

# Habiter l'absence, habiter l'infrastructure : Paysages temporels à l'aune de la route 138 en Basse-Côte-Nord

Marianne Couture-Cossette

Université Concordia  
marianne.couture-cossette@mail.concordia.ca

Laurie Guimond

Université du Québec à Montréal  
guimond.laurie@uqam.ca

---

---

## Abstract

En Basse-Côte-Nord du Québec, au-delà du 51<sup>e</sup> parallèle, 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'interrompt 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 ce sujet confère à la route 138 en Basse-Côte-Nord des allures mythiques. Basé sur une enquête ethnographique menée à Tête-à-la-Baleine, cet article avance que l'absence, figure géographique autour de laquelle se forge l'habiter bas-côtier, est elle-même devenue infrastructure 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·euse·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, de l'espoir d'un futur vivant.

## Keywords

infrastructure, temps, absence, ethnographie, Québec, Route 138

---

## Introduction

En 1961, dans un discours qu'il adressait à l'Assemblée législative, le député provincial de Duplessis, 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, 153)

Deux ans plus tard, le député se prononçait à nouveau sur les conditions de vie dans la région et présentait le bill 23, adopté le 4 avril 1963, lequel prévoyait le rattachement des communautés de la Basse-Côte-Nord, une promesse qu'appuyait alors le premier ministre Lesage (Dionne, 1985). Pourtant, en 2026, toujours aucun lien routier continu ne les relie. Bien que des travaux soient aujourd'hui entamés pour rattacher certains des villages qui s'étendent sur plus de 400 kilomètres le long du littoral du Golfe-du-Saint-Laurent, la persistance des discours et des promesses de rattachement au réseau routier confère à la route 138 en Basse-Côte-Nord des qualités mythiques.

Plutôt qu'une énième étude d'impact économique, social, ou environnemental, cet article propose de s'intéresser à l'absence de route en tant qu'objet géographique porteur de qualités aussi bien structurantes que symboliques. Partant de l'idée que les routes sont à la fois des espaces/temps et des interfaces où s'articulent aspirations, désirs, enchantement et pratiques politiques (Harvey et Knox, 2012; Harvey, 2018; Jensen et Morita, 2017; Larkin, 2013), je suggère que l'absence de route prend forme dans la rupture entre les paysages temporels bureaucratiques, ouvriers, politiques et locaux (Adam, 2008; Adams et al., 2009) et dans une forme de chronocratie du quotidien. Je démontre que c'est l'absence elle-même qui est maintenant imbue de qualités généralement attribuées aux infrastructures: les paysages temporels et la répartition du temps me servent d'indices pour arriver à cette conclusion.

Ma recherche est portée par un ensemble de questionnements sur l'absence de la route 138 en tant que phénomène que je souhaite visibiliser. Sans espérer répondre à la question canonique « Pourquoi n'y a-t-il pas de route continue en Basse-Côte-Nord? », je m'attarde plutôt à comprendre comment et en quoi cette même absence-présente y structure l'habiter, et ce, du point de vue situé des personnes qui en subissent les effets collatéraux au quotidien et dans le temps. Ce travail se prête en voix solidaire à la leur, qui s'est vue historiquement et systématiquement exclue des politiques publiques et des grands

débats concernant le développement d'infrastructures routières et énergétiques (Dionne, 1985). Répondant à l'appel des géographies nordiques dites critiques, cet article se joint aux luttes des populations bas-côtières Innues et non-Innues, lesquelles espèrent vivre dignement au sein des territoires qu'elles connaissent et pratiquent, et qui sont maintenant happés de plein fouet par des transformations inédites et rapides liées aux changements climatiques (Normandin Bellefeuille et al., 2026). Forte de cette posture critique, je cherche à révéler certaines formes d'habiter occultées dans les imaginaires collectifs ainsi que dans les politiques gouvernementales qui répondent d'abord à l'appel de quêtes extractives formant le socle des rapports d'habitation coloniaux entre le Québec laurentien et les régions septentrionales.

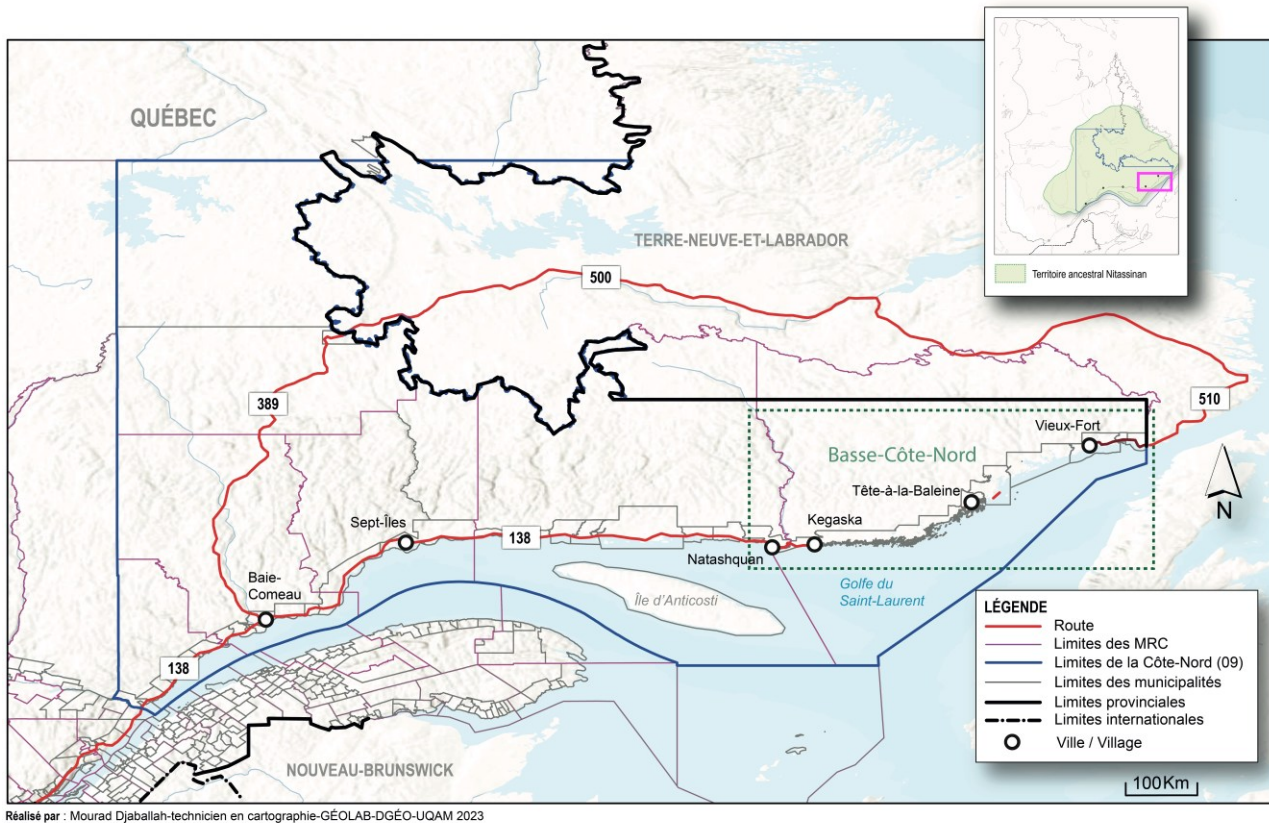
La première des cinq parties de l'article jette les bases de la recherche qui s'appuie sur un terrain ethnographique mené dans le village de Tête-à-la-Baleine, en Basse-Côte-Nord. La deuxième établit la distinction entre l'objet de route, qui engendre l'espoir d'un futur vivant, et le projet de ralliement des villages, plutôt interprété comme un signe de 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 et Kneas, 2019). Enfin, l'article se termine sur une discussion qui, interprétant l'absence à titre d'infrastructure propose de revoir les assises de l'habiter nordique.

