

LE



# BULLETIN

DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 33

Automne 2021



## **Dans le Journal du gardien du phare, ce mois-ci nous avons :**

Mot de la présidente	Pages : 1,2
Intention de classement de trois phares	Pages : 3 à 6
Octave Gendron, gardien du phare de Métis	Pages : 7 à 12
Une autre étape dans la restauration du phare	Pages : 13 à 15
Cette fameuse tempête du 16 janvier 1953	Pages : 16 à 20
Femme et phares : Pierrette Belley Carré	Pages : 20 à 24
Collaboration avec l'APMAQ	Page : 24
Un nouveau livre d'un ancien gardien de phare	Page : 25
Un phare à la Grosse-île ?	Pages : 25 à 29
Travaux de démolition à l'île-Rouge	Page : 30
Rétrospective journalistique	Page : 31
Ozéniphare Delisle	Page : 32
Notre page Facebook	Page : 32
Souhaits pour les fêtes	Page : 33
Comité du Bulletin	Page : 33

### **En page couverture**

Le premier phare de Métis a été érigé en 1874. Le phare de béton-armé actuel a été complété en 1908 afin de pouvoir supporter la nouvelle lentille de 3ème ordre. La tour cylindrique d'origine a par la suite été renforcée en 1923-1924 pour lui donner la forme hexagonale que nous pouvons admirer de nos jours. Photo : Patrick Matte.

### **Mot de la présidente**

(Par Lucie Bergeron)

Bonjour Amis des phares du Québec,

La saison touristique 2021 a été particulière en raison de la COVID-19 et les mesures sanitaires obligatoires. Même si nous avons vu plus de touristes dans nos régions, la saison a été difficile pour bien des sites touristiques et les contraintes n'ont pas aidé. Comme en 2020, plusieurs sites avaient des activités malgré tout, mais elles étaient restreintes. Les activités de la Journée des phares ont dû être réduites ou annulées un peu partout.

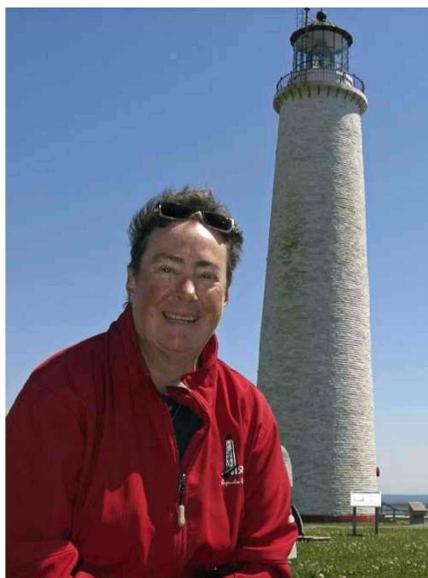
Notre Corporation a déjà 20 ans ! C'est en effet le 22 janvier 2001 que l'organisme a vu le jour officiellement. La Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent est issue d'une idée de quelques gestionnaires de phare (Gérald Dionne du phare de l'île Verte, Jean Bédard du phare du Pot à l'Eau-de-Vie et Serge Guay du phare de Pointe-au-Père). C'est lors d'une rencontre avec le Québec maritime, un organisme de commercialisation internationale pour le produit touristique des régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie, de la Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine, que l'étincelle s'est produite ! C'est donc un bon moment pour faire une introspection et possiblement de se renouveler si nous voulons

poursuivre. Cela a donc été le sujet principal de notre dernière Assemblée générale annuelle (AGA).

La 20<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle de la Corporation, qui devait avoir lieu à Métis à l'automne 2020, a finalement eu lieu à Rimouski le 6 octobre dernier 2021. À l'AGA, tous les membres étaient unanimes : on allait garder la Corporation en « *réorientation* » afin de pouvoir continuer à planifier une réunion annuelle pour partager l'expérience de chacun, ainsi que des rencontres sociales et des discussions. Il a également été décidé de ne plus demander de cotisation annuelle aux Gestionnaires pour l'instant. De plus, dorénavant toute personne-organisme, Amis des phares, qui le désirent, pourront participer à notre rencontre annuelle à leurs frais.

La prochaine rencontre aura lieu à Saint-Jean-Port-Joli en septembre 2022 et sera organisée par Les Amis du Port-Joli, responsables du phare du Pilier-de-Pierre. M. Jean Parent lancera les invitations ultérieurement. Il sera décidé à cette rencontre du lieu de la rencontre de l'année suivante. Le Bulletin des Amis des phares servira à transmettre les informations des assemblées annuelles. Le nouveau Conseil d'administration est formé de :

- Lucie Bergeron (Cap-des-Rosiers), présidente
- Annemarie Bourassa (Pointe-au-Père), secrétaire
- Arlette Fortin (Ste-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine), trésorière
- Ladd Johnson (Pointe-Métis), administrateur



Je vous souhaite un bel automne et un bel hiver rempli d'espoir, malgré la crise que nous continuons de traverser. En espérant que nous pourrions reprendre nos activités à l'été 2022 et que ce soit une excellente saison touristique pour tous.

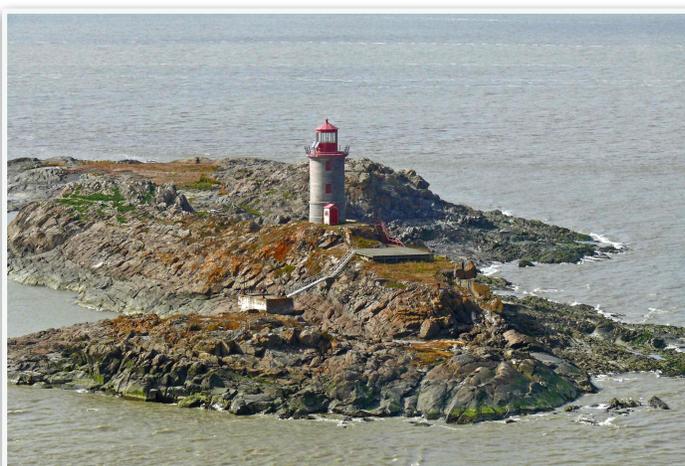
Lucie Bergeron  
Phare de Cap-des-Rosiers  
Présidente de la Corporation des gestionnaires de phare  
de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent

## Intention de classement de trois phares du Saint-Laurent

(Par : Jean Cloutier)

Le 23 juin dernier, Nathalie Roy, ministre de la Culture et des Communications du Québec a fait parvenir une lettre d'intention de classement à trois gestionnaires de phares du Saint-Laurent. Cette missive faisait état, en vertu de la Loi sur le Patrimoine Culturel, de l'intention de classer les phares du Pilier-de-Pierre, du Pot à l'Eau-de-Vie et de tout le site comprenant tous les bâtiments pour celui de l'île Verte.

Il est important de se rappeler que ces trois phares sont gérés et entretenus depuis plusieurs années par des organismes sans but lucratif pour les deux premiers et par la municipalité pour le phare de l'île Verte. Jusqu'en 2015, ces feux de navigation historiques appartenaient au gouvernement fédéral. Les gestionnaires en place avaient une entente avec ce gouvernement pour utiliser les sites et les phares à des fins touristiques. Cependant, ils devaient les entretenir eux-mêmes, ce qu'ils ont fait à leurs frais. Tant que ces structures maritimes étaient sous l'égide de Pêches et Océans Canada, le gouvernement provincial ne pouvait pas s'impliquer.



Le phare du Pot à l'Eau-de-Vie et le phare du Pilier-de-Pierre. Photos : Jean Cloutier

Puis, de 2010 à 2015, il y a eu la Loi S-215, dite « Loi de la protection des phares patrimoniaux ». Le gouvernement fédéral désirait se départir de ces bâtiments dont l'entretien avait été négligé depuis le départ des gardiens de phare à la fin des années 1970 et au début des années 1980. La raison est assez évidente : les remettre en état allait s'avérer très dispendieux. Le processus pour déclarer un phare patrimonial a été un peu biaisé. En effet, tout phare sur la liste des phares jugés excédentaires, indépendamment de sa valeur historique ou architecturale, devenait par le fait même patrimonial s'il trouvait preneur. Les organismes qui en faisaient la demande devaient en revanche passer par un processus complexe et produire un plan d'affaires démontrant la façon dont ils allaient gérer les lieux pour engendrer des revenus afin d'entretenir le phare et le rendre accessible au public.

La cession des phares excédentaires se faisait selon quatre ordres prioritaires. Dans un premier temps, ils étaient offerts à un autre ministère fédéral. Dans un deuxième temps, les phares pouvaient être transférés aux gouvernements provinciaux s'ils en faisaient la demande. Par la suite, les phares étaient proposés aux municipalités où étaient situés les phares en question. Finalement, en dernier recours, ils pouvaient être cédés aux OSBL (Organismes sans but lucratif) qui en manifestaient l'intérêt.



Le site du phare de l'île-Verte. Photo : Jean Cloutier

Étrangement, à ce moment, le gouvernement du Québec qui possédait déjà le phare de Pointe-des-Monts depuis 1965, n'est pas intervenu pour acquérir et sauver d'autres phares patrimoniaux. Ainsi, les Amis du Port-Joli sont devenus propriétaire du phare du Pilier-de-Pierre tandis que Duvetnor, qui avait déjà fait des investissements majeurs sur le site, a pris possession du phare du Pot à l'Eau-de-Vie. Le phare de l'île Verte a été concédé à la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sur l'île Verte. Celle-ci possédait déjà le reste du terrain incluant les maisons du gardien et de l'assistant. À la suite de cette cession, les gestionnaires consciencieux qui protégeaient déjà ces sites patrimoniaux, ont poursuivi leur mission comme ils le faisaient déjà depuis plusieurs années.

