

Dans le journal du gardien du phare

| | |
|--|-----------------|
| En page couverture | Page : 1 |
| Pas d'AGA, mais une rencontre pour tous | Page : 1 |
| Chasseur de phares | Page : 2 |
| Les amis du Port-Joli vous informent | Pages : 3 à 5 |
| Table de concertation des organismes nationaux en patrimoine bâti | Pages : 6 à 9 |
| Femmes et phares : Antoinette Tremblay Gallienne 2 ^e partie | Pages : 10 à 16 |
| Des liens de parenté entre les familles de gardiens | Pages : 16 à 23 |
| Île Verte, 18 juillet 1942, le naufrage de l'ELLEN AND MARY | Pages : 23 à 33 |
| L'empres of Ireland au phare de Pointe-au-Père | Page : 34 |
| La renaissance du phare de la Pointe-Mitis | Pages : 35 à 37 |
| Rétrospective journalistique | Pages : 37-38 |
| Commentaires d'Ozéniphare Delisle | Page : 38 |
| Page Facebook | Page : 39 |
| Comité du Bulletin | Page : 39 |

En page couverture

Patrick Matte, notre ami et collaborateur depuis plusieurs années, vous propose de jeter un coup d'œil à sa collection sur son site Chasseur de phares.com.

À l'automne 2023, pas d'AGA, mais une rencontre pour tous

Beaucoup d'eau a coulé dans le Saint-Laurent depuis notre dernière rencontre et il y a sûrement eu plusieurs changements, nouveautés, travaux et autres dans les stations de phare. Jean Parent et l'équipe des amis du Port-Joli (phare du Pilier-de-Pierre) de Saint-Jean-Port-Joli réitèrent leur invitation pour que nous puissions nous rencontrer et échanger sur les expériences vécues par chacun.

[Cette rencontre est ouverte à tous les passionnés de phares, gestionnaires ou non!](#)

Le but est de réunir le plus de gens possible qui ont nos phares à cœur! L'activité se tiendra le jeudi 7 septembre à partir de 13 h 30. Si la météo le permet, il pourrait être possible de faire la visite au phare du Pilier-de-Pierre le lendemain. Si vous êtes intéressé, écrivez à Annemarie Bourassa (annemariebourassa@hotmail.com) afin d'en savoir plus sur la rencontre et nous permettre de connaître le nombre de personnes qui seront présentes.



Chasseur de phares : la plus grande collection de photographies de phares du Québec

(par Patrick Matte)

Connaissez-vous le site Web Chasseurdephares.com? C'est un répertoire de plus de 1 500 photographies des phares du Saint-Laurent.

Cela fait bientôt 15 ans que je photographie les phares par passion. Au fil du temps, j'ai accumulé une quantité incroyable de photographies artistiques ainsi que des détails techniques, des vues de l'intérieur des phares et des lentilles. Mon objectif est de partager la mémoire de ces structures maritimes emblématiques grâce à mes photographies et de sensibiliser le public à leur importance historique et culturelle. C'est pourquoi j'ai créé un site Web qui est le plus grand regroupement de photos de phares du Saint-Laurent afin que d'autres amateurs de phares puissent profiter de cette collection et en apprendre davantage sur ces structures fascinantes.

En outre, les visiteurs ont la possibilité d'acheter des tirages de ces photos pour les exposer chez eux ou les offrir en cadeau à un être cher, tout en contribuant à soutenir la poursuite de ce projet.



Si vous visitez mon site, n'hésitez pas à m'envoyer un message. J'aurai beaucoup de plaisir à vous lire.
C'est par ici : chasseurdephares.com



Les amis du Port-Joli vous informent

(par : Jean Parent, vice-président des amis du Port-Joli)

Nouveau président

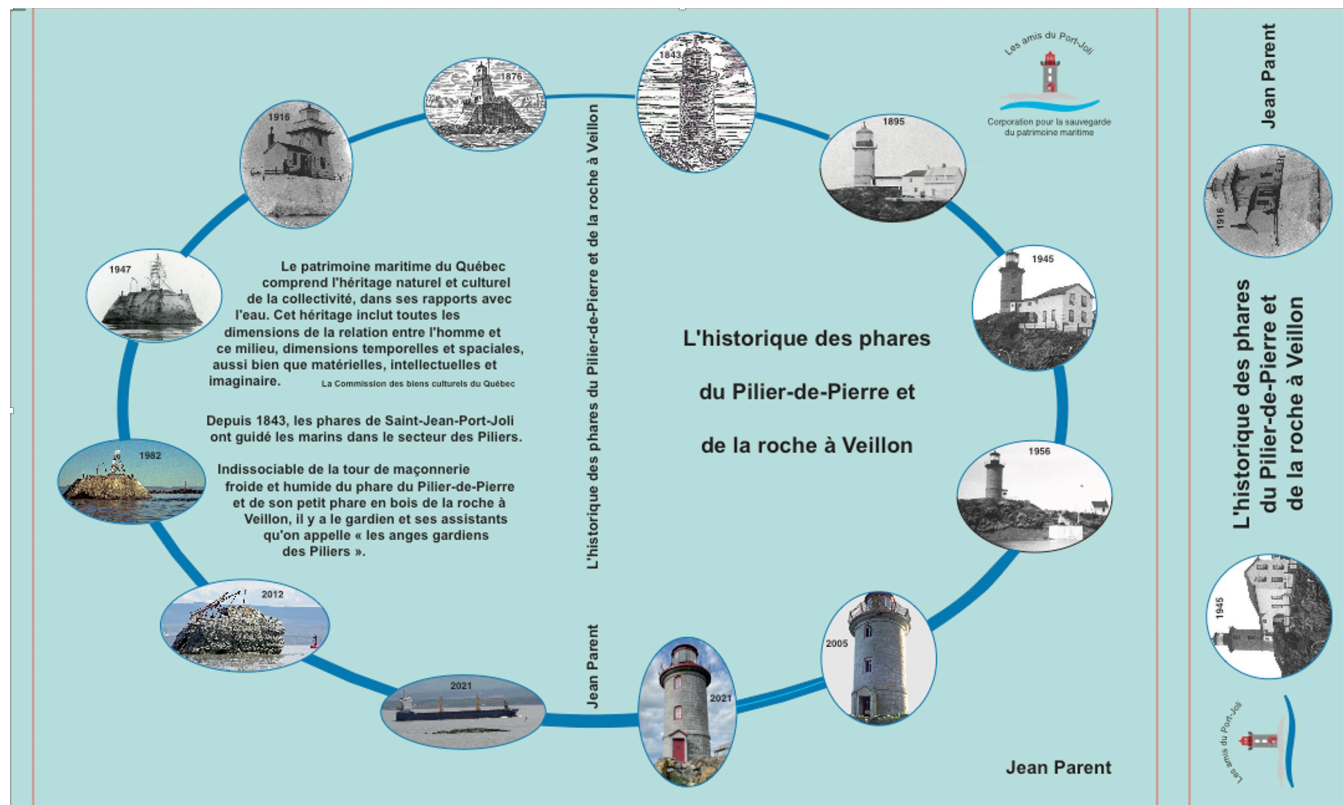
Lors de l'assemblée générale de la Corporation des amis du Port-Joli qui s'est tenue le 6 juillet 2022, Michel Baril a été nommé président de la Corporation, j'ai été nommé vice-président, Johanne Grenier demeure secrétaire administrative, Guy Gendron reste trésorier et les administrateurs sont Samuel Deschênes, Jean-Louis Caron et Pierre Chassé.



Nouveau volume de Jean Parent

« L'histoire des phares du Pilier-de-Pierre et de la roche à Veillon »

Pour ce volume, j'ai choisi un ordre chronologique daté du début des premières cartes où les piliers étaient inscrits et les différents moyens pour sécuriser les alentours des piliers jusqu'en 2022. Avant d'entreprendre l'histoire des phares du Pilier-de-Pierre et de la roche à Veillon, je vois superficiellement les aides à la navigation qui ont été installées avant leur construction entre la pointe de Saint-Roch dans la traverse de Saint-Roch et la pointe Saint-Thomas (Montmagny).



En plus de l'érection du phare du Pilier-de-Pierre en 1843 afin de mieux sécuriser cette portion du fleuve avec le bateau-phare le Brillant mouillé à la traverse du Sud depuis 1830, un autre phare fut construit sur la roche à Veillon en 1876. Ce phare était à quelques encablures au sud de l'îlot du Pilier-de-Pierre. Érigé sur le point culminant d'un îlot rocheux, le phare du Pilier-de-Pierre renforce le caractère maritime de l'endroit. La relation entre le phare et son paysage environnant a quelque peu changé avec le temps, mais le lieu conserve son caractère austère d'origine. L'îlot du Pilier-de-Pierre est difficile d'accès, mais il est clairement visible de la rive. Il est bien connu de la communauté qui lui prête une grande valeur et en fait un point d'intérêt de la région. Un volet important du livre consiste en une synthèse des actions menées par la Corporation au fil des ans pour mettre en valeur le patrimoine maritime de la région, ainsi que plusieurs annexes informatives d'intérêt public.

La moitié des profits de la vente de ce volume serviront à financer le projet de la pergola du cénotaphe près du sentier d'interprétation maritime. Il faut rappeler que le nom des personnes décédées dont les cendres ont été déposées au phare sera gravé sur ce monument.

Pour acheter un volume, communiquez avec Johanne Grenier (johannegrenier09@gmail.com), Guy Gendron (guy.gendron2@videotron.ca) ou Jean Parent (jeanparent06@videotron.ca). Il est également en vente à la Griffunrie au coût de 40 \$.

Columbarium maritime universel

À propos du columbarium maritime universel à l'intérieur du phare du Pilier-de-Pierre, une conférence de presse aura lieu lorsque la Maison funéraire de La Durantaye aura reçu les documents légaux préparés par leur notaire en 2023. Un article sur ce columbarium sera donc publié dans le prochain numéro du Bulletin des Amis des phares.

Présentement, il y a trois urnes qui ont été installées au phare.



Urnes installées



Modèle de l'urne

Cénotaphe et pergola

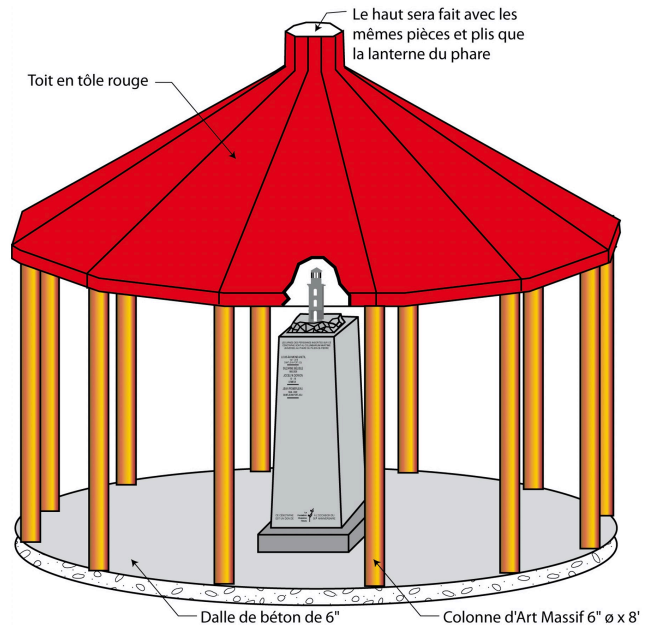
En plus du columbarium, un cénotaphe a été installé près du sentier d'interprétation maritime à la fin d'octobre 2022 afin d'y inscrire le nom des personnes dont les urnes seront installées dans le phare.

Pour le projet du cénotaphe lui-même, la Corporation des amis du Port-Joli a déboursé 4 000 \$ pour la balance du coût de la pierre, 2 500 \$ pour la sculpture de Maurice Harvey sur le cénotaphe et 11 242 \$ pour l'infrastructure du cénotaphe. Il faut mentionner que la Fondation du chanoine Fleury a fait un don de 12 000 \$ pour les pierres du cénotaphe à l'occasion du cinquantième anniversaire de la Fondation en 2023. En ce qui concerne la pergola qui sera installée sur la dalle de béton du cénotaphe, nous avons reçu l'estimation du projet : 12 colonnes Art massif et toit en acier : 45 000 \$ + 5 000 \$ de contingences. À noter que cette pergola sera commandée et installée lorsque le montant total sera atteint. Nous espérons le faire pour l'automne 2023.



Le cénotaphe

(Photo : Michel Baril, 2022 11 05)



Notes :

- La dalle de béton est ronde pour rappeler que le phare est circulaire.
- La forme du toit a 12 côtés pour rappeler la toiture de la lanterne du phare.
- D'après les dessins de Jean Leclerc.

La future pergola

(Dessin : Jean Parent, 2022 05 27)

Nous invitons donc la population et les entreprises qui le désirent, à faire un don pour ce projet par la poste à : Les amis du Port-Joli, C.P. 893, Saint-Jean-Port-Joli (Québec) G0R 3G0. Lorsque le montant sera atteint, un tableau des donateurs de 50 \$ et plus sera installé près du cénotaphe.

