

L'ILE VERTE,

Ceux qui déplorent les difficiles conditions de transport entre le Bas-Saint-Laurent et les autres régions du Québec ignorent probablement qu'il existe, au sein même de notre région, une population pour laquelle ce problème représente plus qu'une préoccupation occasionnelle ou saisonnière. En effet, pour les quelque cent vingt habitants permanents de l'île Verte, située à mi-chemin entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles, tout contact avec le monde extérieur est régi non seulement par le rythme des saisons, mais aussi par celui non moins impérieux des marées et par l'arbitraire des conditions météorologiques. Il s'ensuit un style de vie passablement différent de celui qu'on retrouve dans d'autres municipalités rurales pourtant peu éloignées géographiquement.

• Communications avec la terre ferme: Les traversées au rythme des saisons.

Quelqu'un a dit fort justement qu'entre l'île Verte et la terre ferme, "il y a trop d'eau ou pas assez": à marée basse, en effet, les battures des deux côtés s'assèchent presque complètement, rendant impossible toute communication par bateau. Il reste pourtant, à mi-chemin, un chenal d'environ une quinzaine de pieds de profondeur, dont l'existence a pour effet d'empêcher les traversées en voiture ou à pied (sauf parfois, lors des "grandes marées", alors qu'il est possible de passer à gué en un point bien précis).

C'est donc par bateau que s'effectuent les communications avec la terre ferme, d'avril à novembre du moins. La distance à franchir est d'un mille et demi entre le quai de la Rivière des Vases (terre ferme) et le "quai d'en haut" (de l'ouest) de l'île; elle augmente à près de trois milles si l'on passe par les deux "grands quais" situés plus à l'est.

Mais le décalage dans l'heure des marées (environ une heure par jour) rend impossible tout système de traversier à heures fixes. La plupart des insulaires possèdent donc leur propre bateau, qui une goélette de vingt-cinq ou trente pieds, qui un chaland à fond plat, qui une embarcation à moteur hors-bord. On traverse pour son propre compte ou, moyennant rétribution, pour le compte des autres. En tout temps, l'heure et la durée du voyage obéissent aux impératifs de la marée: si on veut revenir de la même marée, on dispose d'au plus six heures pour effectuer la traversée aller-retour et pour voir à ses affaires à terre ferme; si ce laps de temps ne suffit pas, on peut choisir de "faire marée", c'est-à-dire de ne revenir qu'à la marée suivante, soit un voyage qui peut durer de 12 à 18 heures.

Paradoxalement, c'est souvent en hiver que les traversées causent le moins de problèmes aux insulaires. Une fois que le "pont de glace" est pris, l'île se trouve alors reliée à la terre ferme et, pourvu qu'un froid suffisant maintienne la solidité de la glace, il est possible d'y passer en tout temps. Traditionnellement, ces traversées s'effectuaient en voiture à cheval; il en est encore parfois de même aujourd'hui, puisque l'unique route qui parcourt l'île sur toute sa longueur n'est pas entretenue pendant l'hiver. Toutefois, depuis un certain nombre d'années, l'auto-neige et la motoneige ont fait leur apparition dans ce milieu qui, plus que bien d'autres, en avait un urgent besoin. De plus, lorsqu'une période de froid assez intense se produit sans entraîner de précipitation excessive de neige, les insulaires unissent leurs efforts afin d'ouvrir leur route à la circulation automobile et de pouvoir profiter d'un accès facile à la terre ferme.

La "période noire" se situe toutefois à l'automne et au printemps, lors du gel et du dégel du pont de glace. Ceux qui ont déjà assisté, sur place ou par le truchement de la télévision, à la course en canot du Carnaval de Québec, peuvent se faire une idée assez juste de la tâche qui attend alors les insulaires. Pendant deux ou trois semaines, parfois davantage, les glaces flottantes ou peu solides et le "frazil" (mélange plus ou moins épais de glace et d'eau) interdisent à la fois l'usage des



Il y a déjà un demi-siècle que les bateaux à moteur ont remplacé la navigation à voile à l'île Verte. Cette photo d'un élégant yacht de plaisance remonte à 1918.

