindre Tête-à-la-Baleine à partir de Montréal, il m'en aura coûté plusieurs centaines de dollars, et quatre journées entières de voyage, dont une sur le cargo *Bella Desgagnés*. Sans grande surprise, j'ai atteint le quai du village avec plusieurs heures de retard, une constante locale familière depuis longtemps car, comme le disait Dionne (1985) dans une formulation toujours aussi juste, le bateau se fait le « maître anxieux des glaces et des brumes, seul répartiteur du temps et des escales aisément supprimées selon son bon plaisir. » (p.31). Il n'y a toutefois pas qu'en bateau que l'on reste « pris-e ». Deux jours après mon arrivée, une personne a dû être évacuée d'urgence par hélicoptère à la suite d'un souci de santé urgent. Par chance, se répétait-on, les conditions météorologiques étaient favorables :

R- [...] je parle des choses de tous les jours. Tsé quelqu'un tombe malade là? Tsé y'a déjà un [personne] ici que finalement, (soupire) il faisait tellement mauvais, elle est en train d'accoucher ils l'ont sortie d'ici, je pense qu'ils ont réussi à la sortir en hélico d'ici et c'est un véhicule de l'armée qui a été obligé de venir la chercher. [...] Mais il faisait terriblement mauvais, ils ont pas eu le choix de la sortir. [...] ça pourrait être quelqu'un qui est entre la vie et la mort. Tsé quand tu as la route là, même s'il fait pas beau c'est toujours plus accessible que par les airs. (Amélie)

Le pouvoir de déterminer la vie ou la mort que l'on attribue à la route ne concerne donc pas que le destin des villages, mais aussi celui des personnes qui résident en Basse-Côte-Nord. L'éloignement des centres urbains, les conditions météorologiques, l'absence de route et les logistiques compensatoires peuvent jouer un rôle critique dans l'issue d'un accident. « Quand il arrive quelque chose de grave, tu trouves ça moins drôle que la police et les ambulances puissent pas arriver sur le champ » (notes de terrain), « c'est une question de vie ou de mort », dit-on souvent. Le village de Tête-à-la-Baleine connaît malheureusement ce genre de drame, et l'on raconte que plusieurs décès y ont eu lieu à défaut de possibilité d'évacuer la personne malade assez rapidement :

R- Moi ma marraine est décédée d'une situation comme ça. Il y avait pas de médecin en poste, elle pouvait pas sortir parce qu'il faisait pas beau, pis l'infirmière l'a retournée chez elle pis

deux jours après elle est décédée. Mais si il y avait eu une route, ou tsé, ils l'auraient évacuée par la route pis elle serait pas morte quand elle est morte. (Louise)

Il arrive fréquemment que les conditions météorologiques gardent les avions cloués au sol pour plusieurs jours, voire plus d'une semaine de suite. À cet égard, la compagnie aérienne Air Liaison – la seule desservant actuellement la Basse-Côte-Nord – requiert que les voyageurs et voyageuses signent, avant l'embarquement, une décharge la délestant de toute responsabilité ou d'obligation de compensation financière en cas d'annulation ou de report de vol. Autrefois, lorsqu'une personne était retenue dans les transports, on disait qu'elle était « dégradée » (Dionne, 1985). Sans référer spécifiquement au climat « contre lequel on ne peut rien faire » (Judith), cette expression populaire illustre l'impression que plusieurs ont d'être une sous-catégorie d'habitant-e, dont les allées et venues sont contraintes par des forces externes et demandent des investissements majeurs en temps, en argent et en énergie :

R- [Les compagnies aériennes]...Ils profitent du fait qu'on a pas le choix pour augmenter les prix, d'abord, pis pour nous *barouetter* [malmener], pour nous installer là où on veut pas. Il y en a pas un...Bon, c'est eux qui ont le gros bout du bâton pis nous on doit suivre. [...] pis c'est ça que je disais tout à l'heure: partir quand on est prêt. T'as un rendez-vous, tsé, tu t'en vas pis...Mais là? Tu dépends de l'avion, tu dépends de la température, tu dépends du bon vouloir aussi des compagnies ... (Judith)

Malgré que les résident-e-s de la Basse-Côte-Nord, bénéficient d'une réduction de tarifs aériens selon le Programme d'accès aérien aux régions (PAAR), il leur en coûte plus cher qu'aux non-résident-e-s d'entrer et sortir. En vertu du PAAR prévu pour augmenter la mobilité entre les métropoles en les régions, les résident-e-s des villages et communautés sans accès routier ont droit à une réduction de tarif de 60% sur leurs billets d'avions. Cela à condition d'en faire la demande de remboursement dans l'année suivant le vol, et de fournir les preuves demandées dans le formulaire (facture à l'achat, cartes d'embarquement, preuve de résidence, etc.). En contrepartie, les non-résident-e-s de la Basse-Côte-Nord n'ont aucune demande ni preuve à fournir pour se prévaloir de prix réduits : des vols sont offerts à partir de 220\$ entre Montréal et Québec vers la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord et inversement. Il en coûte toutefois généralement au-delà de 1500\$ pour un aller simple entre Tête-à-la-Baleine et Sept-Îles avant le remboursement du PAAR, ce qui signifie que les Baleinois-e-s paient plus cher de leur poche que les gens de l'extérieur pour un voyage en avion. Pour éviter de payer ces frais exorbitants et profiter du PAAR, certaines personnes originaires de la Basse-Côte-Nord qui désirent visiter leur famille et qui résident à Sept-Îles prennent leur voiture jusqu'à Québec, qui se trouve à environs 12h de route. Toustes se sentent impuissant-e-s et démuni-e-s face à l'offre de transports dans/hors des villages et au sein de la région. Bien que certain-e-s aient recours à leurs embarcations personnelles en été ou à la motoneige en hiver afin de se déplacer entre les villages – une

pratique ayant aussi mené à plusieurs accidents mortels –, les alternatives et les choix en transports demeurent inexistantes, et les frais sont élevés malgré les compensations financières prévues par le gouvernement.

Ce sont les nombreuses logistiques, sensées compenser pour l'absence de route, qui en viennent à structurer le quotidien, la répartition du temps, les pratiques des lieux et, du moins en partie, la relation qu'y entretiennent les Baleinois-e-s. Ceux et celles-ci parlent effectivement d'une impression généralisée de voir leur temps et la liberté d'en disposer maîtrisés par les compagnies de transport et les logistiques compensatoires. De mes entrevues, des nombreuses conversations quotidiennes impromptues, et du fait d'avoir résidé et d'être retournée moi-même à Tête-à-la-Baleine, ressort une impression de fatigue généralisée, que je qualifierais de fatigue *logistique*. Celle-ci désigne à la fois les formes de fatigues (physique, psychologique, psychique) découlant des nombreux aléas associés aux transports et aux logistiques compensatoires – qui ne sont que partiellement exposées ici – ainsi que des promesses récurrentes irréalisées. La fatigue logistique comprend aussi les sentiments d'impuissance et de frustration face aux processus décisionnels, à la vie démocratiques, à l'élaboration du projet de route si vivement associé à la vitalité de la région ainsi que face aux services de désenclavement, lesquels sont sous l'égide de compagnies privées. Dans la texture du quotidien, se ressentent les structures de pouvoir qui répartissent le temps (Kirtsoglou et Simpson, 2020) :

R- [...]si tu mets toute ensemble l'argent dépensé sur la Basse-Côte-Nord pour des questions de transport, le Bella qu'est-ce que ça coûte? [...] à la limite si vous voulez pas mettre une route expliquez-moi pourquoi parce que c'est ça le budget y'est fou, c'est fou l'argent...Hey, toute la malle est transportée en avion, je veux dire le monde achète de plus en plus sur Amazon parce qu'on a rien à l'épicerie, tsé je veux dire du Kraft Diner *estie* [juron québécois] on se fait livrer du Kraft Diner *calice* [juron québécois]!

Q- Ça coûte tu moins cher qu'à l'épicerie?

R- À l'épicerie là, un pot de Cheeze Wizz, ça coûte 13\$! On s'entend que sur Amazon tu l'as à 3.99\$, fait que pourquoi tu le ferais pas? (Amélie)

R-...tu dépends du bon vouloir aussi des compagnies parce que des fois là, euh, [l'avion] serait normalement en service mais "oups!" ils ont un contrat plus attrayant de *charter* [avion privatisé], pis ils délaissent leurs activités.

Q- Ça... ça arrive?!

R- Oui! Pis après ça faut que tu continues...c'est sûr fait que, c'est ça qui, qui est coûtant, je pense, pour beaucoup de revenir. C'est cette réalité-là de dire: je suis comme un peu coincée là, je suis à la merci de mon village un petit peu. (Léanne)

#### 4.4 Conclusion : de la sensibilité au temps pour mieux habiter

« On se répète... on répète les mêmes choses depuis des années », me confiait Maryse, que j'ai revue lors de mon second passage à Tête-à-la-Baleine en 2023. En lisant « La voix d'un silence », le récit de Gabriel Dionne qui fait état de l'histoire de l'organisation citoyenne, et des nombreuses luttes des Bas-Côtiers et Bas-Côtières pour obtenir une voix politique, je me surprénais à y retrouver presque mot pour mot des citations que j'avais transcrites, et des dires que l'on entend toujours fréquemment en Basse-Côte-Nord. Les conversations y abondent sur les problèmes chroniques de transport, et l'absence de choix qui s'inscrivent dans les topographies et les vies. Il est d'ailleurs impossible de mettre les pieds ou de résider en Basse-Côte-Nord sans développer une conscience aiguë et partagée du rythme des transports, de la localisation du Bella Desgagnés, des vols qui décollent ou restent pris, et de l'influence du climat ou « des bons vouloirs des compagnies » (Amélie) sur cette valse constante sur laquelle repose le quotidien. Les réseaux et logistiques de transport sensées pallier la route 138 en Basse-Côte-Nord signifient et matérialisent à plus forte raison son absence et ce, parce qu'ils étranglent le temps.

En étude des infrastructures, on cite souvent l'idée de Star (1999) selon laquelle les infrastructures sont, *de facto* invisibles – d'où le préfixe *infra*. Soutenant les mondes que l'on connaît et choisit (Mitropoulos, 2012 dans Wakefield, 2018), elles sont souvent prises pour acquies (Larkin, 2013), mais apparaissent aussitôt que survient un bris ou une dysfonction. J'ai beaucoup pensé à cette idée, qui me semblait d'abord presque saugrenue en contexte bas-côtier. Si la route 138 semble aussi *présente*, ce n'est pas parce qu'elle est dysfonctionnelle, ce serait d'ailleurs une erreur de faire s'équivaloir absence et dysfonction. Pourtant, en réfléchissant à ce qui rend son absence présente, j'en reviens inévitablement à cette question de la surabondance de logistiques et de moyens de transports alternatifs déployés, aussi bien pour le voyageant des personnes que pour les biens essentiels et les matériaux. Et ce sont ces mêmes moyens qui, inévitablement et fréquemment, sont soumis à des bris et à des dysfonctions. Or, tout cela ne saurait seulement découler d'histoires de mécanique et d'opérations faillibles. Puisque les infrastructures « par définition, reproduisent des relations » (Cowen, 2020, p.472) et dépassent ainsi toujours leur fonction technique (Larkin, 2013), et puisqu'en Basse-Côte-Nord plus qu'ailleurs, la route se fait symbole de vie / mort, il semble que c'est l'absence qui soit, elle-même, *devenue* l'infrastructure. Par celle-ci circule le temps, se structure l'habiter et s'articulent les paysages temporels de bureaucrates, politicien-ne-s, fonctionnaires, travailleur-e-s et habitant-e-s.

