

# LE BULLETIN

## DES AMIS DES PHARES



NUMÉRO : Spécial Phare de l'île Rouge

Été 2021

UN SIÈCLE ET DEMI DE VIE AU MILIEU DU FLEUVE



# UN SIÈCLE ET DEMI DE VIE AU MILIEU DU FLEUVE

## En page couverture

Photo aérienne de l'île Rouge du Sud en regardant vers le Nord au début des années 1980. En plus du phare, nous remarquons les maisons, les divers bâtiments, l'antenne du radio phare et celle pour les communications radio, sans oublier la grande quantité de barils de diesel le long de la plage pour alimenter les génératrices.

Photo : M. Denis Chamard, Garde Côtière canadienne

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Présentation</b>	Jocelyn Lindsay, Jean Cloutier et Jean-Claude Tardif	Pages : 2 , 3
<b>Situation géographique de l'île Rouge</b>		Page : 4
<b>L'île Rouge, en quelques dates</b>		Pages : 5 , 6
<b>La construction d'un phare sur l'île Rouge</b>	Jean Cloutier	Pages : 7 à 12
<b>Les brisants de l'île Rouge, cimetière du fleuve Saint-Laurent au 19<sup>e</sup> siècle</b>		
Georges Pelletier et Lynda Dionne		Pages : 13 à 26
<b>Les gardiens du phare de l'île Rouge</b>	Jean Cloutier	Pages : 27 à 40
<b>La longue et forte relation entre les phares de l'île Rouge et de l'île Verte</b>		
Jocelyn Lindsay		Pages : 41 à 51
<b>La maison et le phare de l'île Rouge racontés par Cécile Lindsay</b>		
Lynda Dionne et Georges Pelletier		Pages : 52 à 55
<b>Ma découverte de l'île Rouge en 1998</b>	Nicole Picard	Pages : 55 à 58
<b>L'automatisation au phare de l'île Rouge et la suite</b>	Jean Cloutier	Pages : 59 à 63
<b>Au fil des ans</b>	Jocelyn Lindsay	Pages : 64 à 71
<b>Mot de la fin</b>		Pages : 72, 73

## Présentation de ce numéro spécial

L'information, en juin 2019, à l'effet que Pêches et Océan Canada lançait un appel d'offres pour démolir les bâtiments du phare de l'île Rouge, laissés à l'abandon depuis plusieurs années, nous a motivés à produire ce numéro spécial du *Bulletin des Amis des phares*.

En effet, seul le phare, faisant partie des lieux patrimoniaux du Canada et du Québec, serait préservé et continuerait à fonctionner à l'énergie solaire. Le site lui-même est maintenant classé comme sanctuaire pour les oiseaux.



**Phare de l'île Rouge.**

Tour ronde en pierre grise, surmontée d'une lanterne en fer peinte en rouge. Lumière blanche et tournante donnant trois éclats de lumière à 10 secondes d'intervalle, puis s'éclipsant pendant 30 secondes.

Leclaire A. (1906) *Le Saint-Laurent historique, légendaire et topographique*

Damase Potvin, dans son livre *Le Saint-Laurent et ses Îles*, qu'il publia en 1940, mentionne que Champlain donna à l'île Rouge son nom probablement à cause de la couleur de ses rochers. Il la décrit ainsi : " C'est un îlot formé de roches et de débris de la mer. Deux courants d'une force peu commune mais bien connus des navigateurs la contournent à toute heure et que le temps soit calme ou que la tempête souffle, l'oreille dans les environs

perçoit constamment un bruit de vagues en courroux venant se briser sur les rochers des rivages.(1)” Il faut ici rappeler que cet îlot, considéré comme très dangereux pour la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et lieu de nombreux naufrages, fut habité de 1848 à 1988.

La pertinence d’un numéro spécial du *Bulletin des Amis des phares* nous apparaissait tout à fait indiquée à ce moment-ci. Les trois signataires de cette présentation ont depuis plusieurs années une grande implication pour l’histoire des phares et plus particulièrement celui de l’île Verte. Aussi, les liens qui ont pu s’établir entre ces deux îles seront mis en évidence. Comme on le verra, plusieurs habitants de l’île Verte ont été impliqués dans des activités relatives à l’île Rouge.

Ce numéro vise donc deux objectifs prioritaires, soit de rappeler la riche et méconnue histoire de l’île Rouge, et de mettre en lumière les importantes relations entre les deux îles. À cela s’ajoutent trois autres buts secondaires qui justifient cette publication : rappeler les souvenirs verbaux ou écrits de quelques personnes ayant vécu l’expérience d’y habiter; exploiter de nombreux écrits peu faciles d’accès; profiter du moment présent qui constitue une étape de transformation importante de l’île Rouge.

Ce numéro comprend essentiellement des textes inédits et de nombreuses photos anciennes ou récentes. Jean Cloutier signe ici trois textes, un premier sur la construction du phare et un second sur les gardiens et les améliorations apportées à la station; il aborde enfin l’automatisation de ce site depuis le départ du dernier gardien. La contribution de Georges Pelletier et de Lynda Dionne est également très significative. Leur texte sur les accidents maritimes dans la région de l’île Rouge apporte des connaissances intéressantes pour notre mémoire collective. Lynda et Georges nous font aussi profiter du contenu de leurs rencontres avec Cécile Lindsay, qui séjourna à l’île Rouge de 1927 à 1942. S’inspirant essentiellement de sa documentation familiale, Jocelyn Lindsay décrit plusieurs caractéristiques des liens entre les phares des deux îles. Il regroupe aussi dans un dernier texte un grand nombre de faits et d’évènements qui ajoutent à la richesse de l’histoire de cette île. Accompagnée d’un ancien assistant gardien, Nicole Picard raconte les péripéties de sa visite à l’île Rouge en 1998.

Nous remercions sincèrement les personnes qui ont rédigé des textes ou fourni des photos et des références utiles pour la préparation de ce document.

Coordination de ce document

*Jocelyn Lindsay, Jean Cloutier et Jean-Claude Tardif*

## Notes

- (1) Potvin, Damase (1940). *Le Saint-Laurent et ses îles*. Montréal, Éditions Bernard Valiquette. Pages 404-405

## Situation géographique de l'île Rouge

Les bancs de l'île Rouge sont une vaste zone de hauts-fonds gisant au milieu du fleuve Saint-Laurent, et constituent le premier obstacle qui divise le fleuve en deux chenaux, le chenal du Nord et le chenal du Sud. L'île Rouge, point culminant de ces bancs, atteint une hauteur de 5,2 m. On retrouve un phare et plusieurs bâtisses sur cette île basse et sablonneuse. Le feu de l'île Rouge, posé sur une tour grise à partie supérieure rouge, s'élève presque au milieu de l'île (48°04'N, 69°33'W).

(Service Hydrographique du Canada : *Instructions nautiques ATL- 111*)



Source : Christiane Hébert, Parcs Canada

## L'ÎLE ROUGE, EN QUELQUES DATES

- 1833 : Installation d'une bouée noire à l'extrémité est de la batture de l'île Rouge
- 1847 : Contrat de construction d'un phare à l'île Rouge entre la maison de la Trinité et le constructeur Joseph Archer
- 1848 : Construction et mise en service du phare de l'île Rouge
- 1850 : Construction d'une demeure en briques et en bois avec accès au phare
- 1871 : Installation d'un bateau-phare équipé d'un système lumineux catoptrique et d'un signal de brume à la vapeur.
- 1890 : Un nouveau système lumineux est installé : on passe d'un feu fixe rouge à un feu blanc clignotant
- 1916 : Un nouveau système lumineux est installé : réflecteur quadruple à longue focale
- 1923 : Remplacement du navire utilisé comme bateau-phare par un chalutier naval transformé et motorisé
- 1929 : Installation d'un système sur rail pour sortir de l'eau le bateau de service.
- 1932 : La lumière est remplacée pendant l'hiver par un feu non surveillé fonctionnant à l'acétylène
- 1934 : On installe une corne de brume ou criard
- 1945 : Un criard plus performant est installé dans un nouveau bâtiment
- 1945 : Installation d'un radiophare
- 1958 : Construction de la résidence de l'assistant
- 1960 : Abandon en fin de saison de l'utilisation d'un bateau-phare
- 1964 : Installation d'un système électronique de détection de la brume
- 1965 : Une maison du gardien est construite pour remplacer la résidence d'origine de 1850
- 1966 : Le système lumineux passe du brûleur au kérosène à l'ampoule électrique et l'électricité est produite sur place par deux groupes électrogènes fonctionnant au diesel
- 1988 : Automatisation du phare de l'île Rouge et départ des derniers gardiens

1990 : Création du Centre d'interprétation et de mise en valeur de l'île Rouge

1998 : Fermeture du radiophare et nouveau système lumineux

1999 : L'Hostellerie de l'île Rouge accueille ses premiers visiteurs mais l'expérience ne durera que quelques années

2000 : Extinction du signal de brume installé en 1964

2008 : Le projet de loi S-215 sur la protection des phares patrimoniaux est sanctionné le 29 mai

2010 : La Loi sur la protection des phares patrimoniaux (L.C. 2008,c.16) est mise en vigueur le 29 mai

2015 : Le gouvernement fédéral a le droit de disposer des phares non cédés via cette loi

2018 : Annonce que les bâtiments de l'île Rouge sauf le phare seront détruits



Station du phare de l'île Rouge, Photo : Patrick Matte

## Construction d'un phare sur l'Île Rouge

(Par : Jean Cloutier)

Aujourd'hui, la gestion de la sécurité sur le fleuve Saint-Laurent est confiée à la Garde côtière canadienne. Toutefois, pour la période qui nous concerne, il faut revenir à son ancêtre, c'est-à-dire la « Maison de la Trinité de Québec ». Cet organisme public formé selon le modèle de la « Trinity House » britannique a été créé en mai 1805 pour améliorer les conditions de navigation sur le fleuve. Sa première intervention fut la construction du phare de l'île Verte, entreprise l'année suivante(1). Le balisage du chenal maritime à partir du golfe impliquait des sommes considérables de la part du gouvernement, d'où la lenteur pour l'érection de nouveaux phares. Par conséquent, un bateau-phare fut ajouté dans la Traverse St-Roch, entre l'Isle-aux-Coudres et Saint-Roch-des-Aulnaies, au début de 1830 et le deuxième phare du Saint-Laurent (Pointe-des-Monts) fut allumé à l'automne de la même année. En 1831, une nouvelle tour est érigée à la pointe Sud-Ouest de l'île d'Anticosti et en 1835 une autre sur sa pointe Est.