Quelques années ont passé quand par surprise le 23 juin 2021, le gouvernement provincial qui n'avait pas levé le petit doigt lors de la cession des phares, a décidé qu'il allait classer ces trois phares sans même consulter les gestionnaires. Ces phares étaient en partie restaurés, en bon état, bien administrés et offraient des activités touristiques bien orchestrées, que demander de plus ? Lorsque le gouvernement provincial décide de classer un bâtiment patrimonial, les gestionnaires en place n'ont pas le choix d'accepter ce statut et ne disposent d'aucun recours pour refuser.

Toutefois, à première vue, nous serions en droit de nous réjouir de cette nouvelle. Sachant que le seul phare classé au Québec (le phare de Pointe-des-Monts, transféré en 2008 à une antenne du gouvernement du Québec, la Société de développement des entreprises culturelles, a eu droit il y a quelques années à un « lifting » qui a coûté plus de 1 000 000 \$ et qu'en plus le gestionnaire a droit à une allocation annuelle pour le fonctionnement. Donc, nous pouvons supposer que ce gouvernement en ferait plus que le fédéral et qu'il aiderait financièrement les gestionnaires des futurs phares classés.

Mais il semble que non... Pas de subvention, pas d'argent, pas d'allocation pour le fonctionnement ou pour renouveler les expositions. Il faut donc regarder la liste des AVANTAGES dans la Loi sur le patrimoine culturel.

**« L'attribution d'un statut légal aux éléments du patrimoine immobilier comporte plusieurs avantages, entre autres :**

- *favoriser la connaissance, la protection, la mise en valeur et la transmission du patrimoine culturel;*
- *favoriser le développement durable;*
- *maintenir ou améliorer le cadre de vie et la qualité visuelle du paysage architectural;*
- *offrir aux résidents un environnement où sont protégés les éléments anciens chers à la communauté;*
- *donner aux citoyens un motif de fierté;*
- *contribuer à définir l'identité collective et participer au renforcement du sentiment d'appartenance;*
- *contribuer à l'augmentation de la valeur des propriétés patrimoniales ou des propriétés qui sont situées dans un environnement dont les caractéristiques patrimoniales sont préservées;*
- *encourager le développement d'activités d'interprétation à l'intention des citoyens et des touristes;*
- *favoriser la restauration du parc immobilier;*
- *stimuler l'économie locale. »*

C'est étrange, mais il me semble que les gestionnaires de ces phares les ont sauvés de la disparition il y a quelques décennies et ont fait une gestion responsable pendant toutes ces années. Alors, tous ces points mentionnés dans cette liste, étaient déjà accomplis par ces derniers. Le fait de recevoir un bout de papier stipulant que le phare est classé, sans aucune action, sans nouvelle ressource ou injection d'argent, ne changera absolument rien. Ça reste encore aux gestionnaires, pour la plupart bénévoles, de tout faire sans aide concrète. Cette liste d'avantages n'est que du vent à mes oreilles.

Par contre, dans la même Loi, nous pouvons lire :

*« La déclaration d'un site patrimonial, le classement ou la citation sont des statuts qui entraînent des obligations légales. Par exemple, les propriétaires des biens classés ou cités sont tenus par la Loi de prendre les mesures nécessaires pour assurer la préservation de la valeur patrimoniale de ces biens. »*

Comment la ministre peut-elle exiger AUTANT d'obligations à des petits organismes maintenus à bout de bras par des personnes bénévoles, faisant déjà des miracles pour entretenir, conserver et offrir au public (résidant et touristique) un produit intéressant, sans aide financière, avec seulement trois mois de saison touristique pour couvrir leurs frais ? Nous retournons donc à la case départ : tout faire nous-mêmes sans aide financière, mais avec l'ajout de nombreuses restrictions et de permissions à demander avant d'intervenir sur les sites de phare.

À l'île Verte, nous avons un bon exemple des avantages d'être un bâtiment classé. Le moulin à farine de la municipalité de L'Isle-Verte est protégé depuis 1962 au plus haut degré par l'État québécois en vertu de la Loi sur la protection du patrimoine. Pourtant, il n'a pas cessé de se désagréger au point d'être réduit en ruines. Il y a quelques années, le ministère de la Culture et des Communications avait autorisé la destruction partielle du bâtiment à l'aide de machinerie lourde, une opération présentée alors comme une étape d'une restauration qui ne se concrétise pas. Sans protection contre les intempéries, ce moulin datant de 1823, continue de dépérir sans aucune intervention de notre ministère du Patrimoine qui l'avait classé il a presque 60 ans. Bravo ! Ça nous encourage...



Moulin du Petit-Sault à l'Isle-Verte. Photo : Robert Tremblay, Journal LE DEVOIR, Nov. 2018

Ce n'est pas en ajoutant des biens immobiliers sur la liste québécoise des bâtiments classés, que ceux-ci seront sauvés pour autant ! Ça prend des gens, ça prend de la volonté, ça prend des interventions, de la maintenance et donc ça prend de l'argent. Ce que la ministre ne semble pas avoir...

## De 1936 à 1954 ; Octave Gendron gardien du phare de Métis

(Par : Paul Gendron son petit-fils et Jean Cloutier)

En 1906, la «Steel Concrete Compagny» de Montréal a débuté la construction de trois nouveaux phares cylindriques en béton armé sur la côte gaspésienne. Ces phares, situés à Cap Madeleine, Matane et Métis, devaient remplacer de plus petites structures en bois.

À la Pointe Métis, la plus imposante tour des trois faisait 82 pieds de haut (24,9m) de sa base jusqu'au ventilateur et abritait une lentille Fresnel de troisième ordre provenant d'Angleterre. Terminée et allumée en 1908, cette tour cylindrique a subi d'autres modifications en 1923-1924 pour la solidifier, ce qui lui donna sa forme hexagonale actuelle avec d'énormes contreforts à sa base.



Carte postale de la station de phare de Métis. Coll: J. Cloutier

Le temps a passé et en 1935, lors des élections fédérales, les libéraux de Mackenzie King reviennent au pouvoir avec un gouvernement majoritaire, défaisant les conservateurs de Bennett. Il n'était pas rare à cette époque, suite à un changement de gouvernement, de voir de nouvelles nominations à couleur politique dans le personnel des gardiens de phare. Ainsi, dans les journaux du 12 décembre 1936, nous apprenons qu'un M. Ferguson est maintenant gardien à Cap-des-Rosiers et que M. Octave Gendron succède à M. Landry à la station de phare de Métis.

Octave Gendron arrive avec sa famille au phare de Métis en décembre 1936 et doit déjà faire face à l'hiver. Cette tour blanche est située sur une pointe rocheuse presque au niveau de la mer exposée aux quatre vents. La période de navigation venait tout juste de se terminer, ce qui permettait au nouveau gardien de se familiariser à ses nouvelles fonctions avant la réouverture en avril. Sans aucun cours ou formation, avec ses fils, David, Robert et Paul-Émile comme assistants, l'apprentissage allait durer toute la saison froide. Comprendre le fonctionnement du système lumineux en plus de la machinerie pour actionner le criard de brume était la base de ce métier disparu aujourd'hui.

Avant d'occuper son nouveau poste, Octave Gendron avait été agriculteur et demeurait à Price, à quelques milles de Métis, où il était propriétaire d'un magasin général à même sa maison. Il a opéré ce commerce avec sa famille jusqu'à la fin des années 30 pour ensuite se concentrer uniquement à ses fonctions de gardien de phare.



**Commerce de Price. En médaillon, Octave Gendron.**

Source : Comité du patrimoine de Price, C-001-P18, 111B

La tâche première sur une station de phare est de produire un faisceau lumineux vers la mer. Au phare de Métis, la lumière était produite par un brûleur à vapeur de pétrole et à manchon incandescent alimenté au kérosène. À l'étage, sous le prisme, se trouvaient deux réservoirs, dont un pour le kérosène et un autre pour l'air comprimé. À l'aide d'une pompe manuelle

semblable à une pompe pour gonfler nos pneus de bicyclette, le gardien devait monter la pression de ce cylindre jusqu'à 48 ou 50 psi sur les manomètres. Lors de l'allumage, en ouvrant la vanne, le kérosène, poussé par l'air se rendait jusqu'au déflecteur situé à l'intérieur du brûleur. Le liquide inflammable était alors vaporisé dans le manchon de tissu afin qu'il entre en combustion. La lumière produite était déjà très puissante, mais en plus elle était amplifiée par le prisme, ce qui lui permettait d'être vue par les marins à plusieurs milles nautiques de distance. Pour ne pas porter à confusion, chaque phare avait un code lumineux d'une succession d'éclats et de périodes sombres. Au phare de Métis, le code lumineux était trois éclats aux sept secondes et demie. L'éclat était créé par la rotation de la lentille qui flottait sur un bain de mercure pour éliminer la friction. La rotation se faisait à l'aide d'un mécanisme comportant plusieurs engrenages, le tout entraîné par un système de contrepoids qui descendait tranquillement dans un tube au centre de la tour. Ce poids devait être remonté à toutes les quatre heures.