Le pouvoir de répartir et qualifier le temps, détaché de l'expérience que l'on s'en fait en relation aux lieux (Bear, 2014), relève d'une forme de chronocratie, c'est-à-dire «The ways in which governance is shot through with the power to shape the temporalities in which people live out their everyday lives» (Kirtsoglou,

Simpson, 2020, p.3). Ce contrôle du temps, dit-on, structure les vies et l'être ensemble dans les lieux, si bien que « our common time thickens and becomes saturated with its effects and our labour to mitigate them. » (Kirtsoglou, Simpson, 2020, p.6). Les logistiques qui rythment le quotidien bas-côtier ainsi « saturé » sont loin de s'inscrire dans un espace abstrait. Elles reposent sur les épaules des résident·e·s en ce que l'absorption des coûts en temps, en argent et en travail ruisselle<sup>46</sup> notamment de façon tangible dans l'économie des ménages, et dans les vies. Autrement dit, les habitant·e·s de la Basse-Côte-Nord paient le prix pour une absence qui semble générer de l'emploi et du profit ailleurs, et pour d'autres (régions, personnes, compagnies). Or, ce ne sont pas que les pratiques en termes de transport et de livraison de marchandises qui se voient ainsi corsetées, mais également les paysages temporels individuels et collectifs. Je veux dire par là qu'il s'opère, dans la relation que l'on entretient à la route absente et au projet toujours *in-fini* (Carse, Kneas, 2019), une (re)signification des lieux répondant, à son tour, d'une circularité et d'une cyclicité des catégories passé-présent-futur. Je ne peux m'empêcher de penser à l'impression de répétition dont parlait Maryse: le présent se voit, d'une part, continuellement et simultanément soumis à un futur *pas-encore-advvenu*, et ces mêmes futurs imaginés et promis se transforment à leur tour en passés *non-advvenus*. Le présent, dissimulé dans l'ouroboros que forment ensemble passé et futur, contient pourtant un ferment de potentiel pour l'ouverture de nouvelles versions de l'histoire.

Il m'est arrivé, lorsque je présentais mon sujet de recherche à des personnes n'ayant jamais mis les pieds en Basse-Côte-Nord, que celles-ci me demandent : « Mais pourquoi ces gens veulent à tout prix une route, n'est-ce pas dépassé comme paradigme de développement? » (notes de terrain). Des personnes connaissant la Basse-Côte-Nord m'ont aussi souvent affirmé : « Je préfère que la route ne s'y rende pas, sinon ça va perdre son charme » (notes de terrain). Hormis le fait que de telles remarques s'ancrent hors de leur contexte symbolique et matériel, et s'appuient sur un imaginaire du pittoresque qui récuse toute possibilité de transformation, il n'en demeure pas moins qu'on y trouve une confrontation de temporalités avec laquelle négocient et jonglent les Bas-Côtiers et Bas-Côtières à l'heure actuelle. Pris entre des versions du passé, des visions du futur révolues, et la nostalgie de ce qui était: quelle forme peut donc prendre le devenir? (Biehl, Locke, 2010). Au moment où j'écris ces lignes, à l'automne 2023, je rentre à peine de Tête-à-la-Baleine où est né un projet d'autonomie alimentaire qui va bon train (La Ferme du Rigolet), où sont accueillies des familles réfugiées de l'Ukraine, dont les enfants « sauvent » l'école et contribuent à augmenter le nombre d'enseignant·e·s au village, et où la radio communautaire CJTB revit, ne serait-ce que pour un temps. Ce ne

---

<sup>46</sup> Je m'inspire ici du concept de « ruissellement de la dette » (*trickle-down debt*) de Furlong (2020b), qui illustre le mécanisme par lequel les dettes encourues notamment pour la construction et le maintien des infrastructures publiques s'écoulent en majeure partie vers les ménages et les individus qui en paient le prix aussi bien en argent et en travail, qu'en temps et en ressources intellectuelles et morales.

sont évidemment pas des solutions absolues à la dévitalisation des communautés, à l'exode des jeunes et à la menace de mort qui plane. Ce n'est peut-être pas, non plus, le futur imaginé, d'autant plus que les conceptions que l'on a de la route relèvent de l'enchantement (Harvey, Knox, 2012), mais ce sont tout de même les indices d'une volonté d'habiter le présent comme une histoire-en-devenir (Ralph, 2014) et de comprendre comment l'absence de route, en ses qualités d'infrastructures, contient un potentiel de renouvellement.

Les études qui portent sur les régions septentrionales du Québec convergent vers un même appel qui presse les classes dirigeantes à adopter des pratiques qui soient au diapason de l'habiter tel qu'il se déploie au sein des lieux (Desbiens, 2012; Guimond et al., 2021; Hamelin; 1974; 1998; Simard, et al. 2017). On leur demande ainsi de prendre conscience des régimes qui prévalent sur les modes d'habiter (Stock, 2003; 2012). Ces propositions et appels, quoique nécessaires, occultent néanmoins le rapport déjà *habitant* qu'entretient l'État au Nord qu'il spatialise. En ce sens, et si l'habiter est notamment question de la circulation entre savoirs et pratiques (Lazzarotti, 2006), il s'avère nécessaire de repenser l'habiter en suivant la trame des paysages temporels qui en émergent et qui l'excèdent. Je crois ainsi qu'une attention accrue au temps, toujours solidaire de l'espace et de sa construction, détient le potentiel de nous mettre sur la piste d'un dialogue entre les modes d'habiter et les régimes qui les surplombent. Cela parce que le temps, aussi inséparable de la condition humaine que la géographie (Dardel, 1952), ouvre aussi la porte aux désirs, aspirations et rêves.

## CHAPITRE 5

### CONCLUSIONS ET OUVERTURES

Le 5 août 2021, Tête-à-la-Baleine

[...] Je me sens pleine des gentillesse dont j'ai été témoin depuis mon arrivée, je ne sais pas où déposer tout l'amour. Tête-à-la-Baleine se montre avec une telle grâce, comment pourrais-je rendre quoique ce soit avec pareille générosité?

[...] Je ne veux rien oublier des histoires de route qui m'ont été confiées si généreusement, de la colère sourde qui anime la vie pleine et bonne que nous menons ici, et qui alimente la résignation des gens. Je cherche à formuler des vœux de continuité pour les récits, et pour mon impression des lieux.

Le 10 août 2021, Tête-à-la-Baleine

[...] J'ai à peine cueilli une chicoutai. Non, j'en ai cueilli deux : l'une naissante, très dure et acide, l'autre s'est ouverte sur mes doigts comme le ferait une plaie tendre. J'ai beaucoup à apprendre, cueillir est un art du temps.

#### 5.1 Retour sur les questions de recherche

Il s'impose, en guise de clôture du présent mémoire, de reprendre sommairement les questionnements, objectifs et intuitions de recherche exposés au chapitre premier pour ne point perdre de vue leurs motivations premières et cerner leur inévitable déplacement, ou plutôt leur transformation au contact de l'écriture et du processus de recherche. J'ai choisi, dans le cadre de ce mémoire, de me pencher sur les manières dont l'absence de lien routier contribue à structurer l'habiter en Basse-Côte-Nord, région septentrionale du Québec qui n'est reliée à la province par aucune route continue. L'étude se basait en majeure partie sur les constats tirés d'un séjour ethnographique en Basse-Côte-Nord, dans le village francophone de Tête-à-la-Baleine. Le séjour, où j'ai effectué une observation participante – c'est-à-dire que j'ai rencontré et partagé des moments avec les personnes y résidant, j'ai pratiqué les lieux et appris à me familiariser avec leur rythme – a pris place à l'été 2021. Au-delà de mon inscription dans les lieux physiques, les liens tissés et les rencontres se sont perpétuées, et ont notamment influencé mon « univers numérique ». C'est-à-dire que mes réseaux sociaux et mon univers algorithmique, maintenant informé de mes liens avec une foule de personnes de la Basse-Côte-Nord, me permet, d'une part, d'accéder plus facilement aux nouvelles régionales et locales et d'autre part, de rester toujours en contact avec des gens du milieu qui m'informent des changements qui s'y opèrent.

Pour chercher à comprendre l'influence de l'absence-présente de la route 138 sur l'habiter bas-côtier, je me suis dotée d'un cadre théorique formé de l'assemblage entre les géographies humanistes, culturelle et sociale. Je cherchais, par le déploiement de cette lentille focale, à rester attentive, tant au registre symbolique et disons « immatériel » auquel donne vie l'absence de route, qu'aux formes d'engagement « matérielles » que

suppose cette absence (Frers, 2013). Il s'agissait également d'entrevoir comment l'agencement de ces mêmes registres matériel/immatériel, toujours fonction d'une écriture du territoire qui ne saurait se faire en dépit de relations de pouvoir et de modes de production de l'espace, est en retour connu, représenté, vécu et interprété par les Bas-Côtiers et les Bas-Côtières (Lefebvre, 1974). Le cadre conceptuel proposé a été pensé pour m'offrir la chance de naviguer et de tisser entre les questionnements, intuitions préalables et ce que j'interprétais de la « réalité » qui m'était offerte, autrement dit afin de procéder selon une démarche itérative. J'ai ainsi choisi de jongler avec les notions d'absence, d'habiter et d'infrastructures.

Je supposais, en premier lieu, que l'absence d'une route, s'inscrirait dans la vie matérielle bas-côtière aussi bien, quoique différemment, que si elle était présente. Je cherchais ainsi à élucider l'influence de cette absence sur les manières de pratiquer et de connaître les lieux et ce, en demeurant attentive à la quotidienneté et aux qualités de l'espace vécu (Lefebvre, 1974). Je savais, bien sûr, qu'il existe de nombreux moyens de transport pour pallier l'absence de route, et il m'apparaissait évident que ces divers moyens de transport influençaient les manières de vivre et de pratiquer l'espace. Savoir qu'un phénomène existe et le vivre sont cependant deux choses distinctes, puisque le savoir expérientiel s'épanouit par les sens qui se laissent plus facilement signifier. Tel que l'article présenté au quatrième chapitre l'a démontré, non seulement l'absence forme bel et bien la trame du quotidien bas-côtier en termes de déplacements, de ravitaillement et de santé, mais ces effets dépassent ceux attendus : ce sont les innombrables logistiques, et les temporalités engendrées par les mécanismes de compensation pour la route qui font saillir son absence. Je conçois maintenant qu'il existe plutôt une relation circulaire entre la présence-absence et la pratique des lieux, conformément à ce que j'avais pourtant exposé dans le cadre théorique du présent mémoire, c'est-à-dire qu'il ne saurait être de condition matérielle qui ne soit, en retour, signifiée. Ainsi, plus éclairant encore que les pratiques, c'est le sens que l'on octroie aux divers mécanismes sensés suppléer à l'absence.