OU LA TYRANNIE DES MOYENS DE TRANSPORT

bateaux à moteur et de tout véhicule terrestre. Toute traversée devient alors une entreprise pénible et dangereuse; aussi ne s'y adonne-t-on qu'en cas d'extrême nécessité. La tâche consiste alors, pour deux ou plusieurs hommes, à trainer sur la glace fragile ou mouvante un canot souvent partiellement chargé de marchandises et même d'un ou deux passagers, et à sauter prestement à bord lorsque cette glace cède sous les pas, sans avertissement, ou lorsqu'il est possible de franchir une courte distance à l'aviron. Déjà ardues par beau temps, de telles traversées peuvent devenir presque inhumaines lorsque les intempéries s'en mêlent. Sans insister sur les inconvénients évidents du froid et du vent, signalons en particulier qu'une visibilité réduite peut présenter ici autant de dangers que pour les automobilistes sur la route: aucun risque de collision, certes, mais ce n'est ni le temps ni l'endroit pour s'égarer, ni même pour prolonger inutilement le trajet. Les hommes de l'île ont, pour la plupart, l'habitude de ce genre de traversées qu'ils considèrent, avec ce fatalisme caractéristique des gens bien enracinés dans leur milieu, comme une routine inévitable qu'il leur faut affronter deux fois par année; mais on imagine facilement ce que peuvent représenter de pareilles conditions de voyage pour des femmes, des enfants ou des vieillards ou, pis encore, pour des malades dont l'état exige une hospitalisation immédiate.

• Dangers et accidents

L'expérience a appris aux insulaires les moyens à prendre pour réduire au minimum les dangers de la traversée en toute saison. En premier lieu, l'influence des marées et des conditions météorologiques n'a plus de secrets pour eux: ils savent quand il vaut mieux s'abstenir de traverser ou quand il convient de prendre certaines précautions spéciales. Ils savent, par exemple, que les marées ont leur importance même en hiver, car elles peuvent affaiblir un pont de glace encore précaire. De plus, quelqu'un est habituellement chargé de baliser le chemin le plus sûr et de sonder régulièrement la résistance de la glace au moyen d'une lourde pince de métal. On sait alors s'il y a lieu d'éviter les charges trop lourdes, de modifier quelque peu le trajet prévu, ou même de traverser à pied plutôt qu'en voiture à cheval ou en véhicule motorisé. Pendant les mauvaises périodes de l'automne et du printemps, la seule précaution possible consiste à ne pas traverser inutilement; quand il faut le faire, on doit s'en remettre à son agilité, à sa résistance, à ses vêtements chauds et à une vigilance de tous les instants.

En été, par ailleurs, les dangers du transport par bateau ne sont pas plus considérables que n'importe où ailleurs: les courants les plus forts passent du côté nord de l'île, et les vents soufflent rarement assez fort pour soulever des vagues vraiment dangereuses; les bateaux, d'ailleurs, sont construits en fonction des conditions de la traversée. De plus, ayant toujours vécu au bord de l'eau, les insulaires acquièrent très jeunes l'art de "manoeuvrer" sans gaucherie ni imprudence à bord d'un bateau, d'une embarcation, ou sur un quai; leur réputation en ce sens fait d'ailleurs d'eux des marins très recherchés, qui obtiennent facilement des emplois dans la marine marchande ou sur les bateaux du gouvernement.

Il s'ensuit qu'en dépit des conditions difficiles, les tragédies ont été relativement rares. Il y a bien eu quelques noyades survenues lors de baignades ou de manoeuvres en canot autour des côtes de l'île: il s'agissait presque toujours d'enfants ou d'adolescents. Toutefois, si l'on en croit les souvenirs de gens assez âgés, les traversées en bateau, en canot ou en voiture à cheval n'auraient occasionné que de rarissimes tragédies, soit une ou deux peut-être au cours du dernier demi-siècle. Par contre, l'utilisation de véhicules motorisés pour les traversées hivernales ne semble pas offrir les mêmes garanties de sécurité: depuis 1970 seulement, deux motoneiges ont disparu sous la glace avec leurs conducteurs; plusieurs autres véhicules, y compris



[VOITURE A CHEVAL]

Des scènes comme celle-ci ont pratiquement disparu à l'île Verte. Pourtant, l'usage de la voiture à cheval s'y est prolongé nettement plus longtemps qu'ailleurs.

une ou deux autoneiges, ont subi le même sort alors que conducteurs et passagers l'échappaient belle. L'imprudence et l'inexpérience de certains conducteurs y serait, dit-on, pour quelque chose. Mais il faut aussi tenir compte du poids des véhicules, ainsi que de leur rapidité et de la soudaineté d'un tel accident; car il est aussi arrivé, dans le passé, que la glace cède sous le poids d'un cheval; mais on réussissait la plupart du temps à tirer l'animal de ce mauvais pas.

Par ailleurs, il va sans dire que les incidents moins graves sont monnaie courante, lors des traversées d'automne et d'hiver surtout: engelures, bains forcés, vilaines gripes attrapées à la suite d'une traversée difficile.