L'épine dorsale de l'article est composée d'un ensemble de matériaux de recherche, soit d'archives journalistiques, d'une oeuvre historique particulièrement éclairante pour relater l'histoire de l'absence de route (Dionne, 1985), de notes de recherche recueillies sur une période de plus de trois ans, et d'entrevues semi-dirigées réalisées à l'été 2021 lors d'un séjour ethnographique d'observation-participante mené à Tête-à-la-Baleine (Couture-Cossette, 2024). Le choix d'un village bas-côtier où poser cette recherche s'appuyait entre autres sur des critères géographiques, démographiques et culturels - puisque 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).

## 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 Nitassinan, vaste territoire ancestral innu (Figure 1). Elle comporte quinze unités de peuplement, dont les deux communautés innues d'Unamen Shipu et de Pakua Shipi, et cinq municipalités, chacune formée d'un regroupement de plusieurs petites localités. À ce jour (2024), la route 138 s'interrompt à Kegaska, à l'extrémité sud-ouest de la région, à plus de 1300 kilomètres de Montréal. Hors de la saison hivernale, les autres communautés de la Basse-Côte-Nord ne sont accessibles que par dessertes maritime ou aérienne. Bien que des tronçons de route 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 60 kilomètres de l'extrémité est du Québec, à Vieux-Fort. La route relie de là le Labrador (Figure 1) - elle y est rebaptisée la Trans-Labrador Highway, et parvient de nouveau au Québec à la limite entre Wabush et Fermont pour parcourir plus de 500 kilomètres jusqu'à Baie-Comeau où elle retrouve la 138. Ces différents tracés routiers forment la figure

géographique qui m'intéresse ici: c'est la présence marquée d'un réseau routier presque circulaire dans l'est du pays qui fait saillir l'absence de route en Basse-Côte-Nord (Figure 1).



**Figure 1.** La Basse-Côte-Nord au sein du Québec et tracé du réseau autoroutier de l'est

Le village de Tête-à-la-Baleine se trouve au milieu de la Basse-Côte-Nord, au creux d'une baie que l'on surnomme affectueusement la baie Plate. On y dénombre environ 100 personnes francophones (Statistique Canada, 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 8 kilomètres au sud-ouest du village, jusqu'au quai fédéral sur l'île du Grand Rigolet Ouest, à presque 10 kilomètres du village (Figure 2). Tête-à-la-Baleine ne peut être atteint que par les voies maritime et aérienne ou par la route blanche, un sentier de motoneige balisé praticable seulement en hiver lorsque les conditions climatiques permettent son ouverture. Aucun avion passager ne dessert directement le village: quiconque désire entrer ou sortir par voie aérienne doit d'abord s'arrêter à Chevery, la village voisin, pour y prendre un vol en hélicoptère d'une quinzaine de minutes.

La route menant au quai fédéral, communément appelée 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 2). À l'instar de l'entièreté de la 138 qui traverse 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, 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 passager·e·s<sup>1</sup>. Le ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD), a ouvert une carrière de gravier d'où sont tirées les tonnes nécessaires à l'entretien de Baie Plate et à la réfection des portions endommagées de la route.