En second lieu, je présumais que l'absence était rendue présente par le biais des discours entourant le projet de route. Les discours comprenaient les promesses électorales et les annonces d'échéanciers, mais je n'y incluais pas les récits et les dires qui circulent en Basse-Côte-Nord au sujet de ces mêmes discours. Je désirais, selon cette seconde intuition, cerner les *conceptions* qu'avaient les Baleinois-e-s de la route 138, la conception relevant d'un processus créatif de remaniement et d'anticipation, toujours en fonction d'un registre de sens et de valeurs (Bédard, 2017b). Je cherchais, par le biais des conceptions, à comprendre les formes et qualités attribuées à la 138. Il s'agit là d'une faible articulation conceptuelle puisque, tel que mentionné, les conceptions ne sauraient relever de *l'attribution* de forme ni de qualité, tant que permettre de se les imaginer hors d'un rapport au tangible. C'est donc plutôt la réappropriation, la mise en récit et la circulation des discours (politiques) qui engendre les conceptions que les Baleinois-e-s se font de la route.

Conceptions qui, si l'on s'inspire de Harvey et Knox (2012), se rapprochent fortement de l'enchantement. L'enchantement, relevant d'une sensibilité aux promesses de rapidité et d'accessibilité (aux marchés, aux biens, aux soins de santé, etc.), de liberté politique et de prospérité économique que représente la route, provoque à son tour le désir et l'anticipation de celle-ci. Ce mouvement trouvant sa force dans le truchement des discours mondains cette fois-ci, forme ce qui m'apparaît être une « orientation épistémique » vers le futur (Adams et al., 2009, p.254) qui répond d'une sorte d'impératif moral à penser et désirer la continuité des lieux qui, pour beaucoup, transite par le fait de croire en le pouvoir de revitalisation de la route. Quelques rares personnes ont nuancé cette idée, comme c'est le cas de Maryse ou de Félix qui ont dit ne pas souscrire aux promesses de connexion, d'intégration et de revitalisation que porte la route, ou qui m'ont simplement affirmé avoir accepté que le futur est plutôt synonyme de mort. L'entrevue de groupe ainsi que les conversations informelles du quotidien se sont révélées intéressantes pour illustrer ce phénomène, puisqu'aussitôt énoncées, ces idées d'une fin prochaine du village étaient essuyées du revers de la main, et ceux et celles qui y souscrivaient se voyaient plutôt marginalisé·e·s et qualifié·e·s de pessimistes. Pourtant, toutes disent avoir peur, et ont conscience du « temps qui presse » pour que la route arrive. C'est donc autrement dit ce mode anticipatoire, semblable à une manière d'apaiser l'inconnu (Hetherington, 2014) qui, relevant de l'affect, confère à la route des qualités vivantes. Qui plus est, et tel que l'a démontré le point précédent, c'est plutôt l'enchevêtrement symbolique et matériel entre les discours et le quotidien rythmé par l'absence qui la rend ainsi présente.

L'habiter, dans les acceptions que j'en adopte, repose sur l'idée d'une circulation plus ou moins libre entre savoirs et pratiques (Lazarotti, 2006). Ces savoirs et pratiques ne s'inscrivent toutefois pas seulement dans un rapport de proximité aux lieux puisque qu'il n'est pas exclu de *connaître* et de *pratiquer* l'espace – ou plutôt « de l'espace » (Stock, 2012) – et de s'inscrire dans les lieux selon un rapport distal. C'est notamment dans un tel rapport d'éloignement que se révèle la nature politique du rapport d'habitation, que Stock (2003) conçoit en tant que régimes d'habiter. Chez Lefebvre (1974), il s'agit de l'espace conçu, souvent celui des bureaucrates, fonctionnaires et du personnel et des dirigeant.e.s de l'État, et cet espace est ainsi conçu et produit en fonction de savoirs, qui s'érigent selon des « régimes de visibilité » (Chivallon, 2008). Étant, en troisième lieu, intéressée à comprendre la façon dont l'infrastructure absente informe l'habiter, j'avais l'intuition que les personnes de la Basse-Côte-Nord possèderaient une connaissance intime des pratiques politiques qui forment leurs régimes d'habiter. Au su de cette intuition, j'ai entrepris de questionner les Baleinois·e·s au sujet de leur affiliation politique au Québec et des représentations qu'ils en ont, et de toujours rester au diapason du langage déployé lorsqu'il était question de l'État et de ses branchements dans le quotidien. Ce faisant, j'ai effectivement pu observer et entendre, tel que d'autres l'avaient démontré avant moi (Arora, Ziipao, 2020; Carse, Kneas, 2019; Dalakoglou, Harvey, 2012; Harvey, Knox, 2012) que l'État

se manifeste bel et bien tant dans les imaginaires que dans la texture du quotidien par le biais du *projet* pour le prolongement de la route 138. Ledit projet, trouverais-je, est devenu le symbole du désengagement de l'État. Cette trouvaille répond à ma curiosité sur les perceptions qu'ont les Baleinois·e-s du projet de prolongement de la route. Sur la table depuis de longues années, c'est-à-dire plusieurs dizaines d'années, le projet de parachèvement de la route 138 a fait l'objet de nombreux discours et promesses électorales, sans toutefois jamais voir le jour. L'ajout d'un bémol s'impose toutefois afin de complexifier quelque peu l'usage de ces termes auxquels j'ai eu recours dans mon mémoire. Le *projet* de prolongement de la route existe: il a bien « vu le jour », et est inscrit au PQI depuis 2015. Qui plus est, certaines portions de la route, d'abord projetées, sont maintenant en construction. C'est donc que si j'avais effectué mon ethnographie à La Romaine et à Unamen Shipu, où les travaux pour le ralliement de la route à Kegaska sont entamés depuis 2022, j'aurais évidemment eu droit à une réalité différente notamment en ce qui a trait à l'articulation entre projet et croyance / survie et espoir. Aussi, bien que le projet existe, je choisis, par ces mots, de rester près de la réalité décrite par les Baleinois·e-s pour qui toute cette projection est inutile tant qu'elle ne se voit pas concrétisée. C'est dans cette distinction entre forme et fonction, que Larkin (2013) théorise, et que les Baleinois·e-s vivent et comprennent, que se trouvent des indices de la désaffiliation à l'État qui s'opère chez ceux et celles-ci: si la venue prochaine d'une route signifie « l'intégration politique » (Harvey, Knox, 2012), son absence signifierait alors l'oubli ou alors, pour reprendre les mots d'Heidegger (1958), un refus de conduire la Basse-Côte-Nord dans son être. Quelle place peut-on occuper au sein d'un Québec qui nous occulte?

L'issue de ce mémoire et la proposition finale de l'article s'enracinent dans un choix qui résulte en quelque sorte d'une aporie théorique irrésoluble dans le contexte du présent mémoire: d'une part, les conclusions possibles résultant de mon approche sociale de la géographie, et ses penchants disons post-structuraliste, marxien (tel que le voudrait l'approche de Lefebvre, 1974) ou foucauldien, me mettent sur la piste des structures de pouvoir qui, surplombant toujours l'habiter, font des Bas-Côtiers et Bas-Côtières les prisonnier·e-s d'un futur prédéterminé. Plusieurs personnes ont tenu des propos qui ont d'ailleurs alimenté mon désir d'abonder en ce sens, disant notamment avoir l'impression que les politicien·ne·s « nous laissent mourir » et attendent ainsi que Tête-à-la-Baleine «se ferme par elle-même» (Jason). Une vision trop étriquée en ce sens me portait donc à supposer les Baleinois·e-s dépourvu·e-s de moyens face au dilemme que pose l'absence de route en contexte de dévitalisation. Une lecture plus humaniste, généreuse et au diapason des possibilités « existentialistes », m'a rendue sensible à l'expérience de l'absence et à son lien au temps. C'est cette impulsion qui a engendré l'idée des rêves et du présent habité à titres de véhicules d'évasion des structures de pouvoir. Malgré tout, il s'agit d'une proposition qui, je l'avoue, ne résout que partiellement la tension qui subsiste entre, d'une part, l'absence de structures de gouvernance éprouvées pour faire entendre

les voix des Bas-Côtiers et Bas-Côtières et pour faire réaliser leurs ambitions, et, d'autre part, le manque de cohésion sociale et communautaire à laquelle on associe souvent l'échec du projet de la route : car encore faut-il que les rêves soient partagés pour inciter un mouvement tendant non pas vers le retour à un passé commun idéalisé, ni vers une survie individuelle basée sur l'accaparement de ressources, mais bien quelque part entre les deux.

## 5.2 Limites à la présente étude

Si le présent travail de recherche a mené aux conclusions et aux questionnements exposés ci-haut, ce n'est évidemment pas en dépit de limites méthodologiques et conceptuelles qu'il convient enfin de reconnaître. Difficile, d'abord, de passer sous silence la nature limitée de mon entreprise ethnographique qui, faute de temps et de moyens, et vu l'exercice concentré que constitue un mémoire de recherche, n'a su s'étendre au-delà d'un temps prescrit et restreint. Ces ressources et le temps limité pour l'exercice, tel que posé au chapitre 3 (3.1.1), m'ont aidé à ajuster mes ambitions ethnographiques, et à revoir l'étendue possible de la portée du mémoire. Il est ainsi vrai que l'aspect plutôt localisé de ma recherche, bien que je m'appuie aussi sur des sources complémentaires et des témoignages provenant de l'extérieur de Tête-à-la-Baleine, pose des limites en termes de validité externe. C'est-à-dire que, bien qu'il me soit devenu possible d'entrevoir et de fournir énormément de détails sur l'inscription, à Tête-à-la-Baleine, de l'absence-route 138, il ne m'est pas possible d'avancer pareille chose pour toute la Basse-Côte-Nord. Cela est surtout vrai compte tenu du fait qu'il existe une énorme variation socioculturelle entre, par exemple, les communautés innues et le village de Tête-à-la-Baleine, aussi bien en termes de langue parlée, de gouvernance, que de tendances sociodémographiques. Les conclusions tirées en ce sens, notamment en ce qui a trait à la symbolique vie/mort qui circule de/par la 138 absente appartiennent bel et bien à la réalité baleinoise.

Une autre limite, ou plutôt un biais important de cette recherche relève de ce que de Sardan (1995) nomme l'effet « d'encliquage », qui résulte en une certaine uniformité dans les propos recueillis. On m'a pourtant bien nommé qu'à Tête-à-la-Baleine, les débats sont houleux lorsque les opinions divergent. Toutefois, on m'a souvent affirmé – et j'ai moi-même constaté cet effet lors de mes séjours nord-côtiers – que la vie de village tend vers une uniformisation des opinions. Bien que j'aie entendu parler de certaines personnes qui, par exemple, ne désiraient pas la route – et ce, non pas en dépit d'une croyance, mais bien en dépit d'un *vouloir* – je n'en ai rencontré aucune. Une part de ce biais, je le conçois, est bel et bien fonction de mon insertion dans une certaine « clique idéologique », c'est-à-dire que j'ai rapidement eu l'impression, en demeurant à Tête-à-la-Baleine, qu'il ne me serait pas possible d'occuper un rôle tout à fait neutre – ce faisant, d'ailleurs, comment aurais-je pu développer de relations sincères? : je suis, hors de tout doute, sympathisante du vécu et des peurs que vivent les Baleinois-e-s, et tel que je l'ai exposé en préface, ce mémoire est né d'un

geste d'amour. Toutefois, mon rôle de sympathisante, ai-je compris, m'a permis de faire des rencontres et de m'insérer rapidement dans le tissu du village. Ainsi, bien que l'on m'ait parlé de conflits entre groupes et/ou personnes, auxquels, rappelons-nous, l'on attribue le pouvoir d'avoir empêché le développement de la route 138, je n'ai été témoin d'aucune friction de la sorte.