Réservoirs pour le kérosène et l'air comprimé. Coll : P. Gendron

Lorsqu'un banc de brume venait obstruer la lumière du phare, le gardien devait se précipiter pour activer la corne de brume. Dans la bâtisse abritant le criard à brume, se trouvaient deux sections de moteur Fairbanks qui actionnaient les compresseurs à air par l'entremise d'une longue courroie. Cette région du Saint-Laurent endure en moyenne 1 000 heures de brume par année, il n'était donc pas rare de devoir crier des semaines de temps et alterner d'un moteur à l'autre. Tout comme le code lumineux, chaque station possédait son code sonore distinctif. À Métis, la corne de brume produisait un groupe de trois cris à la minute. Si Octave ou un de ses fils s'apercevait que la tonalité du criard avait changé, ça impliquait souvent d'aller nettoyer les diaphragmes situés à l'arrière de la corne de brume.

Sur cette station, le télégraphe faisait aussi partie des fonctions du gardien. Les communications avec les navires permettaient de les informer des derniers rapports météorologiques, mais surtout d'identifier les navires et de transmettre ces informations à la station de pilotage de Pointe-au-Père.

Le phare de Métis n'est pas sur une île, ou en mer, mais l'isolement était presque le même. La station était difficilement accessible puisqu'elle se trouve au bout d'un chemin privé et sinueux, qui n'est pratiquement pas déneigé et qui est fermé l'hiver. Le gardien devait être prévoyant dans l'approvisionnement, que ce soit pour le bien-être de sa famille ou le bon fonctionnement de la station.

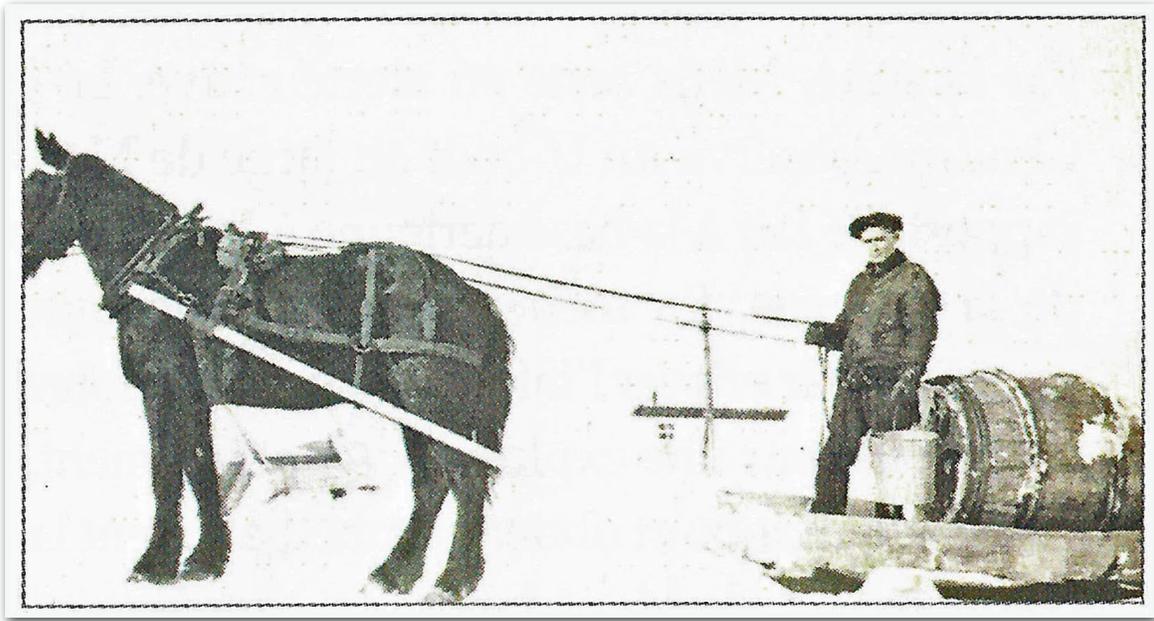
Il y avait une grange pas très loin du phare. Ainsi, pour se procurer de la nourriture, il fallait atteler le cheval pour se rendre au village de Les Boules où il y avait un magasin épicier. Souvent en été, le gardien n'avait pas à se déplacer, car des cultivateurs de Métis venaient au phare pour offrir leurs différents produits : patates, légumes ou œufs. Au début des années 40, Octave s'était procuré une voiture lui permettant de se rendre plus facilement dans les villages avoisinants pour faire ses commissions. Toutefois, au retour de l'hiver, les routes étaient à peine déneigées et le petit chemin menant au phare disparaissait sous ce manteau blanc. Alors, comme on disait à l'époque l'auto de grand-père était sur les blocs. Mais il n'y avait pas seulement les agriculteurs de la région qui passaient faire leur tour au phare. Ce n'était pas évident de se rendre à l'église tous les dimanches. Dans la région de Métis, les religions pratiquées étaient plutôt anglicane et presbytérienne. Les églises catholiques les plus proches se trouvaient à Price et dans le village de Les Boules. C'était donc le curé Philippe Morin de Price qui venait à l'occasion faire son tour au phare.



La famille du gardien Octave Gendron. Coll: P. Gendron

Comme sur plusieurs stations de phare, dont celui de l'île Verte, la musique était un bon moyen d'agrémenter les soirées lors de la longue période hivernale. À Métis, dans la maison attenante au phare, le soir, une fois les lampes allumées, la famille Gendron se regroupait autour du piano pour chanter. Cette activité quotidienne réunissait la famille au complet. Parlant de la marmaille, l'isolement et la distance du village faisaient en sorte qu'il était difficile de se rendre à l'école. Une solution a été trouvée au début des années 1940 quand une salle de classe a été aménagée dans l'annexe située à l'arrière de la bâtisse abritant le criard à brume. Le gardien et son épouse avaient obtenu les services d'un professeur du nom de Fernand Leblanc pour faire l'école à plusieurs des enfants d'âge scolaire.

Concernant l'eau potable, le phare étant érigé sur les rochers presqu'au niveau de la mer, le salin de l'eau de mer a toujours contaminé l'eau et le problème subsiste encore aujourd'hui. Il y avait sous la maison du gardien une citerne de béton alimentée par les gouttières. Comme ce n'était pas suffisant et que l'hiver les gouttières étaient gelées, il fallait atteler le cheval et charroyer l'eau. Octave ou son assistant partait chercher le précieux liquide à la route nationale chez M. Frank Bossé sur une distance de plus d'un mille.



« Ti-Joe » Lévesque ayant été chercher de l'eau. Coll: P. Gendron

À cette époque sans électricité, le poêle à bois fonctionnait toute la journée, été comme hiver pour cuisiner et pour chauffer toute la maison l'hiver venu. Heureusement, la providence faisait que le gardien n'avait pas à aller couper son bois en forêt. Les pitoues ou billots de bois qui s'échappaient des goélettes et du moulin de Price s'échouaient sur la grève. Après chaque marée baissante, le bois était ramassé et pilé derrière la grange afin d'être lavé par la pluie et séché par le vent. À l'automne, les billots étaient sciés à l'aide d'un banc de scie actionné par un petit moteur stationnaire à courroie pour ensuite être fendu et cordé dans les bâtiments.

Quelques années après l'arrivée de M. Gendron comme gardien de phare, la guerre a débuté en Europe. Ce conflit semblait être loin de l'autre côté de l'Atlantique jusqu'en mai 1942 quand le S.S. NICOYA s'est fait couler par un sous-marin allemand au large de Cloridorme. Il devenait donc très important de réduire l'intensité de toutes les sources lumineuses sur les rives du Saint-Laurent. En premier lieu, tous les phares recevaient des instructions précises pour l'allumage et l'extinction des feux de navigation selon les menaces qui rodait. De plus, toutes les maisons devaient s'assurer de n'émettre aucune lumière, les occupants devaient donc garder les rideaux fermés. Les voitures devaient aussi se faire discrètes. Pour y arriver, leurs phares étaient peints en noir au deux tiers supérieurs ne laissant qu'une petite lueur sur la route. La raison de cette noirceur réglementaire était que la lumière côtière pouvait rendre visibles aux sous-marins les silhouettes noires des navires qui devenaient alors des cibles.

Le 10 juillet, le gardien du phare de Métis observe un sous-marin au large et rapporte le fait à la base aérienne de Mont-Joli et au ministère de la Défense. M. Gendron en profite pour faire une demande officielle pour qu'un téléphone soit installé sur la station pour faciliter les communications d'urgence. Plusieurs navires marchands se font couler dans les semaines qui suivent. Dans la nuit du 8 au 9 octobre de la même année, un peu passé minuit, M. Gendron se fait réveiller par une détonation puissante. Il pense immédiatement que c'est son phare qui est attaqué et obtient immédiatement la permission d'éteindre la lumière. Il fait alors monter une partie de sa famille dans sa voiture avant d'alerter le commandement aérien de Mont-Joli. En réalité, l'explosion est causée par le torpillage du S.S. CAROLUS à environ 8 miles au nord-ouest de la pointe. Le navire marchand de 2 245 tonnes a cassé en deux sous l'impact et a disparu en seulement quelques minutes, entraînant la noyade de 11 membres d'équipage. Octave Gendron était conscient de l'importance du phare de Métis pour la navigation et du rôle qu'il devait jouer lors de la bataille du Saint-Laurent. Il est resté en alerte jusqu'à la fin de la guerre.



L'Action Catholique 16 octobre 1942

En 1945, les journées moins stressantes étaient enfin de retour et le gardien avait repris sa routine d'allumage, d'extinction de la lampe en plus de l'entretien général de la station. Un site comme Métis avec plusieurs bâtiments et une tour excessivement haute, nécessitait beaucoup de travail. Mais le gardien était fier et voyait à ce que sa station soit impeccable. Tous les bâtiments étaient régulièrement repeints à l'intérieur et à l'extérieur et quand Octave s'apercevait que la tour et sa lanterne avaient été endommagées par l'air salin et le vent, il installait ses échelles, ses palans et ses madriers pour lui donner un coup de pinceau.

