

Les transports aux Cent-îles du lac Saint-Pierre : l'équilibre ou l'éclatement d'un pays

Joseph A. Soltész and Rodolphe De Koninck

Volume 17, Number 42, 1973

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021147ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021147ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Soltész, J. A. & De Koninck, R. (1973). Les transports aux Cent-îles du lac Saint-Pierre : l'équilibre ou l'éclatement d'un pays. *Cahiers de géographie du Québec*, 17(42), 449–464. <https://doi.org/10.7202/021147ar>

Article abstract

The evolution of means of transport in the Hundred Islands of lake Saint-Peter has led to the permanent opening of this insular world and to an increased dependency on the surrounding more developed regions. The original means of transports within the islands were primarily developed for the needs of the residents and were therefore in close harmony with the local agricultural activities. The residential areas were, on the one hand, linked to each other by a network of roads and barge crossings and, on the other hand, with the agricultural areas by a complex network of land and water communications. However, in 1938 a network of bridges was constructed linking the northern islands to the left shore of the Saint-Lawrence thus ensuring a better link between Berthier and Sorel ; a new residential axis was thus formed on the islands. While the agricultural activities began dwindling in the islands, the communication function of the new axis was prospering, this being linked to the remarkable growth of ferry traffic between Sorel and the island of Saint-Ignace. However, this growth was seriously checked, and traffic actually dropped when, in 1967, a new bridge was built across the Saint-Lawrence at Three Rivers and a tunnel was dug under the river, east of Montréal. The construction of another bridge spanning the entire group of islands and facilitating the development of the tourist industry has been considered. This must be seriously questioned for it would surely lead to an accelerated erosion of the major picturesque, cultural and even economic characteristics of the original milieu represented by the Hundred Islands.

LES TRANSPORTS AUX CENT-ÎLES DU LAC SAINT-PIERRE : L'ÉQUILIBRE OU L'ÉCLATEMENT D'UN PAYS *

par

Joseph-A. SOLTÉSZ

Cegep de Sainte-Foy

et

R. DE KONINCK

Département de géographie, université Laval

INTRODUCTION

« On a souvent dit des îles de la mer qu'elles étaient une anomalie. Elles ne sont cependant pas les seules et celles qui émergent au milieu d'un lac ou qui s'étendent entre les bras resserrés d'un fleuve, sont dans une situation plus paradoxale encore »¹. Cette anomalie, cette situation de paradoxe, a déjà été illustrée à l'endroit des Cent-Îles du lac Saint-Pierre². Représentant peu de chose sur la carte du Québec, et peuplé d'à peine 2 200 habitants, cet archipel n'en demeure pas moins plein d'intérêt pour la géographie culturelle. Car, de cette insularité, c'est précisément l'évolution, *toujours commandée par les caractéristiques aussi en pleine évolution de l'aire culturelle québécoise* qui l'entoure, qui est si riche en enseignement.

Cette évolution peut être retracée à travers plusieurs chapitres de l'histoire et de la géographie de l'archipel qui, à l'instar du Québec³ « liquide les composantes rurales de son développement ».

La présente étude s'attache à illustrer cette évolution au chapitre des transports sur eau — particulièrement éloquentes des phases de développement d'un tel milieu⁴ — et à identifier le dilemme qui en résulte.

LES BESOINS DE L'ARCHIPEL

L'archipel des Cent-Îles du lac Saint-Pierre se présente dans une situation au moins aussi originale que celle des îles de la région de Montréal : ici, un lac en amont, là en aval ; des affluents importants : l'Outaouais et la rivière des Prairies ; le Richelieu et la Yamaska qui se jettent tantôt dans

* Cette étude, qui a fait l'objet d'une présentation préliminaire au 41^e Congrès de l'ACFAS, tenu à Montréal en mai 1973, s'insère dans le cadre d'un projet intitulé *Géographie, culture et langue aux Cent-Îles du lac Saint-Pierre* et appuyé par le Conseil des Arts du Canada. Nous tenons également à remercier les représentants de la Cie de la Traverse du Saint-Laurent pour les renseignements qu'ils ont bien voulu nous confier.

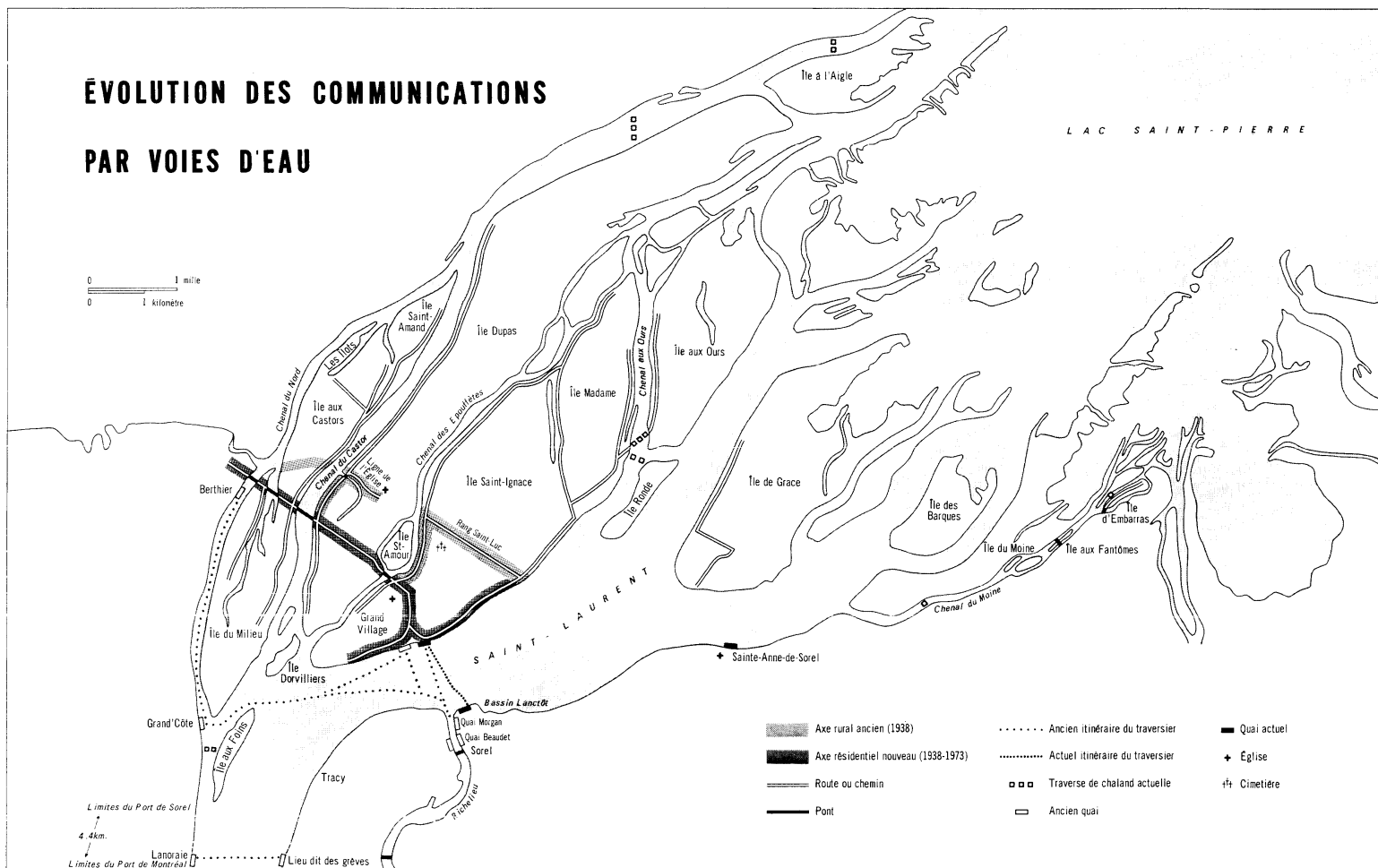
1 AUBERT DE LA RUE, 1956, p. 8.