Enfin, ayant procédé selon une démarche itérative, mon cadre conceptuel simple découle en partie de ce qui m'intéressait avant mon séjour ethnographique à Tête-à-la-Baleine, c'est-à-dire le rôle de la route 138 dans l'habitation bas-côtière. L'analyse par écriture et la relecture constante de tous les matériaux récoltés a permis de fait émerger l'idée de l'inadéquation entre les paysages temporels qui, bien qu'en filigrane du cadre conceptuel (notamment en ce qui a trait à l'absence, toujours en rapport à un avant/après), ne s'y trouve pas d'emblée. Si là est la valeur d'un travail en sciences sociales, il n'est pas exclu qu'un resserrement du cadre conceptuel et un meilleur étayage des concepts à venir aurait pu mieux aiguiller le lectorat dans sa compréhension des propos du mémoire et des propositions de l'article. Enfin, la nature limitée du format d'un article scientifique ne m'a pas permis de faire découler mes résultats directement et entièrement de mon cadre conceptuel et théorique en ce que plusieurs voix théoriques se sont vues occultées du résultat final de mon mémoire.

### 5.3 Autres avenues de recherche

En guise de fermeture, j'aimerais suggérer quelques pistes puisque cette recherche ouvre plus qu'elle n'en ferme le champ des questionnements auxquels il demeure pertinent de réfléchir en termes d'infrastructures en Basse-Côte-Nord. Je pense notamment qu'il serait intéressant, partant des trouvailles ci-exposées, de mener une recherche auprès de fonctionnaires d'État ainsi que de travailleurs et travailleuses de chantier. Cette curiosité relève en partie d'une limite à la présente étude qui, faute de moyens, n'a pas pu se pencher plus amplement sur la culture bureaucratique et fonctionnaire, laquelle pourrait être à même de nous informer des paysages temporels et de la (re)production de pratiques que les Bas-Côtières considèrent scindées des lieux et du temps. Une recherche journalistique pourrait également, par le biais de demandes d'accès à l'information, résulter en un appui chiffré aux propos ci-avancés, notamment en ce qui a trait aux retombées économiques et aux profits issus de l'industrie du transport en Basse-Côte-Nord. Enfin, il est difficile de passer sous silence les impacts simultanés et visibles de l'éloignement, de l'absence de route et de la course à l'octroi de contrats privés pour le service de désenclavement sur les géographies de la santé. En ce sens, il est plus que nécessaire de se pencher sur les enjeux de santé et de genre entourant la mobilité que commandent les accouchements, et les dangers de la violence conjugale au sein de petites communautés sans accès routier. Toujours dans le champ de la santé, les personnes avec des maladies chroniques ou des maladies qui demandent des soins fréquents ressentent à plus forte raison les impacts des délais dans les

transports, et beaucoup d'entre eux et elles doivent déboursier des sommes considérables pour se loger (Drouin, 2023). Il ne faudrait par ailleurs pas passer sous silence les enjeux de santé mentale qui peuvent parfois nécessiter, tout autant qu'une blessure physique, des soins et de l'assistance immédiate.

#### 5.4 Épilogue

En se promenant au village, on peut voir beaucoup de maisons à la mine tombante, elles sont décrépées. [Mon ami] m'a dit que celles-ci sont le fruit du travail d'architectes, de personnes de passage venues approuver ces constructions selon des normes qui, sans être mauvaises, ne sauraient épouser le mouvement des sols, le cycle des saisons et des transhumances qui, ensemble, forment la trame des lieux où s'évertue le temps.

Sur l'île de la Providence, la chapelle trône, son clocher déposé comme un chapeau qui tire sa révérence au paysage, les *chafauds* ont fière mine et font compétition aux chalets entêtés, soumis à tous les vents. Cette année, j'en ai même vu poindre de nouveaux sur l'île de la Passe. (note de terrain, Tête-à-la-Baleine, le 1<sup>er</sup> août 2023)

**ANNEXE A**  
**AFFICHE DE RECRUTEMENT (VERSION FRANCAISE)**



**Habiter en Basse-Côte-Nord : fonctions géosymboliques de la route 138**

Je m'appelle Marianne Couture-Cossette, je suis étudiante à la maîtrise en géographie à l'UQÀM, et je mène une recherche qui porte sur l'importance de la route 138 pour les personnes et les communautés de la Basse-Côte-Nord.

**L'objectif** de la recherche est de faire valoir les points de vue et les savoirs des habitant-e-s de la région au sujet de la route 138, toujours absente en Basse-Côte-Nord, ou de son développement futur. Pour ce faire je suis à la recherche de personnes résidant en Basse-Côte-Nord qui accepteraient de témoigner de leurs expérience, point de vue et connaissances en lien avec le sujet. Il s'agit de réaliser une entrevue d'environ une heure, dans un lieu et un moment de votre choix.

**Vous êtes âgé-e de 18 ans et plus**

**Vous résidez sur la Basse-Côte-Nord depuis au moins 12 mois consécutifs ou intermittents?**

Vous êtes invité-e à partager votre expérience et vos savoirs en réalisant une entrevue qui durera environ 1h à un moment et un lieu de votre choix. L'entrevue portera principalement sur

- Votre expérience du fait d'habiter en Basse-Côte-Nord;
- Votre rapport aux visions de développement de la route 138;
- Les rapports entre les communautés de la Basse-Côte-Nord en lien avec les plans de développement de la route.

Cette étude représente une occasion de témoigner de votre expérience en lien avec le fait d'habiter en Basse-Côte-Nord, et de désirer ou non l'arrivée d'un lien routier. En faisant cette recherche, j'espère contribuer à faire valoir l'importance de prendre en compte les savoirs et des pratiques issues du fait d'habiter la Basse-Côte-Nord dans la réalisation de projets de développement.

**Pour de plus amples informations**, ou si vous êtes intéressé-e-s à participer à cette recherche, vous pouvez me contacter au 514-804-3544, ou à l'adresse suivante : [couture-cossette.marianne@courrier.uqam.ca](mailto:couture-cossette.marianne@courrier.uqam.ca).



Ce projet a été approuvé par le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains de l'UQAM. N° de certificat XXXXX

## ANNEXE B

### GRILLE D'ENTREVUE INDIVIDUELLE (VERSION FRANÇAISE)

#### A. QUESTIONS INTRODUCTIVES

*Pour commencer...j'aimerais que vous me parliez un peu de vous, qui vous êtes et ce que vous faites dans la vie. Donc:*

1. Où vivez-vous présentement?
2. Êtes-vous originaire de la région?
  - a) Si non : d'où êtes-vous originaire?
  - b) Depuis quand êtes-vous en Basse-Côte-Nord?
  - c) Quelles sont les raisons qui vous ont poussé à venir en Basse-Côte-Nord?
  - d)
3. Si vous êtes d'ici: Avez-vous déjà vécu ailleurs?, ou pensé vivre ailleurs?
  - a) Si oui : pourquoi?
  - b)
4. Quelle est votre occupation principale?

#### B. HABITUDES DE MOBILITÉ

5. Quels sont lieux que vous aimez le mieux fréquenter, ou que vous fréquentez le plus souvent :
  - a) Dans votre communauté/ village?
  - b) À l'extérieur
  - c) Pourquoi?
6. À quelle fréquence vous déplacez-vous hors de votre communauté, de la Basse-Côte-Nord?
  - a) Quel(s) moyen(s) de transport privilégiez-vous pour ce faire?
7. Si vous ne vivez plus ici, à quelle fréquence revenez-vous?
  - a. Pour quelle raison. Combien de temps? Comment?
8. Généralement, pour quels motifs vous déplacez-vous :
  - a) Dans une autre communauté/ village?
  - b) Hors de la Basse-Côte-Nord?
9. Comment trouvez-vous l'offre de transport vers ces lieux dont nous venons de discuter?
  - a. Est-ce facile d'y accéder? Pourquoi?
10. Pensez-vous que l'absence de la route a un impact sur vos déplacements quotidiens, saisonniers, etc.?
  - a) Pourquoi? Comment?
  - b) Pouvez-vous me donner des exemples?
  - c) Est-ce que cela vous embête?
11. Croyez-vous que votre fréquentation de ces lieux changerait s'il y avait une route? Comment?
  - a) Les fréquenteriez-vous pour des motifs différents?

- b) Plus ou moins souvent?

### C. REPRÉSENTATION, ATTACHEMENT ET APPARTENANCE AUX LIEUX

12. Que diriez-vous à une personne qui ne connaît pas du tout la région pour décrire la Basse-Côte-Nord?
- Votre communauté/ village?
  - Le territoire environnant?
13. Qu'est-ce que vous appréciez le plus de votre communauté/ village ...de la Basse-Côte-Nord en général?
14. Qu'est-ce que vous appréciez moins?
- A. Avez-vous déjà pensé vivre ailleurs? Pourquoi?
15. Comment croyez-vous que les personnes de l'extérieur ou qui ne sont jamais venues perçoivent la Basse-Côte-Nord?
16. Pourriez-vous me dire, en retour, comment vous percevez les régions environnantes et plus éloignées?
- Le Labrador
  - Terre-Neuve
  - La Côte-Nord
  - Les régions métropolitaines (Sept-Îles, Québec, Montréal)
17. Vous sentez-vous proche de ces régions? Y êtes-vous attaché-e?
18. Vous sentez-vous isolé-e du reste du Québec et/ ou du Labrador-Terre-Neuve?
19. À votre avis, si une route était construite, est-ce que cela modifierait votre communauté?
- Comment croyez-vous?
  - Comment vous sentez-vous face à cette vision?
20. Où voudriez-vous être incinéré-e?

### D. IDENTITÉ BAS-CÔTIÈRE

#### A. IDENTITÉ BAS-CÔTIÈRE (NON RETENU)

21. Parlez-moi de votre quotidien dans la communauté, et dans le territoire :
- Quel type d'activité faites-vous? (p. ex : chasse, pêche, motoneige, etc.)
  - Quelle saison préférez-vous et pourquoi?
  - Quelle activité est la plus représentative de votre village à votre avis?
22. Selon-vous, qu'est-ce qui distingue la Basse-Côte-Nord des autres régions du Québec?
- Du Labrador / Terre-Neuve?
23. Qu'est-ce qui distingue votre communauté des autres sur la Basse-Côte-Nord?
24. Croyez-vous que l'absence de la route soit un trait caractéristique de la Basse-Côte-Nord?
- Croyez-vous que cela a eu un impact sur l'identité des lieux et sur les pratiques?

25. (Innu-e-s seulement) Croyez-vous qu'il y ait des différences entre votre communauté, et celles de la Minganie qui soient attribuables à l'absence de route?
26. Vous sentez-vous fièr-e d'être de la Basse-Côte-Nord? / d'habiter en Basse-Côte-Nord?
27. Qu'est-ce que les anglophones, les francophones et les Innu-e-s de la Basse-Côte-Nord, ont en commun?
28. Qu'est-ce qui les distingue?
29. Prenez un instant pour imaginer que la route se rende à votre communauté, pensez-vous que cela changerait l'identité Coaster / Innue?
  - a) Pourquoi? Comment?