Avec l'union du Haut et du Bas-Canada en 1840, le nouveau gouvernement était convaincu qu'il fallait consolider la sécurité sur le fleuve pour ne pas perdre son monopole aux dépens de villes américaines. La création des canaux Érié et Champlain et l'ouverture de la rivière Hudson permettaient désormais les exportations du Haut-Canada vers New York(2). Les phares du Pilier-de-Pierre (1843), situé en face de Saint-Jean-Port-Joli et de l'Île Bicquette (1844), devant la municipalité du Bic, ainsi que le phare de l'île Rouge (1848) font partie de la première génération de phares venue avec cette expansion de la navigation et de la colonisation dans le Haut-Canada. Construits sur trois îles différentes le long du parcours navigable, l'ajout de ces aides à la navigation allait rendre le fleuve plus sécuritaire et neutraliser la menace économique que représentait le canal Érié.

Les trois phares de cette décennie avaient été conçus par la même personne : Charles Atherton, ingénieur civil maritime né en Angleterre. Il s'était distingué dans son pays pour divers travaux de quai et de construction navale avant d'arriver au Canada en 1842(3). C'est à la demande de M. Hamilton H. Killaly qui venait d'être nommé président du nouveau service des travaux publics qu'Atherton se retrouva dans notre pays. Il ne resta que deux années (1842 et 1843) mais pendant cette courte période, en plus de produire les plans de ces phares, il fut responsable des sondages lors du creusage du chenal dans le lac Saint-Pierre(4).

Après la construction de la tour sur l'île Bicquette en 1844, même si l'ajout du phare de l'île Rouge n'était pas encore officiel, la Maison de la Trinité était prête et n'attendait que l'opportunité financière pour débiter le projet. Cette occasion se présenta à la fin de l'année 1846 alors que le secrétaire Errol Boyd Lindsay reçut une lettre de l'honorable Charles-Eusèbe Casgrain, commissaire adjoint des travaux publics. Cette missive faisait état des dangers à la navigation, des naufrages et des souffrances des marins et réclamait plus



de phares dans la partie d'en bas du fleuve(5). Dès le début de l'année 1847, les journaux publiaient un avis destiné aux entrepreneurs en construction afin qu'ils présentent leurs soumissions(6). Malgré cette procédure officielle, il semble évident que le constructeur des phares du Pilier-de-Pierre et de l'île Bicquette était déjà implicitement sélectionné pour la suite des choses. Joseph Archer Sr (1810-1904), maître menuisier, maçon et entrepreneur général, n'était pas inconnu des administrateurs de la Maison de la Trinité avant l'érection de ces trois phares. Ce dernier avait construit en 1831 le phare de Pointe Sud-Ouest sur l'île Anticosti. Le surintendant en charge de la supervision des travaux pour la Maison de la Trinity, M. William Smith s'ajouta à l'équipe.

**AVIS AUX ENTREPRENEURS DE  
BÂTIMENTS.**



**DES SOUMISSIONS** seront  
reçues à ce bureau d'hui au  
**JEUDI 15 FÉVRIER** prochain, pour  
l'érection d'une Tour et dépendances  
du PHARE sur l'île-Rouge, dans le  
fleuve Saint-Laurent, dont on peut  
voir les plans et devis en s'adressant  
aux soussignés, qui donneront les in-  
formations requises.

Les bâties doivent être en pierre de Montréal, de la  
Pointe-aux-Trembles ou de Deschambault, et les ou-  
vrages devront être terminés avant le 1er septembre pro-  
chain.

Un bateau à vapeur sera prêt à partir pour l'île-Rouge  
à l'ouverture de la navigation, et l'entrepreneur pourra  
profiter de l'occasion pour visiter le site et descendre ses  
ouvriers.

**LINDSAY ET LEMOINE,**  
Maison de la Trinité, {      Greff. M. T. Q.  
Québec, 19 janvier 1847. }

Journal *LE CANADIEN*, 25 janvier 1847

Le contrat de construction entre la Maison de la Trinity et M. Archer fut conclu le 20 février 1847(7). Le 18 avril, la Maison de la Trinité ordonna au capitaine Boxer, à M. Smith, et à l'entrepreneur de se rendre sur l'île pour identifier l'emplacement de l'érection de cette tour. La lanterne et le système d'illumination avaient déjà été commandés en Angleterre et M. Archer avait de plus été avisé dès la fin février, lors de la signature du contrat, de faire tailler et préparer les pierres nécessaires pour la construction(8). Dans le contrat, il est clairement spécifié qu'une maison attenante au phare avec un passage doit également être construite.

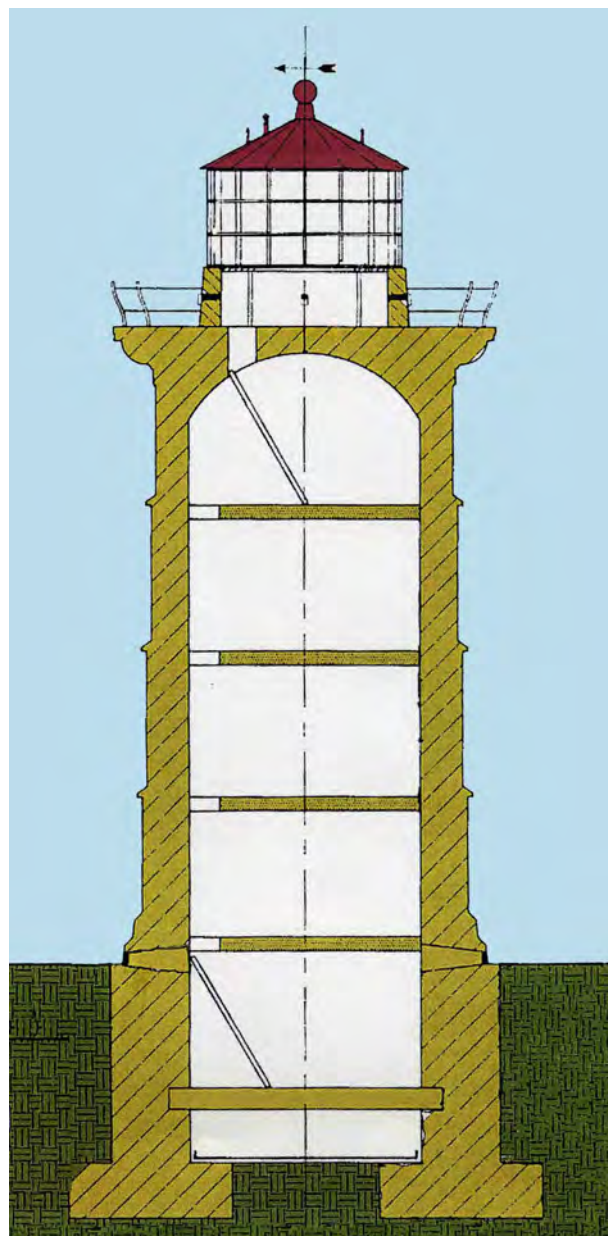
Depuis plusieurs années, une information erronée dont il est difficile de retracer la source est malheureusement reprise dans la majorité des textes, ouvrages et sites Internet à propos des phares du Québec. Elle affirme que « Ces trois phares érigés par M. Archer auraient été construits avec des pierres de ballastage de navires provenant d'Écosse ». Pourtant, la demande de soumissions concernant la construction du phare de l'île Rouge publiée dans les journaux précise bel et bien que l'entrepreneur choisi devra utiliser de la pierre de Montréal (possiblement la carrière Martineau dans le Mile-End) ou de la Pointe-aux-Trembles (aujourd'hui Neuville, comté de Portneuf), ou de Deschambault (dont les carrières principales se trouvaient à Saint-Marc-des-Carières, comté de Portneuf). Le contrat signé entre les deux parties spécifie l'utilisation de pierres de Deschambault. La

date à laquelle M. Archer a reçu l'ordre de préparer le matériel pour la construction et le moment du début des travaux ne permettait pas de faire venir des pierres de l'autre continent, alors que nous avons ici en sol québécois une très bonne qualité de pierre et une excellente expertise de leurs tailleurs. Enfin, comme l'indique le livre des procès-verbaux de la Maison de la Trinité, les pierres de construction de ce phare proviennent définitivement de Deschambault(9).

Alors que les pierres étaient taillées dans une carrière québécoise, les travaux d'excavation allaient bon train sur l'île pour ériger la fondation de l'édifice. Néanmoins, contrairement à tous les phares construits précédemment sur du roc en surface, le contremaître fut surpris de ne pas trouver de fond aussi solide pour celui de l'île Rouge. Le 2 juillet, M. Smith informe l'administration que les ouvriers de M. Archer ont creusé 17 pieds (5.18m) de profondeur sans avoir trouvé le roc. Il donna instruction de creuser 6 pieds (1.8m) de plus. Si un fond solide n'était pas trouvé, alors il débiterait la construction de la fondation à ce niveau(10). La seule découverte que firent les ouvriers en poursuivant l'excavation fut de l'eau. Ce phare repose donc sur une fondation de pierre de plus de 20 pieds (6m) de profondeur. Ce travail imprévu occasionna des délais et des coûts supplémentaires dès le début du projet. N'ayant pas en main la pierre nécessaire pour commencer cette fondation non prévue aux plans, M. Archer proposa d'ouvrir une carrière à la Rivière-des-Vases, à L'Isle Verte, pour se procurer le matériel nécessaire(11). La saison avançait plus rapidement que les travaux, ralentis par la quête des pierres d'assises et leur transport sur l'île.

Entre-temps, la lanterne et le système lumineux arrivèrent le 12 octobre 1847 par un bateau en provenance de Londres, en Angleterre. Ils furent immédiatement entreposés le temps que la construction de la tour soit terminée(12).

À la fin de l'été, Joseph Archer avait conclu un contrat avec M. Louis Bertrand, marchand de l'endroit, pour le transport des pierres taillées avec sa goélette CAROLINE(13). Alors que le froid s'installait en novembre 1847, période qui correspond habituellement à la fin de la



saison de travail à l'extérieur, il y avait seulement l'assise de construite jusqu'au niveau du sol avec les pierres de L'Isle Verte. Par contre, on avait pris soin de transporter et de décharger sur l'île la presque totalité des pierres de Deschambault requises pour la construction de la tour au printemps suivant(14).

Les travaux ne reprirent qu'en juin 1848. Ceux-ci progressaient lentement et à la fin du mois, il n'y avait que le premier rang de pierres coupées qui reposait sur la fondation. Ceci



inquiétait grandement M. Smith qui espérait voir le phare terminé avant l'automne. Toutefois, une lettre de ce même superviseur datée du 11 août 1848 informe les administrateurs que la hauteur de la tour atteindra bientôt le troisième étage et qu'il semble possible qu'elle soit prête à recevoir la lanterne au cours du mois de septembre(15).