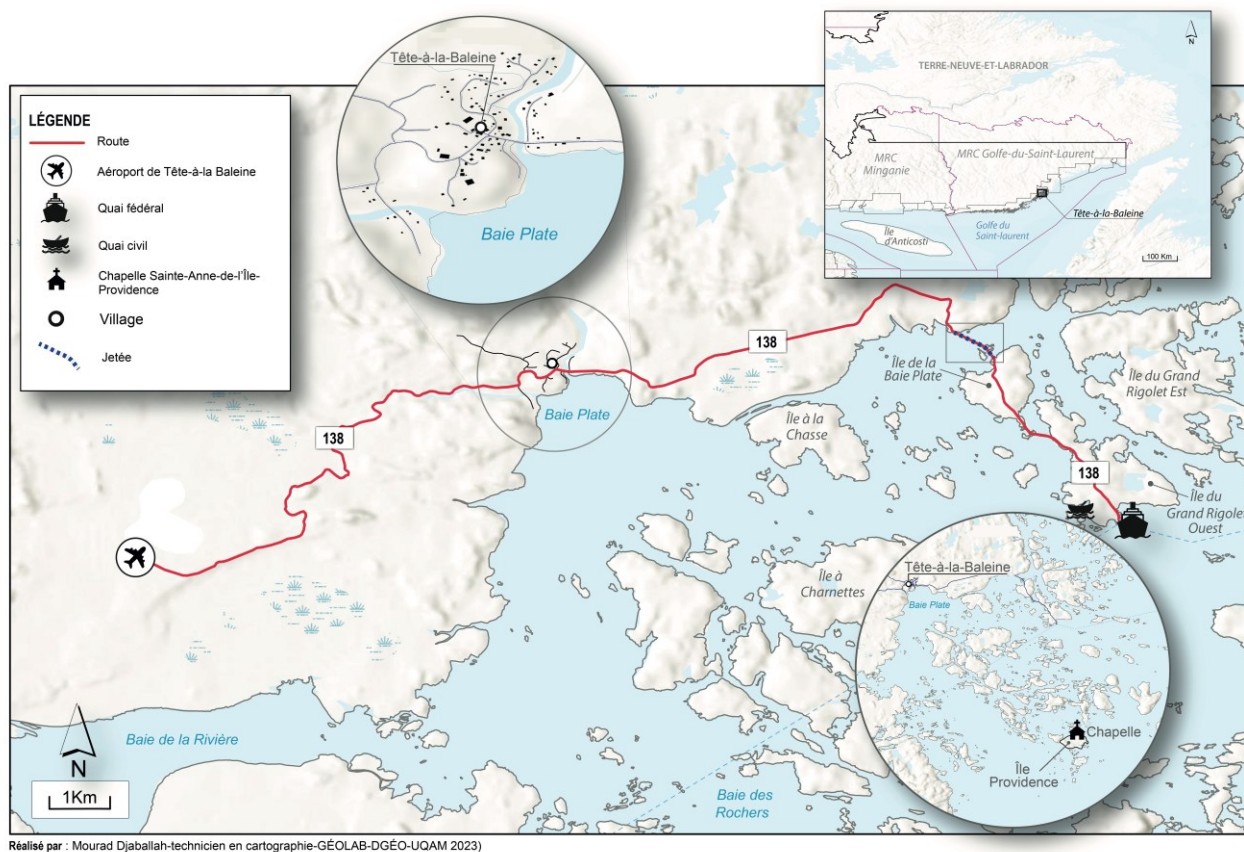


Figure 2. Carte détaillée de Tête-à-la-Baleine et de ses infrastructures de transport

Quiconque survole la Basse-Côte-Nord par avion y verra les dizaines, voire centaines, de sentiers battus qui traduisent les façons qu'ont ses habitant·e·s de se déplacer au sein du territoire en motoneiges, en véhicules tout terrain, ou à pied. Les routes pratiquées marquent les trajectoires et témoignent de chemins empruntés à répétition, elles tissent des liens entre des lieux choisis. Autrement complexe, leur construction par l'État répond plutôt au mouvement des capitaux et des investissements, si bien que les exemples d'écriture du territoire dictée par une économie politique extractive abondent sur la Côte-Nord (Desbiens, 2015; Duhaime et al., 2013; Gombay, 2013; Simard et al., 2017). 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

<sup>1</sup> Une capsule vidéo permet de visualiser ce récit. Issue d'un projet partenarial sur les transformations du mode de vie lié aux changements climatiques en Basse-Côte-Nord, la capsule de Gilles Monger (2025) se greffe à 19 autres qui sont présentées sur une carte narrative. Le tout est accompagnée d'un rapport de recherche illustrant les réalités bas-côtières en lien notamment avec les infrastructures de transport (Normandin Bellefeuille et al. 2026).

territoriale, leur construction accompagnant généralement l'ouverture de mégachantiers énergétiques, de papeteries ou de minières. C'est en partie le constat auquel Desbiens (2015) en est venue dans son étude sur le développement hydroélectrique de la Baie-James, au cœur des terres ancestrales eeyou: davantage qu'un barrage hydroélectrique, la construction du complexe La Grande s'inscrivait dans des logiques d'expansion coloniale et d'extractivisme justifiées par un esthétisme et un imaginaire puisant dans les récits des défricheurs québécois. Pour Larkin (2013; 2018), ce processus de dissociation entre l'objet et ses fonctions techniques 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 (Wakefield, 2018), les infrastructures routières matérialisent en retour la présence et les intentions de l'État au sein des lieux où elles sont inscrites (Harvey et Knox, 2012). Avant d'être matérialisée, une route est d'abord «faite de papier» puisque les infrastructures sont aussi le fruit de plans, de devis et de budgets qui servent autant de symbole que de technique de gouvernance (Mbembe et Roitman, 1995, dans Larkin, 2013, 335). Toutefois, «Budgets evaporate, political winds shift, markets fluctuate, protests gain traction, and paradigms fall out of fashion» (Carse et Kneas, 2019, 10). Les questions que posent Carse et Kneas (2019) à ce sujet 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? (p.19)

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, de ses pratiques et représentations, et c'est précisément ce qui la dote de sa puissance géographique et de ses forces spatialisantes. L'habiter - qui, en Basse-Côte-Nord, serait structuré par l'absence - est ici déployé dans ses acceptions culturelles et sociales. C'est-à-dire 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), aussi bien 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; 2016). Ce rapport distal d'habitation, exercé au sein des sphères de pouvoir, s'apparente à ce que Lefebvre (1974) désigne en tant qu'espace *conçu*: celui de la technique, « des planificateurs, [...] des technocrates « découpeurs » et « agenceurs » (p.48). Or, cet espace, nous prévient-il, est distinct de celui du quotidien pratiqué, vécu. 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 indique toutefois que sa conception, qui s'effectue dans les lieux de pouvoir, se fait souvent hors de la portée des personnes qui *habitent*. Je tiens pour acquis ce qu'il avance lorsqu'il suggère « [...] 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), mais j'espère ici dépasser le caractère fatidique de cet appel. Le présent article démontre 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, en ce qu'il y circule des paysages temporels divergents.