2 DE KONINCK, 1970.

3 BÉLANGER, 1972, p. 39

4 CLOZIER, 1963, p. 95.

Figure 1



le fleuve, à proximité d'une île d'importance, tantôt dans le lac ; dans les deux cas, la voie maritime, passablement au sud ; enfin, un port proportionnel en importance à celle de l'agglomération attenante. Dans le fond, la complexité géographique des deux régions frappe d'emblée, et il ne fait nul doute que les problèmes de communication à travers ces nombreuses voies d'eau ne doivent se poser d'une manière originale.

Un fait révèle de manière indiscutable la complexité conjoncturelle, celle des problèmes posés et celle des solutions apportées : c'est l'abondance et, bien souvent, l'originalité du vocabulaire qui ne fait rien, bien sûr, que rendre compte des faits. C'est pour cette raison que, dans ce travail de géographie, nous avons accordé une grande importance à la linguistique ⁵.

Cette complexité, cependant, n'empêche pas qu'il soit relativement aisé de poser, en termes absolus, les problèmes à aborder : que l'on remonte un tant soit peu dans le temps, on constate qu'on a ici affaire (première différence capitale en comparaison de la région montréalaise) à un territoire dont la vocation fut longtemps exclusivement agricole. Discutées en ces termes, les liaisons par voie d'eau se limitent à quatre types principaux : (1) la liaison entre les différentes îles habitables ; (2) la liaison entre les îles généralement exondées (à vocation résidentielle) et les îles inondables (écoumène d'exploitation) ; (3) la liaison entre les îles habitables et la terre ferme ; (4) enfin, de manière corrolaire, la liaison entre les deux rives du fleuve.

Toujours en termes absolus, l'observation critique de la situation de l'archipel précise immédiatement la complexité de la situation. En effet, les six (6) îles habitées et habitables constituent trois blocs essentiels : (1) un premier groupe, apparemment homogène (au nord-ouest du bras principal du fleuve), composé des îles aux Castors, Dupas, Saint-Ignace et Madame ; (2) l'île de Grâce autrefois peuplée par une dizaine de familles, isolée entre deux bras du fleuve de largeur sensiblement égale ; (3) enfin, l'île d'Embarras, à l'extrémité sud-est de l'archipel.

Ce qui caractérise le premier groupe, c'est à la fois l'importance de la superficie et de la population ⁶ ; l'île de Grâce, si elle est très étendue (elle est la seconde par la surface), n'a jamais été très peuplée à cause de sa position centrale et de l'isolement inévitable qui en résulte ; enfin, l'île d'Embarras est la plus petite de toutes, de sorte que c'est la seule à avoir une vocation exclusivement résidentielle (aucune trace d'agriculture comme sur les autres).

Les îles du premier groupe et l'île de Grâce ont, par ailleurs, comme caractéristique commune de constituer l'« attaque » du courant. En consé-

⁵ Les tournures et expressions utilisées par les habitants de l'archipel, en plus d'être placées en italique dans le texte, sont regroupées à la fin de l'article, sous forme de lexique qui, outre la définition des termes, donnera les indications grammaticales usuelles. (Voir aussi SOLTÉSZ, 1971).

⁶ DE KONINCK, 1970.

quence, c'est dans leur prolongement qu'on retrouve la multitude d'îles et d'îlots, terres plus basses, et par conséquent facilement inondables, qui servent de terres à bois, à foin ou à sucre, ou simplement de territoires de chasse au gibier d'eau.

Dans ces conditions, la communication entre ces îles habitées et les îles exploitées doit s'établir dans l'axe même du courant du fleuve, soit l'axe sud-ouest / nord-est, ou, pour reprendre l'orientation simplifiée du ministère québécois des transports (cf. signalisation routière), dans l'axe ouest / est. Cela ne vaut cependant pas pour les îles habitées du centre et de l'est : il n'y a guère d'île exploitable en aval de l'île de Grâce, et l'île d'Embaras se trouve beaucoup plus près de la terre ferme que les îles du Moine et des Barques (la première tenant toujours lieu de pâturage communal).

Par ailleurs, d'une rive à l'autre (les têtes de pont étant ici bien sûr Berthier et Sorel), toute liaison directe pose, de nouveau, un problème : cette communication longue de 9 km environ à vol d'oiseau se heurte à l'obstacle naturel que constitue l'immense losange des îles du premier groupe. Un autre problème se présente si on s'éloigne un peu de l'archipel pour remonter le Richelieu ; la communication entre Sorel et Tracy s'effectue aujourd'hui dans des conditions plus que satisfaisantes. Or, il n'en fut pas toujours ainsi, et ce serait une omission grave de passer sous silence cette dernière communication sous prétexte que le Richelieu n'a pas les dimensions gigantesques du Saint-Laurent.

Partis d'une situation traditionnelle (qui, grosso modo, remonte au début de ce siècle) nous ne saurions cependant oublier que l'axe du temps est appelé, sans cesse, à remettre en question les positions relatives des axes géographiques que nous avons déjà distingués ou que nous allons signaler. Dans cette perspective, le fait le plus important est, bien sûr, le considérable essor urbain et industriel de l'agglomération de Sorel-Tracy, où au sens propre comme au sens figuré, on se rapproche de la région montréalaise.