• Les transports dans l'île

L'impossibilité de communiquer directement avec la terre ferme a aussi influencé les modes de transport dans l'île même. Il importe d'abord de signaler que l'usage généralisé de la voiture à cheval s'y est maintenu beaucoup plus longtemps qu'ailleurs. Des témoignages et des photographies permettent d'établir qu'en 1932, monsieur Paul-Emile Roy, de Saint-Arsène, traversa son automobile à l'île Verte; c'est la plus ancienne preuve que nous possédons de la venue d'un véhicule motorisé dans l'île. Toutefois, il s'écoulera encore une bonne quinzaine d'années avant qu'un insulaire ne possède sa propre automobile. Demeurant à l'extrémité est de l'île, donc loin de l'église et des autres commodités du village, monsieur Jean-Charles Caron était particulièrement en mesure d'apprécier les avantages d'un moyen de transport rapide.

En 1949, un second véhicule motorisé, en l'occurrence un tracteur, arrivait à l'île dans des circonstances pour le moins originales. On s'attendait bien à voir les insulaires, dont la grande majorité vivaient surtout d'agriculture et de pêche, faire tôt ou tard l'acquisition de tracteurs; mais justement, celui-ci était la propriété d'un des rares insulaires à ne pas vivre d'agriculture. Ancien gardien de phare à la retraite, donc excellent mécanicien, monsieur Théobald Fraser qui, de plus, souffrait de troubles cardiaques, avait trouvé là un moyen de locomotion facile d'entretien pour lui, et dont la vitesse (si l'on peut dire!) convenait à la fois à son propre rythme et à celui de la circulation sur la route étroite de l'île. En d'autres termes, il utilisait son tracteur, avec une légère remorque ouverte, exactement comme l'on utiliserait une automobile ou une camionnette. Cependant, les cultivateurs de l'île, trop heureux de l'occasion, ne tardèrent pas à louer les services de monsieur Fraser et de sa précieuse mécanique.

En 1950, monsieur Freddy Lindsay, gardien du phare de l'Île, se procurait une "Jeep" à quatre roues motrices, détail indispensable à l'époque pour parcourir le mille et demi de chemin sablonneux qui relie le phare à la route principale. Depuis, les insulaires ont suivi l'exemple et acheté camions et automobiles. Aujourd'hui, presque chaque famille possède au moins un véhicule à moteur; plusieurs parmi les plus prospères ont même une automobile ou un camion, un tracteur et une autoneige ou une motoneige à l'Île, en plus d'un autre véhicule qui demeure à terre ferme et qui sert lorsqu'on traverse de ce côté.

Les étrangers se demandent souvent comment on s'y prend pour amener ces véhicules à l'Île. Evidemment, lorsque les circonstances s'y prêtent, la traversée sur le pont de glace demeure la solution la plus simple. Mais comme on ne peut compter là-dessus avec certitude, le transport s'effectue habituellement par bateau. Les premières traversées de ce genre furent laborieuses, bien sûr, à cause de l'absence d'installations adéquates aux deux quais de l'Île; il fallait trouver une plage ou un rocher dont la pente puisse faciliter l'opération. Le problème fut réglé lorsqu'on construisit un débarcadère au "quai d'en bas". Il faut quand même attendre une journée parfaitement calme et prévoir avec précision les heures d'embarquement et de débarquement: le bateau doit alors être au niveau du débarcadère.

On utilise habituellement un chaland à fond plat pour transporter une automobile à l'Île. En plus d'offrir l'avantage d'une grande stabilité sur l'eau (absence de roulis), ce type de bateau à devant carré se prête parfaitement à l'accostement au débarcadère. L'embarquement et le débarquement constituent, pour le conducteur, des manoeuvres de précision; car un véhicule de grosseur normale occupe à peu près totalement la superficie du pont du bateau. On est bien loin, évidemment, des énormes traversiers interrives: un chaland portant une automobile paraît grotesquement surchargé. (J'ai vu plus cocasse encore, dans des circonstances différentes: lors d'un déménagement, un jeune homme joua du Chopin sur un piano que l'on transportait sur un chaland de ce genre. P.S.: C'était par beau temps...). Quoi qu'il en soit, le procédé doit être au point, car il semble que l'on n'ait jamais eu à déplorer d'accident digne de mention lors de traversées de ce genre.

Trente ans après l'arrivée définitive de la première automobile à l'Île, les services de voirie n'ont pas évolué en proportion de la circulation. L'unique route n'est toujours pas pavée et, en certains endroits, ne permet même pas la rencontre de deux voitures; tout au plus a-t-on élargi certains tronçons à l'approche des périodes électorales. Un cantonnier entretient cette route en été, mais personne n'assure le déneigement en hiver; aussi la circulation automobile n'est-elle alors possible que lorsque les insulaires s'entendent pour fournir un effort commun, quand il n'y a pas trop de neige.