C'est le 24 octobre que la lanterne de couleur rouge est enfin ajoutée au sommet de cette tour de pierres grises. Un spécialiste en éclairage et M. Dufour, futur gardien de ce phare, se rendent sur l'île Rouge pour faire l'installation du système lumineux catoptrique de 24 lampes et réflecteurs de 21 pouces de diamètre(16). Chaque réflecteur projetait un faisceau lumineux sur un arc de 15 degrés, d'où la nécessité d'avoir 24 réflecteurs pour produire une lumière continue sur 360 degrés.

Le phare avec ses trois anneaux de pierres en saillie. Photo : Jean Cloutier

Le phare consiste en une tour circulaire en maçonnerie de pierres d'une hauteur de 51 pieds (15,5m) coiffée d'une lanterne rouge de 15 pieds (4,6m) pour un total de 66 pieds (20,1m) de hauteur. D'un diamètre de 30 pieds (9,1m) à la base et de 20 pieds (6m) au sommet, outre le rez-de-chaussée, la structure comprend trois étages dont le dernier est voûté et donne accès à la lanterne(17). Les pierres grises formant la circonférence extérieure de la tour étaient minutieusement taillées et bouchardées de façon à s'emboîter parfaitement les unes aux autres. L'épaisseur des murs du phare vers l'intérieur n'était pas faite de pierres, mais de plusieurs rangs de briques réfractaires de première qualité. Cette tour se distingue de tous les autres phares par ses trois anneaux de pierres en saillie qui la ceinturent à intervalles réguliers. Cet élément architectural avait pour fonction d'éloigner l'eau des murs de la tour de façon à en retarder la dégradation.




Le mur du phare de l'île Rouge avec ses pierres bouchardées et marteau à boucharder. Photo: J. Cloutier

Trois fenêtres à battants en ogive se trouvent entre ces cordons de pierres et s'élèvent verticalement au-dessus de la porte d'entrée(18). Toutes ces ouvertures font face au Sud-Ouest pour ainsi ne pas être exposées aux tempêtes provenant habituellement du Nord-Est. Plusieurs bâtiments se sont ajoutés au fil des ans sur le site, mais... en 1848, la tour était le seul édifice présent et celle-ci combinait les fonctions de phare, d'entrepôt et d'habitation pour le gardien et sa famille. Malheureusement, même si dans le contrat de construction du phare, une maison pour le gardien était aussi prévue, le manque de temps de l'entrepreneur ajouté à l'urgence d'allumer ce feu de navigation le plus tôt possible priva le gardien d'une demeure convenable(19).



L'épaisseur des murs en briques. Photo : Mario Mercier

**AVIS AUX MARINS.**

 **L**E phare sur l'Isle rouge, dans le fleuve Saint-Laurent, ayant été dernièrement complété, avis est par le présent donné qu'une LUMIERE ROUGE de PREMIERE CLASSE finit en vue dès le ONZIEME jour de NOVEMBRE courant, et que la dite lumière continuera de paraître chaque nuit depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, DU QUINZE D'AVRIL AU QUINZE de DECEMBRE, chaque année.

La Tour est de 51 pieds de hauteur, et la lumière apparaît à environ 66 pieds au-dessus du niveau de la mer, et est vue tout autour du compas; l'Isle blanche portant de la S. O. à O. environ 10 milles; la lumière de l'Isle Verte S. E. par E. à E. environ 5 milles et demi; et l'extrémité Nord-Est du rescal de l'Isle Rouge environ deux milles et demi.

Par ordre,  
**LINDSAY et LEMOINE.**  
R. M. T. Q.

Maison de la Trinité, }  
Québec, 17 novembre 1848. }

Malgré quelques travaux de finition intérieure à compléter au printemps 1849 et quelques ratés du système lumineux ou dus à des erreurs commises par le gardien du phare lors des premières tentatives d'allumage, ce phare projette officiellement sa lumière depuis le 11 novembre 1848(20).

Le Journal de Québec, 30 novembre 1848



L'entrée du phare de l'île Rouge. Nous remarquons autour de la porte, les marques de l'ancien passage vers la maison. À l'intérieur, des marches étroites ceinturées de murs de briques. Photos : J. Cloutier

### **Références :**

- (1) : Leclerc, Jean (1990). *Le Saint-Laurent et ses pilotes (1805-1860)*. Montréal, Leméac, pages 29-31
- (2) : Rapport FHBRO (Federal Heritage Building Review Office) no 87-087
- (3) : Web Publication : Grace's Guide to British Industrial.
- (4) : Livres des sessions, Dominion du Canada, 1890, volume 23, appendice no 19
- (5) : Livre des procès-verbaux de la Maison de la Trinité de Québec, Vol. 8, pages : 241, 242
- (6) : Journal *Le Canadien*, 22 janvier 1847
- (7) : Archives Nationales du Québec ; Contrat No.738, 20 février 1847 : Contrat entre la Maison de la Trinité de Québec et M. Joseph Archer pour la construction du phare de l'île Rouge
- (8) : Livre des procès-verbaux de la Maison de la Trinité de Québec, Vol. 8, page 259
- (9) : *Idem*, Vol. 8, page 373
- (10) : *Idem*, Vol. 8, pages 305, 306
- (11) : *Idem*, Vol. 8, page 366
- (12) : *Idem*, Vol. 8, page 360
- (13) : Protêt, daté du 14 octobre 1847, par le notaire Jean-Étienne Fraser
- (14) : Livre des procès-verbaux de la Maison de la Trinité de Québec, Vol. 8, page 372
- (15) : *Idem*, Vol. 8, page 441
- (16) : *Idem*, Vol. 8, page 474
- (17) : Rapport d'inspection de 1965, Département of Transport, Canada.
- (18) : Rapport FHBRO (Federal Heritage Building Review Office) No.87-087
- (19) : Archives Nationales du Québec ; Contrat No. 1034, 7 juin 1848 : Protêt de la Maison de la Trinité de Québec contre M. Joseph Archer.
- (20) : *Le Journal de Québec*, 30 novembre 1848

## Les brisants de l'île Rouge, cimetière du fleuve Saint-Laurent au 19<sup>e</sup> siècle

(Par :Georges Pelletier avec la collaboration de Lynda Dionne)



Journal *L'OPINION PUBLIQUE*, 22 novembre 1877, page : 559

À peine visible sur l'horizon du fleuve Saint-Laurent, l'île Rouge, située en face de l'embouchure du Saguenay, est un petit îlot composé principalement de cailloux. De dimensions très restreintes<sup>1</sup>, il est malheureusement entouré d'une imposante batture parsemée de grosses roches, s'étendant très loin vers l'est<sup>2</sup>. Cette île a été d'une grande importance pour les navigateurs, car ses environs peuvent être un piège pour les bateaux qui s'y aventurent. Alignée avec d'autres îles situées plus en amont, l'île Rouge divise le fleuve en deux chenaux.

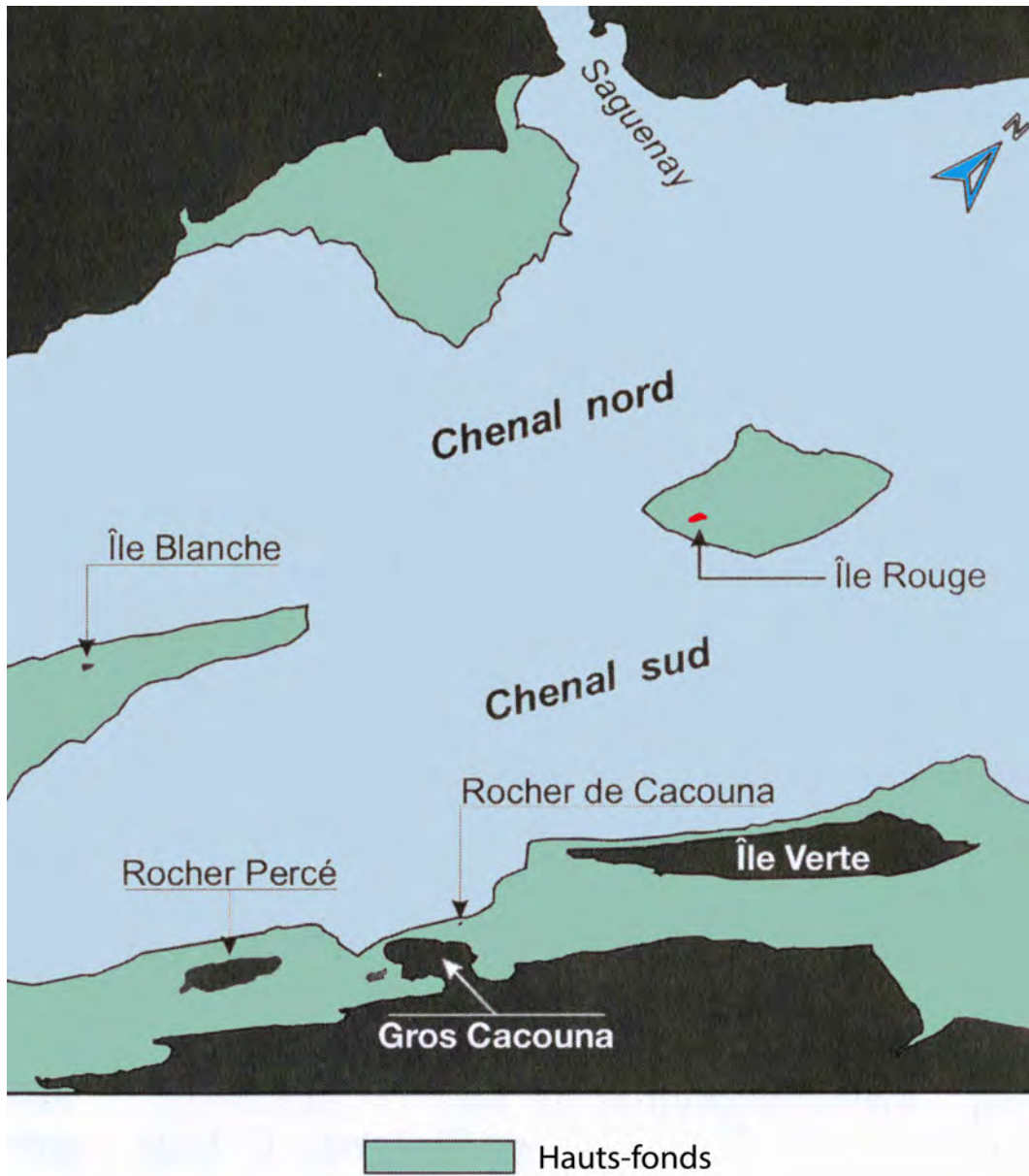
### Chenal du Nord

Durant l'époque française, avant 1760, le chenal du Nord servait à la navigation. On l'appelait alors le « French Channel »<sup>3</sup>. Au 19<sup>e</sup> siècle, les pilotes ne voulaient pas diriger les voiliers vers ce chenal profond puisqu'il y avait peu de sites d'ancrage sécuritaires et beaucoup de zones avec de forts courants. Dans le secteur de l'île Rouge, lors des changements de marée, l'eau de ce chenal est fortement brassée. Par ailleurs, du côté ouest du Saguenay, la Batture aux Alouettes, qui s'avance très loin dans le fleuve peut être un problème pour la navigation.