## Retracer L'absence

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

En 2012, alors que je résidais à Natashquan, le village à la lisière sud-ouest de la Basse-Côte-Nord, j'assistais quotidiennement à la valse des travailleurs œuvrant sur le chantier de prolongement de la route 138 vers Kegaska, relié en 2013. On racontait alors qu'en 2020, la route serait complétée jusqu'à Blanc-Sablon. Cette rumeur relevait d'une mise en récit des échéanciers et budgets alors en place, qui prévoyaient la construction de tronçons entre Kegaska et La Romaine, entre Tête-à-la-Baleine et La Tabatière, ainsi qu'à l'est de Pakua Shipi (Gouvernement du Québec, 2011). 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 prévoyant des versements d'environ 220M\$ sur 10 ans pour la construction des tronçons de route et d'un chemin forestier. En 2013, le MTMD 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 12 kilomètres 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 deux firmes, rachetés par le gouvernement du Québec en 2017 pour la somme de 1.7M\$, lors de la liquidation de faillite des acquis de Pakatan (Radio-Canada, 2017). Si aucune route ne relie l'entièreté de la Basse-Côte-Nord aujourd'hui, 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 un état affectif continu qui s'inscrit dans le paysage temporel bas-côtier:

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

R1- Ah mon dieu!! Vous pouvez ben en jaser! 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...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 tout, on parle de rien... (notes de terrain)

Tel que le laisse entrevoir cette conversation, il est courant, voire systématique lorsque l'on mentionne la route, que les Baleinois·e·s<sup>2</sup> 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. En 1960, poussés par le désir d'améliorer les conditions de vie et le sort

---

<sup>2</sup> Gentilé accordé aux habitant·e·s de Tête-à-la-Baleine.

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 de la Basse-Côte-Nord 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, 132) de la Basse-Côte-Nord et le désir d'ouverture «à l'évolution et au progrès» (Ibid.) a mené à la signature d'une résolution et au dépôt d'une pétition réclamant la construction d'une route. Aussi peut-on lire qu'en 1963, il existait déjà, des plans et devis pour une route (Dionne, 1985). Depuis lors, différents caucus ont signifié leur intention de doter la Basse-Côte-Nord d'un lien terrestre au Labrador ainsi qu'au reste du Québec. Ces ambitions ont été signifiées aux communautés bas-côtières, plus souvent qu'autrement dans le cadre de campagnes électorales tant fédérales que provinciales et sans distinction de parti politique (Drouin, 2022; Dupont, 2019; Éditions Nordiques, 2015; Radio-Canada, 2003). Autrefois accueillies avec enthousiasme et espoir (Dionne, 1985), ces annonces devenues presque routinières évoquent maintenant un imaginaire différent:

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 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 constitue la route elle-même. Quoique toujours en relation, ces deux figures 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 échecs en continu dudit projet renvoient ici plutôt à un présent suspendu et aux traces que laisse le passé (Carse et Kneas, 2019).

R- [...] 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 soulevée 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) appellent l'enchantement des infrastructures. Ces espoirs de prospérité économique, de facilité d'accès et d'autonomie politique s'insèrent dans les discours des résident.e-s qui croient toujours en la venue de la route:

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 [tu sais] tu vas peut-être repartir voir ta famille, une fois par année? [3 secondes]. [...] Ça

serait facilitant que les gens disent: ouais, moi j'aimerais ça m'en venir ici. Parce que je peux pendre mon char [ma voiture] pis partir (Valérie).

Cette inscription de la 138 dans un registre symbolique de vie/mort qui marque l'espace existentiel bas-côtier est d'autant plus fort qu'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 villages ont vu sonner le glas. Le village d'Aylmer Sound a cessé d'exister physiquement en 2007 (Duchesne, 2017), ce que plusieurs associent à l'absence de route (Gagnon, 2015). Face à la mortalité des villages environnants, on confère à la route 138 le don de poursuivre la vie, et «d'amener de la nouveauté» (Fred): «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).

R- 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- Pensez-vous que ça aurait pu être évité cette fermeture-là?

R- Aylmer Sound?

Q- Oui.

R- Ben oui! Les décisions...(hésitation)(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...[...] 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 tenue à Tête-à-la-Baleine une consultation citoyenne du MTMD 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. Dans la manchette du journal local, on pouvait lire que:

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, leur confiance envers les classes dirigeantes et la réalisation du projet de route est esquinée. Cette perte d'espoir qui s'opère chez certain·e·s démontre d'autant plus le lien symbolique et existentiel 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 la capacité de se projeter pour apaiser l'incertitude, acceptent le caractère fatidique de leur condition présente et nient la possibilité d'un futur différent, vivant:

(Parlant, avec émotion, du «détachement» que l'interviewé·e dit ressentir face au futur)

Q- Te souviens-tu du 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. Un moment donné, c'est beau l'illusion, pis d'essayer de croire en quelque chose. 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)

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

Bien qu'en 2025 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 de la Basse-Côte-Nord et de la sphère étatique. Conçu comme abstrait et lointain, l'espace où se concentrent les périodes électorales, les cycles budgétaires, parlementaires, et où sont fixées les nombreuses étapes pour la réalisation de tronçons routiers semble détaché du quotidien bas-côtier. Là-bas, les consultations, études et travaux préliminaires s'expérimentent plutôt en relation aux lieux où la route est absente. C'est cet entrecroisement de temporalités, ici fonction de buts différents, que Carse et Kneas appellent le *project time* (Carse et Kneas, 2019): pour qui cherche à être élu·e, à effectuer un relevé aérien, ou à remporter un appel d'offre, le temps est 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 et la non-complétion de la route, qui se voit par ailleurs hissée à titre de but fédérateur dans les discours et promesses.