Table de concertation des organismes nationaux en patrimoine bâti

(Par Lise Cyr)

Depuis neuf ans, la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent participe aux rencontres, aux délibérés et aux activités de la Table de concertation des organismes nationaux en patrimoine bâti. On se rappellera que j'ai été déléguée à cette Table lors d'une assemblée générale annuelle de la Corporation.

La Table de concertation est un regroupement d'organismes œuvrant pour la sauvegarde, la mise en valeur et l'interprétation du patrimoine bâti et des paysages culturels du Québec. Les organismes qui en font partie sont intéressés, interpellés, impliqués et rassemblent des milliers de citoyens de différentes communautés dans le milieu du patrimoine. La Table vise à mettre en commun les expertises et les efforts de ses membres, selon leur domaine d'action, de la sauvegarde de bâtiments à l'interprétation du patrimoine en passant par la valorisation de villages et de paysages, modernes ou anciens. La mission est de regrouper les forces vives de chacun des milieux d'intérêt pour faciliter l'accès aux expertises, aux connaissances et aux acteurs de la conservation du patrimoine.

Neuf organismes à l'échelle du Québec font partie de ce regroupement : Action Patrimoine, Fédération Histoire Québec, AMQ-Association des moulins du Québec, HCQ-Héritage canadien du Québec, AQIP-Association québécoise des interprètes du patrimoine, AQPI- Association québécoise pour le patrimoine industriel, APMAQ-Amis et propriétaires de maisons anciennes du Québec, Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, et DOCOMO Québec.

Au fil des années, la Table a réalisé plusieurs actions qui se sont soldées par des résultats probants quant aux problématiques de conscientisation des enjeux patrimoniaux à l'échelle des groupes spécialisés et du grand public en général. Parmi les activités qui ont eu un impact, soulignons :

**ACTION
PATRIMOINE**



Le Sommet national du patrimoine bâti

Cette rencontre tenue à Montréal en novembre 2017 réunissait plus 170 participants dont :

- 60 professionnels / architectes / urbanistes
- 30 représentants / municipalités et MRC
- 30 organismes en patrimoine
- 25 représentants des universités
- 12 représentants des gouvernements

Les Échos du Sommet national ont mis en lumière des enjeux récurrents :

- L'établissement de priorités d'intervention très claires

- La nécessité de modifier le discours en matière de patrimoine de façon à accentuer sa valeur sociale et économique
- L'importance de donner au patrimoine bâti la place qu'il doit occuper au sein des communautés présentes et futures

Une rencontre de planification stratégique

Dans le sillage des retombées du Sommet, une rencontre stratégique réunissant tous les membres de la Table s'est tenue à Trois-Rivières en février 2019. Les délibérés ont abouti sur les priorités suivantes :

- Prioriser les actions à court et moyen termes
- Élargir les communications et d'éventuelles actions avec des proches partenaires
- Développer les quatre chantiers proposés dans les Échos du Sommet, dont celui des retombées, qui porte sur la valeur socioéconomique du patrimoine

Une journée de réseautage des organismes concernés par le patrimoine

En plus de sept des membres de la Table, cette rencontre qui s'est tenue à Trois-Rivières en mars 2019 réunissait une trentaine de participants, dont neuf institutions et organismes impliqués en patrimoine, y compris Archéo-Québec, CMAQ, GIRAM, Héritage Montréal, RePUQ.

L'objectif de la réunion était de faire plus ample connaissance, de partager des préoccupations communes et d'explorer des avenues de collaborations.

Trois principales idées ont émergé des ateliers tenus en après-midi :

- L'importance de mettre en place une plateforme numérique d'information sur les actions des différents groupes concernés
- L'évaluation de l'impact des pertes en patrimoine bâti pour la société québécoise
- L'urgence de promouvoir la valorisation du patrimoine bâti auprès des municipalités et MRC

L'ensemble des groupes présents ont convenu de l'importance de maintenir la communication entre nous, de nous revoir sur une base annuelle et de faire le point ensemble sur les enjeux patrimoniaux les plus actuels au Québec.



Présentation d'un mémoire de la Table de concertation sur le projet de loi 69

(Ce projet de loi visait à modifier la loi sur le patrimoine culturel)

Ce mémoire de la Table a été rédigé et présenté en commun par les organismes de la table en novembre 2020. Plusieurs points du mémoire émergeaient des constats et recommandations qui ont fait consensus lors du Sommet de 2017, dont la protection et la valorisation du patrimoine bâti comme

levier de développement durable. Il était demandé, entre autres choses, que la Table puisse avoir un représentant à la Table des partenaires du ministère de la Culture et des Communications.

Rencontres avec des intervenants politiques du ministère de la Culture et des Communications

Le changement ministériel de l'automne 2022 a aussi amené de nouvelles équipes au sein du ministère de la Culture et des Communications. La Table avait sollicité des audiences auprès du Ministère pour exposer les différentes problématiques de chaque organisme.

La Table a ainsi obtenu deux rencontres d'importance par les instances politiques en place en 2023. Les buts des rencontres étaient de faire connaître la Table :

- En tant qu'acteurs de première ligne
- Expertise diversifiée
- Couvre tout le Québec
- Concertation entre les membres
- Réseautage avec tout le milieu du patrimoine
- Relais sur le terrain
- Partenaire pour faire redescendre l'information vers le public
- Lien concret pour le Ministère

La première réunion a été la rencontre avec monsieur Jean-Jacques Adjizian, directeur du Patrimoine pour le ministère. Tenue dans les bureaux du ministère le 27 février dernier, la réunion avec monsieur Adjizian s'est avérée très positive. Il a fait preuve d'une grande qualité d'écoute envers les problématiques de chacun des organismes. Il a indiqué son intention de revoir la Table de façon plus régulière et son désir de consulter les organismes selon leurs enjeux respectifs.

La deuxième rencontre a été avec monsieur Stefan Psenak, conseiller politique de monsieur Mathieu Lacombe, ministre de la Culture et des Communications. Cette rencontre s'est tenue le 22 mars par le biais de la plateforme Teams. Monsieur Psenak s'est montré très sensible et ouvert aux diverses réalités de chacun des organismes de la Table. Il a trouvé important de lui faire parvenir les informations relatives à chacun des organismes et il a proposé de se reparler en septembre afin de maintenir le lien et prendre connaissance de l'évolution des dossiers pour chacun des organismes.

Présentation de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent

Voici la présentation que j'ai faite lors du Sommet du patrimoine bâti en 2017 et que j'ai mise à jour pour les besoins de la rencontre avec les intervenants du ministère en 2023.



La Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent est un organisme sans but lucratif voué à la conservation et à la mise en valeur des phares.

- Créée en 2001
- Regroupe une vingtaine de corporations membres
- Plusieurs phares gérés par des instances gouvernementales participent aux AGA

Les objectifs

1. Regrouper les gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent
2. Promouvoir et favoriser la sauvegarde et la mise en valeur des phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent
3. Promouvoir, étudier et mettre en valeur les richesses patrimoniales et culturelles des phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent
4. Sensibiliser les administrateurs publics, les politiciens ainsi que le public en général quant aux enjeux liés à la sauvegarde et à la mise en valeur des phares du Saint-Laurent et de leur environnement particulier
5. Faciliter la recherche de financement, l'élaboration d'ententes commerciales, la mise en application de politiques et de législations susceptibles d'assurer l'intégrité des phares, d'en améliorer la valeur ou d'en rehausser la visibilité

Principales réalisations

- Production de plusieurs plans d'affaires dans le cadre de la Loi S-215 dite loi de protection des phares patrimoniaux. Cette loi a été adoptée par le gouvernement fédéral pour identifier les phares jugés « excédentaires ».
- Production du Bulletin des Amis des phares, un périodique biennuel depuis 14 ans comptant 1 200 abonnés
- Page Facebook consultée par quelque 3 000 personnes
- Création d'une Journée québécoise des phares
- Production et mise à jour d'un dépliant de la Route des phares en collaboration avec l'organisme Québec Maritime
- Réalisation de quelques expositions dans des musées, dont le Musée maritime du Québec, le Musée régional de la Côte-Nord et le Site historique maritime de Pointe-au-Père.
- Gestion de collection d'objets liés au thème des phares
- Présentation de conférences
- Participation à des colloques, cours universitaires, films, émissions de radio, etc.

Enjeux et défis

- La relève : difficultés à dynamiser l'organisme et assurer une relève
- Défi du financement pour assurer la pérennité des structures

Femmes et phares

Madame Antoinette Tremblay a eu 93 ans le 24 décembre 2022. L'édition de l'automne 2022 du Bulletin des Amis des phares relate l'épisode de sa vie de femme de gardien de phare à Heath Point sur l'île d'Anticosti. Les trois années passées sur cette station ont été riches de souvenirs et d'histoire. Elle nous a partagé avec verve et éloquence ses débuts d'épouse et de mère sur cette station de phare isolée où elle n'a connu que du bonheur.

Antoinette Tremblay **Épouse de Marcel Gallienne, gardien de phare (Partie 2)**

(par Jean Cloutier et Lise Cyr)

« On est attachés à nos maisons, les phares sont nos maisons »

Lors d'une entrevue subséquente, elle nous a dit que son fils aîné était né sur Anticosti. À ce moment, elle avait dû se rendre à Havre-Saint-Pierre pour accoucher. Avant son départ sur la côte, elle avait tout prévu pour son retour avec son bébé : couches, couverture, lait, nourriture. C'était en hiver et elle y a séjourné un mois avant de revenir à Heath Point. Son retour sur Anticosti avec son bébé s'est passé en avion sur patin. Ce dernier a atterri juste derrière la maison.

L'arrivée sur Corossol

En 1956, son mari, leur fils André âgé de trois ans et elle ont quitté Anticosti à bord du Ernest Lapointe pour se rendre au phare de l'île du Corossol. De son dire : « C'était pour se rapprocher de la civilisation ». Le gardien de l'époque, monsieur Wilfrid Arsenault, prenait sa retraite. Marcel Gallienne postule alors pour le poste. Selon madame Antoinette, son mari avait des points supplémentaires pour gagner ce poste : il avait opéré un phare isolé sur Anticosti et était vétéran de la Guerre de Corée.



Le site du phare de Corossol. Coll: Antoinette Gallienne

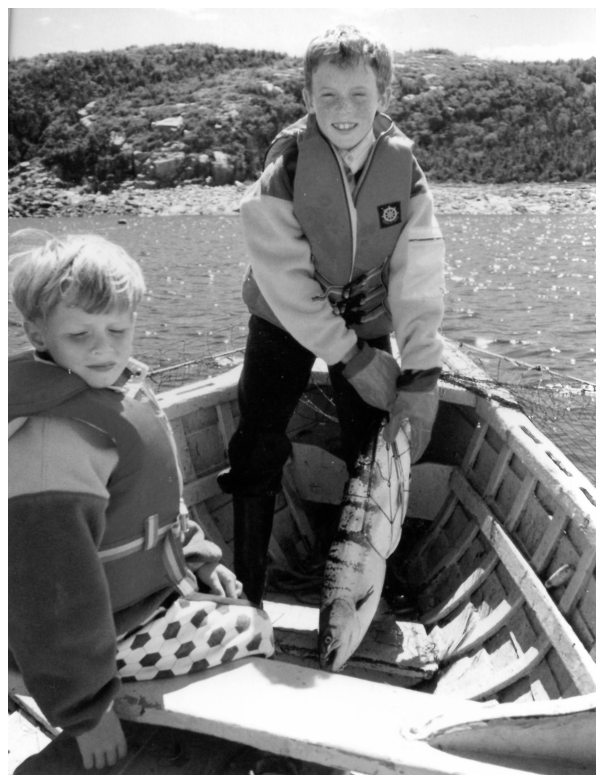
À leur arrivée sur l'île du Corossol, ils ont pu placer leurs meubles apportés d'Anticosti dans une maison neuve. Le phare de béton armé venait également d'être construit en 1953. La lumière, auparavant installée au-dessus de la maison-phare en bois, avait été transférée dans la nouvelle tour. En plus de la maison du gardien, plusieurs autres structures faisaient partie des aménagements : une maison pour l'assistant, une « huilère » pour ranger l'huile des génératrices, une « shed » à l'arrière et un bâtiment pour le radiophare. On notait aussi plusieurs gros réservoirs à l'huile pour les besoins de la station de phare. Des sentiers de bois sillonnaient sur le site entre les bâtiments. Un chariot monté sur rail facilitait le transport des marchandises entre le bord de l'eau et les structures de services.

Deux assistants étaient présents sur la station, dont Camille, le frère de son mari, qui vivait déjà avec eux sur Anticosti et monsieur Charles-Émile Cormier, auparavant assistant de Jacques Landry à Natashquan. Camille, le frère de monsieur Marcel, vivait avec eux dans la maison principale, tout comme il le faisait lorsqu'il était avec eux à Heath Point.

La famille s'agrandit

Un deuxième enfant est venu se joindre au clan Gallienne. Louis avait cinq ans de différence avec André, son frère aîné. Les premiers temps, la famille a habité Corossol toute l'année. Ils allaient régulièrement à Sept-Îles refaire l'approvisionnement. Les enfants ne s'ennuyaient pas; ils jouaient ensemble. Quelques fois, ils invitaient des amis. Cependant, il fallait que quelqu'un les surveille en permanence, car madame Antoinette considérait l'île dangereuse pour de jeunes enfants : les falaises, les vagues soudaines, les installations mécaniques.