LES RÉPONSES DE L'HOMME

Les moyens traditionnels (jusqu'en 1938)

Avant même d'entreprendre l'analyse détaillée des diverses solutions apportées tour à tour par l'homme aux problèmes des communications à travers les voies d'eau dans l'archipel, on ne saurait oublier de signaler que, plusieurs mois par an, de 3 à 5 selon les années, les insulaires, comme de nombreux habitants installés en bordure du fleuve, bénéficiaient du moyen de transport le plus direct et le plus absolu : le pont de glace ⁷.

Dans le passé, celui-ci était perfectionné et amélioré. En sondant la glace, on cherchait à établir le parcours le plus sûr — celui, aussi, qui

⁷ DEFFONTAINES, 1957, p. 192.

résisterait le plus longtemps —, et on le balisait (à l'aide de *balises*) de manière sommaire mais efficace ; là où c'était nécessaire, on renforçait la glace à l'aide de *pitounes* qui, pour ainsi dire, « armait » la passerelle naturelle. La *broche*, souvent désignée sous le nom de *wire*, utilisée à d'autres fins durant les saisons sans glace servait de guide de sécurité⁸. Entre les quatre îles habitées constituant le groupe du nord-ouest, la liaison s'effectuait au moyen de *chalands*, particulièrement efficaces dans ce pays où abondent les *battures* et les *îlettes*, qu'on halait à la *broche*⁹.

Le fait important à signaler en ce qui concerne les îles aux Castors, Madame et Saint-Ignace, c'est que les *traversees de chalands* ancestrales, loin d'être établies au hasard, constituaient un axe que le relevé topographique actuel révèle encore clairement. C'est le long de ce seul *rang* transversal original, c'est le long de cet *axe rural* que se dressent encore église et école de l'île Dupas ; c'est non loin de lui que s'érigait l'ancienne église de l'île Saint-Ignace, brûlée en 1960. Cet *axe rural* est aujourd'hui étonnamment désert à l'île Saint-Ignace, le chemin de *rang* ne donnant accès qu'à des terres exploitées, mais demeure le centre « administratif » de la petite bourgade qu'est resté le village de l'île Dupas.

La liaison entre les « îles à foin, à bois ou à sucre » et celles dont on vient de parler se faisait à la *cordelle*, moyen qui ne consistait en rien autre qu'à faire haler un chaland par un cheval. En fait, la *cordelle* servait principalement à redescendre et à remonter les *chenails* séparant les îles non habitées. Parvenu en face d'une île habitée, il fallait *traverser à la broche* : après le cheval, c'était au tour de l'homme à haler. Puis on continuait à la *cordelle* ; ainsi, pour l'exploitation des îles non habitées, les deux moyens traditionnels étaient-ils combinés de toutes sortes de façons afin de conférer à l'archipel un système de communication rationnel sinon efficace (le tout étant complété par un minimum de chemins de campagne, dont le chemin de *rang* dont nous avons parlé ci-dessus).

L'*axe rural* des îles du nord-ouest et son système de chalands avait pour aboutissement naturel la rive nord, non loin de Berthier, à l'ouest immédiat du confluent de la Petite Rivière Bayonne. Pour communiquer avec la terre ferme, cet axe n'était cependant utilisé que par les habitants des îles aux Castors et Dupas. Pour ceux des îles Saint-Ignace et Madame, cet axe était loin d'être le plus pratique : comme ils l'expliquent eux-mêmes, pour Berthier « il fallait traverser trois fois », alors que pour Sorel il suffisait d'une seule traversée, même si le bras du fleuve est ici le plus large ; parce qu'unique, l'opération était plus simple et durait par conséquent bien moins longtemps. Bien sûr, il ne pouvait plus être ici question de tendre des *broches* : voiles et rames étaient les modes de propulsion utilisés. Au lieu de *chalands* à fond plat, on se servait de *chaloupes*.

⁸ DE KONINCK, 1970, p. 43.

⁹ *Ibid* et DE KONINCK et SOLTÉSZ, 1973, p. 242.

Pour les habitants de l'île de Grâce, les liens avec la terre ferme se posaient exactement en les mêmes termes que pour ceux de l'île Saint-Ignace et de l'île Madame et les solutions étaient les mêmes. Mais cette île se trouvant déjà beaucoup plus à l'est dans l'archipel, le pôle naturel d'attraction n'est plus Sorel, mais le clocher de la paroisse voisine de Sainte-Anne-de-Sorel¹⁰. Pour l'île d'Embarras, le pôle d'attraction est le même. Mais le problème fut ici tôt résolu par l'établissement rapide d'un pont : l'île n'est séparée de la terre ferme que par un *chenail* peu profond, aujourd'hui d'ailleurs devenu entièrement impropre à la navigation, fût-elle de plaisance (sauf au printemps, cf. infra).

La première liaison commerciale entre Sorel et Berthier exigeait plus d'une heure et quart dans des conditions normales : jusqu'en 1930, le bateau quittait le quai de Berthier, remontait le *chenail Nord*, passait entre l'île aux Foins et les îles du Milieu et aux Cochons (Dorvilliers), pour faire ensuite route vers Sorel (arrivée à l'embouchure du Richelieu). Il semble que cette liaison ait été établie par bateau-passeur dès 1899, date de la construction du *Sorelois*, suivi, en 1909 du *Courrier de Sorel*. En 1930, on tâche de raccourcir le trajet par voie d'eau en faisant partir le bateau non plus de Berthier mais d'un quai sommaire, à l'ouest immédiat du confluent de la rivière La Chaloupe et du *chenail Nord* (Grand'Côte). En revanche, le bateau, le *François "C"*, fait escale à l'île Saint-Ignace, au *vieux quai* où aboutit alors le chemin menant de *l'axe rural* au *Grand'Village*. Signe, sans aucun doute, que cet établissement, appelé aussi *Grand'Rivière* (et officiellement Alençon) commence à accuser sa vocation résidentielle à l'écart de *l'axe rural*.

En regard de cette liaison d'au moins une heure il fallait, de toutes façons, relier les deux rives du fleuve de manière plus directe et plus rapide. Cette tâche fut longtemps remplie par le *Colomb* à l'un des endroits les plus resserrés entre Québec et Montréal, soit de l'extrémité est du village de Lanoraie jusqu'au lieu-dit *Des Grèves* à Tracy. Ce resserrement exceptionnel a été, par la suite, exploité et, pour ainsi dire, matérialisé par l'Hydro-Québec qui y a implanté d'importants pylônes de transmission.