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 matière de sécurité, en 2005, le MTMD a procédé à une analyse préliminaire pour sa reconstruction puis en a commandé une seconde en 2007 afin d'obtenir des solutions alternatives à celles d'abord proposées (MTMD, 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 MTMD 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 échancier selon les conditions du décret l'autorisant, lequel 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. La jettée demeure conséquemment dépourvue de corridor de sécurité, et sa 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. À Tête-à-la-Baleine, j'ai assisté à plusieurs conversations enflammées à ce sujet, que beaucoup entrevoient comme une preuve de désorganisation, de gouvernance diffuse et inefficace, et d'illogisme:

R- Ben regarde, faut que ça passe là, pis que ça soit accepté, pis que ça passe dans l'autre bureau là-bas, pis...[...] 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 que lui... (Jason)

D'autres 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 bord à l'autre, pis [...] tout ministre quand le monsieur ou la madame signe le papier en bas, justifie quelque chose [...]. Tout le monde, le monsieur qui a signé ou la madame qui a signé en bas [de la page], 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 mentionnée plus tôt 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 régional 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 généralement perçue comme un gaspillage de temps, de main d'œuvre et de fonds publics:

R- 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. Tsé, ça, ça finit pas là. [...] Quand ils vont être prêts va falloir qu'ils recommencent à abattre. [...] 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. [...] Toutes ces choses-là retardent. (Alex)

Outre les buts et le cadre temporel qui diffèrent, la question de la synchronisation 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'avanciais que la route était attendue et désirée par toutes les personnes interrogées, mais un bémol s'impose ici, puisque celles-ci mentionnent aussi que d'autres semblent réticent·e·s à l'idée de son arrivée. Ce serait donc à un manque d'unité tant entre personnes qu'entre communautés, que l'on attribuerait aussi la faute 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?

R- [...] je pense qu'on a comme laissé la population se détruire par eux-mêmes. À aller chercher des petits *bouttes* 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, [...] subventionnées pendant des années à coup de millions et de milliards, [...], y va faire en sorte que son argent s'en ira pas au vent, que y'a pas donné ça pour rien. C'est la même chose pour toutes les compagnies aériennes, maritimes, qui se sont greffées à ça. Oui, sont payés, mais s'il y avait eu une volonté locale 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. (Noémie)

Toujours sensibles aux imaginaires d'intégration politique et de territorialisation rattachés à la venue d'un lien routier (Harvey et Knox, 2012), des Baleinois·e·s ont l'impression de n'être pas partie prenante du Québec. Bien que les routes aient suivi le mouvement d'expansion et d'extraction vers le nord de l'État, et qu'elles aient déjà porté une certaine valence électorale (Paquet, 2001), elles représenteraient désormais un paradigme de développement ancien. Aujourd'hui, bien que l'on croie toujours que la route détient le pouvoir de maintenir les villages en vie, son incomplétude donne le sentiment d'être dans l'ombre de l'histoire et, dit-on, d'avoir raté l'époque des grands projets d'infrastructure:

Q- [...] Quand-est ce que tu crois que ça aurait été bon que la route soit là?

R- Bon, dans le temps que (soupir), dans les années 80, peut-être même avant ça. Y'avaient donné au niveau minier [...].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, être relié au reste du Québec, ça aurait réglé...Beaucoup. (Raphaël)

On retrouve, dans cette croyance, la force poétique et politique des infrastructures qui, lorsque mises en «spectacle», soulèvent les passions d'appartenance, de fierté nationale (Desbiens, 2015) et d'intégration politique (Harvey et Knox, 2012). Mais il est vrai qu'aujourd'hui, la complétion de la route en Basse-Côte-Nord relève davantage du quotidien ordinaire: c'est plutôt son absence qui génère, fascine et inspire récits, œuvres d'art, enquêtes journalistiques, tourisme, et plus encore (Couture-Cossette, 2024). L'absence de route sert aussi d'indice pour révéler les rationalités politiques et les régimes d'habiter extractivistes et coloniaux qui subsistent toujours dans les régions septentrionales du Québec. Ainsi faudrait-il dépasser l'ordinaire matériel et la fonction technique de la route – le caractère foncièrement ennuyeux des infrastructures (Star, 1999) – pour être dignes de la recevoir:

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 s'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).

### ***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 navire *Bella Desgagnés*. J'ai finalement atteint le quai du village avec de nombreuses 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 par hélicoptère à la suite d'un problème de santé urgent. Par chance, se répétait-on, les conditions météorologiques étaient favorables:

Je parle des choses de tous les jours. Tsé quelqu'un tombe malade là? Y'a déjà une [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, 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 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. «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:

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 s'il y avait eu une route, 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 et les hélicoptères cloués au sol plusieurs jours, voire plus d'une semaine de suite. À cet égard, la compagnie aérienne Air Liaison, la seule qui dessert la Basse-Côte-Nord au moment de cette recherche (2021-2026), requiert que les voyageurs 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 le sentiment partagé d'être une sous-catégorie habitante, 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] profitent du fait qu'on a pas le choix pour augmenter les prix, pis pour nous *barouetter* [malmener]. C'est eux qui ont le gros bout du bâton pis nous on doit suivre. [...] Mais là? Tu dépends de l'avion, tu dépends de la température, tu dépends du bon vouloir des compagnies. (Judith)

Bien 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), au moment de mon travail de terrain, il leur en coûtait plus cher qu'aux non-résident·e·s d'entrer et sortir<sup>3</sup>. Toustes se sentent impuissant·e·s et démuni·e·s face à l'offre de transports intra et extrarégionale. 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 menant fréquemment à des 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 estiment 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 imprévisibles, et du fait d'avoir résidé et d'être retournée moi-même à Tête-à-la-Baleine, ressort une impression de fatigue généralisée: une fatigue logistique. Par cette expression, je désigne à la fois les formes de fatigues (physique, psychologique) découlant des nombreux

---

<sup>3</sup> La version 2022 du programme a été révisée. Depuis le 3 février 2025, l'achat des billets a été simplifiée, et les prix ont été réduits (Ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec, 2025).