Durant la belle saison, ils allaient cueillir des petits fruits. Il y avait un peu de bleuets, des canneberges qu'on appelle des « graines rouges » avec lesquelles elle faisait de délicieuses confitures. Il y avait aussi des framboises, mais il fallait se rendre assez loin à la pointe ouest de l'île pour les cueillir.



Les garçons à la pêche. Coll: Antoinette Gallienne

Dans la période de Noël, la famille restait sur l'île et faisait un sapin. Ce n'est pas son mari Marcel qui faisait le Père Noël, mais bien Robert Kavanagh, gardien à l'Île-aux-Perroquets. Hors saison de navigation, monsieur Kavanagh quittait son île et son poste et s'installait dans son village de Longue-Pointe-de-Mingan. Il communiquait avec les enfants par radiotéléphone. Tous les phares où il y avait des enfants dans leur environnement étaient à l'écoute. Il semble que monsieur Kavanagh riait comme le Père Noël et avait le tour avec les enfants.

Madame Antoinette a enseigné à André la première année scolaire. Elle avait déjà été enseignante et elle était allée rencontrer les religieuses qui lui ont donné tous les livres dont elle avait besoin.

À partir de 1960, les Gallienne ont fait construire une maison à Sept-Îles. Madame Antoinette est allée passer tous les étés sur Corossol, mais est restée avec les enfants dans leur demeure à partir de septembre. Elle communiquait avec son mari par radiotéléphone.

La navigation d'hiver

Durant le premier hiver, en 1956, la station a fermé durant l'hiver, mais à partir de 1957, elle est restée ouverte à l'année. Madame Antoinette souligne que la navigation avait changé. L'exploitation minière faisait du port de Sept-Îles un lieu de circulation des grands bateaux qui transportaient le minerai de fer provenant par train des villes plus au nord. Les bateaux du Ministère, des brise-glace comme l'Ernest-Lapointe et le D'Iberville, circulaient régulièrement pour garder la voie ouverte afin que les bateaux de minerai puissent circuler.



C.C.G.S. D'IBERVILLE , source : FaceBook: Passionnés de la garde côtière canadienne

La famille de Marcel Gallienne pouvait ainsi en profiter pour se rendre à Sept-Îles, même durant les saisons moins propices aux traversées. Comme les autres stations, celle de Corossol disposait d'une chaloupe fournie par le Ministère. Ces chaloupes étaient fabriquées par les Harvey de l'Île-aux-Coudres. Elles étaient solides, construites en chêne et semblaient à toute épreuve.

Même si la distance entre Sept-Îles et Corossol prenait environ une demi-heure, elle se rappelle une traversée difficile où elle a eu la peur de sa vie. C'était une journée « où il y avait de la mer ». La famille avait été à Sept-Îles pour les emplettes de Noël. Au moment du retour, on leur demande de passer par une île appelée « La Boule » pour recueillir des chasseurs qu'on pensait perdus. Les Gallienne acceptent de faire ce détour qui allongeait leur route vers Corossol. Finalement, il n'y avait personne à « La Boule ». La mer était alors déchaînée et le soir tombait. Le trajet vers Corossol a été très pénible. Madame Antoinette était assise avec ses enfants sur une caisse de bois à l'intérieur de la cabine. Avec

l'assaut des vagues, sa tête allait heurter le plafond. Elle devait tenir les enfants apeurés. Une fois au « derrick », le nez du bateau était en glace. Elle a craint que le bateau cale avec le poids supplémentaire de la glace.

Drame effroyable

Madame Antoinette se remémore un autre événement tragique qui s'est très mal terminé. C'était une journée où le bateau de ravitaillement était ancré au large de l'île et où on avait besoin d'utiliser le remonte-charge. L'assistant-gardien s'occupait des manœuvres du câble en acier du chariot placé entre le « derrick » et la cabane du treuil appelée « cabane du winch ». Cette dernière comportait une grande fenêtre où l'assistant-gardien se serait approché pour voir comment se comportait le chariot. Il aurait mis son pied à côté du moteur au gaz et serait tombé. Il aurait mis sa main sur le câble en acier pour se garantir et le système d'entraînement en fonction a continué sans qu'il puisse l'arrêter. Le pauvre homme y a laissé sa vie. C'est son mari qui l'a dépris après qu'il l'ait découvert. Les membres d'équipage du bateau de ravitaillement sont venus aider Marcel Gallienne et ont pris en charge la dépouille. Madame Gallienne dit : « Je n'oublierai jamais ce moment. Après le départ du bateau, nous sommes restés avec ces images horribles ».



Le système de remonte-charge à l'île du Corossol. Photos : Mario Mercier

Le refuge d'oiseaux

Tout comme les anciens gardiens avant eux sur Corossol, une autre tâche de surveillance s'est ajoutée à celle du travail au phare : celle de gardien du sanctuaire d'oiseaux. L'île du Corossol est un refuge d'oiseaux migrateurs décrété par le gouvernement canadien depuis 1937. Il vise à protéger l'eider à duvet et d'autres espèces d'oiseaux marins comme les marmettes, les pétrels, les mouettes tridactyles, ainsi que les goélands marins et argentés.

Pour la famille Gallienne, le travail consistait à faire des patrouilles et surveiller les braconniers. Il semble que cette surveillance était nécessaire en raison de chasse intensive qui se pratiquait sur l'île. À titre d'auxiliaire de la faune, Marcel Gallienne recevait un petit salaire comme deux barils de « gaz » (essence). C'était plutôt « du bénévolat » comme le dit si bien madame Gallienne.

Après la fermeture du phare en 1988, la famille a conservé un chalet sur l'île du Corossol et a continué de surveiller le refuge d'oiseaux. Elle signalait la présence de renards sur l'île l'an dernier. Elle a communiqué avec le Service canadien de la faune qui est venu s'occuper des prédateurs inopportuns. Elle dit que beaucoup d'oiseaux ont disparu avec la maladie de la grippe aviaire. Au fil des ans, elle a remarqué la présence de deux goélands qui venaient tous les ans sur un bâtiment. Un des deux n'est plus revenu l'été dernier.

La pêche au saumon

Madame Gallienne relate également le fait que l'île du Corossol dispose d'une pêche commerciale au saumon depuis plusieurs générations. Elle dit que leur petit chalet est un reliquat du temps où la famille Gallienne exploitait une pêche au saumon.

La pêche aurait appartenu à son arrière-grand-père Horace Desmeules (gardien au phare de 1909 à 1929) qui l'a cédé à son assistant-gardien, monsieur Wilfrid Arsenault (gardien de 1929 à 1956), celui-là même que Marcel Gallienne est venu remplacer en 1956. Il semble qu'une pêche à saumon a été exploitée par les gardiens depuis le temps du premier phare en 1870 dont le gardien était A. Riverin.



Marcel revenant de la pêche aux saumons. Coll: A. Gallienne

En rachetant le droit de pêche, Marcel Gallienne héritait des équipements et de la cabane qui était en mauvais état. Il l'a reconstruite au complet et c'est encore aujourd'hui le bâtiment qui leur sert de chalet.

Cette pêche se faisait avec des filets tendus. Leur permis leur donnait le droit de commencer à installer les filets vers le mois de mai. Selon madame Gallienne, la pêche était petite et située à l'est de l'île, du côté « venteux ». Le poisson était souvent « brisé » et ils ne pouvaient pas le vendre dans les

poissonneries. Madame Gallienne indique qu'il y avait une autre pêche à saumon du côté ouest de l'île : « C'était plus facile et le saumon était plus gros ».

Ils ont arrêté l'exploitation vers 1980. Les pêcheurs sportifs de la rivière Moisie faisaient des pressions depuis longtemps pour que la pêche commerciale arrête. Le gouvernement a racheté les droits de pêche. Elle dit que de toute façon, il y avait beaucoup moins de saumon. La famille conserve ses droits d'utilisation du chalet et pourra léguer ses droits à ses garçons.

La fin du site

Marcel Gallienne est resté trente-deux ans sur le site du phare de l'île au Corossol. À son arrivée, le travail était déjà plus facile qu'à Anticosti. Le phare était moins haut et il y avait moins de marches à gravir. De plus, il y avait l'électricité et des génératrices. La lumière a été électrifiée un peu plus tard.

En 1976, Marcel est élu président de l'Association des gardiens de phare. C'était au début de l'automatisation. C'était une période très difficile. Les gardiens prévoient déjà les pertes d'emploi. C'est aussi durant cette période que les gardiens ont commencé à faire des chiffres de deux semaines. Ils étaient deux semaines à leur poste et deux semaines en congé. Les familles n'allaient plus sur les stations de phare à partir de ce moment.

C'est définitivement en 1988 que le phare du Corossol a perdu son gardien. Ce phare était l'un des derniers à bénéficier de la présence d'un gardien. La lumière a été installée sur une tour à claire-voie.



L'état délabré des lieux suite à l'automatisation et le départ de son gardien. Antoinette Gallienne garde quand même de bons souvenirs de ses 32 années sur ce site. Photos: 2014 par Mario Mercier

Par la suite, Marcel Gallienne a pris quelques emplois à Sept-Îles dans le domaine des réparations de machinerie. Il a continué de se rendre à leur chalet sur l'île, mais ne voulait pas monter jusqu'aux bâtiments du phare. « Ça lui faisant mal au cœur de voir les bâtiments se détériorer », disait madame Antoinette. Son beau Marcel s'est éteint d'un arrêt cardiaque le 29 septembre 2002.

L'an dernier, madame Gallienne signale que le Ministère est venu démolir plusieurs bâtiments. Ils ont même sorti les débris en hélicoptère. Il ne reste que le phare, la maison du gardien et la bâtisse du

criard de brume. Ce n'est qu'une question de temps avant que tout disparaisse, car toutes les structures sont en mauvais état.

Les entrevues de madame Gallienne sont très précieuses, car elles nous livrent un vibrant témoignage de presque quarante décennies de vie dans les phares, en particulier sur les phases des plus grands changements dans les modes de fonctionnement des phares. Elle a connu les périodes d'isolement dans un vieux phare sur Anticosti, la modernité à son arrivée sur Corossol, l'automatisation et finalement la décrépitude et l'abandon de son phare dans lequel elle a passé la plus grande partie de sa vie.

Des liens de parenté entre les familles des gardiens de phare de l'île Verte, de l'île Rouge et de l'Île-aux-Œufs

(Par Roger Chouinard)

Dans le Bulletin des Amis des phares, Numéro spécial : phare de l'île Rouge publié à l'été 2021, les textes des auteurs Jean Cloutier, Jocelyn Lindsay, Lynda Dionne et Georges Pelletier ont mis en évidence les liens étroits tissés serrés existant entre les familles des gardiens de phare de l'île Verte et de l'île Rouge. (1) Le présent article vise à mettre en lumière les liens de parenté et les relations étroites existant entre les familles des gardiens de phare de l'île Verte, de l'île Rouge et également, avec la famille du gardien de phare de l'Île-aux-Œufs, située au large de la Pointe-aux-Anglais sur la Côte-Nord, entre Baie-Trinité et Port-Cartier.

C'est en écoutant une entrevue radiophonique de madame Irène Chouinard Jourdain, réalisée en 1998, par le journaliste de Radio-Canada Jocelyn Desjardins, que j'ai réalisé que mon arrière-grand-mère Élise Fraser, originaire de l'île Verte, était la sœur du gardien de phare de l'île Rouge, Pierre-Théodore Fraser. Âgée de 94 ans, Irène Chouinard Jourdain est la troisième des six filles d'Élise Fraser et Elzéar Chouinard, gardien de phare de l'Île-aux-Œufs. Au début de l'entrevue, elle raconte que : « Quand on a eu le phare (en 1911), maman (Élise Fraser) ce n'était pas nouveau pour elle », elle connaissait le fonctionnement d'un phare, "parce que son frère avait été gardien du phare de l'île Rouge" et "elle avait fait des séjours là avec son frère (entre 1890 à 1892), avant de se marier avec papa ». (2)



Le gardien de phare Pierre-Théodore Fraser (appelé communément Pitou) est né en 1866 à l'île Verte, trois ans avant sa sœur Élise. Ils sont les 2^e et 3^e enfants de la famille de douze enfants de Théodore Fraser et Adèle Deslauriers. Théodore Fraser est le fils de Pierre Fraser (1795-1860), marié à Geneviève Marquis en 1823, à Saint-André de Kamouraska.⁽³⁾ En 1887, leur père Théodore Fraser décède à l'âge de 49 ans, laissant une famille nombreuse de jeunes enfants orphelins. Au printemps 1890, Pierre-Théodore Fraser est nommé au poste de gardien de phare de l'île Rouge, en remplacement du gardien de phare Pierre-Elzéar Fraser (sans lien de parenté avec Pierre-Théodore), décédé d'une grave maladie au début de décembre 1889.⁽⁴⁾ Âgé de 24 ans, le jeune Pierre-Théodore Fraser est le 5^e gardien du phare de l'île Rouge, poste qu'il occupera pendant 37 ans de 1890 à 1927. En 1891, il épouse Caroline Angèle Lindsay (appelée Cary), une des filles de Guilbert Lindsay, le 3^e gardien de phare de l'île Verte de 1867 à 1887. Elle est également la sœur de René W. Lindsay, qui a succédé immédiatement à son père comme 4^e gardien de phare de l'île Verte, poste qu'il occupe pendant 40 ans de 1887 à 1927,⁽⁵⁾ presque la même période que son beau-frère Pierre-Théodore Fraser à l'île Rouge.