Quoique la rivière Richelieu constitue un obstacle infiniment moindre que le fleuve, on ne manquera pas d'être surpris que, jusqu'en 1929, seul un traversier permettait la jonction entre Sorel et Tracy : et encore était-elle purement locale, la liaison principale s'effectuant à quelques milles plus au sud, à Saint-Ours. En effet, jusqu'au début du siècle, Sorel était à l'écart des principales routes, emprisonnée qu'elle se trouvait dans la presqu'île que forment, en un angle très fermé, le Saint-Laurent et la rivière Richelieu, de Montréal et Beloeil jusqu'au confluent. La construction du pont en 1929 ne porta pas un coup fatal à la *traverse* modeste de l'endroit. Jusqu'à la mort toute récente du propriétaire, un petit traversier, exclusivement réservé aux piétons, permettait aux ouvriers qui se rendaient quoti-

¹⁰ GUÈVREMONT, 1945.

diennement aux usines de Tracy d'éviter de substantiels détours dans leur trajet.

Somme toute, c'est l'absence de liaisons commodes entre les rives aussi bien du Saint-Laurent que du Richelieu, qui explique l'importance longtemps considérable de la navigation par cabotage sur les deux cours d'eau. Nous n'avons pas le détail de ce trafic autrefois très important ; contentons-nous de rappeler qu'une très bonne part du foin produit dans l'archipel, et exporté surtout vers les États-Unis, était écoulée par ces voies d'eau au moyen de *barges* à faible tirant d'eau, adaptées en particulier à la faible profondeur du Richelieu (6 pieds au canal de Chambly) et des *chenails* de l'archipel ; jusqu'à la seconde Guerre mondiale, bon nombre de petits quais sommaires permettaient de procéder directement au chargement de ces *barges*. Celles-ci, d'ailleurs, servaient au transport des autres marchandises, et, si le quai de Sorel, tôt destiné à devenir un port, a été toujours plus actif que ceux de Berthier puis de Saint-Ignace, ceux-ci n'en représentaient pas moins d'importants points d'approvisionnement.

La construction des ponts (1938-1958)

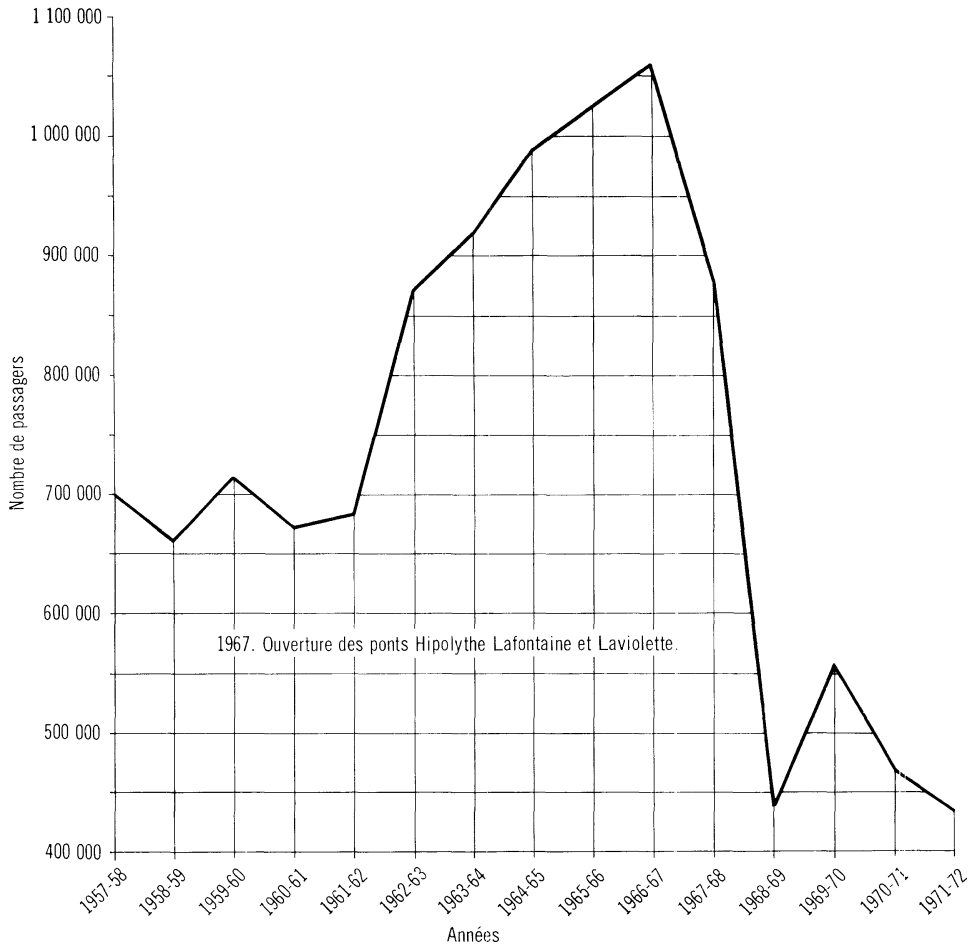
Les réponses apportées par l'homme aux besoins de communication et de transport à travers les voies d'eau ont toujours tenu compte de la complexité originale de la géographie de l'archipel et de son bassin, s'y adaptant du mieux possible. Il est en conséquence clair que la construction d'une série de ponts entre Berthier et l'île Saint-Ignace (au-dessus des *chenails* Nord, aux Castors et aux Epouffètes) a complètement bouleversé la question dans l'archipel.

Le transport à la *broche* ne sert plus pour les liaisons entre les îles habitées, entre elles et vers la terre ferme. Ce mode de communication est confiné à la liaison entre les quelques îles non habitées ayant encore quelque importance agricole (îles aux Ours, Ronde, à l'Aigle, Saint-Amand) ainsi qu'entre la terre ferme et les *communes* de l'île Dupas et de l'île du Moine. Avec la disparition des *chalands à la broche* servant au transport des personnes se meurt l'*axe rural*, cul-de-sac à l'île Dupas, réduit à un simple *chemin de traverse* et fermé l'hiver à l'île Saint-Ignace (rang Saint-Luc). Un nouvel axe résidentiel — rigoureusement parallèle au précédent — se développe à moins d'un kilomètre à l'ouest, s'approchant du *Grand'-Village*, dont la vocation résidentielle ne cesse de se développer. Par voie de conséquence, on observe un « nivellement » entre deux types de liaisons jusqu'alors distincts : les liaisons entre les îles ainsi qu'avec Berthier et la communication directe entre les deux rives.