M. Octave Gendron a quitté le poste de gardien en décembre 1954, il avait 59 ans et se voyait avancer en âge. Pour lui l'âge de la retraite avait sonné. Même à la retraite, dès qu'il en avait l'occasion, grand-père Gendron nous parlait du phare de Métis qui avait joué un rôle important dans sa vie. Il est décédé à l'âge de 80 ans, le 2 mars 1975 dans sa maison dans le village de Price. Une photo du phare de Métis, la tour, comme il l'appelait, était en évidence sur le mur près de son lit dans sa chambre.

Bref, étant le petit fils d'Octave Gendron, j'ai eu le privilège de monter dans la tour à maintes reprises et aussi d'être témoin du fonctionnement du criard à brume et de tout le travail que devait effectuer le gardien sur une station de phare. L'automatisation a fait que le phare de Métis a été jugé superflu et aujourd'hui il joue un rôle de second plan. Mais selon moi comme plusieurs stations de phare, le phare de Métis aurait encore sa place et serait encore utile à la navigation. C'est avec fierté et nostalgie que je partage l'histoire de mon grand-père Octave Gendron au phare de Métis.

## Une autre étape dans la restauration du phare

(Par : Jean Cloutier et Patrick Matte)

Ça fait déjà une quinzaine d'années que Gilles Viens et son épouse Marguerite ont passé une entente avec Pêches & Océans Canada pour prendre en charge le phare du Cap de la Tête au Chien. Depuis, plusieurs interventions et réparations ont été faites sur les maisons et autres infrastructures de cette station située dans le comté de Charlevoix.

En 2017, suite à la cession des phares patrimoniaux par le gouvernement fédéral, l'OSBL, gérée par Gilles et Marguerite devient propriétaire du phare. Aucune minute à perdre car le temps est précieux quand on a accès seulement quatre mois par année à ce lieu perché sur les rochers. Ils entreprennent donc la réfection de cette petite tour blanche lumineuse. (Voir Bulletin no 25, automne 2017) À ce moment, la structure de béton-armé a été réparée, la lanterne également en plus d'être repeinte d'un beau rouge vif. Il ne restait que les vitres cassées à changer...

Cette lanterne est composée de 3 rangées superposées de 12 fenêtrés pour un total de 36 vitres courbées, dont 18 étaient cassées. La raison principale de ces bris est le manque d'entretien depuis le départ du dernier gardien. L'eau arrive à s'infiltrer entre la vitre et le cadre. Avec le temps, le fer rouille et gonfle en exerçant une pression sur le verre. Ainsi, lors des forts vents qui créent des vibrations, le verre casse soudainement.

Quelques vitres cassées de la lanterne. Photo : Jean Cloutier



La première étape pour ces gestionnaires de phare a été de trouver un endroit pouvant produire ces vitres courbées de 31 ½ pouces X 32 pouces (80 cm X 81,3 cm). C'est alors qu'ils entendent parler de la vitrerie KRT de Rivière-du-Loup. Cette entreprise est en affaires depuis 40 ans et leur devise est : « Notre spécialité : votre projet ». Ça semblait être le bon endroit pour passer cette commande un peu spéciale. L'entreprise a relevé le défi, sans problème ! Il faut dire que ce n'était pas la première fois qu'ils fabriquaient des vitres de phare. Ils en avaient déjà fabriqué des similaires pour les phares de Matane et de Pointe-au-Père.

Gilles a pris livraison d'une grosse caisse de bois dont le poids était de plus de 730 livres (331 kg) qu'il a transférée sur la rive nord du fleuve avec son pick-up. Trop pesante pour poursuivre le trajet en Zodiac, Gilles s'est résigné à démonter la caisse et à transporter 4 ou 5 morceaux

chaque fois qu'il faisait un voyage au phare. Quelques voyages plus tard, les 18 vitres de 40 livres (18 kg) chacune étaient bien entreposées dans le phare. Il était temps de passer à l'étape numéro deux trouver quelqu'un pour les installer.

Pas facile ! Ce n'est pas une maison sur laquelle on peut changer toutes les fenêtres en une journée. Au phare, s'il vente trop, on ne peut pas travailler, mais on ne peut pas retourner chez nous non plus. Payer quelqu'un à ne rien faire en attendant une météo favorable, ça finit par coûter cher ! C'est donc la raison du délai qui a fait en sorte que les vitres sont restées emballées dans le phare pendant plus de trois ans.

Finalement, un ami, poseur de vitre du nom de Yann Genest est venu installer une fenêtre à la ferme de Gilles à Hatley dans les Cantons-de-l'Est. Gilles lui a demandé : « Est-ce que tes ventouses ça pogne sur une vitre ronde ? » Ne sachant pas trop, Yann et Gilles l'ont essayé sur une vitre courbée du tracteur de ferme et ça a fonctionné. Deuxième question de Gilles : « Viendrais-tu en installer au phare ? » – Quel phare ? Gilles lui a montré des photos et Yann a accepté. Il venait de trouver son homme ! Yann trouvait le projet super stimulant. Ce n'est pas ordinaire de partir à l'aventure pour faire l'installation de vitres dans un phare.

C'est donc à la fin de juin 2021 que cette aventure a débuté. Pour se rendre, il devait partir des Cantons-de-l'Est pour se rendre à Baie-des-Rochers dans Charlevoix. Il devait ensuite faire un bon 20 minutes en Zodiac pour aller accoster le long de la paroi rocheuse du phare du Cap de la Tête au Chien.

Yann a commencé par couper le tour des anciennes vitres à changer pour les retirer par l'extérieur. Elles étaient fixées au cadre de la lanterne par des barreaux de laiton boulonnés. Il fallait disposer d'une façon sécuritaire tous les morceaux qu'il descendait à l'aide d'une corde dans un gros sac doublé. Plus tard, Gilles les a sortis du site en plusieurs voyages pour en disposer par la suite dans un écocentre. Les nouvelles vitres pouvaient être montées par l'échelle intérieure. Gilles et Lise Gilbert, une bonne amie du couple, s'occupaient de bien emballer chaque vitre dans une couverture avant de transférer cette précieuse charge dans le gros sac doublé. C'est Yann et Marguerite qui réceptionnaient le précieux trésor dans la lanterne.



Installation de nouvelles vitres. Photo : Gilles Viens



Lise qui prépare la prochaine vitre.



Marguerite qui tient la vitre et Yann finalise l'installation  
Photos : Gilles Viens

Une fois arrivée dans la lanterne, les ventouses étaient fixées à la vitre pour la positionner dans son cadrage. Pour les vitres du bas et celles du milieu, ça allait quand même bien. Toutefois, à 40 livres (18 kg) par vitre, à bout de bras ça devenait plus risqué pour la rangée du haut. Heureusement, sur les 18 vitres à remplacer, il n'y en avait que 3 dans ce rang supérieur. Commentaire de Gilles : « Une chance que le poseur de vitre n'était pas gros parce que la passerelle n'est pas large en haut de la lanterne. » Pas besoin de spécifier que durant toutes ces opérations et manipulations délicates, Gilles stressait un peu. Il ne fallait pas en casser, car il n'en n'avait pas fait faire de plus. C'est quand-même compréhensible, à 1 000 \$ la vitre plus taxes, il en avait déjà pour plus de 20 000 \$.

Au final, malgré le vent qui a obligé les valeureux installateurs à changer de côté à quelques reprises ou à suspendre les travaux pendant une certaine période de temps, toutes les vitres ont été changées sans incident. L'aventure de Yann a tout de même duré une semaine sur ce site enchanteur où beaucoup de gens payeraient pour y passer quelques jours comme dans un Club Med, avec une superbe vue, logés et savourant les bons repas concoctés par Marguerite.

Félicitations à Gilles et Marguerite pour cette belle réalisation et un gros merci à Yann Genest pour ce périple d'installation insolite ! Merci également à Lise Gilbert, la grande amie du couple qui a été une aide précieuse pendant toute la semaine. Voici un autre bel exemple d'un phare du Saint-Laurent qui est bien entretenu par son gestionnaire.

## Cette fameuse tempête du 16 Janvier 1953

(Par : Jocelyn Lindsay)

Ce matin-là, la journée a commencé par un petit déjeuner comme à l'habitude : gruau, cassonade et rôties cuites sur le poêle à bois. Mon père est allé atteler le cheval et préparer la traîne, ce qu'il faisait tous les matins en hiver pour m'amener à l'école à plus de 2 km du côté sud de l'île. En deuxième année, j'avais alors huit ans et les cours débutaient à 9 h. Tôt le matin, le voisin Michaud était allé allumer la fournaise pour que le tout soit confortable pour l'arrivée de la maîtresse et le début des cours, dans cette unique salle où nous étions plus de trente élèves répartis en sept niveaux. Pendant la matinée, madame Élisabeth Caron, notre professeure, que les adultes appelaient la veuve Pitou (son conjoint s'étant noyé en 1950), donnait en avant-midi des devoirs et invitait à l'avant les élèves d'un même niveau à réciter leurs leçons.