aléas associés aux transports et aux logistiques compensatoires – qui ne sont que partiellement exposées ici – ainsi que des promesses récurrentes qui demeurent sans écho. Je pense aussi au sentiment d'impuissance et de frustration face aux processus décisionnels, à la démultiplication des études d'impacts, à l'élaboration du projet de route si vivement associé à la vitalité de la région ainsi qu'aux services de désenclavement, lesquels sont sous l'égide de compagnies privées. Dans la texture du quotidien bas-côtier, 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 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, on se fait livrer du Kraft Diner *calice* [juron québécois]! (Sophie)

R- ...des fois là, [l'avion] serait normalement en service mais «oups!» ils ont un contrat plus attrayant de *charter* [avion privatisé], pis ils délaissent leurs activités. C'est ça qui, qui est coûtant, je pense, pour beaucoup [dans le fait] de revenir. C'est cette réalité-là de dire: je suis comme un peu coincé-e là, je suis à la merci de mon village. (Léanne)

Ces témoignages révèlent les mécaniques de compensation qui naissent inévitablement de l'absence d'infrastructure de transport adéquate, unifiée et libre d'accès, et on y décèle les processus d'exclusion qui «coincement» les Bas-Côtier-ère-s. De cela prennent forme des stratégies de contournement tels que l'achat de nourriture en ligne plutôt qu'à l'épicerie locale, qui fragilisent davantage l'économie locale et renflouent les coffres des compagnies de transport déjà grassement payées par les fonds publics et les partenariats publics-privés.

### Conclusion : pour une histoire en devenir

«On se répète. On répète les mêmes choses depuis des années», me confiait Maryse, que j'ai revue lors d'un passage à Tête-à-la-Baleine en 2023. En lisant *La voix d'un silence* (Dionne, 1985) qui fait état de l'histoire de l'organisation citoyenne, et des nombreuses luttes des Bas-Côtier-ère-s pour obtenir une voix politique, je me surprénais à y retrouver presque mot pour mot des citations que j'avais transcrites et des direx encore couramment entendus en Basse-Côte-Nord. Plus frappant que les expressions populaires, ce sont les différentes promesses, étapes et écueils menant à la complétion de la route ou d'un tronçon qui reviennent cycliquement et sous forme presque calquée depuis la seconde moitié du vingtième siècle<sup>4</sup>.

À Tête-à-la-Baleine, les conversations abondent sur les problèmes chroniques de transport, et l'absence de choix qui s'inscrivent dans les topographies et les vies. Quiconque demeure en Basse-Côte-Nord développera une conscience aiguë et partagée du rythme des transports, de la localisation du Bella Desgagnés, des vols qui décollent ou restent pris, et de

---

<sup>4</sup> Un des chantiers de prolongement en cours au moment de mettre cet article sous presse suit la même rhétorique. En 2025, les tronçons de prolongement entre Kegaska, où se trouve actuellement la fin de la route, et Unamen Shipu ne sont toujours pas complétés. L'ancien ministre des Transports, François Bonnardel, annonçait pourtant en 2021 que les tronçons seraient praticables en 2025 (Laverdière, 2025).

l'influence du climat ou «des bons vouloirs des compagnies» (Amélie) sur cette valse du 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.

On dit souvent que les infrastructures seraient, *de facto*, invisibles – d'où le préfixe *infra* (Star, 1999). 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. Si la route 138 semble aussi *présente* en Basse-Côte-Nord, 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 pour le voyage des personnes, les biens essentiels et les matériaux. Et ce sont ces mêmes moyens qui, inéluctablement et fréquemment, sont soumis à des bris et à des dysfonctions. Puisque les infrastructures «par définition, reproduisent des relations» (Cowen, 2020, 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, j'ose avancer que, sous l'emprise du temps, c'est l'absence elle-même qui est *devenue* l'infrastructure. Par celle-ci se structure l'habiter et s'articulent les paysages temporels de bureaucrates, politicien·ne·s, travailleur·euse·s, et habitant·e·s.

Le pouvoir de répartir et qualifier le temps, détaché l'expérience que l'on s'en fait en relation aux lieux (Bear, 2016), 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 et Simpson, 2020, 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 et Simpson, 2020, 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 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 génère de l'emploi et du profit ailleurs, et pour d'autres (régions, personnes, compagnies, gouvernements).

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. Il s'opère, dans la relation que l'on entretient à la route absente et au projet toujours *in-fini* (Carse et Kneas, 2019), une (re)signification des lieux répondant, à son tour, d'une circularité et d'une cyclicité des catégories passé-présent-futur. L'impression de répétition dont parlait Maryse l'illustre pleinement: le présent se voit, d'une part, continuellement et simultanément soumis à un futur *pas-encore-advenu*, et ces mêmes futurs imaginés et promis se transforment à leur tour en passés *non-advenus*. Le présent, dissimulé dans l'ouroboros que forment ensemble le passé et futur, contient pourtant un ferment de potentiel pour l'ouverture vers 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, qu'on me demande: «Mais pourquoi ces gens

veulent à tout prix une route, n'est-ce pas dépassé comme paradigme de développement?» (notes de terrain). On m'a aussi souvent affirmé préférer 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, historique et matériel, et s'appuient sur un imaginaire pittoresque qui nie toute possibilité de transformation, on y retrouve tout de même une confrontation de temporalités avec laquelle négocient et jonglent la population bas-côtière à l'heure actuelle. Aussi bien, si l'espace vécu et habité, est, tel que suggère Lefebvre (1974) un « espace dominé [ou] subi », il nous en ferait tort de penser que se trouve là une fin inéluctable, car les habitant-e-s peuvent à leur tour produire de l'espace *au gré* - et parallèlement - des politiques et des absences qui les régissent. 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 contribuent à augmenter le nombre d'enseignant-e-s au village, et où la radio communautaire CJTB revit de plus belle et contribue à l'essor culturel de la région. Ce ne sont évidemment pas des solutions permanentes à la dévitalisation des communautés, à l'exode des jeunes et à la menace de mort qui plane, ni au désespoir et à l'impression d'être nargué par les promesses irréalisées. Ce n'est peut-être pas non plus le futur imaginé, mais ce sont tout de même les indices d'une volonté d'habiter le présent et de s'inscrire dans la durée non pas en dépit de l'absence mais bien de/par celle-ci.