• Conséquences de l'isolement

Les contraintes et restrictions imposées par la traversée ont engendré, au fil des années, des coutumes particulières qui contribuent au caractère original de la population de l'Île Verte. On note d'abord une pénurie marquée de services de toutes sortes: pas de prêtre résidant depuis 1970 (on peut toutefois compter sur un desservant), pas de police ("on se connaît tous, donc on n'en a pas besoin"), pas de pompiers, et surtout pas de médecin; ce n'est qu'en 1944 qu'une infirmière vint pour la première fois s'établir à l'Île. Dans certains cas critiques (maladie grave, impossibilité prolongée de traverser), des hélicoptères ont dû assurer les services d'urgence. Le courrier est distribué trois fois la semaine, et son transport, effectué avec une régularité remarquable si l'on tient compte des circonstances, a donné lieu à des traversées épiques. On ne trouve pas non plus de loisirs organisés, d'où l'habitude de traverser au moindre

prétexte pour aller profiter de certaines distractions à terre ferme.

Le transport des denrées, dans un sens ou dans l'autre, subit aussi certaines contraintes. Au printemps, pendant la période d'abondance du poisson, il arrive qu'une partie du produit de la pêche se perde, faute de pouvoir le traverser et le vendre à temps. Par ailleurs, il y a presque toujours eu une petite épicerie à l'Île, parfois deux, mais jamais de magasin de quelque importance. Par conséquent, à l'approche des mauvaises traversées d'automne, période dont la durée est toujours aléatoire et englobe parfois le temps des Fêtes, le besoin de s'approvisionner donne lieu à des scènes fort pittoresques: il est tout à fait courant de voir un insulaire revenir de la terre ferme avec un sac de farine de cent livres, une égale quantité de sucre, des conserves et des biscuits par caisses entières.

Mais les problèmes les plus graves posés par l'isolement se situent au niveau de la mobilité de la population. En premier lieu, les pêcheries et les terres assez peu productives ne suffisent à faire vivre qu'un nombre limité de familles. Il n'est évidemment pas question de vivre à l'Île tout en travaillant à terre ferme; même les marins originaires de l'Île préfèrent s'établir dans les municipalités avoisinantes ou encore à Québec, afin de pouvoir rejoindre plus rapidement leur famille lorsqu'ils quittent leur bateau.

De plus, le droit des enfants à l'éducation se trouve gravement compromis: l'école de l'Île (il y en a déjà eu trois) n'offre que le cours primaire, et le prolongement des études à l'extérieur occasionnerait des coûts de pension que peu de familles peuvent se permettre. A cause de leur situation particulière, les enfants de l'Île sont dispensés de la fréquentation scolaire obligatoire au niveau secondaire, mais ce n'est guère une solution. Par ailleurs, les rares jeunes qui poursuivent leurs études se condamnent pratiquement à quitter l'Île définitivement, puisqu'ils n'y trouvent pas de débouchés à la mesure de leur compétence. Quant aux jeunes filles, la plupart d'entre elles vont travailler à l'extérieur et, plus souvent qu'autrement, prennent mari et pays dans leur milieu d'adoption. Ajoutons à ce tableau inquiétant l'exode récent des personnes âgées vers une vie plus facile, et l'on comprend pourquoi la population de l'Île a diminué des deux tiers depuis un demi-siècle.

Malgré tous ces problèmes, les insulaires vivent heureux, bien enracinés qu'ils sont dans leur coin de terre et leur style de vie bien à eux, entourés de gens qu'ils connaissent depuis toujours, et à l'abri -- pour le moment du moins -- des bouleversements sociaux. Demeureront-ils indéfiniment tributaires de leurs laborieuses communications avec le monde extérieur? En dépit des apparences, c'est la question que se sont posée, depuis deux ou trois décennies déjà, ceux d'entre eux qui ont tenté de sensibiliser les centres de décision à la nécessité d'une jetée reliant l'Île Verte à la terre ferme. Les arguments; on le voit, ne manquent pas; on y a ajouté l'attrait touristique de l'Île, que la réalisation d'un tel projet ne manquerait pas de mettre en valeur. Une corporation fut même fondée à cet effet sous la direction de l'abbé Jean-Louis Michaud, curé de la paroisse dans les années 1960. Certaines réserves ont été émises: on a prétendu que "l'Île Verte avec une jetée ne serait plus une île", et qu'elle perdrait son cachet unique, sa tranquillité et son équilibre écologique. Ces dernières années, son sort a été fortement relié aux hypothèses et aux incertitudes entourant le port de Gros-Cacouna.

Il est trop tôt pour prédire ce que l'avenir réserve à l'Île Verte. Quoi qu'il en soit, les insulaires attendent patiemment, avec cette saine philosophie de gens qui vivent en harmonie avec le milieu qui les a façonnés. Souhaitons seulement, pour la richesse de toute une région, que les prochains développements ne détruisent ni ce coin de terre paradisiaque, ni la petite société sympathique et trop mal connue qui l'habite.

Charles LINDSAY,
CEGEP de Rimouski.