### **E. RELATIONS AU SEIN DES COMMUNAUTÉS ET RELATIONS INTERCOMMUNAUTAIRES**

30. Parlez-moi des interactions sociales au sein de votre communauté :
  - a) Est-ce que la vie sociale est importante pour vous?
  - b) Avez-vous de la famille à l'extérieur?
  - c) La famille revient-elle?
31. Avez-vous des ami-e-s dans les autres communautés?
  - a) Si oui, les fréquentez-vous souvent?
  - b) À quelle occasion?
32. Maintenant, j'aimerais que vous me parliez davantage de la Route Blanche:
  - a) La route blanche est-elle accessible? Quand?
  - b) La fréquentez-vous souvent?
33. Parlez-moi des célébrations hivernales entourant l'ouverture de la Route Blanche
34. Comment vous sentez-vous par rapport à l'ouverture de moins en moins longue de la Route Blanche?
35. De manière générale, qu'est-ce qui change, en hiver, en matière de transports?
36. Si on vous proposait d'échanger la complétion de la route 138 contre la route blanche, que choisiriez-vous?
  - a) Expliquez la nature du dilemme
37. Pensez-vous que le projet de route 138 crée des rapprochements entre les communautés de la Basse-Côte-Nord? Pensez-vous que les gens partagent une opinion à ce sujet?

### **E. RELATIONS ET AFFILIATIONS POLITIQUES**

38. Vous sentez-vous davantage [gentilé du nom de la communauté/village], Innu-e, Coaster ou Québécois-e?
39. Qu'est-ce que vous connaissez sur l'histoire de la route 138? Pourriez-vous me parler de votre rapport à son histoire...

a. À votre ais, quand est-il devenu nécessaire de relier par la route?

40. Trouvez-vous que “la route” est un sujet de conversation important dans la région et dans votre village?
41. À votre avis, pourquoi n’y a-t-il pas de route continue en Basse-Côte-Nord?
42. S’il avait été possible, en 2014 lorsqu’il en a été question, de vous séparer du Québec, auriez-vous été d’accord?
- a) Si oui / non : pourquoi?
43. J’aimerais que vous me parliez du rôle que joue le Québec (gouvernement), à votre avis...
- a) Dans les enjeux dont nous venons de discuter
- b) Dans le développement et la mise en valeur de votre région
44. Que pensez-vous de l’annonce du nouveau tronçon entre Kegaska et La Romaine, et des études de tracé à Tête-à-la-Baleine?
45. Que pensez-vous du Plan d’Action Nordique du gouvernement Legault, qui prévoit le parachèvement de la route 138, et l’amélioration du bien-être des communautés nordiques? (*Présentation annexe fichier du PAN pour information si besoin est*)
46. Croyez-vous qu’il soit nécessaire de se préparer à la venue de la route? Comment? / Vous sentez-vous prêt-e-s à cette venue?
47. Pensez-vous qu’un jour, la route se rendra à votre communauté/ village? À Blanc-Sablon? Si oui, quand? Comment? Si non, pourquoi?
48. J’aimerais que vous me parliez de votre vision du futur pour la Basse-Côte-Nord et pour votre communauté : si le projet de parachèvement de la route s’avère, que croyez-vous qui changera?
- a) Pour le mieux
- b) Pour le pire
49. Pensez-vous que la survie de la Basse-Côte-Nord est en jeu?
- a) Si oui/ non : pourquoi?
- b) Avez-vous peur pour la survie de votre village?
- c) Pensez-vous que l’arrivée d’une route pourrait changer cela?
- d)
50. Comment vous sentiriez-vous si la route ne se rendait jamais?  
...Si votre village devait fermer, comme Aylmer Sound?

**Avant de terminer l’enregistrement, y aurait-il quelque chose que nous n’avons pas abordé et dont vous aimeriez discuter?**

## BIBLIOGRAPHIE

- Adam, B. (2008) Of Timescapes, Futurescapes, and Timeprints, *Lunenburg Talk Web*, 17, 1-9. Lunenburg University, 17 june 2008.
- Adams, V., Murphy, M., E. Clarke, A. (2009) Anticipation: Technoscience, life, affect, temporality, *Subjectivity*, 28, 246–265. <https://doi.org/10.1057/sub.2009.18>
- Alcoff, L. (1991) The Problem of Speaking for Others, *Cultural critique*, (20), 5-32.
- Amit, V. (2003) Introduction: Constructing the field. In Amit, V. (Ed.). (2003). *Constructing the field: Ethnographic fieldwork in the contemporary world*, Routledge, pp.9-26,
- Anderson, K., Smith, S. (2001) Editorial: Emotional Geographies, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 26(1): 7-10. <https://doi.org/10.1111/1475-5661.00002>
- Appel, H., Anand, N., Gupta, A. (2018) Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. Dans *The promise of infrastructure*, Duke University Press, pp. 1-38.
- Arora, V., Ziipao, R. R. (2020) The roads (not) taken: the materiality, poetics and politics of infrastructure in Manipur, India. *Journal of South Asian Development*, 15(1), 34-61. <https://doi.org/10.1177/0973174119896470>
- Barker, J. (2019) Often-isolated Labrador Straits region would welcome 3rd route from Quebec, *CBC News*, 1er mai 2019. [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/route-138-proposal-labrador-straits-1.5116468>
- Barnett, C. (1998a) The Cultural Turn: Fashion of Progress in Human Geography?, *Antipode*, 30(4), 379-394
- Barnett, C. (1998b) Cultural twists and turns, *Environment and Planning D: Society and Space*, 16(6), 631-634
- Bear, L. (2016) Time as Technique, *Annual Review of Anthropology*, 45, 497-502. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-102313-030159>
- Beaulieu, C. (2017) *J'aime Hydro*. Montréal : Atelier 10.
- Bellerose, P. (2023, 4 avril) Nouveau barrage à l'étude : Hydro-Québec pourrait harnacher Petit-Mécatina, sur la Côte-Nord. *Le Journal de Québec*. <https://www.journaldequebec.com/2023/04/04/quebec- envisage-un-barrage-sur-petit-mecatina>
- Bédard, M. (2017a) Les vertus identitaire, relationnelle et heuristique de la territorialité. D'une conception culturelle à une conceptualisation tripartite, *Cibergeo : European Journal of Geography, Espace Société, Territoire*, 838. [En ligne] <http://journals.openedition.org/cybergeo/28853>
- Bédard, M. (2017b) Réflexion sur les perceptions, conceptions, représentations et affections, ou la quadrature des approches qualitatives en géographie, *Cahier de géographie du Québec*, 60(171), 531-549.

- Bérard, M. (1964) *Les routes du Québec*, Québec : Ministère de la voirie, service technique de la circulation. [En ligne] <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2989038>
- Bergeron, U., Shields, A., Robillard, A. (2023, 4 avril) Hydro-Québec étudie le potentiel de la rivière du Petit Mécatina, *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/environnement/787942/hydro-quebec-etudie-le-potentiel-de-la-riviere-du-petit-mecatina>
- Berque, A. (2016) Qu'est-ce qu'habiter la Terre à l'anthropocène?, *Séminaire Habiter le monde, penser la décroissance au 21<sup>e</sup> siècle*, mardi 6 décembre 2016, École nationale supérieure d'architecture de Marseille.
- Bordeleau, J-L. (2019, 11 janvier) La sinieuse histoire de la route 138, *ICI Côte-nord*, 11 janvier 2019. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1142402/la-sinueuse-histoire-de-la-route-138>
- Boyd, C. (2017) Research poetry and the non-representational. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 16(2), 210-223.
- Brinkmann, S. (2014) Doing Without Data, *Qualitative Inquiry*, 20(6), 720-725.
- Buchli, V. (2010) Presencing the im-material. In *An Anthropology of Absence*, Springer, New York, NY, 185-203. [https://doi.org/10.1007/978-1-4419-5529-6\\_11](https://doi.org/10.1007/978-1-4419-5529-6_11)
- Bussièrès, P. (1963) La population de la Côte-Nord, *Cahiers de géographie du Québec*, 7(14), 157-192. <https://doi-org/10.7202/020425ar>
- Butler, J. (2004) *Precarious Life. The Powers of Mourning and Justice*, Verso.
- Buttimer, A. (1999) Humanism and relevance in geography, *Scottish geographical journal*, 115, 103-116. <https://doi.org/10.1080/14702549908553820>
- Buttimer, A. (1976) Grasping the dynamism of lifeworld. *Annals of the association of American geographers*, 66(2), 277-292.
- Cantin, A. (2021, 26 janvier) Changements climatiques: pas de route Blanche, *Le Journal de Québec*, le 27 janvier 2021. [En ligne] <https://www.journaldequebec.com/2021/01/27/changements-climatiques-pas-de-route-blanche-1>
- Carse, A., Kneas, D. (2019) Unbuilt and Unfinished, *Environment and Society*, 10 (2019), 9-28. <https://doi.org/10.3167/ares.2019.100102>
- Castree, N. (2004) Afterword: the geographical sublime. *Antipode*, 36(5), 985-989.
- Cadman, L. (2009) Nonrepresentational Theory/Nonrepresentational Geographies. Dans: Kitchen, R., Thrift, N. (eds.) *International Encyclopedia of Human Geography (1st ed)*, Elsevier, pp.456-463.
- CBC (2017, 19 juillet) N.L. and Québec to co-operate on Labrador Trough, highway development, *CBC News*, 19 juillet 2017. [En ligne] <https://www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/quebec-nl-labrador-trough-1.4212024>