Les études critiques qui portent sur les régions septentrionales du Québec convergent vers un même appel, et pressent 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 demande ainsi aux classes dirigeantes et aux chercheur-e-s de prendre conscience des régimes qui prévalent sur les modes d'habiter (Stock, 2003). Ces propositions et appels, quoique nécessaires, occultent néanmoins le rapport déjà *habitant* qu'entretient l'État aux Nord. C'est ce rapport habitant, qu'il convient maintenant de redéfinir et d'entrevoir dans toute sa puissance politique et existentielle. Plutôt que demander aux populations locales de justifier la venue d'une route - lire, pré-approuver des projets de développement - peut-être est il temps d'écouter lorsque la population bas-côtière se dit saturée des fractures de cet habiter périmé. Si l'habiter est notamment conceptualisé sous forme de circulation entre savoirs et pratiques (Lazzarotti, 2006), il m'apparaît ainsi nécessaire se questionner d'abord sur le sens - aussi bien en terme de direction que de signification - de cette même circulation. Pour reprendre les mots de Malcom Ferdinand, penseur de l'habiter colonial, il est venu le temps de renverser l'ordre de «l'organisation de l'habiter ici orientée pour l'habiter là-bas» (Ferdinand, 2023, 115). Je conviens que ceci est une proposition qui ne résout que partiellement la tension qui subsiste entre, d'une part, l'absence de structures de gouvernance éprouvées pour faire entendre les voix 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 et les luttes soient partagés pour inciter un mouvement qui ne tende non pas vers le retour à un passé commun idéalisé, ni vers une habitation coloniale unilatérale du Nord par un Québec Laurentien et un Monde friand de ressources, mais bien quelque part de nouveau. Je rejoins ici le rêve de Gabriel Dionne (1985), et j'en appelle à l'écoute de l'entièreté des voix bas-côtières. C'est peut-être dans le soin, l'engagement

éthique de l'écoute et le courage de refuser l'histoire en répétition que se traceront de nouvelles routes.

### Source

Cet article a d'abord été publié en tant que chapitre de maîtrise dans Couture-Cossette, Marianne (2024). « La route 138 en Basse-Côte-Nord : habiter au rythme de l'absence à Tête-à-la-Baleine » Mémoire. Montréal (Québec, Canada), Université du Québec à Montréal, Maîtrise en géographie. <https://archipel.uqam.ca/17558/>

### Bibliographie

- Adam, Barbara. 2008. "Of Timescapes, Futurescapes, and Timeprints." *Lunenburg Talk Web* 17: 1-9. Lunenburg University, 17 June 2008.
- Adams, Vicanne, Murphy, Michelle, et Clarke, Adele E. 2009. "Anticipation: Technoscience, life, affect, temporality." *Subjectivity* 28:246-265. <https://doi.org/10.1057/sub.2009.18>.
- Bear, Laura. 2016. "Time as Technique." *Annual Review of Anthropology* 45: 497-502. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-102313-030159>.
- Berque, Augustin. 2016. «Qu'est-ce qu'habiter la Terre à l'anthropocène?» *Séminaire Habiter le monde, penser la décroissance au 21e siècle*. École nationale supérieure d'architecture de Marseille, le mardi 6 décembre 2016. <https://www.marseille.archi.fr/wp-content/uploads/2016/11/Luminy-ENSAM-6-12-16-augustin-berque.pdf>
- Carse, Ashley, and Kneas, David. 2019. "Unbuilt and Unfinished." *Environment and Society* 10 (2019): 9-28. <https://doi.org/10.3167/ares.2019.100102>.
- Clermont, Penelope. 2022. «Prolongement de la route 138: en attendant le projet, on regarde d'autres solutions.» *CJTb*, 18 novembre. <https://cjtbradio.ca/prolongement-de-la-route-138-en-attendant-le-projet-on-regarde-dautres-solutions/>
- Couture-Cossette, Marianne. 2024. «La route 138 en Basse-Côte-Nord: Habiter au rythme de l'absence à Tête-à-la-Baleine.» Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal. <https://archipel.uqam.ca/17558/>
- Cowen, Deborah. 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>.
- Desbiens, Caroline. 2012. «10 Idées pour le Nord: un manifeste pour la nordicité.» *Cahiers de géographie du Québec* 56(159) : 643-659.
- 2015. *Puissance Nord: territoire, identité et culture de l'hydroélectricité au Québec*. Presses de l'Université Laval.
- Dionne, Gabriel. 1985. *La voix d'un silence*, Leméac.
- Drouin, Charles-Étienne. 2022. «Marilou Vanier veut prolonger la route 138 et asphalter toute la route 389.» *Ici Côte-Nord*, 8 septembre. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1912414/parti-quebecois-desenclavement-cote-nord-route-138-389-anticosti?depuisRecherche=true>