Pierre-Théodore Fraser et Cary Lindsay auront deux enfants à l'île Rouge : Marie-Isabelle, née le 30 janvier 1893 et Joseph-Pierre-Gérard, né le 25 septembre 1894. Malheureusement, les deux enfants sont décédés en très bas âge.⁽⁶⁾ Le recensement de 1901 pour l'île Verte indique qu'Hector Fraser, âgé de 21 ans, un des jeunes frères de Pierre-Théodore, est assistant-gardien au phare de l'île Rouge. Il réside dans la maison-phare avec son frère Pierre-Théodore et son épouse Cary Lindsay. En avril 1903, Cary Lindsay Fraser décède au phare de l'île Rouge à l'âge de 39 ans. Quelques années plus tard, en 1907, Pierre-Théodore Fraser âgé de 41 ans épouse Eugénie Fortin (veuve de Réal Pelletier) originaire de L'Islet-sur-Mer. Il prend sa retraite en 1927 et décède en 1931, à l'âge de 65 ans.⁽⁷⁾

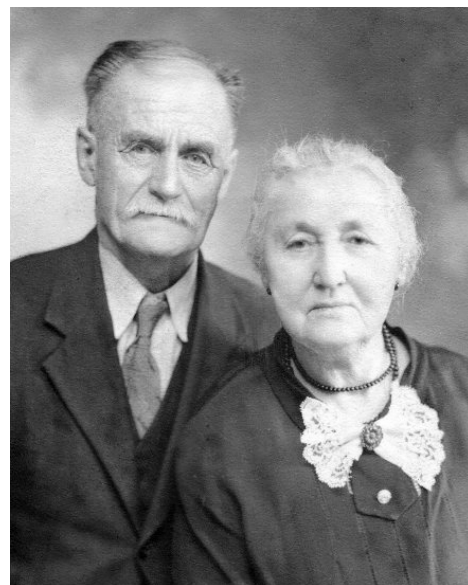


Pierre-Théodore Fraser. Coll. Pierre Fraser



En 1928, les deux valeureux gardiens du phare de l'île Rouge et du phare de l'île Verte, Pierre-Théodore Fraser et René W. Lindsay, sont décorés par le Roi George V de la médaille du service impérial pour leurs longs et loyaux services comme gardiens de phare.(8) En 1936, Elzéar Chouinard, le beau-frère de Pierre-Théodore Fraser, est également décoré, par le Roi George VI, de la médaille du service impérial pour ses longs et loyaux services comme gardien de phare à l'Île-aux-Œufs de 1911 à 1937.

Elzéar Chouinard, 3^e gardien de phare de l'Île-aux-Œufs, avec son épouse Élise Fraser Chouinard. Il a occupé son poste au phare pendant plus de 25 ans du 1^{er} juillet 1911 au 4 mai 1937.



Un mariage double entre les familles Chouinard et Fraser

Le 26 janvier 1893, un mariage double est célébré à L'Isle-Verte. Le mariage d'Elzéar Chouinard, originaire des Îlets-Caribou, fils de François-Xavier Chouinard et de Mary Wilson, avec Élise Fraser, originaire de l'île Verte, fille de Théodore Fraser et d'Adèle Deslauriers; et le mariage de Pierre-Anselme Fraser, originaire de l'île Verte, fils de Daniel Fraser et de Cézarie Chassé, avec la sœur d'Elzéar Chouinard, Marie-Cécilia Chouinard (9). Daniel Fraser, le père de Pierre-Anselme Fraser, est le frère de Théodore Fraser, le père d'Élise Fraser. Élise Fraser est donc la cousine de Pierre-Anselme et la belle-sœur de Cécilia Chouinard. De plus, les parents de Pierre-Anselme Fraser, Daniel Fraser et Cézarie Chassé sont respectivement le parrain et la marraine d'Élise Fraser (10).



La famille d'Elzéar Chouinard et d'Élise Fraser comptera huit enfants, soit 6 filles et 2 garçons, dont un capitaine dans la marine (Albini) et un gardien de phare de l'Île-aux-Œufs (Émile), qui a immédiatement succédé à son père de 1937 à 1958. De leur côté, la famille de Pierre-Anselme Fraser et de Cécilia Chouinard comptera douze enfants, soit 7 filles et 5 garçons, dont un gardien de phare de l'île Rouge (Théobald) et des officiers de la marine marchande et de la marine royale (Daniel F., Aurèle, Malcom et Lionel), tout comme leur père.

Plus particulièrement, leur fils aîné Théobald Fraser, né à l'île Verte le 8 décembre 1890, deviendra le 6^e gardien du phare de l'île Rouge, en remplacement de son oncle Pierre-Théodore Fraser, un poste qu'il occupera pendant 25 ans de 1927 à 1942. Le 14 juin 1934, Théobald Fraser épouse Cécile Lindsay, la sœur de Joseph-Alfred (Freddy) Lindsay, qui occupe le poste de gardien du phare de l'île Verte depuis 1927 (11). Dans une entrevue réalisée par Jean Cloutier, Cécile Lindsay insiste sur la relation d'amitié de longue date entre les deux gardiens de phare Freddy Lindsay et Théobald Fraser. « Freddy était allé sur les bateaux des lacs... et aussi Théobald, avant d'aller à l'île Rouge, c'étaient les meilleurs chums de la vie... papa (René W. Lindsay) l'avait encouragé à faire application pour l'île Rouge » (12). De même, la femme de Freddy Lindsay, Laurence Dubé Lindsay, manifeste sa joie d'avoir sa belle-sœur Cécile Lindsay, l'épouse de Théobald Fraser, comme voisine au phare de l'île Rouge : « Cécile L. m'a appris la grande nouvelle! Son mariage avec Théobald! ...Il me semble que j'aurais en Cécile L. une voisine très chère, malgré la longue distance qui nous séparera. ...J'espère trouver en elle, une confidente, une amie et une sœur » (13).

Le mariage de Théobald Fraser avec Cécile Lindsay a contribué à renforcer les liens de parenté, les liens d'amitié et les occasions de voisinage et d'entraide entre les membres des deux familles Fraser et Lindsay : « Mon seul regret était pour Cécile et Théobald. Je pensais bien aussi à madame Fraser (Cécilia Chouinard) que je considère tant! » ... « Peu de temps après, je vois arriver Lionel Fraser (le frère de Théobald) avec notre voiture me disant... que les mariés étaient au quai et que chez-lui nous attendrait pour souper » (14). Avant d'effectuer la traversée vers l'île Rouge ou en revenant de l'île, la famille du gardien Théobald Fraser s'arrêtait souvent à la maison des Lindsay au phare de l'île Verte. « La mer s'est tournée contre nous aujourd'hui... Dan Fraser (frère de Théobald) nous est arrivé ce matin à 8 heures. Il passa la journée avec nous en attendant une température plus clémente pour se rendre à l'île Rouge, demain peut-être! » (15) « Monsieur P.-A. Fraser et Aurèle (père et frère de Théobald) ont passé la journée ici en attendant le départ de monsieur l'Inspecteur pour se rendre à l'île Rouge. Freddy partit pour l'île Rouge avec messieurs Fraser vers 3 heures et ils revinrent à 9 heures avec en plus d'eux, Théobald. Nous avons joué au "hibou" une partie de la veillée et dans le moment tout le monde dort ici » (16).



Cécile Lindsay et Théobald Fraser. Coll. J Lindsay

En outre, le capitaine et gardien du bateau-phare de l'île Rouge (No 3), Daniel-Émile Fraser (Dan E. Fraser), né à l'île Verte le 18 décembre 1874, est également un des jeunes frères de Pierre-Théodore Fraser et d'Élise Fraser. Il sera en charge du bateau-phare de l'île Rouge de 1915 à 1934 (17), soit presque la même période que son beau-frère Elzéar Chouinard et sa sœur Élise Fraser gardent le phare de l'île-aux-Œufs (1911 à 1937). Le bateau-phare de l'île Rouge (Red Island Lightship) est localisé à proximité du côté est du banc de l'île Rouge, non loin de l'embouchure du Saguenay. Remplacé



temporairement par son ami, le capitaine Robert Lindsay, le frère du gardien de phare de l'île Verte, Freddy Lindsay, il prit finalement sa retraite en 1934 et décéda en mai 1938. Le capitaine Daniel-Émile Fraser était également très proche de la famille du gardien de phare de l'île Verte : « Nous passons tout près du Lightship, tout l'équipage est sur le pont. Le capitaine Fraser nous lance une amarre, mais nous passons sans nous arrêter, promettant d'arrêter demain » « Nous passons encore près du Lightship ou le capitaine Fraser nous invite à débarquer, mais cette fois il est trop tard » (18) ... « Nous avons rencontré monsieur Dan Fraser qui sortait pour la première fois avec sa nouvelle chaloupe (du Red Island Lightship). ... « Freddy et monsieur Fraser en avaient à dire sur la chaloupe ». ... « Nous sommes éveillés ce matin par monsieur Dan Fraser, qui est débarqué pour venir nous porter des lettres à faire maller. Il a déjeuné avec nous. Nous avons eu du plaisir. Il est parti vers 9 heures après nous avoir fait faire une promenade dans sa chaloupe » (19).

Daniel-Émile Fraser (1874-1938) Coll; Louise Newbury & Pierre Fraser



Le capitaine Fraser au centre avec la visite.



Daniel-Émile Fraser avec la chaloupe

Les liens étroits de parenté, les relations d'amitié, de voisinage et d'entraide ont existé pendant de nombreuses années entre les familles des gardiens de phare de l'île Verte, de l'île Rouge, du bateau-

phare de l'île Rouge, de même que la famille du gardien de phare de l'île-aux-Œufs. Les liens entre ces deux grandes familles de gardiens de phare et de navigateurs de descendance écossaise de l'île Verte débutent lorsque Pierre-Théodore Fraser entre en poste au phare de l'île Rouge en 1890. Son mariage, l'année suivante, avec Caroline (Cary) Lindsay, la sœur de Robert W. Lindsay, gardien de phare de l'île Verte, établira les premiers liens de parenté et d'amitié entre les deux familles Fraser et Lindsay pour les 40 années suivantes. Évidemment, le mariage double célébré à L'Isle-Verte, en 1893, entre Elzéar Chouinard et Élise Fraser et entre Pierre-Anselme Fraser et Cécilia Chouinard, le cousin d'Élise et la sœur d'Elzéar Chouinard, ont grandement contribué à renforcer les liens familiaux et de parenté tissés serrés entre les membres de ces trois familles de gardiens de phare et de navigateurs d'expérience. En 1934, le mariage de Cécile Lindsay, la sœur de Freddy Lindsay, gardien de phare de l'île Verte, avec le neveu d'Élise Fraser, Théobald Fraser, gardien de phare de l'île Rouge, renforcera grandement les liens parenté et d'amitié entre les familles Lindsay, Fraser et Chouinard. Entre autres, les filles de Pierre-Anselme Fraser et Cécilia Chouinard, (les sœurs de Théobald), Anna, Alice, Jeanne, Cécile et Germaine Fraser se lieront d'amitié et seront très proches de Laurence Dubé Lindsay. L'été venu, ces deux familles traversaient souvent de l'île Verte à l'île Rouge, avec des membres de leur famille, parfois de la parenté en visite, afin de visiter Théobald et Cécile, ce qui devenait l'occasion d'un pique-nique en famille. Il en sera de même de leur oncle, le capitaine Daniel-Émile (Dan) Fraser, gardien du bateau-phare de l'île Rouge, qui accueillera souvent son épouse et sa nombreuse famille à bord du bateau-phare, ainsi que les familles des gardiens de phare de l'île Rouge et de l'île Verte.



Coll. Andrée Jourdan/Roger Chouinard

À l'heure de la retraite, mon arrière-grand-père et mon arrière-grand-mère, le gardien de phare de l'île-aux-Œufs Elzéar Chouinard et son épouse Élise Fraser, s'établiront à Rivière-du-Loup pour se rapprocher de leurs familles de l'île Verte. Leur fils aîné, le capitaine Albin Chouinard, viendra aussi visiter ses oncles et ses tantes à l'île Verte, Daniel-Émile Fraser et son épouse Hélène Fraser, Pierre-Anselme Fraser et Cécilia Chouinard, ainsi que ses nombreuses cousines et cousins (Théobald, Daniel F., Aurèle, Malcom et Lionel). À la veille de Noël 1934, Laurence Dubé Lindsay raconte que la famille du gardien de phare de l'île Verte, Freddy Lindsay, veillait au Magasin Pettigrew à L'Isle-Verte avec le capitaine Daniel

F. Fraser (fils de P.-A.) et son cousin du même âge, le capitaine Albini Chouinard : « Ce soir nous sommes allés veiller au Magasin de L.J. Pettigrew. Nous avons eu du plaisir donc! Tout ceci nous amuse fort, Freddy, Gérard, Armand, Alcide veillent tantôt avec L.J. Pettigrew tantôt avec Dan (P.-A.) Fraser et Albini Chouinard. Tout le monde est gai. Bref, nous nous amusons bien! » (20). Nul doute que les conversations et les échanges entre ces capitaines, gardiens de phare et assistants-gardiens d'expérience devaient être fort intéressantes (21). Le capitaine Albini Chouinard avait d'ailleurs été assistant-gardien en 1918-1919 au phare de l'Île-aux-Œufs, lors de sa convalescence à la suite d'une blessure durant la guerre : « De retour au pays, le marin passe les années 1918-1919 à l'Île-aux-Œufs comme assistant (de son père), à la grande consolation de sa famille inquiète » (22).