À partir de 1849, les apprentis pilotes devaient connaître les particularités du chenal du Nord<sup>4</sup>. Après l'obtention de leurs brevets, ceux-ci y dirigeaient rarement les bateaux sauf à la fin de l'automne, car il s'y formait moins de glace. Avec la venue des bateaux de plus grandes dimensions et de tirants d'eau plus importants, les pilotes devaient obligatoirement l'utiliser. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, avec la fermeture de la station de Quarantaine à la Grosse Île en 1934 et le dragage à la hauteur de la pointe Est de l'île d'Orléans, la majorité des navires se dirigea vers le chenal du Nord<sup>5</sup>. Encore aujourd'hui, les navires l'empruntent pour se rendre aux ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

## Chenal du Sud

Commençant aussi à l'île Rouge, le chenal du Sud, connu sous le nom du chenal des Anglais<sup>6</sup>, est délimité par l'île Verte et la Côte-Sud du fleuve. C'est à partir de la conquête en 1760 et au cours de tout le 19<sup>e</sup> siècle qu'il a été utilisé. Dans ce chenal où se trouvent de nombreux sites d'ancrage reconnus, les navires pouvaient être à l'abri des vents de tempête. Alors ils pouvaient en partie y louvoyer. Toutefois, à certains endroits, ce chenal est très étroit et peu profond.



Carte du secteur de l'île Verte, Cacouna, l'île Blanche et l'île Rouge : Yves Dumont, 2006

En entrant dans le Saint-Laurent, un pilote embarquait sur le bateau entre Pointe-des-Monts et la rivière Bersimis. Ce dernier le dirigeait alors le long de la Côte-Nord jusqu'à l'est du Saguenay. Ensuite, le pilote donnait un cap pour traverser le fleuve et reconnaître l'île Verte afin d'engager le voilier dans le chenal du Sud. C'est à ce moment-là qu'il côtoyait la dangereuse batture de l'île Rouge. C'était la course habituelle des navires de cette époque avant qu'une station de pilotage ne soit installée près de l'île du Bic en 1860. Un marin devait sonder fréquemment le fond du fleuve pour être sûr de bien se situer. Dès 1809, le phare de l'île Verte est devenu d'une importance capitale pour les pilotes.

## L'île Rouge

Dans le Saint-Laurent, le secteur de l'île Rouge est très particulier avec sa grande barrière de brisants facilement cachée par des nappes de brouillard, parfois très denses. En effet, le courant venant du Labrador remonte le fleuve entre deux eaux et revient à la surface sur les hauts fonds de l'île Rouge. Même en plein été, cette eau très froide est près du point de congélation. Si un marin tombe dans le fleuve, il risque d'y mourir d'hypothermie même après un très court séjour. Près de l'embouchure du Saguenay, le brassage de cette eau froide conjugué avec l'arrivée de masses d'air plus chaud et humide occasionne des périodes de brouillard à couper au couteau. Les navigateurs avaient alors de la difficulté à distinguer la proue à partir de la poupe du bateau.

Au tout début du 19<sup>e</sup> siècle, il n'y avait que quelques voiliers qui fréquentaient le fleuve Saint-Laurent. L'augmentation des exportations de bois, puis des grains, des minéraux et autres matières vers le Royaume-Uni, avec l'arrivée massive d'immigrants d'Écosse et d'Irlande, va amener un plus grand nombre de bateaux à circuler dans ses eaux. Dès 1850, la navigation à vapeur outremer remplaça peu à peu la voile<sup>7</sup>. Ce changement de propulsion améliora grandement les déplacements sur le fleuve.

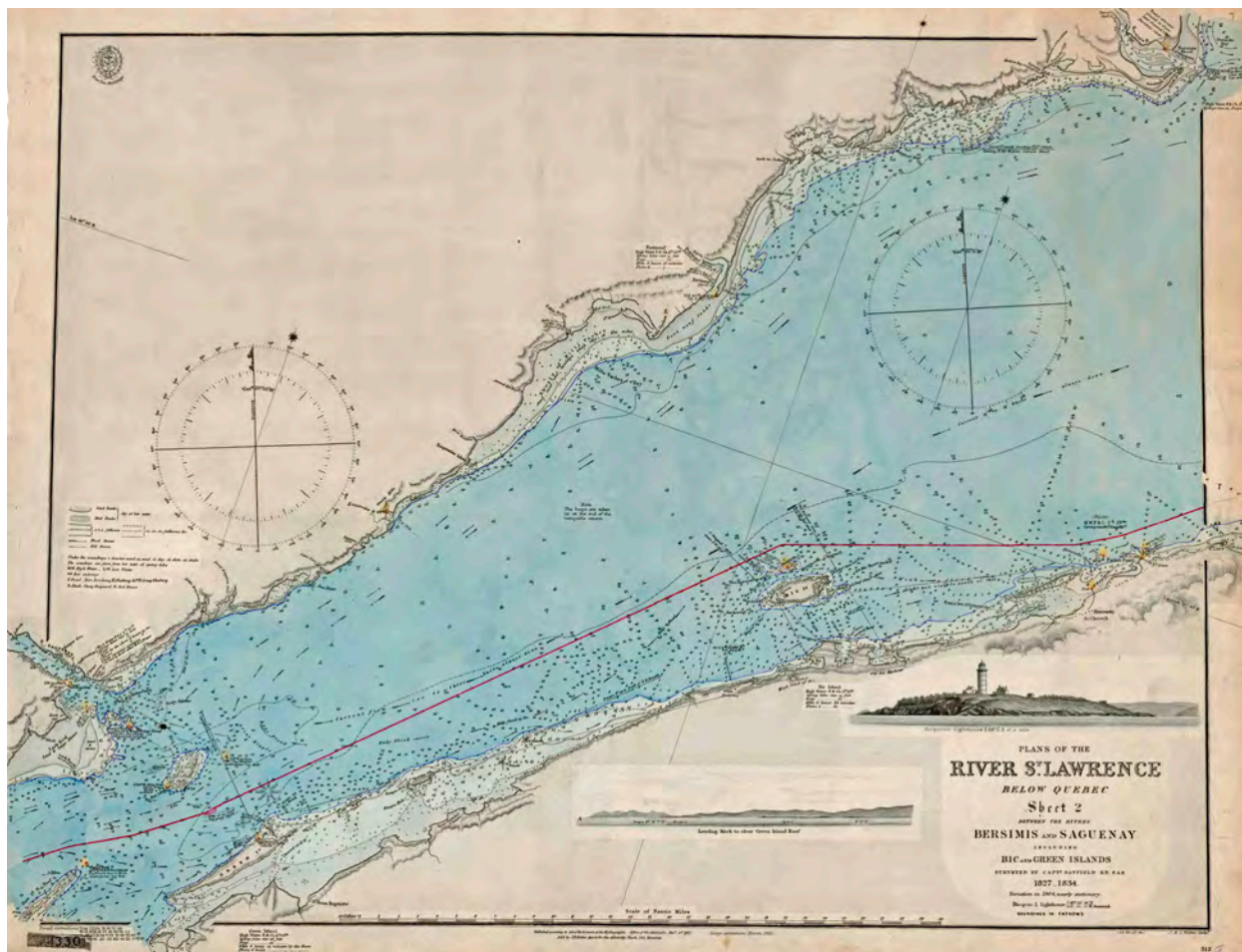
Cependant, l'île Rouge et ses battures demeurèrent toujours un obstacle pour les bateaux. Ils devaient être signalés pour aider les pilotes à mieux les éviter. Tout d'abord, en 1833, la Maison de la Trinité plaça une bouée noire sur le bout est du récif, puis en 1848, celle-ci alluma un phare sur l'île<sup>8</sup>. Du côté sud des hauts-fonds, elle ajouta une autre bouée<sup>9</sup> et remplaça par la suite une des bouées par un bateau-phare avec une corne à brume à vapeur, le **Red Island**<sup>10</sup>. Malgré toutes ces aides à la navigation, de nombreux voiliers et vapeurs s'y sont encore retrouvés piégés. Malheureusement, les pilotes et les capitaines découvraient trop tard qu'ils n'étaient pas au bon endroit.

## Concession de l'île Rouge

En 1765, le gouverneur James Murray a concédé l'île Rouge à Richard Murray. Ce dernier était locataire avec Malcolm Fraser des seigneuries du haut-fonctionnaire sur la rive Sud<sup>11</sup>. Située près de la Côte-Nord, cette île se retrouva rattachée à la seigneurie de la *Rivière du Loup*. Par conséquent, la nomination des gardiens du phare et des capitaines du bateau-phare et de son équipage était recommandée par les députés de cette région. À cette époque, l'île Rouge était surtout connue pour ses fameuses « pêcheries au loup-marin ». Au



milieu du 19<sup>e</sup> siècle, elle acquit la malheureuse réputation d'être un cimetière autant de marins que de navires puisqu'elle occasionna de nombreux naufrages et pertes de vies <sup>12</sup>.



Carte marine No 312 : River St-Lawrence below Quebec between the rivers Bersimis and Saguenay ,  
Surveyed by Capt. Bayfield R.N. F.A.S, 1828 - 1834, Source : Archives Nationales du Canada

### **Naufrages sur l'île Rouge**

Dans notre travail de compilation d'évènements (naufrages, échouements, collisions et incidents), le début du 19<sup>e</sup> siècle est plus nébuleux. La cartographie disponible à ce moment-là pour les navigateurs et les pilotes était plutôt sommaire. Ainsi, lorsque les naufrages étaient rapportés, on confondait parfois l'île Rouge avec l'île Verte et même l'île Blanche (île aux Flacons). Sur le fleuve, pendant les tempêtes et les épisodes de brouillard, les navigateurs et les pilotes ne pouvaient pas toujours bien s'orienter, ne sachant pas toujours où ils étaient rendus.

Entre 1827 et 1829, des travaux de sondage du fleuve Saint-Laurent ont été réalisés par l'hydrographe de la marine britannique Henry Wolsey Bayfield et de nouvelles cartes ont

été publiées avec des descriptions et recommandations pour faciliter la navigation<sup>13</sup>. L'usage de la sonde était fortement recommandé puisque près des battures de l'île Rouge on passe rapidement d'un abysse à peu de profondeur. Avec ces cartes marines, il n'y avait plus d'ambiguïté puisqu'on pouvait maintenant mieux désigner les endroits. Un voilier ou un vapeur s'était échoué sur l'île Rouge ou sur l'île Verte.