De ce fait, Berthier perd le privilège de tête de pont. Celui-ci revient maintenant à Saint-Ignace où on doit construire un nouveau quai à quelques centaines de pieds à l'est du *vieux quai*, à l'aboutissement du nouvel axe résidentiel. Du même coup, on doit abandonner la liaison Lanoraie-Tracy, trop directement concurrencée par la nouvelle. Du système précédent, il

Figure 2

TRAVERSE DE SOREL : MOUVEMENT DES PASSAGERS 1957-1972



ne reste plus, comme nous l'avons déjà mentionné, que le petit traversier à piétons sur le Richelieu. L'importance du nouvel axe ne cesse de s'accroître : en 1951, l'*Arthur-Cardin* est mis en service ; en 1957, le *Pierre-de-Saurel*¹¹. Chacun de ces bateaux a une capacité de 36 voitures.

En même temps qu'une simplification dans les problèmes des transports, les ponts apportent à l'archipel l'électricité et la civilisation mécanique. Seule l'île de Grâce demeure à l'écart. D'ailleurs, l'amélioration du chenal maritime et la construction de barrages de retenue, et surtout le passage de plus en plus régulier des brise-glaces vide peu à peu cette dernière île de ses habitants, de sorte qu'il n'y reste plus, « dans des conditions qu'ils sont seuls à ne pas considérer comme héroïques, un fermier retraité et son fils »¹².

¹¹ Grâce à l'amabilité de la Société de la Traverse du Saint-Laurent et de son président, nous avons, à partir de cette date, le relevé des mouvements de traversier.

¹² SOLTÉSZ, 1971, p. VII.

La modernisation et l'équilibre (1958-1967)

Les archives de la Compagnie de la Traverse du Saint-Laurent, montrent clairement, à partir de 1963, une augmentation très forte et assez régulière du trafic (figure 2). En 1966, pour la première fois, le nombre total des passagers transbordés dépasse le million, ce qui représente une augmentation de 36% en moins de huit ans. Cette remarquable augmentation incite la société exploitatrice à construire et à mettre en service de nouveaux bateaux, plus vastes et plus modernes¹³. C'est au cours de cette même année 1966-67 que la dite société et le gouvernement fédéral décident d'améliorer les quais d'accostement des traversiers. À Saint-Ignace, il s'agit d'une simple modernisation. À Sorel, pour des raisons d'ordre pratique¹⁴, on décide d'abandonner l'embouchure du Richelieu pour reconstruire dans l'un des bassins du port.

Durant cette même période se confirme la vocation résidentielle de *Grand Village* et de l'axe qui y aboutit, au détriment, bien sûr, de l'axe *rural* : la nouvelle église de la paroisse Saint-Ignace est construite à proximité de la grande route. Parallèlement se développe la vocation touristique de l'archipel : à peu près partout, sur la partie régulièrement exondée de l'archipel surtout, s'installent des chalets d'été entre le chemin et les quelques pieds qui les séparent de la *côte*¹⁵. Dans les *îles d'en bas*, non habitées, des résidences plus rudimentaires, sans eau ni électricité, sont construites sur pilotis. Il s'agit le plus souvent de *camps* dressés au milieu d'une végétation sauvage.

Du fait du développement du tourisme, un nouveau phénomène en matière de transport vient prendre le relais des *chaloupes* à voile ou à rames : la navigation avec moteur hors-bord. Tout insulaire ou riverain qui se respecte a son *camp* et sa *chaloupe à moteur*. Le niveau sans cesse changeant de l'eau impose au plaisancier un rythme non moins variable : il est tout un art qui consiste à savoir, selon les cotes atteintes, quel *chenail* se

¹³ En 1969 est construit le *Napoléon "L"* dont la capacité est le double des traversiers jusqu'alors en service (70 voitures). Semblable au premier, le *Lucien "L"* est construit au coût de plus d'un million de dollars et mis en service en 1967. Pour la première fois, durant la saison d'été 1966-67, le service est assuré par trois bateaux. Le nombre des passagers transportés dépasse alors largement le million.

¹⁴ La rue de la Reine où, depuis près de cent ans, les traversiers accostaient ne permet pas de manœuvres. Non pas tant pour le bateau ; bien au contraire, grâce au courant naturel du Richelieu, le bassin Morgan était relativement libre de glace l'hiver... mais à cause des véhicules : la rampe était trop forte et l'aire de stationnement trop restreinte. Si pour les véhicules les installations de la rue du Quai représentent des progrès considérables (qui auront requis un investissement de plus de deux millions de dollars), il n'en va pas de même pour la navigation : par vent du nord-ouest, les glaces s'accumulent dans le bassin Lanctôt, entièrement fermé, handicapant le travail des brise-glace.

¹⁵ Ainsi, en dehors des problèmes de transport par voie d'eau, les chemins littoraux eux-mêmes constituent un nouvel axe séparateur : si les résidences secondaires occupent la mince bande littorale, fermes et maisons reproduisent l'établissement traditionnel du *rang* avec les maisons en bordure de chemin et les terres derrière elles (DEFFONTAINES, 1953).

faufilant entre les arbres sera ouvert à cette navigation qui disparaît dans la végétation, aux creux des drainées . . .

Stagnation ou équilibre ?

Somme toute, on observe un système de communication rationnel, pratique, et pourtant diversifié. En effet, on a : (1) un seul axe, l'axe résidentiel, assurant la liaison entre les îles et, avec le traversier entre Saint-Ignace et Sorel, la liaison enfin aussi directe que possible entre cette dernière ville et Berthier ; (2) quelques chalands à la *broche* pour relier les dernières terres cultivées sur les grandes îles non habitées aux autres ; et (3) un extraordinaire réseau de chenaux de plaisance — où le néophyte risque de s'égarer à coup sûr —, entravé seulement par les barrages (en travers des *chenails* aux Castors, des Épouffettes, aux Ours et de l'île Ronde et des Barques) destinés à améliorer la navigation maritime dans le *chenail des bateaux*.

Mais un coup brutal fut porté à la vitalité de l'axe résidentiel et à l'équilibre systématique que nous venons de décrire, par l'ouverture, à plus de 30 milles à l'est et à l'ouest de l'archipel, du pont-tunnel Hypolythe-Lafontaine (à Montréal), le 11 mars 1967, et du pont Laviolette (près de Trois-Rivières), le 10 décembre de la même année. Les statistiques montrent à suffisance l'impact négatif de ces deux événements (figure 2) ¹⁶.