- Charest, P. (1970) Le peuplement permanent de la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent : 1820-1900. *Recherches sociographiques*, 11(1-2), 59–89. <https://doi.org/10.7202/055480ar>
- Chivallon, C. (2008) L'espace, le réel et l'imaginaire: a-t-on encore besoin de la géographie culturelle?, *Annales de géographie*, 2, 67-89
- Clavet, R. (2021, 19 août) Discontinuité de la route 138 : Objet d'une étude de maîtrise. Entrevue avec Marianne Couture-Cossette, *CJTB*. [En ligne] <https://cjtbradio.ca/discontinuite-de-la-route-138-objet-dune-etude-de-maitrise/>
- Cosgrove, D., Jackson, P. (1987) New Directions in Cultural Geography, *Area*, 19(2), 95-101.
- Couture-Cossette, M. (2021) *La route liquide : trajectoires d'(im)mobilités et symbolique autoroutière en Basse-Côte-Nord*, Colloque scientifique international : Mobilités, Cultures et Territoires, Université de Poitiers, 26-27 octobre 2021.
- CISSS Côte-Nord (2019) *Début du nouveau service de transport aérien en Basse-Côte-Nord*, Communiqué de presse, Centre intégré de santé et de services sociaux de la Côte-Nord, Blanc Sablon, le 1<sup>er</sup> novembre 2019.
- Clark, E. (2009) Island Development, dans Kitchin, R., Thrift, N. (Eds.) (2009) *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 607-610. <https://doi-org/10.1016/B978-008044910-4.00849-X>
- Clermont, P. (2022, 18 novembre) Prolongement de la route 138: en attendant le projet, on regarde d'autres solutions, *CJTB*, 18 novembre 2022. [En ligne] <https://cjtbradio.ca/prolongement-de-la-route-138-en-attendant-le-projet-on-regarde-dautres-solutions/>
- Cloke, P., Jones, O. (2001) Dwelling, place, and landscape: an orchard in Somerset. *Environment and planning A*, 33(4), 649-666. <https://doi.org/10.1068/a3383>
- Corneau, M., (journ.), Robert, J.(réalis.) (2021, 24 avril) Prisonniers du climat en Basse-Côte-Nord [Documentaire]. *La semaine verte*. <https://ici.radio-canada.ca/tele/la-semaine-verte/site/segments/reportage/352436/carbone-route-blanche-changements-climatiques>
- Cowen, D. (2020) Following the infrastructures of empire: notes on cities, settler colonialism, and method, *Urban Geography*, (41)4, 469-486. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1677990>
- Crang, M. (2003) Qualitative methods: touchy, feely, look-see?, *Progress in human geography*, 27(4), 494-504. <https://doi.org/10.1191/0309132503ph445pr>
- Crang, M. (2005) Qualitative methods (part 3): there is nothing outside the text?, *Progress in human geography*, 29(2), 225-233. <https://doi.org/10.1191/0309132505ph54 Ipr>
- Cresswell, T. (2012). Nonrepresentational theory and me: notes of an interested sceptic. *Environment and Planning D: Society and Space*, 30(1), 96-105. <https://doi.org/10.1068/d494>
- Dalakoglou, D., Harvey, P. (2012) Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility, *Mobilities*, 7(4), 459-465. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>
- Dardel, Éric. (1952) *L'Homme et la Terre*. Paris : Presses universitaires de France.

- Davidson, J., Smith, M. (2009) Emotional Geographies. Dans *International Encyclopaedia of Human Geography*, Elsevier, pp.440-445.
- Davies, T., Disney, T., Harrowell, E. (2021) Reclaiming failure in geography: Academic honesty in a neoliberal world. *Emotion, Space and Society*, 38, 100769. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2021.100769>
- Davies, G., Dwyer, C. (2007) Qualitative methods: are you enchanted or are you alienated?. *Progress in Human Geography*, 31(2), 257-266. <https://doi.org/10.1177/0309132507076417>
- Debarbieux, B. (2014) Enracinement–Ancrage–Amarrage: raviver les métaphores. *Espace géographique*, 43(1), 68-80. <https://doi.org/10.3917/eg.431.0068>
- Del Casino et al. (2011) Introduction, dans Del Casino, V.J, E. Thomas, M., Cloke, P., Panelli, R. (Ed.s)(2011) *A Companion to Social Geography*, Wiley-Blackwell, pp.1-9
- DeLyser, D., Hawkins, H. (2014) Introduction: writing creatively–process, practice, and product, *cultural geographies*, 21(1), 131-134. <https://doi.org/10.1177/1474474012469006>
- Desbiens, C. (2012) 10 Idées pour le Nord: un manifeste pour la nordicité. *Cahiers de géographie du Québec*, 56(159), 643-659. <https://doi.org/10.7202/1015311ar>
- Desbiens, C. (2015) *Puissance Nord : territoire, identité et culture de l'hydroélectricité au Québec*. Québec : Presses de l'Université Laval.
- de Sardan, O. (1995) La politique du terrain. Sur la production des données en anthropologie, *Enquête*. *Archives de la revue Enquête*, (1), 71-109. <https://doi.org/10.4000/enquete.263>
- Di Méo, G. (2008) La géographie culturelle : quelle approche sociale?, *Annales de géographie*, 2, 47-66. <https://doi.org/10.3917/ag.660.0047>
- Di Méo, G., Laurent, G., Crozat, D, Hinnewinkel, J-C., Frédéric, T. (2001) Autoroute, constructions géographiques et nouveaux rapports à l'espace : des effets d'annonce à la réalité des impacts. Avant-propos. Dans : Di Méo (coord.) (2001) *Sud-Ouest européen, Autoroute et recompositions territoriales*, 12, 1-8.
- Di Méo, G., Tesson, F. (2001) Autoroute A 89 et espaces vécus dans les aires de faible densité de la Double et du Landais (Dordogne). Dans : Di Méo (coord.) (2001) *Sud-Ouest européen, Autoroute et recompositions territoriales*, 12, 81-95.
- Dionne, G. (1985) *La voix d'un silence*, Leméac.
- Dixon, D., Jones III, J. P. (2005) Derridean geographies. *Antipode*, 37(2), 242-245.
- Duchesne, E. (2017, 31 décembre) Il y a 10 ans, Aylmer Sound disparaissait, *ICI Côte-Nord*, 31 décembre 2017. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1075725/10-ans-aylmer-sound-fermeture-village-cote-nord>

- Duhaime, G., Brousseau, S., Grenier, J., Therrien, A., Beaudoin-Jobin, C. (2013) Le développement du Nord et le destin du Québec, *Recherches sociographiques*, 54(3), 477–511.  
<https://doi.org/10.7202/1021001ar>
- Drouin, C-E. (2022,8 septembre) Marilou Vanier veut prolonger la route 138 et asphalter toute la route 389, *Ici Côte-Nord*, [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1912414/parti-quebecois-desenclavement-cote-nord-route-138-389-anticosti?depuisRecherche=true>
- Drouin, C-E. (2023, 7 juillet) Des citoyens de la Basse-Côte-Nord coincés une semaine à Sept-Îles, ICI Côte-Nord, le 7 juillet 2023. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1994451/air-liaison-aeroport-sept-iles-transporteur-retard>
- Dupont, N. (2019, 21 août) Élections fédérales : François Corriveau lance sa campagne avec la route 138, *Le Nord Côtier*, 21 août 2019 [En ligne] <https://lenord-cotier.com/2019/08/21/elections-federales-francois-corriveau-lance-sa-campagne-avec-la-route-138/>
- Editions Nordiques (2015, 28 septembre) Prolongement de la route 138: Jonathan Genest-Jourdain réitère le projet dans ses priorités, *Le Nord-Côtier*, 28 septembre 2015. [En ligne] <https://lenord-cotier.com/2015/09/28/prolongement-de-la-route-138-jonathan-genest-jourdain-reitere-le-projet-dans-ses-priorites/>
- Edwards, P. N. (2003) Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems. Dans Misa, T. J., Brey, P., Feenberg, A. (Eds.)(2003) *Modernity and technology*, MIT Press, pp.1-35.
- Entrikin, N.J. (1976) Contemporary humanism in geography, *Annals of the association of American Geographers*, 66, 615-632.
- Eshun, G., Madge, C. (2016) Poetic world-writing in a pluriversal world: a provocation to the creative (re)turn in geography, *Social & Cultural Geography*, 17:6, 778-785.  
<https://doi.org/10.1080/14649365.2016.1156147>
- Fortin, P-O. (2015, 21 juin) 15 millions \$ par année pour un service « pourri » : La desserte maritime vivement critiquée en Basse-Côte-Nord, *Journal de Québec*, 21 juin 2015. [En ligne] <https://www.journaldequebec.com/2015/06/20/15-millions--par-annee-pour-un-service-pourri>
- Foucault, M. (1971) *L'ordre du discours*. Gallimard.
- Freeman, M. (2014) The Hermeneutical Aesthetics of Thick Description, *Qualitative Inquiry*, 20(6), 827-833. <https://doi.org/10.1177/1077800414530267>
- Frers, L. (2013) The matter of absence. *cultural geographies*, 20(4), 431-445.  
<https://doi.org/10.1177/1474474013477775>
- Furlong, K. (2020a) Geographies of infrastructure 1: Economics. *Progress in Human Geography*, 44(3), 572-582. <https://doi.org/10.1177/0309132519850913>
- Furlong, K. (2020b) Trickle-down debt: Infrastructure, development, and financialisation, Medellín 1960–2013. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 45(2), 406-419.  
<https://doi.org/10.1111/tran.12352>

- Furlong, K. (2021a) Geographies of infrastructure II: Concrete, cloud and layered (in) visibilities. *Progress in Human Geography*, 45(1), 190-198. <https://doi.org/10.1177/0309132520923098>
- Furlong, K. M. (2021b) Full-cost recovery= debt recovery: How infrastructure financing models lead to overcapacity, debt, and disconnection. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Water*, 8(2), e1503. <https://doi.org/10.1002/wat2.1503>
- Gagnon, K. (2015, 11 avril) Villages en péril : Aylmer Sound, Le monde perdu d'Howard Anderson, *La Presse, Dossier spécial*, 11 avril 2015. [En ligne] <https://plus.lapresse.ca/screens/ed380eff-f9c3-44fd-b649-34774519bd74%7CVEiq~1CQrv~-.html>
- Gallant, L. (2020) Un bris force l'arrêt du Bella Desgagnés pour plusieurs jours, ICI Côte-Nord, 16 décembre 2020. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1757747/desserte-basse-cote-nord-relais-nordik-brise-bateau-navire>
- Gallant, L. (2021, 1 janvier) Anticosti et Basse-Côte-Nord : la STQ dit tout déployer pour assurer la desserte, *ICI Côte-Nord*, [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1760407/bella-desgagnes-ports-livraison-delaies-retard>
- Gérardin, V. , McKenney, D. (2001) *Une classification climatique du Québec à partir de modèles de distribution spatiale de données climatiques mensuelles : vers une définition des bioclimats du Québec*. Québec : Ministère de l'Environnement.
- Gibson, C., Waite, G. (2009) Cultural Geography. Dans Kobayashi, A. (Ed.) *International Encyclopedia of Human Geography (2<sup>nd</sup> ed)*, Volume 3, pp.411-424
- Gombay, N. (2013) Oubliez la faune et la flore et vivez par l'argent: le Plan Nord, l'économie et le développement nordique. *Géographie Économie Société*, 15(4), 327-344. <https://doi.org/10.3166/ges.15.327-344>
- Gouvernement du Québec (2015, 18 mars) Loi sur la qualité de l'environnement (cQ-2), DORS 184-2015, *Gazette officielle du Québec*, 8 avril 2015, 147<sup>e</sup> année, n.14. p.790
- Gouvernement du Québec (2015a) *Plan québécois des infrastructures 2015-2025 / Plan annuel de gestion des investissements publics en infrastructures 2015-2016*, Gouvernement du Québec. [En ligne] [https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget\\_depenses/15-16/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf](https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/15-16/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf)
- Gouvernement du Québec (2015b) *Rapport d'analyse environnementale pour le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent par le ministère des Transports*, Dossier 3211-02-266,
- Gouvernement du Québec (2019, 31 décembre) *Populations autochtones du Québec, Statistiques au 31 décembre 2019*, Ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, Statistiques du Registre des Indiens, Premières Nations du Québec, <https://www.quebec.ca/gouvernement/portrait-quebec/premieres-nations-inuits/profil-des-nations/populations-autochtones-du-quebec>
- Gouvernement du Québec (2020) *Plan québécois des infrastructures 2020-2030*, Gouvernement du Québec. [En ligne] [https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget\\_depenses/20-21/7-Plan\\_quebecois\\_des\\_infrastructures.pdf](https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/20-21/7-Plan_quebecois_des_infrastructures.pdf)