Afin de reconstituer le plus fidèlement possible l'histoire associée aux écueils de l'île Rouge, nous avons consulté de nombreux journaux des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles. Nous avons traqué les récits d'accidents déposés chez les notaires par les capitaines. Nous avons également vérifié les constats d'accidents inscrits par les assureurs maritimes et relevé les suspensions et les radiations des pilotes pour l'échouement ou la perte d'un navire. Puis à travers le registre maritime du port de Québec, nous avons cherché si les navires avaient été réparés et immatriculés de nouveau. Nous avons répertorié jusqu'à présent 160 navires qui ont eu des échouements, incidents ou collisions près de l'île Rouge.

Avec l'arrivée des Européens en 1535 sur le fleuve Saint-Laurent, un premier voilier, l'**Émérillon** de l'explorateur français Jacques Cartier, aurait eu des problèmes avec cette île<sup>14</sup>. En 1999, le dernier navire à avoir eu des difficultés à cet endroit est le paquebot **Norwegian Sky**. Il a été déporté lors de sa sortie du Saguenay par le « bœuf », un courant très fort qui l'a poussé sur les roches de la batture de l'île Rouge<sup>15</sup>. En ce début du 21<sup>e</sup> siècle et malgré toutes les installations modernes pour faciliter les déplacements de navire, ces dangereux récifs peuvent toujours être un problème pour la navigation.

**Tableau 1 : Distribution des événements par année**

Années	Avant 1759	1760-1800	1801-1850	1851-1900	1901-2020	Total
Nombre	2	8	72	61	17	160

La période 1801-1900 (19<sup>e</sup> siècle) du tableau 1 compte 133 mentions d'échouements, de naufrages, de collisions et d'incidents mineurs. Ce qui représente 83 % des données recueillies.

Pour le tableau suivant, les bateaux se déplaçant à l'aide du vent sont identifiés comme étant des **voiliers**, soit des barques, des bateaux, des bricks, des brigantins, des frégates, des goélettes, des navires, des senaus ou des sloops. Si l'on considère que la navigation à vapeur d'outremer a débuté au cours des années 1850, on additionne à ces vapeurs à coque de bois ou de fer se propulsant avec des roues à aubes ou des hélices, les traversiers et les goélettes motorisées du 20<sup>e</sup> siècle. Ils sont tous regroupés sous le terme **vapeurs**.

**Tableau 2 : Voiliers VS Vapeurs**

Type	Voiliers	Vapeurs	Autres	Total
Nombre	138	19	3	160

En compilant les données de ce tableau, on remarque que 86 % des 160 évènements concernent des voiliers. On peut expliquer ce phénomène par le fait que les vapeurs, ayant leur propre moyen de locomotion, sont moins sujets à se faire déporter sur les récifs lors de tempêtes. De plus, si l'on recoupe cela avec les données du tableau 1, tous les évènements qui arrivent avant 1850 se rapportent obligatoirement à des voiliers (82 soit 51%).

**Tableau 3 : Déplacement**

Déplacement	Inconnu	Local	Montant	Remorquage	Sortant	Total
Nombre	19	7	96	4	34	160

Dans quelles circonstances les navires sont-ils plus sujets à avoir des échouements, des collisions et des incidents? C'est en **montant** vers Québec, lors de la traversée du fleuve de la Côte-Nord vers le chenal du Sud, la course habituelle des navires indiquée par les pilotes, qui côtoie les battures de l'île Rouge. Avec cette assertion, on explique déjà 60 % des cas. Si l'on additionne une partie des évènements dont on ne connaît pas le déplacement (**inconnu**), on ajoute près de 10 % à ce total et cela explique déjà plus de 70 % des évènements. Sous le terme **local**, on regroupe toutes les goélettes qui font du cabotage, les échouements de remorqueurs lors de sauvetage de bateaux ainsi que les traversiers qui voyagent dans ces parages. Les navires en direction du golfe et de l'océan sont définis comme **sortant**.

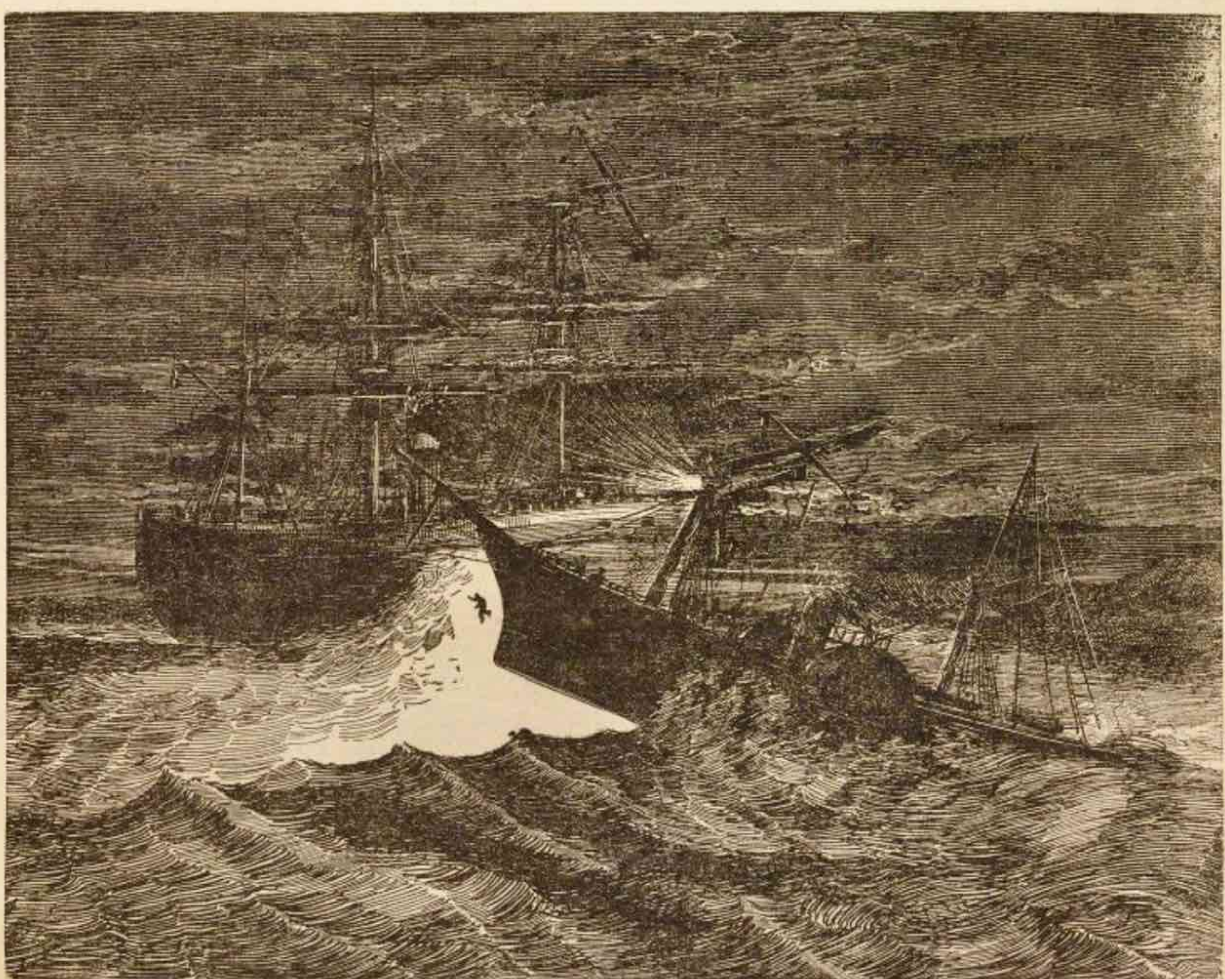
En conclusion pour le tableau 3, un voilier qui remonte le fleuve au printemps ou à l'automne est plus sujet à se retrouver dans une position précaire (échoué) dans les parages de l'île Rouge. Quelles sont les causes de ces échouements, naufrages, collisions ou incidents?

### **Causes d'un naufrage, d'un échouement ou d'une collision**

La première cause divulguée, c'est la **température** qui regroupe la brume ou le brouillard, les tempêtes (vents forts accompagnés de pluie ou de neige), la noirceur et le froid qui occasionnent la formation de glace autant sur les voiles et les mâts qu'à la surface de l'eau. Le deuxième élément où l'homme n'a pas de contrôle, c'est le **fleuve** lui-même avec ses forts courants et son fond qui empêchait un ancrage sécuritaire des navires.

Il y a également les mauvaises décisions d'un capitaine, des jugements erronés, des erreurs de pilotage et parfois la méconnaissance des lieux. En un mot, tout ce qui a trait à l'**erreur**

**humaine.** Dans le tableau suivant, nous définissons comme **inconnue** tout ce pour quoi nous n'avons pas encore trouvé la vraie cause ou l'explication. Par contre, il faut savoir que si un bateau touche le fond ou coule et que ce n'est pas la faute d'un pilote, cela a sûrement été provoqué par les autres causes (la température ou les forts courants du fleuve). Pour les **collisions**, il faut prendre en considération le fait qu'elles sont occasionnées par des erreurs humaines ou des causes naturelles. Enfin, sous le terme **autres**, nous regroupons les bateaux brûlés jusqu'à la ligne de flottaison et ceux qui ont eu un incident lors d'un sauvetage ou d'une récupération.



COLLISION DU VAPEUR "GERMANY" AVEC LE VAPEUR "CITY OF QUEBEC," DANS LA NUIT DU 2 MAI.—Voir No. 19, p. 147.

Collision du vapeur GERMANY avec le vapeur CITY OF QUEBEC dans la nuit du 2 mai 1870 dans le chenal du Sud entre l'île Rouge et l'île Verte. Journal *L'OPINION PUBLIQUE*, 19 mai 1877, page 157c

**Tableau 4 : Causes**

Causes	Température	Fleuve	Erreur humaine	Collisions	Inconnue	Autres	Total
Nombre	37	3	46	6	66	2	160

Lors d'avaries ou de pertes de navires, les capitaines signalaient toujours aux autorités quand les pilotes avaient commandé une fausse manœuvre. Les sanctions de ces derniers étaient toujours divulguées dans les journaux. Dans notre tableau, ces échouements sont obligatoirement classés dans **erreur humaine**. Par conséquent, pour les 66 cas de cause inconnue, ce sont la mauvaise température ou les difficultés du fleuve qui ont sûrement provoqué ces accidents. En additionnant les 37 bateaux attribués à la **température**, aux trois produits par le **fleuve** avec les 66 classés **inconnue**, cela explique 66 % des évènements. Ainsi, la majorité des naufrages sont occasionnés par des causes naturelles.