L'anse du côté est du phare. Côté gauche de la maison, on voit l'étable, le hangar à l'huile (existant encore) et l'atelier ou *shed*. L'eau de l'anse coula entre ces bâtiments. Coll: J. Lindsay

Nous dînions à midi, les élèves qui demeuraient à proximité se rendaient à leur domicile et les autres, dont je faisais partie, dévoraient le contenu de leur boîte à lunch. Habituellement, par beau temps, je retournais chez moi à pied à la fin de la classe en après-midi. Même à la récréation du matin, pas de signe du mauvais temps et en plus Météo Média n'existait pas ! Pendant que j'étais en train de manger, mon père est arrivé de façon inattendue et m'a dit que nous devons immédiatement retourner au phare, sur un ton qui ne souffrait pas la discussion, et a conseillé à la professeure d'en faire autant.

Déjà à ce moment, le vent s'était levé et la neige, un peu glacée, fouettait le visage. Assez pour que mon père me cache, tête incluse, sous la peau de la carriole. Le cheval avançait péniblement dans la neige sur le chemin dont les traces se comblaient progressivement. Rendu au troisième palier du terrain du phare, mon père a soulevé la couverture et m'a dit de regarder l'amer, que nous appelions familièrement *le Blanc* à cause de son blanchissement à la chaux, qui s'était écrasé. Le demi-kilomètre restant a été pénible, cet espace n'étant pas protégé des vents du nord-est. On s'est ainsi rendus jusqu'au sud du hangar à l'huile, nous mettant ainsi temporairement à l'abri et mon père m'a dit de l'attendre. Le cheval a été dételé et amené à l'étable.

À son retour, il fallait donc retourner à la maison. Et là, surprise ! Le pont ou *calvette* surplombant le ruisseau qui traversait le chemin s'était déplacé. L'eau coulait abondamment d'est en ouest, provenant de l'anse à l'Est et s'en allant rejoindre le barachois à l'Ouest et profitant de l'inclinaison du terrain et de la présence d'un fossé. Je me souviens bien avoir traversé ce ruisseau sur le dos de mon père, vis-à-vis de l'étable à l'endroit où le niveau de l'eau était le plus bas.



Cette photo récente nous montre le barachois au sud-ouest du phare. L'eau de l'anse rejoint le barachois à cause de l'inclinaison du terrain et de la présence d'un fossé. Coll : J. Lindsay

Quand nous sommes finalement arrivés à la maison, l'inquiétude de la famille était élevée. Même avant de partir me chercher à l'école, mon père avait recommandé à ma mère et à mon frère, exceptionnellement à la maison, de se réfugier dans le phare advenant des conditions

encore plus menaçantes. Précisons aussi qu'à cette époque de l'année, le phare était fermé comme à l'habitude et l'assistant-gardien était conséquemment retourné dans sa famille.

Pour qu'arrive une telle situation de tempête exceptionnelle, il faut une conjonction de facteurs : un vent à « écorner les bœufs », une grande marée, et en plus au moment où la « mer est haute », un mouvement des glaces, souvent tassées par le vent, provoquant un gonflement des eaux.

Il ne restait plus qu'à attendre, s'étant assurés que les portes et les auvents, particulièrement du côté nord, étaient bien verrouillés. Le bruit de morceaux de glace frappant la maison nous rappelait que cinq ans plus tôt, en 1947, une boule de glace transportée par le vent avait enfoncé une fenêtre du côté nord et avait continué sa trajectoire jusqu'à un mur intérieur. Nous avons appris à nous méfier de ces glaces volantes transportées par le vent sur des dizaines de mètres : les vagues avaient concassé la glace et ces « mottes » étaient soulevées en frappant les rochers : le vent se chargeait du reste.

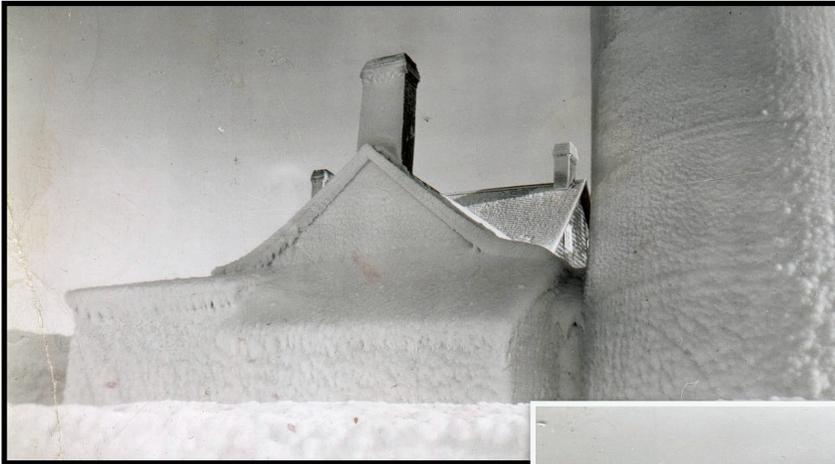


Ce bâtiment, qui jadis avait servi pour abriter les canons et l'équipement appelé brimbale, était dans une position vulnérable aux intempéries.

Coll ; J. Lindsay

On peut s'attendre à ce qu'une très forte tempête soit de courte durée, mais pas cette fois-là. En soirée, on se demandait encore s'il était souhaitable de se réfugier dans le phare. Les journées étant courtes à cette époque de l'année, on a un peu perdu de vue ce qui se passait à l'extérieur. Mais le soleil du lendemain nous a ramenés à la réalité de cette froide journée d'hiver. Devant la maison, l'eau avait pénétré sur le terrain et le froid avait transformé les bancs de neige en patinoire sur plus de 50 mètres. Le phare et la maison étant situés plus au nord et sur un point élevé du terrain, ils formaient un îlot séparé de l'île, les eaux de l'anse à l'Est et du barachois s'étant rejointes et ayant gelé sur place. Du côté nord, les divers bâtiments : hangar du signal de brume, phare, maison, pont couvert, avec à son bout l'espace d'où on actionnait auparavant la brimbale, s'étaient transformés en igloos. Quelques photos ci-jointes rappellent ce moment. L'eau des vagues, frappant les rochers et poussée par le vent, était pulvérisée dans une pluie de fines gouttelettes qui, par le froid, se collaient immédiatement sur les bâtiments. Je me souviens que le surlendemain, nous avons vu arriver en raquettes les voisins Michaud et Lévesque qui venaient aux nouvelles, aucun contact n'ayant été possible depuis deux jours.

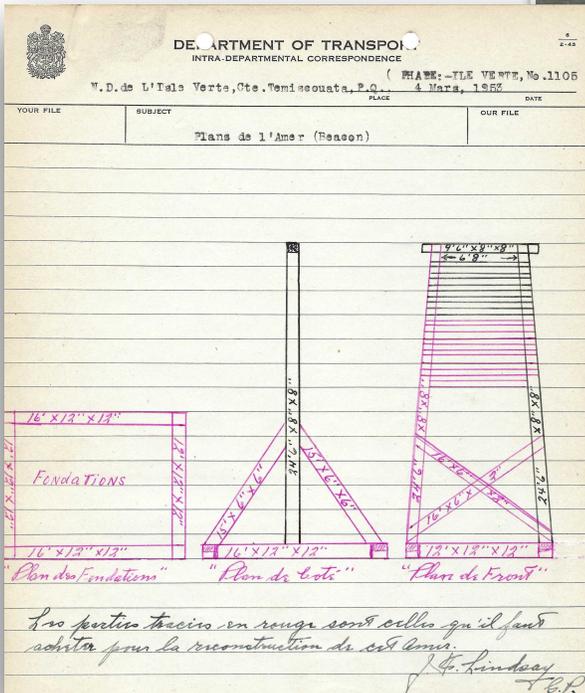
Plusieurs autres dégâts ont été constatés. Ainsi, de l'eau s'était infiltrée dans l'atelier ou le *shed*. La ligne téléphonique était tombée en panne, ses fils appesantis par une importante couche de glace. Des morceaux de glace et des pièces de bois de grève terries s'étaient introduits sur l'herbe voisine. Les dommages à la maison auraient pu être plus importants à cause de l'infiltration d'eau sous la maison. Heureusement, une structure en bois et en roches longue de plus de 65 pieds avait été construite en même temps que la maison en 1859 : on l'appelait « le quai », puisque c'était en réalité un rempart servant de protection contre les montées exceptionnelles d'eau et de glace.



On voit que la maison et les étages inférieurs du phare avaient été transformés en igloos. Au bas de la photo, on voit le quai ou rempart.

Des bâtisses du criard à celle de la brimbale, le tout avait bien résisté.

Le croquis de l'amer préparé par le gardien Lindsay, qui a servi pour l'achat de matériaux et la reconstruction.



On s'est donc efforcés dans les semaines et les mois qui ont suivi de faire les réparations et les nettoyages les plus urgents, les autres devant attendre à l'été. Le département des Transports a demandé au gardien de procéder à la reconstruction de l'amer le plus vite possible étant donné son importance comme repère visuel. Le gardien a présenté un plan pour la réparation (voir le croquis) et s'est occupé de trouver un endroit pour se procurer le bois, dont il a fait le calcul de la dimension et de la quantité nécessaires. Il en a

ensuite organisé le transport, une opération urgente avant la fonte du pont de glace. Il a engagé quelques insulaires pour la reconstruction et a assumé la supervision du projet, réalisé en grande partie les 7 et 8 avril. Cette reconstruction de l'amer n'a en rien menacé l'équilibre financier du département des Transports puisque le bois se vendait 60 \$ pour 1 000 pieds linéaires. Il en a coûté 64,80 \$ pour 1 080 pieds, ce à quoi se sont ajoutés le transport de terre ferme au phare, à 12,00 \$; le salaire d'un charpentier, 20 heures à 1,00 \$, soit 20,00 \$ et le salaire de 2 journaliers, 40 heures à 0,60 \$, soit 24,00 \$. Cela faisait donc un grand total de 120,80 \$ et il n'y avait pas de place pour les enveloppes brunes !