Entre les deux ponts, le *traversier*, si moderne soit-il, est devenu un mode de transport discret et d'importance locale. L'axe nord-sud, celui de la traversée du fleuve, se trouve incontestablement défavorisé. Ce qui confirme cette situation c'est le fait que l'axe inverse soit très fortement privilégié à l'extérieur immédiat de l'archipel. Ainsi, la rivière Richelieu, obstacle pourtant bien moindre que le Saint-Laurent, bénéficie-t-elle depuis peu d'une nouvelle traversée dans l'axe est-ouest par l'ouverture récente, au sud de l'agglomération soreloise, du pont de la future autoroute 30. De plus, l'ouverture des deux autres ponts (1967) affecte indirectement ce même axe au détriment de l'axe nord-sud : alors que la circulation, autrefois, convergeait vers Berthier et Sorel, permettant la liaison entre les deux rives du fleuve à travers les îles, elle a aujourd'hui, au contraire, tendance à s'éloigner de ces deux villes pour préférer les commodités et la sécurité (surtout en hiver) des ponts modernes aux délais et aléas qu'occasionne le recours au *traversier*. Dans l'axe est-ouest, le long des rives du Saint-Laurent, c'est donc un étalement qui s'observe, étalement qui affecte indirectement l'axe nord-sud.

¹⁶ Si le nombre des passagers est encore de 881 251 en 1967-68, la saison 1968-69 tombe à un niveau plus bas que celui de l'année 1958-59 (338 316 contre 664 379). Société de la Traversée du Saint-Laurent (patrons et ouvriers) et usagers doivent, en 1968, au plus beau de la saison d'été, faire face à un pénible lock-out qui traduit bien le malaise ressenti : traversée bi-horaire et nocturne ne se révèlent plus « rentables ». Entre les subventions que la Société reçoit du gouvernement fédéral depuis 1957, les exigences des syndicats et les besoins des usagers, aucune solution de compromis raisonnable n'a été encore et ne sera vraisemblablement jamais trouvée.

En définitive, celui-ci, après avoir longtemps constitué l'épine dorsale de tous les types de communication dans et à travers l'archipel, se trouve aujourd'hui indiscutablement mis à l'écart. Cette situation ne va pas sans désagrément pour les habitants des Cent-Îles eux-mêmes. Dans la mesure où l'île Saint-Ignace représente une bonne part de la réserve résidentielle de Sorel, il va sans dire que les communications entre le pôle résidentiel et le pôle industriel et commercial de la région accusent un net recul par rapport à la situation antérieure (1967). Faut-il emboîter le pas à une bonne partie de la population insulaire et, avec elle, réclamer la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent dans les meilleurs délais ?

LA REMISE EN QUESTION

Analysons les hypothèses qui peuvent être envisagées lorsqu'on songe à une telle solution. Trois emplacements peuvent être envisagés : (1) le nouveau pont pourrait reprendre le tracé du *Colomb* à l'endroit où le fleuve est le plus étroit ; (2) ou être construit à proximité de l'île aux Foins ; (3) ou bien, il déplacera l'*axe résidentiel* plus à l'est, et ce pour la première fois : prenant son origine à l'actuelle intersection de l'autoroute 40 et de la route 2 (au *Berthelet*, à l'est de Berthier), cette liaison, de toutes la plus complexe parce qu'elle viendrait enjamber plusieurs îles importantes, pourrait faire de l'île aux Ours et de l'île de Grâce des zones résidentielles nouvelles.

La première des solutions (pont entre Lanoraie et Tracy) aurait pour inconvénient de mettre l'archipel encore plus à l'écart : la suppression du traversier étant envisagée dès qu'un pont serait construit, les insulaires ne bénéficieraient plus d'aucune liaison directe avec Sorel. La seconde des solutions aurait au moins pour avantage de ne pas accuser l'isolement de l'archipel ni d'en mettre en cause l'intégrité. En effet, il s'agirait là d'une liaison moderne et très fréquentée mais qui serait suffisamment à l'écart de l'actuel *axe résidentiel* pour ne pas menacer l'équilibre que connaissent présentement les îles du nord. Toutefois, dans la mesure où la nouvelle liaison routière n'emprunterait pas le tracé de l'actuel *axe résidentiel*, rien ne permet de supposer que celui-ci doive être menacé. La dernière solution, enfin, fait miroiter plusieurs avantages considérables : elle permettrait de redonner vie, sur le plan résidentiel, aux plus importantes des *îles d'en bas* : elle permettrait au flot touristique d'avoir un accès aussi direct que possible à la considérable réserve que, sous ce rapport, représentent les plus petites des îles situées à l'est ; en quelque sorte, elle permettrait à la fois de résoudre définitivement le problème des transports dans l'axe nord-sud et d'intégrer l'archipel dans le projet intitulé « un fleuve, un parc »¹⁷. Mais ne nous y trompons pas. Cette dernière solution détruirait inévitablement l'équilibre naturel des Cent-Îles : une réserve, c'est-à-dire un territoire que l'on entend ménager, ne peut pas se trouver dans l'axe immédiat d'une

¹⁷ Le *Devoir*, 21 mars 1973. À la même époque d'autres journaux, dont le *Soleil*, consacraient des textes à ce projet.

voie à grande circulation, cela d'autant plus que nous avons montré à suffisance combien la région, changeante et variable, était sensible aux moindres transformations apportées par l'homme.

ÉQUILIBRE OU ÉCLATEMENT D'UN PAYS ?

Par ailleurs, il est également clair que le bassin de ces influences a crû régulièrement avec la modernisation même de tous les moyens de transport. En conséquence, c'est une erreur de considérer l'archipel comme la limite extrême à l'est du projet intitulé « un fleuve, un parc ». Ce devrait, bien plus, être le centre : d'avoir oublié d'y intégrer le lac Saint-Pierre lui-même, le plus grand plan d'eau douce du Saint-Laurent entre les Grands-Lacs et son embouchure, doit être considéré comme une omission grave. L'originalité de l'archipel ne permet pas qu'on le considère comme un simple aboutissement, une espèce d'« appendice » récréatif de la région montréalaise. Si l'archipel doit être considéré comme un *pivot*, c'est que la délimitation du bassin au centre duquel il se trouve se détermine très aisément : le pont Hipolythe Lafontaine (à l'est de Montréal), le pont Laviolette (à l'ouest de Trois-Rivières) et le pont de l'autoroute 20 qui enjambe le Richelieu (au nord de Beloeil).