RÉFÉRENCES :

- 01 : Bulletin des Amis des phares, Numéro spécial : phare de l'île Rouge, Été 2021, Un siècle et demi de vie au milieu du fleuve.
- 02 : Site internet de l'Île-aux-Œufs : www.ileauxoeufs.org Page La Famille Chouinard. – Enregistrement de l'entrevue radiophonique de madame Irène Chouinard Jourdain, par le journaliste Jocelyn Desjardins, Radio-Canada, 1998.
- 03 : Pierre Fraser (1795-1860) est le fils aîné de Peter Fraser (1760-1820), né à Inverness en Écosse, le premier Fraser à s'établir sur l'île Verte. Son père Alexander Fraser et sa mère Mary Fraser sont également d'Inverness en Écosse. Arrivé au Québec vers 1778, il épouse à Québec, le 14 mars 1801, à l'église presbytérienne St-Andrews, Marie Josephthe Chassé (1768-1852). Peter Fraser, le premier Fraser de/sur l'île Verte et sa descendance, Louis Langlois. Les parents feront reconnaître le même jour leurs cinq enfants nés précédemment : Sophia 7 ans, Peter (Pierre) 6 ans, Jane 4 ans, Malcom 3 ans, Simon 1 an et en avril 1802, aura lieu le baptême d'Alexandre, né le 6 novembre 1801. Ancestry.ca – Acte de mariage 14-03-1801.
- 04 : À la fin novembre 1889, Pierre-Théodore Fraser participe à une opération périlleuse afin de secourir le gardien de phare de l'île Rouge, Pierre-Elzéar Fraser, gravement malade. Cependant, les amas de glace, les vents violents, les courants du fleuve et la neige qui tombe retardent grandement l'opération de sauvetage. Hélas, Pierre-Elzéar Fraser décède juste après son retour vers l'île Verte. Il était le fils d'Hubert Fraser, originaire de Berthier-sur-Mer, 2^e gardien du phare de l'île Rouge, en poste de 1850 à 1860. En 1860, Hubert Fraser s'est malheureusement noyé avec son fils Daniel lors d'une traversée entre l'île Verte et l'île Rouge. Bulletin des Amis des phares, Numéro spécial : phare de l'île Rouge. Les gardiens du phare de l'île Rouge, par Jean Cloutier, pp. 30-32
- 05 : Guilbert Lindsay avait été assistant-gardien au phare de l'île Rouge avant d'occuper le poste de gardien de phare de l'île Verte de 1867 à 1887. En 1887, il décède des suites d'une chute alors qu'il peignait la coupole du phare de l'île Verte. Bulletin des Amis des phares. Numéro spécial : phare de l'île Rouge. Article de Jean Cloutier, p. 32
- 06 : Bulletin des Amis des phares. Numéro spécial : phare de l'île Rouge. Texte de Jocelyn Lindsay: 5- Des Tragédies Partagées, p. 45
- 07 : Bulletin des Amis des phares. Numéro spécial : phare de l'île Rouge. Texte de Jean Cloutier, Les gardiens du phare de l'île Rouge. p. 32 – Lors des funérailles de Pierre-Théodore Fraser, le 2 mars 1931, à l'église de L'Isle-Verte, l'article publié dans Le Soleil fait état d'un concours de nombreux parents des familles Lindsay, Fraser, Chouinard et Fortin qui se sont fait un devoir de venir rendre hommage et d'adresser des messages de sympathies à ce gardien de phare connu jouissant de l'estime général. Le Soleil, 12 mars 1931, p. 18 – Décès de Pierre-Théodore (Pitou) Fraser.
- 08 : Bulletin des Amis des phares, Numéro spécial : phare de l'île Rouge. Article de Jocelyn Lindsay : La longue et forte relation entre les phares de l'île Rouge et de l'île Verte : Plus que des faisceaux se croisant au-dessus du fleuve., p. 41

09 : Certificat de mariage, Elzéar Chouinard et Élise Fraser, Isle-Verte, 26 janvier 1893; Certificat de mariage, Pierre-Anselme Fraser et Cécilia Chouinard, Isle-Verte, 26 janvier 1893.

10 : Certificat de naissance de Marie Élise Fraser, 4 février 1869.

11 : Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, 14 juin, jeudi, p. 34

12 : Bulletin des Amis des phares. Numéro spécial : phare de l'île Rouge.

13 : Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, 26 mars, lundi à Trois-Pistoles, pp. 38-39

14 : Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, 14 juin, jeudi. p. 54

15 : Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, 6 novembre au soir, à l'île, p. 93

16 : ^[1] Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, 21 mai, lundi. p. 49

17 : Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest, Les bateaux-phares du Saint-Laurent, en aval de Québec 1830-1963, Les Éditions du Septentrion, Québec, 2016. Le capitaine Daniel-Émile Fraser, pp. 238-246

18 : Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, pp. 67-69

19 : Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, 11 août, samedi et 16 août à l'île, pp. 72 et 74

20 : Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, 22 décembre, samedi soir à L'Isle-Verte, p. 101

21 : Comme l'explique Laurence Dubé Lindsay, les frères et beaux-frères qui avaient acquis de l'expérience en gardant le phare, comme ses deux frères Gérard et Armand, ainsi que Robert Lindsay, le frère de Freddy, pouvaient assurer un remplacement au phare permettant ainsi au gardien de s'absenter. Laurence Dubé Lindsay, Journal d'une femme de gardien de phare, île Verte, 1934, note 33, p. 56

22 : Après sa convalescence à l'Île-aux-Oeufs, Albini Chouinard obtiendra tous ses grades à bord des navires de la Clarke Steamship, le Labrador, le North Shore et le New Northland. À partir de 1929, il prend le commandement de plusieurs brise-glace, entre autres, le Montcalm, le N.B. Maclean, le Saurel et le C.D. Howe pour des missions dans l'Arctique au début des années 1950. Journal de la Côte-Nord, 20 mars 1968, La vie à l'Île-aux-Oeufs – Chronique de terre et de mer, par La Vigie, p. 5

ÎLE VERTE, 18 JUILLET 1942

LE NAUFRAGE DE L'ELLEN AND MARY : UN APRÈS-MIDI BRUMEUX ET...

50 ANS D'HISTOIRE

(par : Jocelyn Lindsay)

INTRODUCTION

Pourquoi m'être intéressé à ce naufrage? Mon père était gardien du phare à l'île Verte lorsque cet accident est arrivé. Ce n'est pas un événement dont je me souviens puisqu'il est arrivé plus de deux ans avant ma naissance. Je dirais plutôt que j'en ai un souvenir familial. En effet, ma mère (1908-1993) aimait la photographie et avait préservé ses photos dans des albums que je possède encore et mon père (1897-1989) avait conservé de nombreux documents relatifs à ce naufrage. De plus, comme on le verra, j'ai fait appel à de nombreuses personnes qui m'ont aidé à compléter la documentation et j'ai même pu retracer l'historique de ce bateau et son destin tragique pendant une période de 50 ans, d'où le titre « Le 18 juillet 1942, un après-midi brumeux et 50 ans d'histoire ».

À titre d'information, le phare de l'île Verte est le plus vieux de la province de Québec et le troisième au Canada. L'île Verte a une longueur de 12 kilomètres, se situe près de la rive sud du Saint-Laurent et est en face de Tadoussac et de l'embouchure du Saguenay. À cette époque, environ 35 familles vivaient sur l'île, toutes sur le côté sud de l'île à l'exception du phare. Évidemment, ce naufrage n'a pas l'envergure de celui du Titanic ou de l'Empress of Ireland, mais il fait partie de l'histoire du fleuve et de l'île Verte et j'ai été heureux de bien documenter l'historique de cet événement, ce qu'on n'a pas souvent la possibilité de faire.

L'ELLEN AND MARY DE SA CONSTRUCTION JUSQU'EN 1942

Essex est une petite ville de l'État du Massachusetts, une petite colonie de la Nouvelle-Angleterre localisée dans un estuaire où il y a des marées et un marais salé. Depuis 1668, on y a construit près de 4 000 bateaux et plus de goélettes à deux mâts que partout ailleurs dans le monde.

L'architecte de cette goélette fut Arthur Binney, qui a conçu 14 goélettes qu'on appelait des fishing schooners et l'Ellen and Mary était la treizième. Son premier propriétaire fut le capitaine M.J. Brophy de Boston, qui l'utilisa pour la pêche et le transport de marchandises. La compagnie James and Tarr Shipbuilding, qui a construit ce bateau, est encore en opération.(1)

L'Ellen and Mary est une goélette en bois avec deux mâts et un pont. Elle a de 109,7 pieds de longueur et 25,5 pieds de largeur. La profondeur de la cale (du pont à la quille) est 12,2 pieds. Son tonnage (mesure de volume, non de poids) est de 142 tonnes brut et 97 tonnes net, c'est-à-dire en enlevant les espaces de l'équipage, du moteur et des autres instruments (un tonneau était calculé comme 100 pieds cubes).

La société historique d'Essex m'a donné une photo du lancement de l'Ellen and Mary, soit le 16 mars 1912. On n'en sait pas trop sur l'histoire américaine de l'Ellen and Mary, sinon que le 8 juin 1916, elle s'échoua à l'entrée du détroit de Canso en Nouvelle-Écosse et fut considérée comme une perte partielle. L'assurance versa 2 000 \$ pour le bateau et 600 \$ pour la cargaison et la goélette fut vendue telle quelle à des intérêts de Terre-Neuve.



Le lancement de l'Ellen & Mary, le 16 mars 1912, à Essex, Mass.

Après les réparations, la goélette fut enregistrée en 1920 à St-John, capitale de Terre-Neuve, qui était alors une colonie britannique. Son premier propriétaire fut Merrill Tibbo, un marchand de Grand Bank, situé dans Fortune Bay. La goélette, employée pour du transport entre Terre-Neuve et l'Europe, essuya une fois une bonne tempête au large du Portugal, mais fut capable de continuer sa route vers Grand

Bank avec sa cargaison de sel. Quelques années plus tard, elle fut acquise comme bateau de transport par J. Udell and Sons.

Le 22 octobre 1938, sur la côte du Labrador, on chargeait de la morue qu'on amènerait en Europe. Le fils du propriétaire Udell, Graham, prit une petite chaloupe et alla à la chasse aux canards. La brume se leva et le garçon ne retourna jamais au bateau. Après d'intenses recherches, il fut considéré comme perdu et noyé.⁽²⁾ Le propriétaire Udell prit alors la décision de vendre le bateau à la firme W.J. Moores.

Les frères Moores avaient développé en 1896 une compagnie de transport de marchandises générale et d'exportation de poisson. Ils furent, dans Conception Bay, des pionniers dans le processus de congélation du poisson et de son transport, surtout vers des villes comme Boston et New York. À partir de Carbonear, où ils habitaient, ils développèrent plusieurs autres sites le long de la côte de Terre-Neuve. La contribution de la famille Moores au développement de Terre-Neuve est largement reconnue et un parc bien aménagé souligne leur contribution.

LE VOYAGE VERS L'ÎLE VERTE ET LA DANGÉROSITÉ DU MILIEU

Le voyage sur l'île Verte se déroula ainsi :

Le bateau quitte Carling, sur la côte ouest de Terre-Neuve le 14 juillet à 17 heures, en direction de Sorel, avec une cargaison de 642 barils d'huile de hareng (soit dit en passant cette huile n'était pas pour la consommation humaine, mais on s'en servait à des fins commerciales, par exemple comme huile de lampe. (je me suis fait dire qu'on pouvait s'en servir dans la confection d'un bon savon). Voici le périple suivi :

Le bateau est au large de Bay of Islands le 14 juillet à 20 heures. / Il passe au large de Heath Point (Anticosti) le 15 juillet vers 16 heures. / Il est vis-à-vis Rivière-au-Renard en Gaspésie le 16 vers 19 heures. / On prend un pilote à Pointe-au-Père le 18 juillet à 8 heures du matin.

Alors, on passe au large de l'île Bicquette face au village du Bic, également au large de l'île aux Basques et de l'île aux Pommes et le bateau doit aussi se déplacer vers sa droite pour éviter l'île Verte et également la chaîne de récifs qu'on appelle les couillons : ce mot signifie, traître et dangereux ⁽³⁾. En effet, la forme de l'île est un peu trompeuse, étant beaucoup plus large en s'avancant dans sa partie est. Et les couillons, à deux kilomètres au large, sont de longs récifs qu'on voit bien par marée basse, mais qui sont couverts à marée haute.