### Récupération des épaves

Une question importante se pose toujours. Ces bateaux ont-ils été perdus à jamais ou bien ont-ils été récupérés? Est-ce qu'il y a des épaves au fond du fleuve?

**Tableau 5 : Récupération**

	Récupéré	Non récupéré	Inconnu	Hors cause	Total
Nombre	120	24	14	2	160

La compilation du tableau 5 nous indique qu'au moins 120 bateaux ne se sont pas perdus (75%). Toutefois, 24 de ces 160 le sont irrémédiablement. Ce qui représente 15 %. Dans les évènements dont nous n'avons pas de données classées comme **inconnu**, une large proportion de ces bateaux a pu être complètement perdue puisque l'équipage a aussi disparu. Cependant, des navires qui ont été rapportés comme étant en mauvaise posture se sont finalement dépris et ont continué leur course vers Québec ou le golfe. En définitive, dans la majorité de ces naufrages inconnus, le bateau s'en est sorti par lui-même ou a été remorqué. Cela ne veut pas dire qu'il reprenait directement la mer puisque même rendu à Québec, si le navire n'était pas réparable, on le condamnait et on le brûlait afin de récupérer la ferraille. S'il était en fer, on le démolissait.

### Premières récupérations d'épaves par des vapeurs

Avant l'installation d'un poste de remorquage sur le fleuve Saint-Laurent, des vapeurs ont toué des voiliers pris sur les récifs de l'île Rouge. Le premier remorquage s'est déroulé en

1833. En juin, le brick **Emerald** s'était échoué sur ces hauts-fonds. Au mois de septembre suivant, il est halé jusqu'à Québec par le remorqueur **Hercules**<sup>16</sup>. Quatre ans plus tard, en juillet, deux bricks (**Margery** et **Ringdove**) se sont empalés en même temps à peu de distance l'un de l'autre sur les brisants de cette île. Une fois sortis de leurs échouements, leurs coques ont été remorquées ensemble par deux vapeurs de passagers le **British America** et le **John Bull**<sup>17</sup> qui ont été engagés par les assureurs. En mai 1838, c'est le navire **Brilliant** qui aboutit sur la batture de l'île Rouge. Il a été halé par le bateau à vapeur **British America**<sup>18</sup>.

En octobre 1844, avant les grands froids de l'hiver, un autre vapeur de passagers, le **North America** de la Ligne du Saguenay va chercher l'épave de la barque **Orbit**<sup>19</sup> échoué sur les brisants de l'île. Requis de nouveau en mai 1846, ce *steamer* toua le navire naufragé **Saint Andrew**<sup>20</sup>. En septembre de la même année, c'est un autre vapeur de passagers, le **St. George**, qui remorque l'épave de la barque **Cove**<sup>21</sup>. Les journaux rapportèrent l'évènement et signalèrent qu'il faudrait un phare sur l'île Rouge. En automne, soit le 18 octobre 1849, le même vapeur va haler jusqu'à Québec la barque **El Dorado**<sup>22</sup> échouée sur les écueils de l'île. Finalement, avec tous ces sauvetages réussis de voiliers naufragés, le gouvernement engagea en 1854 deux remorqueurs pour être en poste au Pot-à-L'eau-de-Vie. Durant la saison de navigation, ces vapeurs remorquaient au besoin des navires vers Québec. Lors de naufrages, ces derniers pouvaient ainsi agir rapidement<sup>23</sup>.

### **L'île Rouge, cimetière du Saint-Laurent au 19<sup>e</sup> siècle**

Au 19<sup>e</sup> siècle, plusieurs marins et passagers ont péri lors de naufrages sur les dangereux récifs de l'île Rouge. Pour ces raisons, cette île a été reconnue comme le cimetière du Saint-Laurent. En effet, il y eut neuf évènements notables de noyades où quelques marins ou encore tout un équipage ont disparu avec les passagers, emportés avec la coque dans les abîmes du fleuve.

La pire tragédie a eu lieu en mai 1841. Le brick **Minstrel**, en route pour Québec, avait à son bord de nombreux immigrants<sup>24</sup>. Le capitaine n'avait pas trouvé de pilote pour le guider et décida de monter le Saint-Laurent sans aide. À cette époque, aucun phare n'était construit sur cette petite île pour signaler ses hauts-fonds. Son voilier s'y empala. L'équipage mit rapidement les canots à l'eau, mais une vague déferla sur le brick **Minstrel** qui se déprit des récifs, se déplaça et coula à pic en entraînant dans la mort 150 personnes. Seulement huit personnes ont survécu : quatre hommes d'équipage et quatre passagers. Heureusement, ceux-ci avaient déjà pris place dans un petit canot dont l'amarre s'était rompue. Dans les jours suivants, les corps des noyés ont été rejetés en grand nombre sur la Batture aux Alouettes qui acquit le surnom de « l'islet aux Morts ».

### **Sauvetage de vies et récupération de biens**

Après l'échouement d'un voilier sur le récif, le capitaine et son équipage devaient rapidement le sortir de sa mauvaise posture. S'ils n'avaient pas d'aide, ils se débrouillaient alors avec les moyens du bord, soit des ancres, des chaînes, des câbles épissés, des poulies et le cabestan. En premier lieu, le charpentier du bateau s'efforçait de boucher les trous de

la coque. Les hommes pompaient l'eau et parfois jetaient une partie de la cargaison par-dessus bord ou la transbordèrent pour alléger le navire. Avec les chaloupes, des marins allaient porter une ou plusieurs ancres au meilleur endroit pour extirper le bateau à l'aide de câbles et du cabestan. Ils attendaient alors que la marée soit à son plus haut, tout en n'espérant aucun changement notable dans le sens et la force des vents. Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, la mise en service de remorqueurs va limiter les pertes de navires et améliorer la récupération et le sauvetage des passagers et des équipages.

Au cours des années, les parages de l'île Rouge ont connu près de 160 naufrages. De ce nombre, 120 bateaux ont été récupérés comme nous l'avons expliqué précédemment. Les habitants de l'île Verte et les gardiens du phare de l'île Rouge ont porté assistance de différentes manières aux équipages et aux navires lors de ces situations dangereuses. Le premier exemple de sauvetage notable s'est déroulé lors d'une tempête, le 18 octobre 1782. Deux transports (**Christie** et **Speedwell**), qui convoiaient des troupes d'Halifax vers Québec, ont coulé sur les battures<sup>25</sup>. À bord de chaloupes, le pilote Peter Fraser et ses hommes ont alors guidé les embarcations des soldats vers la terre ferme.

À l'été 1802, le 24 juillet, une flottille de chaloupes de l'île Verte dirigée par Peter Fraser est venue aider l'équipage du navire **Dalrymple** échoué. Les hommes ont débarqué une partie de la cargaison de barils de sucre et de rhum<sup>26</sup>. L'année suivante, le pilote Fraser a de nouveau organisé un sauvetage avec des chaloupes et de petites goélettes. Les marins ont transbordé les marchandises du navire **Providence** qui, monté sans pilote, s'était empalé sur les récifs de l'île<sup>27</sup>. En 1813, un an après le début de la guerre avec les États-Unis, le **H. M. Schooner St. Lawrence** avec la goélette **Mary & Jane** récupèrent un chargement de poudre à canon du navire **Hero**, naufragé le 6 juin à l'île Rouge. Elle devait être livrée à l'armée britannique à Québec<sup>28</sup>.

À plusieurs occasions, la brume et les tempêtes près de cette île ont mis en péril bien d'autres bateaux, certains d'entre eux réussirent à se déprendre après bien des efforts. Ainsi, le 12 juillet 1823, le brick **Euphemering** montait le fleuve. Il naviguait dans une nappe de brouillard épais avec des vents légers. Le pilote ne pouvait pas orienter le navire, ne sachant pas où il était rendu. Soudain, une éclaircie lui permit d'apercevoir de tous les côtés les brisants et les roches de la batture de l'île Rouge. Les marins descendirent alors l'ancre, mais elle ne s'accrocha pas et dérapa. Alors, sous les forts courants, le voilier dériva. Après bien des manœuvres, les hommes réussirent à le tirer hors de là, mais la brume revint et le bateau s'échoua cette fois-là sur l'île Verte. À nouveau, l'équipage réussit à le déprendre. Mais, étant encore dans la brume, le bateau s'échoua une nouvelle fois entre Cacouna et l'île Verte. Finalement, après que les marins eurent dépris le voilier, le pilote mit le cap vers Québec. Avec quelques bris à sa coque, les marins ont dû pomper l'eau, le reste du voyage<sup>29</sup>.

Au 19<sup>e</sup> siècle et une partie du 20<sup>e</sup> siècle, d'autres voiliers et bateaux à vapeur se sont délestés de leurs chargements pour réussir à se déprendre des hauts-fonds de l'île Rouge. Voici quelques exemples que nous avons répertoriés.

Mai 1825, le brigantin **Concordia** s'échoua sur ces récifs. Avec l'aide de gens venus de l'île Verte, les hommes ont jeté une partie de la cargaison par-dessus bord. Ils ont aussi débarqué des chaînes et un canon, afin d'alléger le voilier<sup>30</sup>.

Juillet 1836, en route vers l'Europe, la barque **Pons Ælii** toucha le fond près de l'île. Afin de la déprendre, l'équipage lança 1 100 madriers à l'eau<sup>31</sup>.

Mai 1838, le navire **Countess of Mulgrave** se retrouva en mauvaise posture. Le charpentier du bord boucha rapidement les trous avec du porc salé et de l'étoupe. Le capitaine engagea alors des habitants de l'île Verte pour compléter l'équipage afin d'aider aux pompes jusqu'à Québec<sup>32</sup>.

Mai 1839, le brick **Caroline** est sorti de la batture de l'île Rouge et amené près du phare de l'île Verte. Cinq hommes de l'île Verte et de Cacouna ont été embauchés pour décharger le voilier le plus rapidement possible. Les hommes travaillèrent de jour comme de nuit<sup>33</sup>.

Octobre 1844, c'est la goélette **Gem** avec une cargaison de charbon de Nouvelle-Écosse qui se retrouva en péril. Les marins en ont alors jeté huit tonnes afin de l'alléger et la sortir de sa mauvaise situation<sup>34</sup>.

Octobre 1845, la barque **Crusader** s'échoua sur les récifs. Pour la déprendre, les hommes ont débarqué 110 quarts de farine<sup>35</sup>.