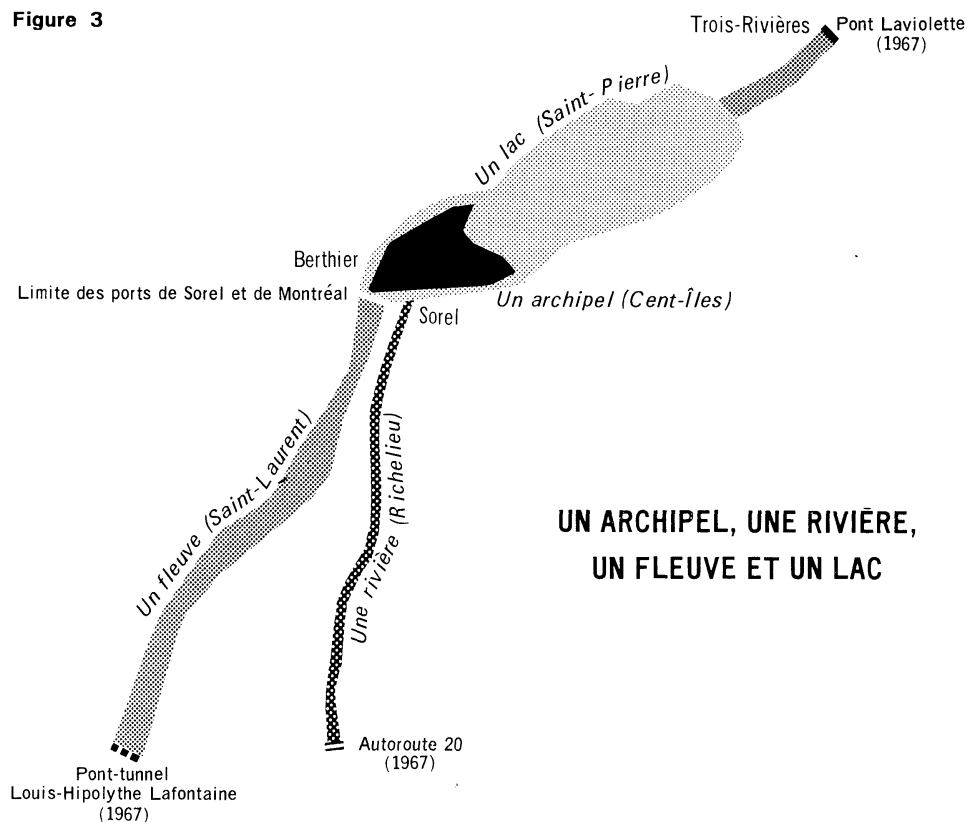
Ces limites, d'ailleurs, correspondent toutes à des régions fortement industrialisées ou en passe de le devenir. (Qu'on songe, par exemple, à l'essor de la zone située immédiatement au sud-est de Montréal et à l'avenir auquel est enfin promis le parc industriel de Bécancour). Entre ces limites, les paramètres s'imposent d'eux-mêmes, tous étant conditionnés par des voies ou des plans d'eau :

- un FLEUVE (la section comprise entre Montréal et l'entrée de l'archipel qui, d'ailleurs, constitue la frontière administrative entre les ports de Sorel et de Montréal ;
- un LAC (le lac Saint-Pierre) ;
- une RIVIÈRE (la rivière Richelieu) et bien sûr,
- un ARCHIPEL (Les Cent-Îles du lac Saint-Pierre).

La figure 3 montre clairement que c'est vers l'archipel que convergent tous les autres éléments. Certes, il convient encore, pour que l'équilibre soit instauré, de donner au lac Saint-Pierre l'importance récréative qu'il mérite et qu'il n'a jamais eue ; de faire du Richelieu, où toute navigation de type commercial a pratiquement cessé, une voie d'eau correctement aménagée pour la navigation de plaisance au long cours.

Mais quel rôle doit jouer l'archipel, autrement dit, quelle importance lui accorder dans cette position centrale qu'il occupe de toute évidence ? Convient-il de l'intégrer puissamment dans les autres ensembles, en en faisant le carrefour, au sens le plus étroit du terme, des bassins montréalais et trifluvien ? Bref, faut-il moderniser la communication dans l'axe nord-sud de sorte telle que le caractère insulaire de l'archipel se réduise à quelques *chenaux* dévastés par les besoins récréatifs des deux agglomérations en cause ? (Qu'on se réfère à la laideur du *chenal du Moine*, trop

Figure 3



vite popularisé par l'excellente suite télévisée issue de l'œuvre de Germaine Guèvremont).

Il est possible que le seul moyen de préserver cette zone exceptionnelle consiste à la laisser prudemment à l'écart, en particulier dans la réalisation d'une nouvelle jonction nord-sud par pont.

De la sorte, les zones périphériques industrielles (Montréal, Trois-Rivières et Sorel), dans leur inévitable développement, bénéficieront d'un centre, d'un pivot commun dont l'équilibre, charmant mais fragile, constituera une réponse satisfaisante à leur démesure. Bref, ce centre récréatif et touristique ne demeurera viable que dans la mesure où on ne l'intégrera pas trop évidemment dans le bassin qu'il aura à desservir : l'archipel doit être préservé avec ses structures actuelles, c'est-à-dire protégé par cela même qui en fait la définition : l'eau.

C'est là, nous semble-t-il, le meilleur service que la planification puisse rendre à un milieu dont les structures traditionnelles ont su évoluer à un point de vulnérabilité tel que le milieu qu'elles définissent risque maintenant d'être totalement assimilé. Ici, comme à l'échelle du Québec entier, les politiques de planification et d'aménagement du territoire ont pour responsabilité complexe de préserver et d'assurer la vitalité d'un milieu tout en respectant son identité.

LEXIQUE

Dans le présent index, n'ont pas été relevés les termes suivants :

- les noms de villes et de localités ;
- les noms d'îles ;
- les noms de chenaux ;
- les noms de bateaux ;
- ni les mots du français général utilisés avec leur acceptation habituelle.