Au moment de l'accident, un banc de brume se développait à la hauteur du bout d'en bas de l'île. Le temps étant brumeux, avec une fine pluie et une mer calme, le gardien actionna le signal de brume à 15 h 30 et ensuite à 15 h 45. Puis le temps s'éclaircit et le gardien retrouva ses points de repère pour 16 h. Le gardien avait aperçu la goélette et avait jugé qu'elle suivait une course habituelle. Avec le brouillard venant de l'est, on perd progressivement les points de repère vers 16 h 15 et la trompe d'avertissement de la goélette se fait entendre. Le gardien estime le bateau à moins de 2 milles du phare, il actionne de nouveau le signal de brume et il est alors 16 h 20. Le pilote affirmera l'avoir entendu, quoique faiblement, et que lui-même et l'homme de roue avaient aperçu la forêt sur l'île. Il avait alors changé sa course vers le nord-ouest, ce que le gardien avait aussi estimé par le bruit du moteur. Malheureusement, on ne tourna pas suffisamment à tribord pour éviter ces rochers et la goélette toucha les récifs à 16 h 30 ⁽⁴⁾.

Comme première manœuvre et dans l'espoir de sauver son bateau, le capitaine décida de jeter à la mer 250 barils d'huile, sans succès, car le bateau resta immobile. Deux bateaux se sont rapidement rendus sur les lieux, soit un insulaire qui passait dans le coin et le gardien de phare avec son chaland. On peut imaginer ce que ce fut pour ces marins de s'en aller vers le phare en laissant leur bateau sur le récif. Le lendemain, le bateau était rempli d'eau et toujours échoué.



Cette photo a été prise le lendemain du naufrage; on y voit bien les couillons et certains détails de la goélette.
Coll: Jocelyn Lindsay

De ces 250 barils, on retrouva la plupart entre Trois-Pistoles et Sainte-Anne-des-Monts, soit jusqu'à 250 kilomètres plus à l'est. La Gendarmerie royale du Canada s'intéressa aussi à la chose pour des questions de douane. Terre-Neuve ne faisait pas partie du Canada, ce qui se produira en 1949. Et on n'était pas encore loin de l'époque de la prohibition. S'est-on demandé si ces barils contenaient de l'huile de hareng ou de l'alcool provenant des îles Saint-Pierre-et-Miquelon? Il y eut donc une opération de repérage des barils dans tous les villages côtiers et c'est le capitaine Raymond de Matane qui eut le contrat de ramener à Sorel les barils d'huile. Il en prit donc dans divers ports, à partir de Sainte-Anne-des-Monts. Un certain nombre de barils, recueillis à proximité, furent regroupés près du phare.



Plusieurs barils d'huile furent récupérés à courte distance et regroupés dans l'anse à l'est du phare. Coll: Jocelyn Lindsay

Il faut ici mentionner que les communications n'étaient pas ce qu'elles sont aujourd'hui. On utilisait la boîte de téléphone à cornet. Le télégraphe était aussi utilisé, avec un message oral par téléphone et le message écrit suivant par la poste, le tout provenant de la gare de train de L'Isle-Verte.

Propriétaire du bateau, la famille Moores, à partir des informations qu'elle avait eues du capitaine, était convaincue que la goélette pouvait être réparée, remise à flot et réutilisée. Dans un message qui suivit, le capitaine donna l'information qu'il faisait de son mieux pour remettre le bateau à flot et pour récupérer des barils. « N'envoyez pas un remorqueur. J'aimerais que vous veniez », ajouta-t-il (5).

Silas Moores, soit dit en passant, était de la seconde génération de la famille Moores engagée dans le commerce et il pilotait un grand projet d'expansion de leur industrie. Il sera le père de Frank Moores, le deuxième premier ministre de Terre-Neuve et successeur de Joey Smallwood.

Donc, du 28 au 30 juillet, il y eut une rencontre au sommet à l'île Verte, impliquant Silas Moores, les représentants de la compagnie d'assurance Salvage et des responsables de la Davie Shipbuilding de Lauzon. On a convenu que le bateau pouvait être récupéré en l'emplissant de tonneaux vides de métal : 345 tonneaux arrivèrent le 10 août, apportés par le ministère des Transports et la Canadian Oil. On en utilisa finalement 297. On construisit autour du bateau un cadre de bois pour pouvoir le tirer. Toutefois, le 12 août, on ne réussit pas à déplacer le bateau, trop incliné et plein d'eau.

Un scaphandrier vint le 18 août pour voir si des réparations étaient possibles en colmatant le trou. Il devint évident qu'il ne serait pas possible d'amener l'épave jusqu'à la Davie Shipbuilding, ce que souhaitait le propriétaire. Le 25 août, le bateau fut amené à la grève, toué par trois goélettes de l'île, et déposé dans une grande anse dotée d'un bon fond de sable, à deux kilomètres à l'est du phare. Mais deux nuits plus tard, à la faveur de grands vents et d'une grande marée, l'épave se déplaça 200 mètres plus à l'est. On en enleva les tonneaux de métal.



Un scaphandrier vint inspecter les dommages le 18 août pour voir si des réparations étaient possibles en colmatant le trou.
Coll: Jocelyn Lindsay

Le 27 août, l'épave fut mise en vente. Il fallait faire vite, car un moteur qui baigne dans l'eau salée en subit les conséquences. Cette annonce dans Le Soleil (6), après vérification dans les journaux de Terre-Neuve et du Québec, est la première information dans un journal : peut-être que le gouvernement, pour des raisons de sécurité, ne désirait pas la rendre publique. N'oublions pas que nous étions en guerre, comme on le verra plus loin.

A VENDRE
LA GOELETTE
auxiliaire en bois
ELLEN & MARY
actuellement submergée en
partie au large de l'Île-Verte,
P. Q. On demande des sou-
missions pour son achat telle
quelle. Pour autres rensei-
gnements s'adresser :
SALVAGE ASSOCIATION
Board of Trade Building
MONTREAL, P. Q.

Cette annonce parut dans Le Soleil le 27 août 1942, soit 5 semaines après le naufrage.



Le sort en est jeté, il ne reste que la coque du bateau. Coll: Jocelyn Lindsay

Le bateau fut démantelé rapidement et sur la dernière photo que nous en avons, on voit que la goélette avait perdu sa cabine, son moteur, ses pièces d'équipement et ses gréments. Le bateau se remplissait d'eau à chaque marée et il était dans une position très inclinée, ce qui compliquait la tâche de retirer tout ce qui pouvait être utile.

Je reviendrai sur la vente de la goélette, mais un mot sur la fonte qui servait pour la stabilité du bateau. Plusieurs fonderies montrèrent un intérêt, car il était difficile de se procurer ce métal pendant la guerre (7). Le gouvernement fixait le prix de la fonte et on donnait 2 \$ pour 100 livres de fonte et autant pour l'amener sur le quai de L'Isle-Verte.

Un insulaire, alors âgé de 11 ans, se rappelle ce naufrage. Il partait de chez lui pour aller à la grande anse pour voir ce qui se passait lorsqu'il entendit des bruits. Il se rappelle « comme si c'était hier » le bruit produit quand on jeta le mât principal à terre (8). Sa famille étant fort habile dans la construction de chaloupes et de chalands, il rapporte aussi comment cette goélette était bien faite, avec des membrures de 4 pouces faites avec du bois de chêne. Et ce bois fut réutilisé par les insulaires ou servit à les chauffer pendant l'hiver suivant.

LES IMPLICATIONS HUMAINES DE L'ÉVÉNEMENT

Comme tous les visiteurs, les marins apposèrent leur signature dans les registres du phare : Charlie Hallie et William J. May, de Pointe Rosie, Gabriel Banfield, Carl Grandy et Fred Cluet de Garnish, Cyrice Williams de Lockport, Nouvelle-Écosse. Signèrent également le capitaine Gordon Walters venant de Garnish et le pilote Réal Langlois de Québec (9).

Un mot à propos de l'équipage. Un de mes oncles écrit dans les registres du phare : « Les sept hommes qui forment l'équipage habitent au phare. Le capitaine Gordon Walters n'a que 29 ans. C'est

un gentleman dans la force du mot. Les autres marins sont tous dans la vingtaine. – Il n’y a rien de plus intéressant que de les voir ensemble. La bonne entente règne continuellement et ils semblent s’aimer en frères. Somme toute, un équipage modèle. Ils m’ont avoué être des plus enchantés de l’hospitalité et des bontés prodigués par les hôtes du phare. Ils ont aussi été enchantés de la musique faite par Fred et Laurence » (10). Les gens de l’île qui travaillèrent eurent de nombreux contacts avec les marins de l’équipage, malgré la différence de langue.



L'équipage est ici photographié pendant son séjour à l'île Verte; au centre, avec un gilet pâle, le capitaine Walters. Coll : Jocelyn Lindsay

Les marins sont restés pendant 20 jours et ont surtout aidé aux opérations pour retrouver la cargaison et pour sauver le bateau. Le 7 août, quand les marins quittèrent, ma mère écrivit dans les registres : « Ces braves hommes qui sont devenus de bons amis nous ont quittés aujourd’hui pour retourner dans leurs familles, contents de revoir les leurs, mais peiné de laisser leur capitaine pour un certain temps et leur goélette pour toujours » (11). Le capitaine Walters, chargé de superviser la suite des travaux, quittera le 7 septembre après un séjour de 7 semaines. Il était un peu temps qu’il parte, car ma mère, dont la grossesse était avancée, accouchera le 17 septembre. Le capitaine avait demandé que si elle donnait naissance à des jumelles, elles soient appelées Ellen et Mary. Toutefois, ce fut Charles!

Ajoutons ici que le capitaine Walters eut une longue carrière comme marin. La famille Moores lui confia un autre bateau de pêche, le Howard Donald, pendant 7 ans. Il travailla ensuite sur le chalutier Savoyard et il eut le malheur, en route vers Fortune Bay, d’échouer son bateau sur l’île Saint-Pierre. Une raison alléguée est que le compas aurait pu être faussé par le grand nombre de personnes dans la cabine de pilotage. Il travailla ensuite sur le A.T. Cameron, un bateau utilisé pour la recherche sur les pêcheries (12). Il continua pendant quelques années un échange de correspondance avec mon père et mourut en 1987. Le fils du capitaine Walters, Ray, me confia que les naufrages et les tempêtes

dangereuses n'étaient pas un sujet de discussion bienvenu dans la famille, car sa mère était toujours craintive quand le père était en mer (13).

L'ANALYSE DES CAUSES DU NAUFRAGE

L'accident fut considéré comme une erreur de pilotage. Dans sa déclaration, le pilote dit qu'il avait entendu le signal de brume, mais qu'il n'avait pas pu bien identifier sa provenance. On peut toutefois faire une analyse plus poussée des causes de ce naufrage.

D'abord, la dangerosité du milieu : Georges Pelletier et Linda Dionne ont fait une analyse des accidents maritimes dans la région de l'île Verte entre 1850 et 1950 (14) et on peut en déduire que : 1) le nombre d'accidents diminue d'une période à l'autre; 2) en comparaison de régions à proximité, c'est la zone de l'île Verte qui est considérée comme la plus dangereuse; 3) et ceci est vrai pour la période 1900-1950 qui nous concerne ici.

Deuxièmement, le facteur humain : cette route n'était pas familière pour ces marins de Terre-Neuve et la formation des pilotes était sûrement à l'époque quelque chose de plus rudimentaire que maintenant.

Troisièmement, on peut voir qu'un grand nombre de phares et de bateaux-phares sont à peu de distance, ce qui en soi démontre la dangerosité. Toutefois, il faut considérer la limite de ces moyens, surtout en situation de brume. Une citation du capitaine Bouillon de Rimouski résume bien la situation : « Avant 1950, il n'y avait pas de radar sur les goélettes. Par mauvais temps, on arrêtait les moteurs, on écoutait les "criards" et on repartait à mi-vitesse. On savait un peu où on allait grâce au compas. Par temps de brume, pour situer l'île Verte, par exemple, on arrêtait les moteurs et on écoutait. Sur l'île, il y avait un phare et un signal sonore, un coup de canon était tiré régulièrement » (15).

Aussi, c'est seulement après la Seconde Guerre que plusieurs pièces d'équipement se sont ajoutées pour rendre la circulation maritime plus sécuritaire : le sonar, le pouvoir électrique sur les bateaux, les lumières de navigation et de position, le système de radiophoniques et le radar, celui-ci arrivant en 1955.

Un dernier point ne peut être passé sous silence. On était pendant l'été 1942 et les sous-marins allemands avaient commencé leurs attaques préventives dans le golfe et sur le fleuve pour empêcher l'approvisionnement en hommes, en équipements et en autres biens. On visait surtout les convois et dans l'an 1942, 23 bateaux alliés ont été coulés (16). Le 11 et le 12 mai, les navires S.S. Nicoya et S.S. Leto sont coulés en face de Cloridorme en Gaspésie. Le 6 juillet, ce sont les navires S.S. Anastassios Pateras, S.S. Hainaut et S.S. Dinaric qui sont coulés en face de Cap-Chat par le sous-marin U-132. L'équipage avait-il pris connaissance de ces attaques et aurait-il pu en être influencé, par exemple en naviguant à proximité des côtes?