Juillet 1850, le brick **Houghton Le Skerne** chargé d'une cargaison de rails de chemin de fer se retrouva pris sur les battures. Les marins déchargèrent une partie des rails dans trois goélettes, dont la **Sovereign** du capitaine Fraser<sup>36</sup>.

Au printemps 1853, un voilier, dont le nom nous est inconnu, s'est dépris des hauts-fonds de l'île Rouge en jetant par-dessus bord une partie de son chargement de rails. Dès que la nouvelle s'est répandue, une « pêche au fer » s'est organisée. Après un travail de plusieurs semaines, trois hommes de L'Isle-Verte ont réussi à repêcher avec un grappin entre 60 à 80 rails du fond de l'eau<sup>37</sup>.

Mai 1853, en montant le fleuve, le brigantin **Fame** s'échoua sur les brisants de l'île. Les marins ont alors jeté 300 barils de hareng par-dessus bord. De plus, une partie de sa cargaison de sucre a été mouillée<sup>38</sup>.

Novembre 1853 a été un mois très froid. La glace emprisonna de nombreux navires sur le Saint-Laurent. La barque **Electric** remplie d'eau et abandonnée par son équipage a été poussée par les banquises sur les battures de l'île Rouge. Le gardien du phare, Hubert Fraser, aidé par ses fils Daniel et Elzéar, la dégagèrent. Ces deux derniers la conduisirent à Tadoussac où elle passa l'hiver en sûreté<sup>39</sup>.

Avril 1858, le navire **Pride of Canada** est naufragé sur les récifs de l'île Rouge. Au cours de la tempête de neige, treize marins ont quitté le voilier en perdition avec une chaloupe. Malheureusement, ces hommes ont péri puisqu'on ne retrouva que l'embarcation. Pendant



ce temps, l'eau balayait les ponts du navire. À chaque marée basse, le reste de l'équipage déchargeait la cargaison. Du début mai jusqu'au 12 juin, 1 200 tonnes ont été transbordées à bord de goélettes afin d'alléger le voilier à coque de fer et le déprendre. Le 14 juin, le navire est arrivé à Québec à la remorque du **James McKenzie**<sup>40</sup>.

Mai 1866, la barque **Ellen** s'échoua en pleine tempête. On n'eut plus de nouvelles de l'équipage parti avec les chaloupes du bord. Des pilotes retrouvèrent le voilier peu endommagé et en prirent possession<sup>41</sup>.

Juin 1866, le navire **Cashmere** se retrouva pris sur le haut-fond. L'équipage débarqua une partie de sa cargaison de rails et de charbon dans des goélettes pour le déprendre. C'est le vapeur **Artic**, effectuant la traversée entre Québec et Lévis l'hiver, qui le remorqua à Québec<sup>42</sup>.

Septembre 1872, au cours d'une tempête, le navire **Sailor's Home**, chargé d'une cargaison de bois, aboutit sur les brisants de l'île Rouge. Le capitaine Joseph Lévesque du bateau-phare **Red Island** l'aida à se dégager et à naviguer à travers les rochers<sup>43</sup>. Sur ces hauts-fonds, il n'y a pas que des voiliers qui se retrouvaient en mauvaise posture. En septembre 1890, le vapeur **Barcelona** chargé d'animaux et de rails s'échouait non loin du phare de l'île Rouge. Le capitaine et deux officiers restèrent à bord jusqu'à son sauvetage par le remorqueur **Lord Stanley**. Ils s'approvisionnaient en eau douce auprès du gardien du phare<sup>44</sup>.

En juillet 1901, arrivant de Sydney, le charbonnier **Louisburg**, avec en remorque la barge **Grandee**, s'échoua sur les battures. Le pilote F. H. Lapierre du vapeur avait donné un mauvais cap à l'homme de roue. C'était la première fois que le navigateur voulait emprunter le chenal du Nord avec ce vapeur et sa remorque<sup>45</sup>.

En octobre 1902, un autre navire à vapeur, l'**Iberian**, se retrouva aussi pris à travers les roches à cause d'une erreur du pilote. Une fois sorti de sa mauvaise posture, le bateau se rendit sur son propre pouvoir au chantier naval de Lévis où l'on retira de sa coque un gros boulder de 13 pieds ½ de diamètre pesant deux tonnes<sup>46</sup>.



Un remorqueur de la compagnie Price touant quatre voiliers chargés de bois.

Coll: François Pelletier

## Conclusion

Les brisants de l'île Rouge ont causé bien d'autres naufrages et pertes de vie. Certains de ces événements n'ont pas été relatés, puisqu'il n'y avait plus personne pour en témoigner. Au 20<sup>e</sup> siècle, un de ces drames a marqué la mémoire collective. C'est la perte de la barque **Magda** qui, lors d'une tempête de novembre 1906, a été complètement détruite et tous les membres de son équipage périrent<sup>47</sup>.

Dans ce secteur dangereux du Saint-Laurent, il ne faut pas oublier les décès tragiques des hommes qui avaient la charge des phares. Notamment, le 11 octobre 1860, en regagnant leurs postes sur l'île Rouge, le gardien du phare Hubert Fraser et son assistant, son fils Daniel, se noyèrent<sup>48</sup>. Le capitaine du **Red Island**, Joseph Lévesque, a connu le même sort en octobre 1876, lorsqu'il retourna à son bateau-phare après s'être rendu à terre pour se ravitailler<sup>49</sup>. En décembre 1889, le mauvais temps et la glace empêchèrent le gardien du phare de l'île Rouge, Elzéar Fraser (un autre fils d'Hubert), d'être secouru. Il est mort après d'horribles souffrances<sup>50</sup>.

## Notes

1. L'île Rouge fait 200 mètres au plus large et 500 mètres au plus long.
2. Les hauts-fonds font 7,2 kilomètres au plus long et 3,7 kilomètres au plus large. À partir de l'île, le récif commence à 6,5 kilomètres à l'Est.
3. *Quebec Star*, 22 août 1828, « Voyage to Murray Bay, **New Swiftsure** [...] returning on the evening by the North or French Channel. »
4. *Le Canadien*, 22 juillet 1849, voyage d'inspection du chenal du Nord.
5. Leclerc, Jean, *Les pilotes du Saint-Laurent 1762-1960, l'organisation du pilotage en aval du havre de Québec*, p. 525.
6. Leclerc, Jean, *op. cit.*, p. 532 « pilote Laurent Tremblay : Je suis âgé de 42 ans, je suis pilote branché [depuis le 2 avril 1808] pour le chenal des Anglais, c'est à dire le chenal du Sud ».
7. Pelletier, Georges et Lynda Dionne, *Les difficultés de la navigation à l'île Verte et à l'île Saint-Barnabé au 19<sup>e</sup> siècle*, p. 25, Tableau 2, revue *L'Estuaire*, numéro 74, juin 2014.
8. *The Quebec Mercury*, 1<sup>er</sup> juin 1833 (avis aux navigateurs, pose d'une bouée noire *Red Island shoal ...*) , 28 janvier 1847 (appel d'offres pour la construction d'un phare sur l'île Rouge) et 25 mai 1847, (choix du site pour construire le phare sur l'île Rouge) et *Le Canadien*, 20 novembre 1848 (Avis : phare de l'île Rouge complété, lumière ouverte le 11 novembre dernier, feu rouge fixe).
9. *Le Canadien*, 26 juillet 1848 (Avis aux pilotes et mariniers, Ajout de bouées (additionnelles); [...]; à l'extrémité sud du récif de l'île Rouge, une bouée rouge.) et *Quebec Gazette*, 13 septembre 1861 (bouée nouvelle île Rouge).
10. *Morning chronicle and commercial and shipping gazette*, 20 septembre 1870, (nouveau *lightship* arrivé en pièces détachées à bord du **Scandinavian**) et 3 juin 1871 (*new Red Island Reef lightship with steamfog trumpet*) et Cloutier, Jean et Charest, Jean-Pierre, *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec, 1860-1963*, pp. 231-234.
11. Concession de l'île Rouge, 10 juillet 1765, Fonds Ministère des Terres et Forêts, E21,S80,SS1,SSS1,PA006.B, BAnQ
12. Saint-Maurice, Faucher, *De Tribord à babord*, p. 92 « Enfin l'île Rouge qui, au XVII<sup>e</sup> siècle, était célèbre par ses pêcheries au loup-marin, ne l'est plus guère que par sa solitude et ses naufrages ».
13. [www.biographi.ca/fr/bio/bayfield\\_henry\\_wolsey\\_11E.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/bayfield_henry_wolsey_11E.html) et Bayfield, Henry Wolsey, *Sailing directions for the Gulf and River of St. Lawrence*, London, 1837, Hydrographic Office, 170 p.
14. Michaud Robert, *La cour de circuit de L'Isle-Verte, Histoire et Procès*, p. 79.
15. *Le Soleil*, 25 septembre 1999.
16. *Quebec Gazette*, 30 août 1833.

17. *Quebec Gazette*, 18 juillet 1837.
18. *Quebec Gazette*, 14 mai 1838.
19. *Quebec Gazette*, 4 novembre 1844.
20. *Quebec Gazette*, 11 mai 1846.
21. *Quebec Gazette*, 9 novembre 1846.
22. *Quebec Gazette*, 3 novembre 1849.
23. *Le Canadien*, 23 novembre 1853, (appel d'offres pour une ligne de remorqueurs à vapeurs).
24. *Quebec Gazette*, 24 mai 1841 (on mentionne 150 morts, mais l'article dans *Le Canadien* du même jour mentionne 130 morts).
25. Demande de terres de Peter Fraser en 1787, BAC.
26. Greffe de Bernard Dubergès, 2 août 1802, BAnQ.
27. idem, 10 septembre 1803, BAnQ.
28. *Quebec Gazette*, 10 juin 1813.
29. Greffe de Laughlan Thomas MacPherson, 28 juillet 1823, BAnQ.
30. idem, 28 mai 1825, BAnQ.
31. *Quebec Gazette*, 11 juillet 1836.
32. *Quebec Gazette*, 24 mai 1838.
33. Greffe de Jean-Étienne Fraser, 28 septembre 1839, BAnQ.
34. *Quebec Gazette*, 21 octobre 1844.
35. *Le Canadien*, 13 avril 1846.
36. *Le Canadien*, 18 octobre 1850.
37. Michaud, Robert, *op. cit.* p. 80.
38. *The Quebec Mercury*, 21 mai 1853.
39. Greffe de John Health, 16 mai 1854, BAnQ.
40. *Quebec Gazette*, 7 mai 1858 et *Le Canadien* 7 juin 1858.
41. *Quebec Gazette*, 30 mai et 1<sup>er</sup> juin 1866.
42. *Le Canadien*, 13, 16, 25 et 30 juillet et 22 août 1866.
43. *Morning chronicle and commercial and shipping gazette*, 11 septembre 1872
44. *L'Événement*, 17 septembre 1890.
45. *Quebec chronicle and gazette*, 24 juillet 1901.
46. *Quebec chronicle and gazette*, 24 novembre 1902.
47. *Le Saint-Laurent*, 23 novembre 1906, (la barque Magda a été complètement détruite au cours d'une tempête de neige et son équipage est disparu).
48. *Morning chronicle and commercial and shipping gazette*, 14 novembre 1860 (noyés le 11 octobre).
49. *Le Canadien*, 13 octobre 1876.
50. *Le Canadien*, 7 et 12 décembre 1889.