ALENÇON	toponyme officiel (voir « Grand'Rivière » et « Grand'Village »)
BALISE	n.f. pièces de bois servant à la signalisation des chemins d'hiver en particulier sur le pont de glace
BARGE	n.f. chaland à fond plat
BAS (D'EN...)	loc. adv. en aval
BATTURE	n.f. couche sédimentaire non stabilisée en bordure ou au centre des plans d'eau
BERTHELET	toponyme
BROCHE	n.f. filin tendu entre deux rives (cf. WIRE)
BROCHE (À LA...)	loc. adv. en se servant de la « broche »
CAMP	n.m. résidences d'été sommaires, surélevées ou sur pilotis (cf angl. « [country]—camp »)
CHALAND	n.m. véhicule utilitaire pour le transport par eau. À fond plat, de faible tirant d'eau et généralement en bois
CHALOUPE	n.f. barque
CHALOUPE À MOTEUR	n.f. barque équipée d'un moteur hors-bord (cf. YACHT)
CHENAIL	n.m. bras secondaire du fleuve, de largeur excessivement variable (pl. CHENAIS / CHENAUX)
COMMUNE	n.f. pâturage communal
CORDELLE	n.f. câble de halage
CORDELLE (À LA...)	loc. adv. en se servant de la « cordelle »
CÔTE	n.f. berge abrupte et érodée
DES GRÈVES	toponyme
GRAND'RIVIÈRE	toponyme (cf. ALENÇON, GRAND'VILLAGE)
GRAND'VILLAGE	toponyme (cf. ALENÇON, GRAND'RIVIÈRE)
ÎLETTE	n.f. petite île, encore non entièrement stabilisée, provenant généralement de la sédimentation d'une batture centrale
PITOUNE	n.f. unité du bois de flottage
QUAI	n.m. parfois : simple embarcadère
QUAI (VIEUX...)	toponyme
RANG	n.m. subdivision cadastrale fondamentale, perpendiculaire au fleuve, datant, dans tout le Canada français, de l'époque de la colonisation
TRAVERSE	n.f. emplacement où s'effectue une traversée par voie d'eau. Le fait d'emprunter un mode de transport établi à un tel endroit
TRAVERSE DE CHALANDS	n.f. emplacement d'une TRAVERSE de chalands
TRAVERSER	v. emprunter une TRAVERSE
TRAVERSIER	n.m. véhicule commercial servant à la TRAVERSE
WIRE	n.m. broche (cf. angl.)
YACHT	n.m. barque équipée d'un moteur hors-bord (cf. CHALOUPE À MOTEUR)

BIBLIOGRAPHIE

Sources citées

- AUBERT DE LA RUE, E. (1956) *L'homme et les îles*. Paris, Gallimard. 212 pages
- BELANGER, Marcel (1972) Le Québec rural. Dans Fernand GRENIER (éd.) *Études sur la géographie du Canada*. Québec : 31-46. Toronto, University of Toronto Press.
- CLOZIER, René (1963) *Géographie de la circulation*. Paris, Éditions Génin. 404 pages.
- DEFFONTAINES, Pierre (1953) Le rang, type de peuplement rural au Canada français. *Cahiers de Géographie*. 4, 32 p.
- DEFFONTAINES, Pierre (1957) *L'homme et l'hiver au Canada*. Paris, Gallimard. 293 pages.
- DE KONINCK, Rodolphe (1970) *Les Cent-Îles du lac Saint-Pierre*. Québec : Les Presses de l'Université Laval. 122 pages.
- DE KONINCK, Rodolphe et SOLTÉSZ, Joseph-Attila (1973) Géographie, culture et langage aux Cent-Îles du lac Saint-Pierre : les bases d'une étude. *Le Géographe Canadien*, XVII (3) : 220-234.
- GUÉVREMONT, Germaine (1945) *Le Survenant*. Montréal, Fides. 286 pages.
- GUÉVREMONT, Germaine (1947) *Marie-Didace*. Montréal, Fides. 210 pages.
- SOLTÉSZ Joseph-Attila (1971) *Le parler des îles de Berthier-Sorel : étude linguistique, aperçus ethnographiques*. Thèse de doctorat non publiée, Université Laval. 868 pages.

RÉSUMÉ

SOLTÉSZ, Joseph A. et DE KONINCK Rodolphe : Les transports aux Cent-Îles du lac Saint-Pierre : l'équilibre ou l'éclatement d'un pays

L'évolution des modes de transports aux Cent-Îles du lac Saint-Pierre a amené l'ouverture permanente de l'archipel et par conséquent la dépendance accrue devant les zones riveraines plus développées. Les premiers modes de transport qui ont été élaborés aux îles ont d'abord surtout répondu aux besoins mêmes des insulaires et se sont donc institués en fonction des activités rurales propres à l'archipel. Les zones résidentielles étaient d'une part reliées entre elles par un réseau de chemins et de traverses de chalands et d'autre part avec les îles de l'écoumène d'exploitation par un réseau complexe de communications par terre et par eau. Cependant, en 1938, un réseau de ponts fut établi reliant les îles du nord à la rive gauche du Saint-Laurent et facilitant ainsi le lien entre les établissements riverains de Berthier et de Sorel : un nouvel axe résidentiel allait donc se développer le long du lien routier insulaire. Alors que les rangs se dépeuplaient ou voyaient leur fonction agricole périlcliter, l'axe de communication Berthier-Sorel prenait de l'importance, ce qui doit être associé au succès considérable du service de traversiers entre l'île Saint-Ignace et Sorel. L'essor du rôle de pont entre les deux rives que jouaient les îles du nord a cependant été sérieusement remis en question lors de la construction, en 1967, d'un pont à Trois-Rivières et d'un tunnel à l'est de Montréal. La solution proposée par plusieurs quant à la construction d'un nouveau pont traversant et desservant complètement l'archipel, pour des fins touristiques entre autres, doit être remise en question car elle contribuerait à une érosion prématurée des caractéristiques paysagiques, culturelles et même économiques de ce milieu original que constituent les Cent-Îles.

MOTS-CLÉS : Géographie culturelle, langue, transports, aménagement. Les Cent-Îles du lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent, Province de Québec

ABSTRACT

**SOLTÉSZ, Joseph A. and DE KONINCK, Rodolphe : Communication
in the Hundred Islands of lake Saint-Peter : the equilibrium
or the dismembering of a region**

The evolution of means of transport in the Hundred Islands of lake Saint-Peter has led to the permanent opening of this insular world and to an increased dependency on the surrounding more developed regions. The original means of transports within the islands were primarily developed for the needs of the residents and were therefore in close harmony with the local agricultural activities. The residential areas were, on the one hand, linked to each other by a network of roads and barge crossings and, on the other hand, with the agricultural areas by a complex network of land and water communications. However, in 1938 a network of bridges was constructed linking the northern islands to the left shore of the Saint-Lawrence thus ensuring a better link between Berthier and Sorel ; a new residential axis was thus formed on the islands. While the agricultural activities began dwindling in the islands, the communication function of the new axis was prospering, this being linked to the remarkable growth of ferry traffic between Sorel and the island of Saint-Ignace. However, this growth was seriously checked, and traffic actually dropped when, in 1967, a new bridge was built across the Saint-Lawrence at Three Rivers and a tunnel was dug under the river, east of Montreal. The construction of another bridge spanning the entire group of islands and facilitating the development of the tourist industry has been considered. This must be seriously questioned for it would surely lead to an accelerated erosion of the major picturesque, cultural and even economic characteristics of the original milieu represented by the Hundred Islands.

**KEY WORDS : Cultural geography, language, communications, planning. The
Hundred Islands of lake Saint-Peter, Saint-Lawrence River, Pro-
vince of Quebec**