COMMENTAIRES SUR LES ACTIVITÉS LIÉES AU NAUFRAGE

Le ministère des Transports fit son enquête pour s'assurer qu'il n'était pas impliqué dans les causes de l'accident et envoya un long questionnaire au gardien avec des questions pour lesquelles il obtint des réponses satisfaisantes, comme les suivantes : Quel temps faisait-il quand le vaisseau Ellen and Mary s'est échoué? Quelle était la visibilité au temps de l'échouement? Donniez-vous des signaux de brume,

à des heures régulières, avant l'échouement du bateau? Avez-vous donné des signaux spéciaux, et si oui, de quelle manière? Dites si vous vous êtes aperçu qu'il y avait danger en continuant sa route?

Du côté de la famille au phare, il y eut donc environ sept semaines très occupées. On peut particulièrement penser aux opérations suivantes :

- Il fallait continuer la garde normale du phare.
- Les marins ont dû être accueillis, logés et nourris.
- Également différents responsables et travailleurs spécialisés se présentent.
- Le gardien, qui avait une certaine connaissance de la langue anglaise, dut servir d'intermédiaire et d'interprète et aider à trouver du personnel.
- Le gardien, en compagnie du capitaine Walters, joua aussi un rôle de trésorier pour payer les services rendus.
- Il fallut répondre aux requêtes d'information du gouvernement.
- L'incident avait attisé la curiosité de beaucoup de personnes.

Il fallut par après aider à terminer certaines activités : renvoyer par le train du matériel qui avait été laissé; aider au retour des barils de métal utilisés qui appartenaient au ministère des Transports ou à la Canadian Oil. Soit dit en passant, il fallut 3 ans avant que mon père puisse se faire rembourser les appels longue distance faits à partir de son domicile, le propriétaire de la goélette et la compagnie d'assurance se renvoyant la balle. Voici quelques chiffres pour donner une idée des aspects économiques (17) :

- Salaire global de l'équipage : 600 \$ par mois
- Chambre et pension : 2,25 \$ par jour
- Salaire des ouvriers : 0,50 cent de l'heure
- Prix pour utilisation des bateaux : de 1,00 à 1,75 \$ de l'heure selon la grosseur du bateau
- Voyage du phare à L'Isle-Verte : 4 \$
- Voyage du quai d'en bas à L'Isle-Verte : 1,50 \$
- Voyage du phare aux couillons : 1 \$
- Sauvetage de barils : 9 \$ le baril

Globalement, selon ce que disait une de mes tantes, cet accident apporta environ 10 000 \$ sur l'île, l'opération la plus payante étant le sauvetage des barils d'huile de hareng.

DE L'ELLEN AND MARY À LA SAINT-JEAN

Le notaire Georges Côté, qui avait son bureau à Rivière-du-Loup, fut rapidement informé de l'accident parce qu'il connaissait déjà mon père et c'est lui qui reçut le protêt ou déclaration officielle faite par le capitaine. C'était aussi un homme d'affaires qui avait déjà une plus petite goélette pour le transport du bois, surtout vers Québec, ramenant au retour de la marchandise pour le grossiste J. B. Renaud. Il était en démarche de construire une nouvelle goélette, mais à cause de la situation de guerre, il avait de la difficulté pour acquérir un nouveau moteur et de l'équipement. Il était donc fort intéressé à acquérir l'épave. Comme me le dira son fils Christian, le fait de pouvoir acheter l'Ellen and Mary fut un cadeau

du ciel, même si la construction en cours de sa nouvelle goélette se faisait sans avoir bien planifié l'espace exact pour le moteur (18).

Quand il vit l'annonce sur Le Soleil, il soumissionna pour un montant de 1 200 \$, à prendre tel quel. Il y eut une autre soumission du même montant et la compagnie d'assurance rencontra les deux soumissionnaires et donna aux deux hommes une heure s'ils étaient intéressés à bonifier leur offre, l'épave devant aller au meilleur soumissionnaire. L'autre homme dit au notaire Côté que la valeur ne pouvait excéder 1 400 \$ ou 1 500 \$. Sachant l'intérêt de l'autre homme, Côté pensa qu'il offrirait 1 600 \$ et Côté décida donc d'offrir 1 610 \$. Il avait visé juste et obtint l'épave. Ainsi, il avait ce qu'il fallait pour terminer sa goélette : le moteur, les mâts, l'ancre, les gréments, voiles et autres pièces d'équipement (19).

La goélette Saint-Jean fut donc bénie et lancée le 11 octobre de la même année, tel qu'il fut annoncé précédemment dans Le Saint-Laurent (20). L'événement fut présenté comme une opportunité de développer un chantier naval d'une certaine envergure, comme il s'en trouvait dans plusieurs petites villes le long du Saint-Laurent. Les dimensions de la nouvelle goélette étaient de 87,7 X 28,5 X 8,8 pieds) pour un tonnage de 146 tonnes brut. En lui donnant le nom de Saint-Jean, le notaire Côté honorait un de ses fils décédé à l'âge de trois ans. Il en fut propriétaire de 1942 à 1948, et il y eut successivement trois propriétaires de la Côte-Nord jusqu'en 1962.

Qu'arriva-t-il à ce moment? On fit un voyage de bois à pâte jusqu'à Port Alfred, au fond de la rivière Saguenay. Dans la nuit du 13 août, le bateau étant sans cargaison, le bateau était de retour sur la rivière Saguenay, en route vers La Malbaie. L'homme de roue s'endormit et la goélette frappa un récif à l'anse Saint-Jean. Par chance, n'ayant pas de cargaison, l'équipage fut capable de continuer sa route vers La Malbaie, où la goélette fut abandonnée et brûlée le 13 novembre 1962, à une époque qui correspond à la fin de ce type de transport sur le fleuve. En effet, il a été remplacé par de plus gros bateaux et par le camionnage.

CONCLUSION

J'ai eu à plusieurs reprises l'occasion de faire une présentation sur le naufrage de l'Ellen and Mary, mais la plus émouvante fut sûrement celle que je fis en 2019 à Carbonear, port d'attache de l'Ellen and Mary. J'eus alors l'occasion d'échanger avec un descendant de la famille Udell, propriétaire précédent de la goélette et avec une fille du capitaine Gordon Walters. Ce ne fut pas le dernier accident qui arriva dans le même secteur de l'île Verte et en voici deux qui se sont produits dans les années 1940.

Lors de mon séjour à Carbonear, j'ai eu l'occasion de voir la roue de conduite de l'Ellen & Mary, alors propriété de la famille Udell. Coll: Jocelyn Lindsay



La goélette Saint-Ulric, propriété de la Price Brothers, s'est échouée le 31 août 1941, par une brume épaisse, plus à l'est et près du bout d'en bas de l'île Verte. Ayant conservé son équilibre à cause de son fond plat, elle fut rescapée la nuit suivante à marée haute. De l'eau s'était infiltrée, mais ses pompes furent suffisantes pour continuer le voyage avec sa cargaison de bois de construction.

Le Keymont, un bateau de fer avec une cargaison de 1 300 cordes de bois, s'est aussi échoué le 6 septembre 1947, à peu près à la même place que l'Ellen and Mary. La seconde nuit après l'accident, il fut possible de déplacer le bateau avec l'aide d'un remorqueur.

Pour conclure, on peut reprendre ces mots du spécialiste du patrimoine maritime Alain Franck :
« Nous possédons au Québec un patrimoine maritime considérable, susceptible de nous éclairer sur notre passé, notre présent et notre avenir. Il est permis de constater que cette dimension fondamentale de notre sensibilité culturelle, de notre richesse humaine et de notre potentiel économique n'a guère été prise en considération jusqu'à présent. La culture maritime québécoise est encore à découvrir » (21).

RÉFÉRENCES

- 1- Parsons, Bert, courriels du 5 et du 30 août 2019
- 2- Squires, Elizabeth, *They Lived by the Sea*. Publié à compte d'auteure, 2001
- 3- Rheault, Pascal-Andrée et Gauvreau, Gilles. (1999). *Itinéraire et découvertes culturelles au Bas-Saint-Laurent, Trois-Pistoles*, Centre d'édition des Basques, p. 116
- 4- Lettres du gardien Lindsay à l'inspecteur des phares B.J. Kaynes, les 23 et 30 octobre 1942
- 5- Télégramme du capitaine Walters à Silas Moores, 20 juillet 1942
- 6- Annonce, *Le Soleil*, 27 août 1942
- 7- Lettre de la Fonderie de L'Islet au gardien Lindsay, 18 septembre 1943
- 8- Entrevue avec Lucien Dionne, 25 octobre 2018
- 9- Walters, Gordon et autres, *Registres du phare*, 18 juillet 1942
- 10- Lindsay, Georges-Henri, *Registres du phare*, 6 août 1942
- 11- Dubé Lindsay, Laurence, *Registres du phare*, 7 août 1942
- 12- Andrieux, Jean-Pierre (1984). *Naufrages à Saint-Pierre*. Ottawa, Leméac
- 13- Walters, Ray, courriel du 10 octobre 2018
- 14- Pelletier, Georges et Dionne, Lynda (2006). Une page de l'histoire maritime du Saint-Laurent, secteur de l'île Verte et Cacouna. *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, numéro 66, pp. 38-44
- 15- Massicotte, Marie-Andrée (1986) *Au gré du fleuve et de l'histoire*. *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, XI, 4, pp. 99-123
- 16- Trépanier, Louis. (1984). 1942 : la bataille du Saint-Laurent. *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent IX*, 4, pp. 85-96
- 17- Notes personnelles du gardien Lindsay
- 18- Entrevue avec Christian Côté, 15 septembre 2018
- 19- Informations obtenues de Georges Pelletier et Lynda Dionne, 25 septembre 2018
- 20- Lancement de la goélette St-Jean à Rivière-du-Loup, Le Saint-Laurent, 15 octobre 1942
- 21- Franck, Alain (1984) *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent-Pratiques et coutumes du cabotage, L'Islet-sur-Mer*, Musée maritime

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier ces personnes qui m'ont fourni des informations : CARON, Jean-René, Québec; CLOUTIER, Jean, Québec; CÔTÉ, Christian, Québec; DIONNE, Lucien, Trois-Pistoles; DIONNE, Lynda, Cacouna; DUBÉ, Gilles, Rivière-du-Loup; PARSONS, Bert, Carbonar, NFL; PELLETIER, Georges, Cacouna; WALTERS, Ray, Ontario; WITHAM, Jim, Essex, Mass.

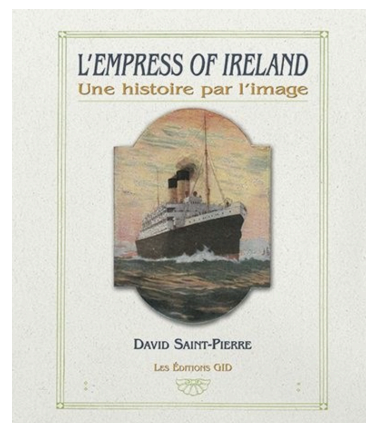
Un autre événement tragique au pied d'un phare !

L'Empress of Ireland a sombré à proximité du phare de la Pointe-au-Père en 1914 après y avoir débarqué son pilote. Toute l'histoire vous est présentée dans le premier livre de David Saint-Pierre... Ne manquez pas la suite !

Vous êtes invités au

Lancement de son nouveau livre

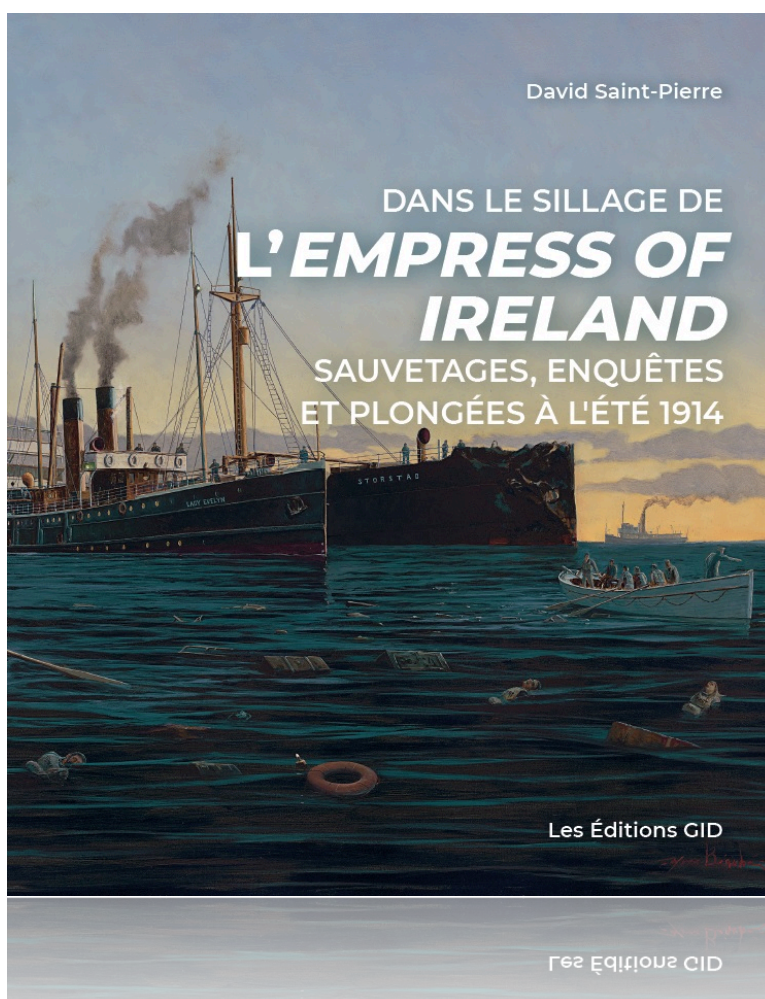
"Dans le sillage de l'Empress of Ireland. Sauvetages, enquêtes et plongées à l'été 1914",
publié aux éditions GID.