- Gouvernement du Québec (2022a) *Plan québécois des infrastructures 2022-2032*, Gouvernement du Québec. [En ligne] [https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget\\_depenses/22-23/6-Plan\\_quebecois\\_infrastructures.pdf](https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/22-23/6-Plan_quebecois_infrastructures.pdf)
- Gouvernement du Québec (2022b, 22 juin) Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour réformer la gouvernance du fonds vert (2017, c 4), DORS 1207-2022, *Gazette officielle du Québec*, 13 juillet 2022, 154<sup>e</sup> année, n.28, 4507-4509.
- Government of Newfoundland Labrador (2017) Newfoundland and Labrador and Québec partner to develop the Labrador Trough and enhance road infrastructure (Press release), *Executive Council*, 12 avril 2018. [En ligne] <https://www.gov.nl.ca/releases/2018/exec/0412n03/>
- Griffin, K. (2013) St-Lawrence Saga: The Clarke Steamship Story, *K.G Griffin* [En ligne] <https://clarkesteamship.wordpress.com/about/>
- Guimond, L. (2007) L'identité en Basse-Côte-Nord francophone : un moteur de vitalité? *Francophonies d'Amérique*, (23-24), 203–230. <https://doi.org/10.7202/1005398ar>
- Guimond, L., Lapierre, N., Mesténapéo, Y., Couture-Cossette, M., Bellehumeur, C. (2021) Mamuapuat au bout de la route. Cohabitation interculturelle à Natashquan, Nutashkuan et en territoire, *Cahiers de Géographie du Québec*, (67)186, 319-334. <https://doi.org/10.7202/1106873ar>
- Halseth, G., Markey, S., Ryser, L., Hanlon, N., Skinner, M. (2017) Exploring new development pathways in a remote mining town: The case of Tumbler Ridge, BC Canada. *Journal of Rural and Community Development*, 12(2-3).
- Habel-Thurton, D. (2019, 7 octobre) Le CISSS de la Côte-Nord a octroyé un contrat de 4M\$ sans appel d'offre, ICI Côte-Nord, le 7 octobre 2019. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1272852/ciasss-cote-nord-contrat-sans-appel-doffre-gre-a-gre-heli-express>
- Hamelin, L.-E. (1974) Développement nordique et harmonie, *Cahiers de géographie du Québec*, 18 (44), 337–346. <https://doi.org/10.7202/021198ar>
- Hamelin, L.-E. (1998) L'entièreté du Québec : le cas du Nord. *Cahiers de géographie du Québec*, 42 (115), 95–110. <https://doi.org/10.7202/022712ar>
- Haraway, D. (1988) Situated knowledges: The science question in feminism and the privilege of partial perspective. *Feminist studies*, 14(3), 575-599.
- Harvey, P. (2012) The topological quality of infrastructural relation: An ethnographic approach. *Theory, Culture & Society*, 29(4-5), 76-92. <https://doi.org/10.1177/0263276412448827>
- Harvey, P., Knox, H. (2008) 'Otherwise engaged: Culture, deviance and the quest for connectivity through road construction', *Journal of Cultural Economy*, (1)1, 79-92. <https://doi.org/10.1080/17530350801913726>
- Harvey, P., Knox, H. (2012) The Enchantments of Infrastructure, *Mobilities*, 7(4), 521-536. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718935>
- Harvey, P., Jensen, C. B., Morita, A. (2016) *Infrastructures and social complexity*, Routledge.

- Heidegger, M. (1958) Bâtir, Habiter, Penser. Dans *Essais et conférences*, Gallimard, pp.170-193.
- Hetherington, K. (2014) Waiting for the Surveyor: Development Promises and the Temporality of Infrastructure, *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 19(2), 195-211. <https://doi.org/10.1111/jlca.12100>
- Hitchings, R., Latham, A. (2021) Qualitative methods III: On different ways of describing our work. *Progress in Human Geography*, 45(2), 394-403. <https://doi.org/10.1177/0309132520901753>
- Howe, C., Lockrem, J., Appel, H., et al. (2016) Paradoxical infrastructures: Ruins, retrofit, and risk. *Science, Technology, & Human Values*, 41(3), 547-565. <https://doi.org/10.1177/0162243915620017>
- Hoyaux, A-F. (2002) Entre construction territoriale et constitution ontologique de l'habitant : Introduction épistémologique aux apports de la phénoménologie au concept d'habiter, *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne] <http://journals.openedition.org/cybergeo/1824>
- Hull, J. S. (2002) A vision for Ecotourism on the Lower North Shore of Quebec. *TEOROS-MONTREAL*, 21(3), 50-56. <https://doi.org/10.7202/1072503ar>
- Ibrahim, G. (2011) *Géologie et géomorphologie quaternaire de la zone de GIEBV Duplessis*, Organisation des bassins-versants Duplessis, Sept-Îles.
- Jackson, A.Y, Mazzei, L. A. (2013) Plugging One Text Into Another: Thinking With Theory in Qualitative Research, *Qualitative Inquiry*, 19(4), 261-271. <https://doi.org/10.1177/1077800412471510>
- Jensen, C.B., Morita, A. (2017) Introduction: Infrastructures as Ontological Experiments. *Engaging Science, Technology, and Society*, 1, 81-87. <https://doi.org/10.1080/00141844.2015.1107607>
- Jones, O. (2009) Dwelling. Dans: Kobayashi, A. (Ed.) *International encyclopaedia of Human Geography* (2<sup>nd</sup> ed.), Elsevier, pp. 266-273.
- Katz, C. (1994) Playing the field: questions of fieldwork in geography. *The professional geographer*, 46(1), 67-72.
- Kirtsoglou, E., Simpson, B. (2020) Introduction, dans Kirtsoglou, E., Simpson, B. (2020) *The Time of Anthropology. Studies of Contemporary Chronopolitics*, Routledge, pp. 1-30.
- Knox, H. (2017) Affective infrastructures and the political imagination. *Public Culture*, 29(2), 363-384. <https://doi.org/10.1215/08992363-3749105>
- Kuklina, V., Petrov, A. N., Krasnoshtanova, N., Bogdanov, V. (2020) Mobilizing benefit-sharing through transportation infrastructure: Informal roads, extractive industries and benefit-sharing in the Irkutsk oil and gas region, Russia. *Resources*, 9(3). <https://doi.org/10.3390/resources9030021>
- Laborier, P. (2014) La gouvernementalité. Dans : Bert, J.F, Lamy, J. (ed.). *Michel Foucault. Un héritage critique*, Editions du CNRS, pp.169-181.

- Lanouette, N., Bouvet, R. (2011) Revisiter les lieux disparus de la géographie du Québec : Entre géopoétique et résistance, *Transactions mémorielles et identitaires, Actes du Colloque Brésil/Canada*, 79<sup>e</sup> Congrès de l'ACFAS.
- Larkin, B. (2013) The Politics and Poetics of Infrastructure, *Annual Review of Anthropology*, 42(1), 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Larkin, B. (2018) Promising Forms: The Political Aesthetics of Infrastructure. Dans *The promise of infrastructure*, Duke University Press, pp.175-202
- Lavallée, J-L. (2014, 23 août) Le maire veut un référendum. Il souhaiterait annexer son territoire à Terre-Neuve, *Le Journal de Montréal*, 23 août 2014. [En ligne] <https://www.journaldemontreal.com/2014/08/23/le-maire-veut-un-referendum>
- Law, J. (2004) *After method: Mess in social science research*. Routledge.
- Lazarotti, O. (2006) Habiter, aperçus d'une science géographique, *Cahier de géographie du Québec*, 50, 139, 85-102. <https://doi.org/10.7202/012936ar>
- Lefebvre, H. (1974) *La production de l'espace (4<sup>e</sup> ed.)*, Anthropos..
- Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ c Q-2 [En ligne] <https://www.canlii.org/fr/qc/legis/lois/lrq-c-q-2/derniere/lrq-c-q-2.html>
- Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour réformer la gouvernance du Fonds vert*, LQ 2017, c4 [En ligne] <https://www.canlii.org/fr/qc/legis/lois/lq-2017-c-4/129067/lq-2017-c-4.html>
- Lorimer, H. (2005) Cultural geography: the busyness of being 'more-than-representational', *Progress in Human Geography*, 29(1), 83-94. <https://doi.org/10.1191/0309132505ph53 Ipr>
- Lorimer, H. (2008) Poetry and place: the shape of words. *Geography*, 93(3), 181.
- Luce, M. (2011) *Le climat de la zone de GIEBV Duplessis*. Organisation des bassins-versants Duplessis, Sept-Îles.
- Maalsen, S., McLean, J. (2020) Cultural turn. Dans *Encyclopedia of human geography*, Elsevier, pp.117-121.
- Mamit Innuat (2011) *Pakua Shipu*, Mamit Innuat, Conseil Tribal. [http://www.mamit-innuat.com/membres/pakua\\_shipu.aspx](http://www.mamit-innuat.com/membres/pakua_shipu.aspx)
- Maddern, J. F., Adey, P. (2008) Editorial: spectro-geographies. *cultural geographies*, 15(3), 291-295. <https://doi.org/10.1177/1474474008091328>
- Massey, D. (2004) Geographies of responsibility, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, (86)1, 5-18. <https://doi.org/10.1111/j.0435-3684.2004.00150.x>

- Mazer, K. M. (2019) *Roads to resources: Uneven development, mobile work, and the extractive imaginary in Canada* (Thèse de doctorat), Geography and Planning Department, University of Toronto.
- Meier, L., Frers, L., Sigvardsdotter, E. (2013) The importance of absence in the present: Practices of remembrance and the contestation of absences. *cultural geographies*, 20(4), 423-430. [https://doi.org/ 10.1177/1474474013493889](https://doi.org/10.1177/1474474013493889)
- Ministère des Transports du Québec (2015) Rapport d'analyse environnementale pour le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, Dossier 3211-02-266, *Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques, Gouvernement du Québec*, le 2 février 2015.
- Morneau, C., Matejek, S. (2011) *La végétation du projet de parc national de la région de Harrington Harbour Basse-Côte-Nord, Québec*. Québec : Direction des inventaires forestiers, Ministère des Ressources naturelles et de la Faune.
- Offner, J-M. (1993) Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *Esplace géographique*, 22, 233-242.
- Oliver, C. (2022) “Significant nothingness” in geographical fieldwork. *Geoforum*, 134, 82-85. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2022.06.010>
- Paillé, P., Mucchielli, A. (2016) *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, 4<sup>e</sup> ed. Armand Collin.
- Paquet, S. (2001) *Histoire des transports et des déplacements au Québec*, rapport produit pour le Ministère des Transports du Québec. [En ligne] <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1138564.pdf>
- Paquette, M. (2011) *La Côte-Nord: un long parcours*, Éditions GID.
- Paquette, C. (2023) Cent francophones à bout de bras pour Tête-à-la-Baleine, Radio-Canada, Récits numériques, 20 mars 2023. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/recit-numerique/5440/village-basse-cote-nord-francophonie>
- Panasuk, A. (2015a) La route qui ne mène nulle part, Radio-Canada, Enquête, le 25 février 2015. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/708411/enquete-fiasco-prolongement-route-138-basse-cote-nord>
- Panasuk, A. (2015b) La « route qui ne mène nulle part » trouve enfin son chemin, Radio-Canada, le 13 avril 2015 [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/715678/route138-prolongement-basse-cote-nord>
- Panelli, R. (2009) Social Geography, *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, 185-194.
- Parent, S. (2014, 20 août) Une municipalité québécoise souhaite se séparer du Québec, *Radio-Canada International*, le 20 août 2014. [En ligne] <https://www.rcinet.ca/fr/2014/08/20/une-municipalite-quebecoise-souhaite-se-separer-du-quebec/>