Je me rappelle que ma grand-mère, Emma Heppell Lindsay, décédée en 1957, m'a dit qu'une tempête d'une telle intensité n'arrivait qu'aux 50 ans comme celle dont elle se souvenait en 1908.

## **Femme et phares**

(Par Lise Cyr et Jean Cloutier)

Le Bulletin des Amis des phares présente différentes facettes du rôle important des femmes dans l'histoire des phares, au passé et au présent. Pour cette édition, nous avons été à la rencontre de madame Pierrette Belley-Carré, épouse du gardien Bertrand Carré.

### **Pierrette Belley Carré : « Ma vie sur trois stations de phare »**

« Vivre à Pointe-Carleton, c'était le paradis terrestre, je souhaite cette vie à tout le monde ». (Paroles de Pierrette lors de l'entrevue)

Il y avait bien longtemps que mon ami Jean Cloutier et moi avons projeté de rencontrer madame Pierrette Belley-Carré. Épouse du gardien Bertrand Carré, cette dernière a vécu sur trois stations de phare. Femme enthousiaste, dynamique, généreuse, elle nous a reçus dans sa demeure à Champlain près de Trois-Rivières. Son beau Bertrand est décédé en 2017 après 53 ans de vie commune. Pierrette conserve bien au chaud les beaux moments qu'ils ont partagé sur les stations de phare et plus tard à Sept-Îles et à Trois-Rivières.



Pierrette Belley Carrée. Photo : Jean Cloutier

La famille Carré demeure un incontournable dans la connaissance des phares, car elle compte plusieurs gardiens dans sa généalogie : Louis-Philippe (le père) et trois de ses fils : Neil, Edmour et Bertrand. Louis-Philippe a été gardien au phare de Cap-Saumon et a engagé successivement ses fils comme assistants jusqu'à son décès en 1966. À ce moment, c'est Edmour qui a pris la place à Cap-Saumon et Bertrand est parti le remplacer à Pointe-Carleton sur l'Île d'Anticosti. De son côté, Neil a vécu au pilier-phare surnommé la « bloque » près de l'Isle-aux-Coudres.

### **Rencontre pré-organisée**

Originaires tous les deux de Saint-Siméon dans Charlevoix, Bertrand et Pierrette débutent leur relation amoureuse à l'automne 1963. Gardien junior à Table Head (Cap-de-la-Table) sur l'Île d'Anticosti, Bertrand est en congé dans sa famille. Pierrette organise une rencontre pour « essayer » de provoquer une éventuelle relation entre sa sœur aînée et Bertrand. Cependant, est bien prise qui croyait prendre, car le choix de Bertrand s'arrête plutôt sur la coquine de Pierrette. Alors âgée de 17 ans, Pierrette tombe également sous le charme de Bertrand, âgé de 26 ans. Ce dernier doit retourner à Anticosti. C'est sous forme épistolaire que se poursuit la relation jusqu'à son retour à la fin de la saison de navigation.

### **Pierrette au phare de Pointe-Natashquan**

À l'hiver 1964, Bertrand obtient un poste de gardien junior au phare de Pointe-Natashquan. Comme il doit y retourner en mars et qu'il n'est pas question qu'il parte sans sa Pierrette, les deux tourtereaux se marient le 8 février de la même année. Les préparatifs de départ vont bon train. Bertrand est habitué et il commande les articles nécessaires pour pourvoir à leurs besoins. Il avait déjà fait transporter les meubles qu'il avait à Table Head. Ce n'est pas le ministère qui fournissait le mobilier mais chaque gardien apportait son ameublement selon ses goûts et ses moyens.



Station de phare de Natashquan. Coll: Bernard Landry

Le voyage s'est avéré épique. Partis en hélicoptère jusqu'à Sept-Îles, les jeunes mariés embarquent ensuite à bord d'un avion sur patins jusqu'à Natashquan. C'est l'avion qui transporte la poste. C'est donc assise sur des sacs de « malle » que Pierrette effectue le trajet. Du village de Natasquan, c'est à bord d'un tracteur sur chenille que se poursuit l'aventure, puis en canot pour traverser une rivière où se côtoient glace et eau libre. Au bout de cet itinéraire, ils arrivent au phare situé dans un très beau secteur. Ils prennent connaissance de leur nouvel environnement : la maison est neuve, pourvue d'eau potable et équipée d'un poêle à bois pour le chauffage. Ils s'entendent très bien avec le gardien Cyrille Landry et l'autre assistant Bertrand Vigneault.

À l'automne 1964, Pierrette est enceinte et le couple revient vivre près de leur famille à Saint-Siméon. De son côté, Bertrand s'en va comme assistant-gardien au pilier-phare du Haut-fond Prince. Comme on sait, on ne sort pas quand on veut de ce phare à la confluence du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay. Bertrand ne pourra pas venir retrouver Pierrette au moment de l'accouchement le 5 janvier 1965. Il connaîtra sa fille Betty quelque trois semaines après sa naissance. Il déclare qu'il ne retournera jamais travailler au Haut-fond-Prince.

### **Pierrette au phare de l'île Rouge.**

Le printemps venu, Bertrand obtient un poste de gardien junior à l'île Rouge. Le couple, avec leur petit bébé de trois mois, s'installe dans la plus grande pièce de la maison. Cette nouvelle chambre servait auparavant de chapelle. Il n'y reste que le tabernacle et un prie-Dieu. Le gardien principal est monsieur Antoine Therrien et l'autre assistant se nomme monsieur Wilbrod Ouellette. Ils viennent tous deux de Baie-Sainte-Catherine. Monsieur Therrien retourne régulièrement visiter sa famille et s'occupe de l'approvisionnement. Madame Therrien vient faire un tour sur l'île Rouge seulement l'été, car ses enfants fréquentent l'école du village. De son côté, monsieur Ouellette est célibataire. Lorsqu'il va en congé à Baie-Sainte-Catherine, il rapporte ce qu'il faut pour que Pierrette lui confectionne du chocolat. Elle lui en fabrique trois livres qu'il déguste lorsqu'il veille lors de son quart de travail.

La vie sur l'île Rouge est agréable. Pierrette souligne que tout le groupe s'entendait bien et que la présence de la petite Betty ajoutait au charme de l'harmonie. Elle se rappelle que l'eau potable était livrée par aéroglisseur. L'eau pour les autres besoins était recueillie dans des réservoirs approvisionnés par des systèmes de gouttières lorsqu'il pleuvait. Elle se rappelle également que c'est à cette époque que débute la construction des deux maisons qui prendront la place de la vieille maison : « Tout un chantier », dit-elle. Bertrand et Pierrette passeront deux saisons (1965-1966) sur l'île Rouge. Deux circonstances sont à l'origine de leur départ : le décès du père de Bertrand et la nouvelle grossesse de Pierrette. C'est en juin 1966 que Louis-Phillippe est victime d'une crise cardiaque. Son fils Edmour, gardien à Pointe-Carleton, vient prendre la place de son père à Cap-Saumon. Bertrand, qui a suivi son cours de radio-phare, prend la place de son frère Edmour comme gardien principal au phare de Pointe-Carleton sur l'Île d'Anticosti.

### **Pierrette au phare de Pointe-Carleton**

Leur voyage vers Anticosti se fait à bord du navire de la Garde-Côtière *Simon Fraser* piloté par le capitaine Marchand. Edmour, le frère de Bertrand leur a laissé son mobilier ainsi qu'une vache et des poules. Leur maison est neuve, propre. Cependant l'électricité n'est pas encore

arrivée. Pierrette cuisine sur le poêle à bois : « C'est là que j'ai commencé à faire du pain », dit Pierrette. Avant leur départ, ils doivent tout prévoir pour leurs besoins et ceux de leurs deux petites filles, Betty âgée d'un an et demi et Maryse d'à peine quelques mois. Cependant, ils savent que le bateau d'approvisionnement viendra en novembre livrer une commande avant l'hiver. Plusieurs ressources de l'île sont mises à contribution pour la nourriture. S'ils ont besoin de viande, Bertrand part chasser un chevreuil, s'ils ont besoin de poisson ou de fruits de mer, Bertrand embarque dans son bateau et va chercher du saumon, de la morue et même du homard.



Station de Pointe Carleton Anticosti. Photo : Patrick Matte

Les loisirs ne manquent pas non plus : parties de cartes, visite des autres familles de gardiens, conversation par radio entre les femmes. Durant l'hiver, ils aiment faire des balades en motoneige. Bertrand confectionne des jouets pour les petites : petits animaux, chaises, etc. Ils sortent en vacances trois semaines par année pour aller visiter leur famille à Saint-Siméon et à Québec. Avant l'ouverture d'un bureau de poste à Port-Menier, ils reçoivent leur courrier par la voie des airs, c'est-à-dire que le pilote laisse tomber les paquets près du phare. Comme disait Pierrette en rigolant : « on ne commandait rien de fragile ou de délicat ».