Le vendredi **26 mai prochain**, lors d'un 5 à 7 au Site historique maritime de Pointe-au-Père, à Rimouski. Tout le monde est invité à cet événement qui saura plaire à tous ceux qui ont un intérêt pour l'histoire maritime du Québec. Il sera possible de se procurer ce livre, ainsi que son précédent et d'échanger avec David et avec d'autres passionnés de l'histoire de l'Empress of Ireland. Un événement gratuit à ne pas manquer!

Bienvenue!

David Saint-Pierre,
historien et auteur



La renaissance du phare de la Pointe-Mitis

(par : Ladd Erik Johnson)

Les efforts pour préserver le phare de la Pointe-Mitis ont débuté en 2010 lorsque notre association de quartier (Association des résidents de la pointe du phare de Métis-sur-Mer ou ARPP) s'est jointe à la Ville de Métis-sur-Mer et à Héritage Bas-St-Laurent pour préserver ce site historique grâce à la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Le chemin a été long, mais le site a finalement été acquis en 2016 par la Ville, qui l'a ensuite loué à l'ARPP en 2018 dans le cadre d'une entente de 15 ans pour gérer et restaurer le site et le rendre accessible au grand public. Le site a officiellement accueilli ses premiers visiteurs en 2019 et est devenu une destination populaire pour les visiteurs d'ici et d'ailleurs.

Les travaux ont commencé rapidement après l'acquisition, le financement fédéral initial ayant servi à améliorer des éléments clés de l'infrastructure du site, notamment des systèmes septiques modernes et écologiques, la collecte et le stockage des eaux de pluie et la ventilation de la tour du phare. Ces améliorations ont permis de rendre habitable la maison du gardien, qui est désormais disponible au public pour des locations trois saisons. Plus récemment, des restaurations plus visibles des bâtiments ont eu lieu grâce à la générosité de donateurs privés et de la Caisse Desjardins et à l'octroi de deux subventions fédérales, l'une provenant du programme Nouveaux Horizons (Emploi et Développement social Canada) et l'autre du Programme national de partage des frais pour les lieux patrimoniaux (Parcs Canada). Pour commencer, la tour et la lanterne du phare ont été repeintes au printemps dernier, et elles sont à nouveau d'un rouge et d'un blanc éclatants, faciles à voir même de loin. Les travaux ont été réalisés par la firme Construction Béton 4 Saisons de Rivière-du-Loup, et il aura fallu cinq semaines de travail acharné à leur équipe pour redonner tout son lustre à l'icône de notre communauté !



Photo : Page FaceBook Phare de Métis

Bien sûr, tout le monde souhaite que le phare brille aussi la nuit. La lumière originale du phare a été éteinte en 2017 lorsque le mercure a été retiré du mécanisme rotatif en raison de craintes de contamination future. Après avoir exploré différentes options, nous avons demandé à l'entreprise Quaketek de Montréal de visiter le site, d'analyser la situation et de proposer des solutions. Leur idée la plus simple, la plus rapide et la moins coûteuse a été de remplacer les roues de service d'origine par les roues de haute technologie utilisées aujourd'hui dans les restaurants tournants. Elles ont été fabriquées cet hiver et seront installées ce printemps. Des travaux supplémentaires seront nécessaires, mais nous espérons que le système fonctionnera, au moins pour de courtes périodes, d'ici l'été.

Enfin, la restauration de l'ancien bâtiment de la corne de brume a commencé cet automne. Il a été converti en laboratoire scientifique dans les années 1970 par le Service canadien des forêts, mais nous avons souhaité lui donner une vocation plus polyvalente pour le transformer en un espace communautaire pour la poursuite d'activités culturelles, éducatives et scientifiques : « l'Atelier du Criard ». Cet automne, Construction Joli-Mont de Rimouski a commencé les travaux extérieurs : nouvelle toiture, nouveaux bardeaux et nouvelles terrasses, et les terminera au printemps lorsque le temps sera plus clément. Entre-temps, la firme Sun-Innov, également de Rimouski, travaille à l'intérieur pour rénover et réorganiser l'espace afin d'accueillir des artistes et des chercheurs en résidence, des ateliers, des cours sur le terrain, et plus encore : un espace pour tous les efforts créatifs!



Photo : Page FaceBook Phare de Métis

Tous ces travaux ne seraient pas possibles sans les contributions de la municipalité et des donateurs privés et nous les remercions vivement pour leur soutien. En effet, ces contributions ainsi que celle de la Caisse Desjardins ont été essentielles pour compléter le financement fédéral que nous avons reçu. Bien sûr, il reste encore beaucoup à faire et nous comptons sur le soutien continu de la communauté à l'avenir.

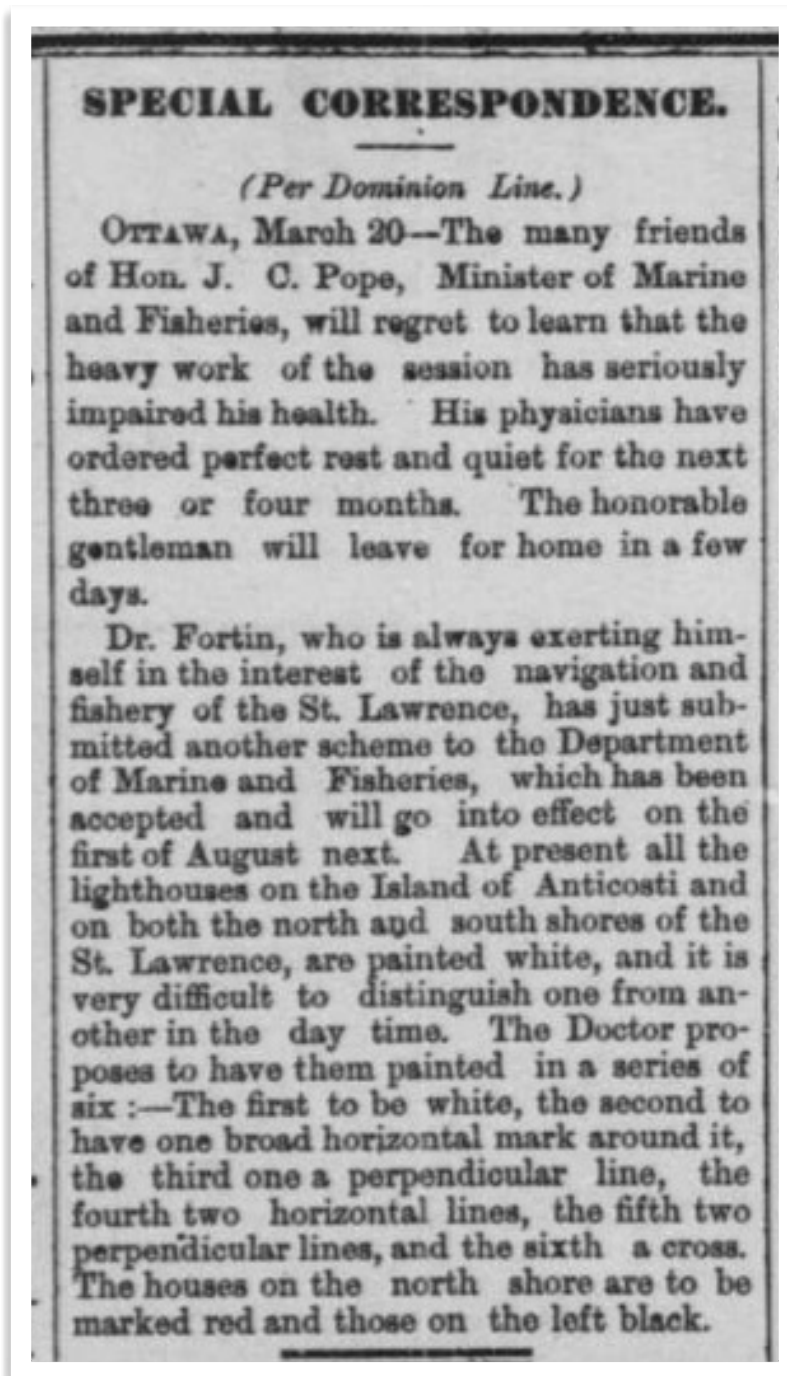
Comme nous l'avons mentionné plus haut, le site est ouvert au grand public et les visiteurs sont les bienvenus toute l'année de 9 à 17 heures pour venir voir les progrès réalisés et profiter du site. Il n'y a cependant pas d'accès à l'intérieur des bâtiments et l'accès aux zones extérieures peut être limité lorsque les installations sont louées. De plus, à l'exception d'événements communautaires occasionnels comme la Journée québécoise des phares, il n'y a pas de programmation régulière sur le site. Notre objectif est simplement de donner aux gens la possibilité de profiter de la beauté naturelle et de l'ambiance historique de l'endroit. Cependant, en raison de la nature du site, qui est situé au bout d'un chemin privé étroit, les visiteurs qui arrivent en voiture doivent stationner à l'extrémité de la route du phare, près de la route 132, aux endroits prévus à cet effet, et marcher jusqu'au site du phare. Cette agréable promenade d'un kilomètre ne dure que 15 minutes et ajoute au plaisir de la visite. La sécurité est notre priorité et il peut y avoir beaucoup de gens, y compris des enfants, qui marchent ou font du

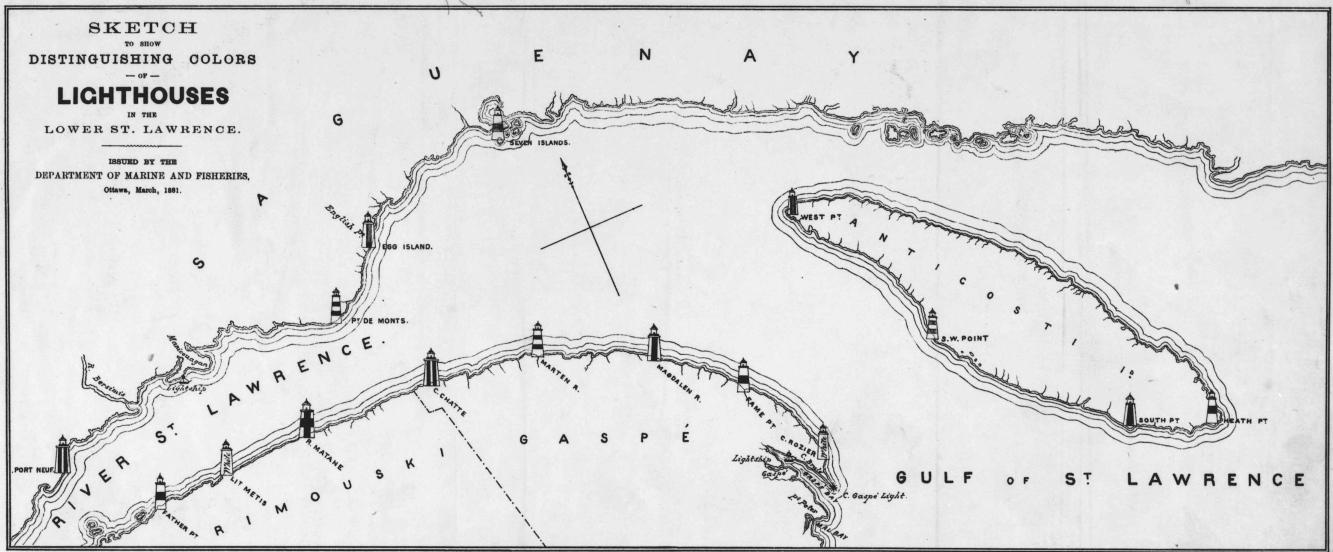
vélo le long de la route, même hors saison, de sorte que la circulation des véhicules motorisés doit être réduite au minimum.

De plus amples informations sur le phare, notamment sur la location de la maison du gardien ou de l'atelier du criard, sont disponibles à l'adresse suivante : www.pharedemetis.ca.

Rétrospective journalistique

Dans le journal Morning Chronicle du 21 mars 1881, le Dr. Fortin propose d'identifier les différents phares de jour par un marquage différent sur chacune des tours. Ce que le département de la Marine a fait la même année.





Plan des codes de couleurs des phares, ANC.

Commentaires d'Ozéniphare Delisle

(par: Jean Cloutier)



Cloutier 2015

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, des 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

Comité du Bulletin des Amis des phares :

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

Nous désirons remercier tous nos collaborateurs à ce Bulletin :

Jocelyn Lindsay, Roger Chouinard, Jean Parent, Antoinette Tremblay, Ladd Erik Johmson