- Perreault, P. (2021) *Toustes isles*, LUX.
- Pile, S. (2010) Emotions and affect in recent human geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(1), 5-20
- Pizarnik, A. (2022) *Oeuvres*, Ypsilon.
- Philo, C. (2011) Discursive life. Dans Del Casino, V.J, Thomas, M.E, Cloke, P., Panelli, R. (Eds.)(2011) *A companion to social geography*, Wiley Blackwell, pp.362-384.
- Pocock, D.C.D. (1983) The paradox of humanistic geography, *Area*, 15(4), 355-358.
- Popke, J. (2007) Geography and ethics: spaces of cosmopolitan responsibility. *Progress in Human Geography*, 31(4), 509-518. <https://doi.org/10.1177/0309132507077090>
- Popke, J. (2010) The spaces of being in-common: Ethics and social geography. Dans S. Smith, R. Pain, S. Marston and J. P. Jones (Eds) (2010) *The Handbook of Social Geography*, Sage, pp.435-455.
- Québec (Province) (1998) Vision des transports pour la Côte-Nord (document pour consultation), Ministère des transports, Direction de la Côte-Nord. [En ligne] <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/43927>
- Radio-Canada (2003) Il faudrait 600 millions pour prolonger la route 138 , *Radio-Canada*, le 15 décembre 2003. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/141044/route138?depuisRecherche=true>
- Radio-Canada (2013, 29 octobre) Tête-à-la-Baleine se penche sur le projet de la reconstruction de la route d'accès au quai, *Radio-Canada Info*, le 29 octobre 2013. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/638987/bape-quai-tete-a-la-baleine>
- Radio-Canada (2014, 22 décembre) Une année en dents de scie pour le Bella Desgagnés, *Radio-Canada* [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/699489/bella-desgagnes-basse-cote-nord-moyenne-cote-nord>
- Radio-Canada (2017, 17 août) Prolongement de la route 138 : le ministère des Transports récupère les plans et devis, *ICI Côte-Nord*, le 17 août 2017. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1050839/route-138-corporation-pakatan-construction>
- Radio-Canada (2019, 27 novembre) Le ministère des Transports sommé d'agir pour contrer des inondations sur la route 138, *ICI Côte-Nord*, le 27 novembre 2019. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1407760/residents-tete-baleine-transports-canada-inondations-quai-route-138>
- Raffestin, C. (1986a) Ecogenèse territoriale et territorialité. Dans: Auriac, F., Brunet, R. (1986) *Espaces, jeux et enjeux*. Fayard & Fondation Diderot, pp.175-185..
- Raffestin, C. (1986b) Territorialité : Concept ou Paradigme de la géographie sociale?, *Geographica Helvetica*, 2, 91-96.
- Raffestin, C.(2002) Habitat et territorialité, *Tracés : bulletin technique de la Suisse romande*, (128) 1/2, 17-22.

- Ralph, L. (2014) *Renegade dreams: Living through injury in gangland Chicago*. University of Chicago Press.
- Ralph, E. (1970) An inquiry into the relations between phenomenology and geography. *Canadian Geographer/Le Géographe canadien*, 14(3), 193-201
- Ralph, T. (1977) Humanism, Phenomenology and Geography, *Annals of the Association of American Geographers*, 67(1), 177-179.
- Rodaway, P. (2006) Humanism and People-Centered Methods. Dans Aitken, S., Valentine, G. (Eds.) (2006) *Approaches in Human Geography*, SAGE, pp.263-272.
- Rose, M. (2012) Dwelling as Marking and Claiming, *Environment and Planning D: Society and Space*, 30, 757-771. <https://doi.org/10.1068/d6809>
- Rose, M. (2021) The question of culture in cultural geography: Latent legacies and potential futures. *Progress in Human Geography*, 45(5), 951-971. <https://doi.org/10.1177/0309132520950464>
- Ruez, D., Cockayne, D. (2021). Feeling otherwise: Ambivalent affects and the politics of critique in geography. *Dialogues in Human Geography*, 11(1), 88-107. <https://doi.org/10.1177/2043820621995617>
- Sanguin, A.-L. (1981). La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces, *Annales de géographie*, 501(90), 560-587.
- Sénécal, G. (1992). Aspects de l'imaginaire spatial: identité ou fin des territoires?. Dans *Annales de géographie*, Armand Colin, pp. 28-42.
- Simard, M., Brisson, C. (2013) Les cycles économiques et le développement urbain en milieu nordique : l'exemple de Fermont au Québec, *Cybergeo : European Journal of geography*, 637, [En ligne]: <http://cybergeo.revues.org/25817>, <https://doi.org/10.4000/cybergeo.25817>
- Simard, M., Rivard, É., Guimond, L. (2017). Les recherches sur le Québec du Nord : un instrument d'appropriation territoriale pour quels acteurs?. *Recherches sociographiques*, 58 (2), 251–262. <https://doi.org/10.7202/1042163ar>
- Société du Plan Nord (2020) *Plan d'action nordique 2020-2023*, Gouvernement du Québec. [plannord.gouv.qc.ca/fr/spn/documentation/](http://plannord.gouv.qc.ca/fr/spn/documentation/)
- Simard, R. (2016, 13 janvier) La Basse-Côte-Nord, isolée en moyenne 313 jours par année, Radio-Canada, le 13 janvier 2016. [En ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/759434/route-blanche-basse-cote-nord-ouverture>
- Smith, J.M.(2009) Humanism/Humanistic Geography, *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, pp.239-250.
- Star, S. (1999) The Ethnography of Infrastructure, *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377-391. <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>

Statistique Canada (2022, Décembre) La population autochtone continue de croître et est beaucoup plus jeune que la population non autochtone, malgré un ralentissement de son rythme de croissance  
<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220921/dq220921a-fra.htm>

Statistique Canada (2021) *Recensement de la population de 2021 : sommaire géographique, Blanc-Sablon, Municipalité [Subdivision de recensement, Québec, [En ligne]*  
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=blanc%20sablon&DGUIDlist=2021A00052498005&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

Statistique Canada (2021) *Recensement de la population de 2021 : sommaire géographique, Bonne-Espérance, Municipalité [Subdivision de recensement, Québec, [En ligne]*  
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=bonne%20esp%C3%A9rance&DGUIDlist=2021A00052498010&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

Statistique Canada (2021) *Recensement de la population de 2021 : sommaire géographique, Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, Municipalité [Subdivision de recensement, Québec, [En ligne]*  
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=cote%20nord%20du%20golfe%20du%20saint%20laurent&DGUIDlist=2021A00052498015&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

Statistique Canada (2021) *Recensement de la population de 2021 : sommaire géographique, Gros-Mécatina, Municipalité [Subdivision de recensement, Québec, [En ligne]*  
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=gros%20mecatina&DGUIDlist=2021A00052498014&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

Statistique Canada (2021) *Recensement de la population de 2021 : sommaire géographique, Saint-Augustin, Municipalité [Subdivision de recensement, Québec, [En ligne]*  
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=saint%20augustin&DGUIDlist=2021A00052498012&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

Statistique Canada (2021) *Recensement de la population de 2021 : sommaire géographique, Tête-à-la-Baleine, Localité non constitué, [Localité désignée], Québec. [En ligne]*  
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/search-recherche/productresults-resultatsproduits-fra.cfm?Lang=F&GEOCODE=2021A0006240225>

Stock, M. (2003) Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : pour une analyse triadique des dimensions spatiales des sociétés humaines. *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 115-118, 213-230

Stock, M. (2007) Théorie de l'habiter. Questionnements. Dans Paquot T., Lussault M. & Younès Ch. *Habiter, le propre de l'humain*, La Découverte, pp.103-125.

Stock, M. (2012) «Faire avec de l'espace » : pour une approche de l'habiter par les pratiques, Dans Lazzarotti, O. et al. (2016) *Habiter. Vers un nouveau concept?* Armand Colin, pp.59-78.

- Stopa, A. (2014) Et si Blanc-Sablon passait à l'Est?, *Le Devoir*, 21 août 2014. [En ligne] <https://www.ledevoir.com/politique/quebec/416408/et-si-blanc-sablon-passait-a-l-est>
- St-Pierre, E. (2013) The Appearance of Data, *Cultural Studies- Critical Methodologies*, 13(4), 223-227.
- St.Pierre, E., Y.Jackson, A. (2014) Qualitative Data Analysis After Coding, *Qualitative Inquiry*, 20(6), 715-719. <https://doi.org/10.1177/1077800414532435>
- St-Pierre, J. (2019, 23 septembre) Un bris « emmerdant mais pas inquiétant » sur le Bella Desgagnés, *Ma Côte-Nord*, 23 septembre 2019. [En ligne]<https://macotenord.com/un-bris-emmerdant-mais-pas-inquietant-sur-le-bella-desgagnes/>
- St-Pierre, J. (2023, 11 janvier) Il n'a pas fait assez froid pour ouvrir la Route blanche aux motoneigistes en Basse-Côte-Nord, *Ma Côte-Nord*, 11 janvier 2023. [En ligne] <https://macotenord.com/il-na-pas-fait-assez-froid-pour-ouvrir-la-route-blanche-aux-motoneigistes-en-basse-cote-nord/>
- Thrift, N. (2008) *Non-Representational Theory. Space, politics, affect*, Routledge.
- Tolia-Kelly, D. P. (2006) Affect: An ethnocentric encounter? Exploring the 'universalist' imperative of emotional/affectual geographies. *Area*, 38(2), 213-217.
- Tuan, Y. F. (1979) Space and place: humanistic perspective. Dans *Philosophy in geography*, Springer, pp. 387-427.
- Unamen Shipu (2023) *Culture Innu*, Unamen Shipu.[En ligne] <https://www.unamenshipu.com/culture-innu/>
- Vannini, P., Taggart, J. (2013) Doing islandness: a non-representational approach to an island's sense of place. *cultural geographies*, 20(2), 225-242. <https://doi.org/10.1177/1474474011428098>
- Wakefield, S. (2018) Infrastructures of liberal life: From modernity and progress to resilience and ruins. *Geography Compass*, 12(7), e12377.
- Woodward, K., Dixon, D.P, Jones, J.P. (2009) Poststructuralism/Poststructuralist Geographies, *International Encyclopaedia of Human Geography*, Elsevier, pp. 396-407
- Wright, J.K. (1947) Terra Incognitae: The Pace of the Imagination in Geography, *Annals of the Association of American Geographers*, 37(1), 1-15. <https://doi.org/10.1111/gec3.12377>
- Wylie, J. (2007) The spectral geographies of WG Sebald. *cultural geographies*, 14(2), 171-188. <https://doi.org/10.1177/1474474007075353>
- Wylie, J. (2009) Landscape, absence and the geographies of love. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 34(3), 275-289.