Il faut dire que le travail de gardien occupe beaucoup Bertrand. Plusieurs tâches sont sous sa responsabilité : surveillance et nettoyage de la lumière, écriture des « logs books », entretien des équipements et des bâtiments, mise en marche de la corne de brume. Pierrette souligne également que les conditions n'étaient pas sécuritaires. Elle raconte que lorsque Bertrand est tombé dans la rivière, il a pris un gros refroidissement. Ils n'ont pas eu le choix de communiquer avec l'administration centrale à Québec. Cette dernière a organisé un transport d'urgence et a envoyé un hélicoptère qui a ramené toute la famille à Havre-Saint-Pierre. Bertrand a ensuite été envoyé à Québec pour se faire soigner. Une autre fois, c'est une des petites qui a eu une allergie au saumon. Pierrette a encore une fois dû se rendre à Havre-Saint-Pierre pour recevoir des soins pour l'enfant.

Les cinq années que Bertrand et Pierrette ont vécu à Pointe-Carleton ont passé trop vite. Ce sont des années de bonheur et Pierrette aurait aimé qu'elles durent plus longtemps encore. Ils ont quitté Anticosti car leur fille Betty était en âge de commencer l'école. « Si c'était à refaire, dit-elle, je leur ferais l'école à la maison et on vivrait plus longtemps à Pointe-Carleton ». Peu de temps après leur départ, la station a été automatisée puis fermée.

La famille Carré part ensuite vivre quelque temps à Sept-Îles où leur troisième fille, Sandra, verra le jour. Comme Bertrand connaît les télécommunications, il trouve un poste intéressant à Trois-Rivières et la famille déménage une autre fois. Ils y passeront le reste de leur vie commune.

Bien ancrés dans sa mémoire, les souvenirs de ses séjours dans les phares demeurent bien présents et aucun regret ne vient assombrir ses souvenirs heureux.

## Collaboration avec l'APMAQ

(Par : Jean Cloutier)

Il y a quelques mois, l'Association des Amis et Propriétaires de Maisons Anciennes du Québec (APMAQ) nous a demandé de reprendre un article que j'avais fait dans notre Bulletin des Amis des phares en le réduisant de 8 à 4 pages. (*Des résidences pour loger les gardiens de phares*) N'ayant pas le temps de travailler sur ce projet, c'est mon amie Lise Cyr qui a surtout retravaillé mon texte. Patrick Matte a proposé cette photo pour la page couverture de la revue papier. Vous devez être membre de cette association pour recevoir ce Bulletin appelé : *La Lucarne*.



Page couverture de La Lucarne. Photo : Patrick Matte

## Un nouveau livre d'un ancien gardien de phare

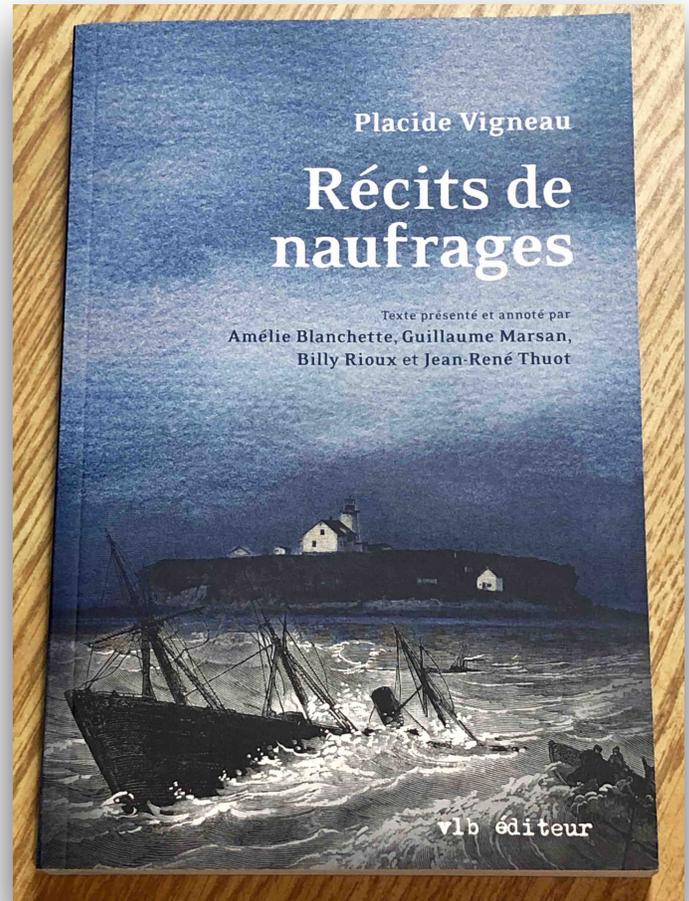
(Par : Jean Cloutier)

Je dis bien ancien gardien de phare, car ce dernier est né le 29 août 1842 à Havre aux Maisons, aux Îles-de-le-Madeleine. En 1858, sa famille s'installe à Pointe-aux-Esquimaux (aujourd'hui Havre-Saint-Pierre) sur la rive nord du Saint-Laurent.

Âgé de 50 ans, en 1892 il obtient le poste de gardien du phare de l'Île aux Perroquets. Poste qu'il a occupé jusqu'en 1912. Il n'était pas seulement gardien de phare, mais surtout gardien de la mémoire de ces lieux. Ses manuscrits, nombreuses notes et compilations d'événements ont servi à la production d'ouvrages historiques et ethnologiques de la région.

Voici ses « *Récits de Naufrages* » qui mettent en scène l'univers maritime de la Côte-Nord au 19<sup>e</sup> siècle. Ses textes, restés inédits jusqu'à ce jour, sont éclairés par les annotations et les présentations de l'équipe de recherche manuscrits de l'Université du Québec à Rimouski composée d'Amélie Blanchette, Guillaume Marsan, Billy Rioux et Jean-René Thuot. L'ouvrage est publié VLB Éditeur et la préface est signée de notre ami et collaborateur Guy Côté.

Quelle belle suggestion pour un cadeau de Noël!



## Un phare à la Grosse-Île ?

(Par : Jean Cloutier)

Lors de la dernière saison estivale, j'ai enfin eu l'occasion d'aller visiter la Grosse-Île en face de Montmagny. Cette île de l'archipel a été transformée en station de quarantaine de 1832 à 1937. Parcs Canada, qui en a la gestion depuis quelques années, a restauré plusieurs bâtiments et y offre des visites avec guides permettant de s'imprégner de cette époque sombre de notre histoire où plus de 7 000 immigrants sont décédés. Malgré la COVID et les quarantaines que nous avons aussi eu à faire en 2020, il y a des gens qui ne connaissent pas l'utilité d'un poste de quarantaine. C'était une station en retrait de la ville où les nouveaux arrivants, par bateaux à l'époque, devaient passer un certain temps pour s'assurer qu'ils

n'apportent pas de maladies. La médecine n'étant pas aussi avancée qu'aujourd'hui, la quarantaine ne durait pas seulement 15 jours, mais quarante longues journées...

Ce petit caillou qui ne fait que 2,8 km de long par 0,9 km de large possédait deux quais sur sa rive Sud. Il y avait le quai principal, situé à l'ouest de l'île sur lequel nous accostons pour faire la visite, et il y avait un autre quai un peu plus vers l'est. Celui-là n'existe plus. Il servait surtout pour y débarquer les immigrants déjà malades, car l'île était divisée en deux, soit la partie Est pour les malades et la partie Ouest pour la quarantaine des autres voyageurs avant de pouvoir poursuivre leur trajet vers Québec ou d'autres villes.

Nous avons parcouru une partie de l'île et visité différents bâtiments avant de revenir sur le quai Ouest pour explorer l'édifice de désinfection. Au premier étage, il y avait une fenêtre donnant vers l'est, sur laquelle était imprimée une photo du petit quai. Ainsi, par transparence avec l'arrière-plan réel, nous pouvions revoir cette structure disparue. C'était très ingénieux à part le fait que ce n'était pas un cliché du quai de la Grosse-Île. Il y avait un petit phare au bout de ce quai, ce qui me semblait totalement improbable. Poursuivant la visite, je suis arrivé devant une superbe maquette de l'île avec tous ses bâtiments, maisons, école, hôpital, baraquements, chemins, quais et aussi ce petit phare sur l'extrémité du quai de l'Est.



Dans la vitre, l'image du quai Est avec un phare.  
Photos : Jean Cloutier



Sur la maquette, le quai Est avec un phare.

À la fin de cette super journée à baigner dans l'histoire, alors que nous attendions le bateau de Croisière Lachance pour retourner à Berthier, j'ai fait part de ma constatation au responsable de Parcs Canada. Mon commentaire à propos de ce phare qui n'a jamais existé ne semblait pas trouver une oreille très attentive. C'est la raison des explications présentes.

Lors de l'ouverture de la Grosse-Île en 1832, il n'y avait dans cette partie du fleuve que le phare de l'île Verte (1809) et le bateau-phare de la Traverse St-Roch (1830) sans oublier quelques bouées de bois non lumineuses. L'année 1847 a été la plus grosse année d'occupation à la Grosse-Île alors que près de 100 000 immigrants sont arrivés d'outre-mer.

Pour guider ces navires qui faisaient un arrêt obligatoire à la Grosse-Île, il y avait les aides à la navigation énumérées précédemment et aussi le phare du Pilier-de-Pierre depuis 1843.

Il a fallu attendre jusqu'en 1861-1862 pour voir des améliorations aux signaux maritimes dans cette partie du fleuve. Lors de ces deux années, cinq phares ont été construits et allumés le long de ce trajet du chenal du Sud. Ce sont les phares du Pot à l'Eau-de-Vie, du Long-Pèlerin, de la Grande île de Kamouraska, du bout du quai de l'île-aux-Grues et de l'île de Bellechasse. Rien sur le quai de la Grosse-Île ! C'est certain car le petit quai à l'Est n'a été construit qu'en 1866. Toutefois, c'est au bout du quai de Saint-Laurent de l'île d'Orléans que le phare suivant a été construit en 1869.