- Dupont, Nicolas. 2019. «Élections fédérales: François Corriveau lance sa campagne avec la route 138.» *Le Nord Côtier*, 21 août. <https://lenord-cotier.com/2019/08/21/elections-federales-francois-corriveau-lance-sa-campagne-avec-la-route-138/>
- Duchesne, Emile. 2017. « Il y a 10 ans, Aylmer Sound disparaissait. » *ICI Côte-Nord*, 31 décembre. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1075725/10-ans-aylmer-sound-fermeture-village-cote-nord>
- Ferdinand, Malcom. 2023. «Outre-mer», dans *On ne dissout pas un soulèvement*, Seuil, p.115.
- Gagnon, Katia. 2015. «Villages en péril: Aylmer Sound, Le monde perdu d'Howard Anderson.» *La Presse, Dossier spécial*, 11 avril <https://plus.lapresse.ca/screens/ed380eff-f9c3-44fd-b649-34774519bd74%7CVEiq~1CQrv~-html>
- Gouvernement du Québec. 2015. «Loi sur la qualité de l'environnement (cQ-2), DORS 184-2015.» *Gazette officielle du Québec*, 8 avril. 147<sup>e</sup> année, n.14. p.790
- Gouvernement du Québec. 2022. «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, c4), DORS 1207-2022.» *Gazette officielle du Québec*, 13 juillet, 154<sup>e</sup> année, n.28, p.4507-4509.
- Guimond, Laurie. 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, Laurie, Lapierre, Nathalie, Mesténapéo, Yvonne, Couture-Cossette, Marianne et Bellehumeur, Charlotte. 2021. «Mamuapuat au bout de la route. Cohabitation interculturelle à Natashquan, Nutashkuan et en territoire.» *Cahiers de Géographie du Québec*, 67(186): 319-334.
- Hamelin, Louis-Edmond. 1974. «Développement nordique et harmonie.» *Cahiers de géographie du Québec* 18(44): 337-346. <https://doi.org/10.7202/021198ar>
- 1998. «L'entièreté du Québec: le cas du Nord.» *Cahiers de géographie du Québec* 42(115): 95-110. <https://doi.org/10.7202/022712ar>
- Harvey, Penny. 2018. In *The promise of infrastructure*, Duke University Press.
- Harvey, Penny., and Knox, Hannah. 2012. "The Enchantments of Infrastructure." *Mobilities* 7(4): 521-536.
- Heidegger, Michel. 1958. «Bâtir, Habiter, Penser.» Dans *Essais et conférences*, Gallimard.
- Jensen, Casper Bruun, and Morita, Atsuro. 2017. "Introduction: Infrastructures as Ontological Experiments." *Engaging Science, Technology, and Society*, 1: 81-87. <https://doi.org/10.1080/00141844.2015.1107607>
- Kirtsoglou, Elisabeth and Simpson, Bob. 2020. "Introduction", in *The Time of Anthropology. Studies of Contemporary Chronopolitics*, edited by Kirtsoglou, Elisabeth and Simpson, Bob. Routledge.
- Larkin, Brian. 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, Brian. 2018. "Promising Forms: The Political Aesthetics of Infrastructure." In *The promise of infrastructure*, Duke University Press.
- Lazarotti, Olivier. 2006. «Habiter, aperçus d'une science géographique.» *Cahier de géographie du Québec* 50(139): 85-102. <https://doi.org/10.7202/012936ar>
- Lefebvre, Henri. (1974) *La production de l'espace* (4e ed.), Anthropos.
- Ministère des Transports et de la mobilité durable 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.
- Ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec. 2025. «Programme d'accès aérien aux régions (PAAR).» <https://www.quebec.ca/transports/aide-financiere/aerien-maritime-ferroviaire/acces-aerien-regions/voyager-qc-meilleur-prix>
- Monger, Gilles. 2025. «Approvisionnement, déplacements et accès au quai et à la marina de Tête-à-la-Baleine.» Chaire de recherche du Canada avec les milieu de vie du Nord, Université du Québec à Montréal. Vidéo, 3:10. [https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data\\_s=id%3AdataSource\\_19-19b2209fac3-layer-10%3A27](https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A27)
- Normandin, Bellefeuille, Maude, Guimond, Laurie, Massy-Raoult, Camille, Dufresne, Caroline, Ménard, Andréanne, Potvin, Valérie, Amat, Florent, Gariépy-Girouard, Étienne et Larocque-Labossière, Laurence. 2026. *Vivre au quotidien les changements climatiques en Basse-Côte-Nord hier, aujourd'hui et demain*. Rapport de recherche. Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord, Université du Québec à Montréal. [https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/Recherche-et-recommandations#data\\_s=id%3AdataSource\\_19-19b2209fac3-layer-10%3A27](https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/Recherche-et-recommandations#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A27)
- Panasuk, Anne. 2015a. «La route qui ne mène nulle part, Radio-Canada.» *Enquête*, le 25 février. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/708411/enquete-fiasco-prolongement-route-138-basse-cote-nord>
- Panasuk, Anne. 2015b. «La «route qui ne mène nulle part» trouve enfin son chemin.» *Radio Canada*, le 13 avril. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/715678/route138-prolongement-basse-cote-nord>
- Radio-Canada. 2003. «Il faudrait 600 millions pour prolonger la route 138.» *Radio-Canada*, 15 décembre. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/141044/route138?depuisRecherche=true>
- Radio-Canada. 2013. «Tête-à-la-Baleine se penche sur le projet de la reconstruction de la route d'accès au quai», *Radio-Canada Info*, 29 octobre, <https://ici.radiocanada.ca/nouvelle/638987/bape-quai-tete-a-la-baleine>
- Radio-Canada. 2017. «Prolongement de la route 138: le ministère des Transports récupère les plans et devis.» *ICI Côte-Nord*, 17 août. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1050839/route-138-corporation-pakatan-construction>

- Radio-Canada. 2019. «Le ministère des Transports sommé d'agir pour contrer des inondations sur la route 138.» *ICI Côte-Nord*, 27 novembre. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1407760/residents-tete-baleine-transports-canada-inondations-quai-route-138>
- Simard, Martin, Rivard, Étienne, et Guimond, Laurie. 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. «*Habiter notre Nord: Plan d'action nordique 2020-2023.*» Gouvernement du Québec. Archives Nationales. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4302872>
- Star, Susan Leigh .1999. "The Ethnography of Infrastructure." *American Behavioral Scientist* 43(3): 377-391. <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>.
- Statistique Canada. 2021. «Recensement de la population de 2021: sommaire géographique, Tête-à-la-Baleine.» Localité non constitué, [Localité désignée], Québec. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/search-recherche/productresults-resultatsproduits-fra.cfm?Lang=F&GEOCODE=2021A0006240225>
- Stock, Mathis. 2003. «Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : pour une analyse triologique des dimensions spatiales des sociétés humaines.» *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims* 115-11: 213-230
- 2016. «Faire avec de l'espace: pour une approche de l'habiter par les pratiques.» Dans *Habiter. Vers un nouveau concept?*, édité par Lazzarotti, Olivier et al. Armand Colin.
- Wakefield, Sara. 2018. "Infrastructures of liberal life: From modernity and progress to resilience and ruins." *Geography Compass* 12(7): e12377. <https://doi.org/10.1111/gec3.12377>