Les phares étaient construits pour baliser le chenal principal, donc un feu de navigation sur le bout du quai Est de la Grosse-Île aurait été inutile pour la navigation, étant partiellement caché par les autres îles. Si un phare avait eu à être construit à la Grosse-Île, c'est certainement au quai principal (celui de l'Ouest) que celui-ci aurait été érigé. Les milliers d'immigrants, les employés, la nourriture, le charbon et possiblement les cercueils transitaient tous par ce quai tandis que le petit quai de l'Est servait principalement à y débarquer les gens malades provenant des navires à l'ancre. Il semble assez évident que transborder des gens malades et affaiblis ne se faisait pas de nuit. Alors pourquoi y aurait-il eu un phare à ce quai ?



En 1900, le quai Ouest et le quai de l'Est... sans phare. Archives Nationales du Canada

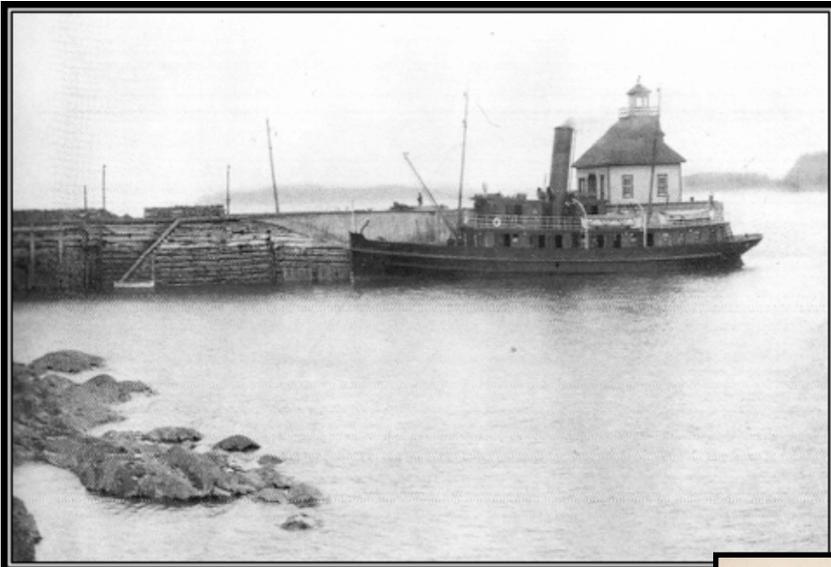
En fouillant dans différents livres à propos de la Grosse-Île, j'ai retrouvé à deux reprises cette photo du quai Est avec le phare. La provenance ou la source de ce document est : *Corporation pour la mise en valeur de la Grosse-Île*. L'erreur provient donc d'une mauvaise

identification de cette photo et cette mauvaise information a été perpétuée par la suite. Une petite recherche rapide sur Internet m'a permis de retrouver des photos du vrai quai Est, où il n'y a pas de phare.



Début 1900-1905, le quai Est avec du foin, nous apercevons aussi le devant et la cheminée d'un bateau, mais pas de phare. Archives Nationales du Canada

Alors quel est ce phare mystérieux qui a été mal identifié ? En fait il s'agit du 2<sup>e</sup> phare du quai de St-Jean, Île d'Orléans. Sur l'Île d'Orléans, le premier phare du quai de St-Jean a été construit en 1873 pour être allumé le premier mai de l'année suivante. C'était une petite structure de planches de forme carrée, peinte en blanc chapeautée par une petite lanterne de bois peinte en rouge qui abritait un système lumineux catoptrique. En 1908, le quai a été allongé et c'est lors de ces travaux qu'une nouvelle structure pour remplacer le phare a été érigée sur la nouvelle partie du quai. Cette fois-ci, le bâtiment principal était plus imposant. La lanterne de bois carrée et rouge avait été transférée au sommet d'un hangar rectangulaire peint en jaune et possédant une toiture sur quatre versants. Ce 2<sup>e</sup> phare a été remplacé en 1969 par une tour métallique à claire-voie.



La photo qui a été mal identifiée mais qui est en réalité le 2ème phare du quai de St-Jean Ile d'Orléans.

Le phare du quai de St-Jean Île D'Orléans avec le quai allongé.

Source : Page FaceBook Ile Orléans maritime et Chroniques fluviales.



Le phare du quai de St-Jean Île d'Orléans.  
Source :Page FaceBook Ile Orléans maritime et Chroniques fluviales

Je suis donc désolé pour les chercheurs, les ethnologues, les historiens et les maquettistes de vous informer qu'il n'y a jamais eu de phare sur les quais de la Grosse-Île.

## Travaux de démolition à l'île-Rouge

(Par : Jean Cloutier)

Dans le Bulletin spécial phare de l'île-Rouge (été 2021), nous avons annoncé le démantèlement prochain de tous les bâtiments sur l'île-Rouge, à l'exception du phare. Rien n'a bougé pendant la saison estivale, mais à la fin octobre, nous avons pu remarquer qu'il commençait à avoir de l'activité sur cette petite île à l'embouchure du Saguenay. Depuis, à chaque jour qui passe, nous pouvons constater la disparition progressive des structures de ce site et, par le fait même, la disparition de notre patrimoine maritime Laurentien.

C'est dommage de constater que le gouvernement a du budget pour détruire notre patrimoine maritime, mais qu'il est incapable d'investir pour entretenir son plus haut phare canadien, soit le phare de Cap-des-Rosiers, désigné « Lieu historique national du Canada » en 1973 et classé édifice fédéral du patrimoine en 1994. Quelle notoriété faut-il de plus à ce phare pour mériter d'être entretenu par son propriétaire ?



L'île Rouge, le 12 novembre et le 22 novembre 2021. Photos : Jean Cloutier



## Rétrospective journalistique

Pour faire suite à l'article :

*De 1936 à 1954 ; Octave Gendron gardien du phare de Métis,*  
Voici une découpeure du journal *Le Canada* du 16 octobre 1942.

### Un sous-marin axiste torpille un cargo dans le St-Laurent

Douze membres de l'équi-  
page ont perdu la vie; 18  
ont été rescapés

METIS BEACH, Qué., 14. (C.P.)  
— Il y a une semaine ce soir, un sous-  
marin ennemi envoyait par le fond un  
cargo des nations unies au large de  
la côte sud de Métis Beach. C'est  
l'endroit le plus avancé à l'intérieur  
du S.-Laurent où un sous-marin en-  
nemi se soit jusqu'ici aventuré.

Douze membres de l'équipage ont  
perdu la vie; 18 furent rescapés et  
débarqués dans un port canadien de  
l'est. Certains d'entre eux croient que  
le bâtiment ennemi a été coulé par  
un navire canadien qui escortait le  
petit convoi dont le cargo faisait par-  
tie. On n'a pas reçu de confirmation  
officielle de ce prétendu succès.

C'est le ministre de la marine,  
l'hon. Angus Macdonald qui a an-  
noncé officiellement cette nouvelle  
aujourd'hui. Les habitants des villa-  
ges de la rive sud, à proximité de Mé-  
tis Beach, ont été éveillés par la dé-  
tonation de la torpille, un peu après  
minuit, qui a coulé le cargo de 4,000  
tonnes en quelques minutes.

La chasse au sous-marin qui suivit  
le torpillage, au cours de laquelle des  
corvettes canadiennes ont lancé des  
bombes de profondeur et des fusées  
étincelantes, ont convaincu M. Octave  
Gendron, gardien d'un phare, qu'il  
essuyait un bombardement et lui ont  
fait craindre pour la sécurité de sa  
famille. Ce n'est pas la seule expé-  
rience de M. Gendron depuis le début  
de la guerre. En juillet dernier, a-t-il  
dit aux journalistes, il vit un sous-  
marin monter en surface entre son  
phare et la rive vers environ neuf  
heures du soir. Le sous-marin est res-  
té en surface durant environ une heu-  
re, tandis qu'on dansait sur la plage.  
On croit qu'il s'agit là d'un incident  
rapporté par la radio allemande, di-  
sant qu'un commandant de sous-  
marin nazi et son équipage avaient vu  
des Canadiens danser et avaient écou-  
té la musique.

Lors du torpillage jeudi soir der-  
nier, M. Gendron a rapporté l'inci-  
dent aux autorités de l'Aviation roya-  
le canadienne à proximité et reçut  
la permission d'éteindre son phare. Il  
croyait que l'ennemi avait l'intention  
de canonner le phare.

## OZÉNIPHARE DELISLE

(Par : Jean Cloutier)



### La page Facebook de La route des phares

Entre chacun de nos **Bulletins des Amis des phares**, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, nos capsules historiques et plus encore :

<https://www.facebook.com/routedesphares>

Si vous avez des commentaires, des suggestions, des témoignages, des corrections, des ajouts, des textes ou des photos pour la prochaine parution, veuillez les transmettre à : Jean Cloutier de la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante :

[corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)



JOYEUX NOËL & BONNE ANNÉE !

*Au nom de tous les gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent,  
le comité du Bulletin désire vous souhaiter de Joyeuses Fêtes !*

**Comité du Bulletin des Amis des phares :**

Jean Cloutier, Marie-Christine Payette, Lise Cyr, Patrick Matte

Nous désirons remercier tous nos collaborateurs non gestionnaires de phare dont :

Jocelyn Lindsay, Paul Gendron, Pierrette Belley Carré