## Bibliographie

Bayfield, Henry Wolsey, *Sailing directions for the Gulf and River St. Lawrence*, London, Hydrographic Office, 1837, 170 pages.

Cloutier, Jean et Charest, Jean-Pierre, *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec, 1860-1963*, Québec, Les éditions du Septentrion, 2016, 400 pages.

Leclerc, Jean, *Les pilotes du Saint-Laurent, 1762-1960, l'organisation du pilotage en aval du havre de Québec*, Québec, Les Éditions GID, 2004, 855 pages.

Michaud, Robert, *La Cour de circuit de L'Isle-Verte, Histoire et procès*, Trois-Pistoles, Centre d'édition des Basques, 1998, 243 pages.

Saint-Maurice, Faucher, *De tribord à babord*, Montréal, Éditions de l'Aurore, 1975, 282 pages. (réimpression de l'édition de 1877)

## Les gardiens du phare de l'île Rouge

(Par : Jean Cloutier)

Lors de la construction du premier bateau-phare du Saint-Laurent en 1829, James Kempt, administrateur colonial et gouverneur du Bas-Canada, suggère fortement la candidature du capitaine William Wilson. Cette intervention ne peut guère être repoussée par le conseil d'administration de la Maison de la Trinité qui reçoit son budget de fonctionnement directement de ce même gouverneur. Ainsi, le nouveau capitaine entre en poste en avril 1830. Toutefois, le 30 septembre de la même année, à la suite de plusieurs manquements aux règlements et de remontrances qui lui sont adressées par les administrateurs, le capitaine Wilson démissionne(1). Nous serions en droit de croire que le gouverneur en avait tiré une leçon et allait éviter dorénavant de s'ingérer dans l'engagement du personnel des phares. Mais il semble que non.

Dès le début de la construction du phare de l'île Rouge, la Maison de la Trinité reçoit plusieurs candidatures provenant de gens compétents désireux d'obtenir le poste de gardien. Cependant, le 29 août 1848, Errol Boyd Lindsay, secrétaire de la Maison de la Trinité, reçoit une lettre du gouverneur. Il demande qu'Épiphane Tremblay, de Les Éboulements, soit nommé gardien du phare de l'île Rouge(2). Dans les jours suivants, les membres du conseil d'administration convoquent M. Tremblay à une entrevue. Rapidement, ils se rendent compte que cet homme est paralysé de la jambe gauche et qu'il ne peut se déplacer sans assistance. On le remercie aussitôt et le conseil en informe rapidement le gouverneur(3).

Kempt, n'ayant pas le choix d'accepter cette décision, fait une seconde tentative en proposant Augustin Dufour au poste de gardien. Au moins, celui-ci ne souffre d'aucune infirmité et peut donc accomplir toutes les tâches en lien avec les opérations, l'entretien et le ravitaillement d'un phare sur une île inhospitalière. Outre son salaire annuel de 100 livres dont une partie servira à payer un aide-gardien, il reçoit une allocation annuelle de 40 livres pour ses frais d'approvisionnement en eau potable et en bois de chauffage(4).

Quelle que soit l'époque, il n'existait aucune école de formation pour devenir gardien de phare. La seule façon d'apprendre le métier était de côtoyer un gardien expérimenté. Puisque M. Dufour sera le premier gardien en poste sur l'île Rouge, on lui suggère de se rendre à l'île Verte pour une durée de huit à dix jours afin de se familiariser avec les différentes tâches liées à cette profession. Peu après l'entretien de M. Dufour à Québec, le doyen des gardiens du Saint-Laurent, Robert-Noël Lindsay, au phare de l'île Verte, reçoit une lettre l'avisant qu'il formera deux nouveaux gardiens : M. Dufour, qui sera affecté au phare de l'île Rouge, et Thomas Roche, qui s'occupera du phare de Pointe à la bruyère sur l'île Anticosti(5).

Une fois son apprentissage terminé, M. Dufour retourne à Québec en attente de nouvelles instructions. Vers la mi-octobre 1848, il est enfin envoyé à l'île Rouge, accompagné de M. Drysdale, spécialiste des systèmes d'éclairage. Avec l'aide de M. Smith, surintendant des travaux, les trois hommes installent le système catoptrique de 24 lampes à l'huile munies de 24 réflecteurs. Le 7 novembre, Smith et Drysdale quittent l'île, laissant derrière eux un



Le phare de l'île Rouge avec sa maison et le passage menant au phare. Coll. Pierre Fraser

système lumineux fonctionnel. À peine arrivés au quai de Rivière-du-Loup, ils se rendent compte qu'il n'y a plus de lumière sur l'île Rouge et en informent promptement la Maison de la Trinité. Ils concluent à l'incapacité de M. Dufour de gérer ce système lumineux et recommandent qu'un certain Gilbert Lindsay, âgé de vingt ans et résident de l'île Verte, soit envoyé pour s'occuper du phare. La réponse ne tarde pas à venir, ordonnant à Smith et Drysdale de retourner sur l'île Rouge avec le jeune Lindsay et de s'assurer du bon fonctionnement du feu de navigation avant de quitter l'île. De plus, ce dernier doit demeurer en poste jusqu'à la fin de la saison pour assister M. Dufour(6).

Un début de maladie force Gilbert Lindsay à quitter l'île à la fin de novembre 1848. Entre-temps, M. Smith demande à la Maison de la Trinité que le phare soit chauffé pendant tout l'hiver pour éviter que le gel n'endommage le plâtre intérieur qui avait été posé tard à l'automne(7). Évidemment, cela ne réjouit pas le nouveau gardien Dufour qui affirme que sa santé chancelante lui interdit d'hiverner au phare. Il suggère que son nouvel assistant, M. Walter, accompagné d'un autre homme, prenne la relève. M. Dufour affiche ouvertement ses problèmes de santé, ce qui n'augure rien de bien pour les années à venir.



Photo contemporaine de l'île Rouge après une tempête hivernale, il y a même de la glace jusqu'à la lanterne. Le phare de l'île Verte est aussi visible à l'arrière-plan. Photo : Jean Cloutier

Dans une longue lettre expédiée à l'administration, M. Dufour déclare avoir fermé la lumière du phare le 10 décembre 1848 selon les instructions et avoir quitté l'Île le lendemain en laissant la responsabilité des lieux à son aide-gardien, M. Walter, et à un jeune homme nommé Nicolas Pelletier. Il s'est assuré avant de partir que ces derniers avaient assez de bois de chauffage et de provisions pour tenir jusqu'au printemps. Dans cette même missive, il fait état de ses problèmes et de l'anxiété qu'il eut du mal à supporter lors de cette courte période de gardiennage à l'île Rouge. Des complications constantes avec le système lumineux semblent reliées à un défaut de conception. Les lampes, possiblement du mauvais format, laissent régulièrement de l'huile s'échapper, occasionnant des pertes. Il conclut que la charge de travail et les responsabilités énormes qui pèsent sur ses épaules doivent être confiées à une personne plus apte et mieux préparée à affronter ces tâches exigeantes. Il suggère à ses supérieurs que son poste soit confié à Gilbert Lindsay, ce même homme que la Maison avait nommé au poste d'assistant de M. Dufour. Selon lui, Lindsay peut s'occuper du phare immédiatement ou au printemps, lors de la remise en service de la lumière. Dans ces circonstances, il souhaite démissionner immédiatement et se dégager des responsabilités passées et futures(8).

Après avoir pris acte de cette lettre, les administrateurs de la Maison de la Trinité l'acheminent au gouverneur, ajoutant qu'ils acceptent la démission de M. Dufour et qu'à leur avis, Gilbert Lindsay, cité dans la correspondance, est une personne en santé et compétente qu'ils recommandent pour la succession de M. Dufour. Le 4 janvier 1849, coup de théâtre... Dufour retourne sur l'île Rouge pour s'assurer que tout se déroule parfaitement et décide qu'il reprendra le poste de gardien du phare à la fin du mois(9).

Augustin Dufour occupe ce poste durant toute l'année 1849. Toutefois, le 15 juillet, il réclame la permission de quitter l'île pour quatre nuits, précisant que sa santé se détériore. Quelques jours plus tard, il apprend qu'il devra encore hiverner sur l'Île, ce qui n'annonce rien de positif pour reprendre du mieux...(10). Il quitte ses fonctions l'année suivante et le poste de gardien revient à M. Hubert Fraser.

M. Hubert Fraser, deuxième gardien de l'île Rouge, quitte sa résidence de Berthier pour s'y installer avec une famille assez nombreuse. Leur quotidien sera difficile et inconfortable. L'âtre construit au niveau du sol n'arrive pas à chasser l'humidité. Contrairement aux autres

phares dont la base est fixée au roc de surface, ce phare reposait sur une profonde fondation qui s'inondait à chaque marée haute, ce qui n'était pas l'idéal pour demeurer bien au sec !

Après avoir reçu plusieurs plaintes à ce sujet, les autorités font construire en 1850 une nouvelle demeure en briques et en bois, reliée au phare par un passage abrité. Une petite chapelle se joute à la maison, un élément peu commun que l'on ne retrouve que sur quelques stations de phare érigées sur des îlots isolés. Peut-être fallait-il être plus dévot et prier pour favoriser une météo clémente sur ces lieux précaires? Malgré tout, cette nouvelle maison de gardien ne sera pas tellement plus confortable que de vivre dans la tour de pierre. Voici ce que le gardien Fraser écrit à propos de son premier hiver dans sa nouvelle demeure.

*« D'abord, à part de sa petitesse, je puis vous assurer qu'à sept à huit pieds du poêle, l'eau gèle à la glace et que dans les armoires les aliments gèlent également si bien que nous avons été obligés, le seize de décembre, de laisser ce logement pour nous réfugier dans la tour. Ainsi, Monsieur, je vous laisse à juger si nous pouvons avoir été confortablement logés, ayant une famille de treize personnes(11). »*

Au cours des dix années suivantes, Hubert Fraser apportera certaines améliorations à la maison et au phare. Malheureusement, le mauvais sort frappe la famille. Hubert et son fils Daniel, âgé de 22 ans, se noient le 11 octobre 1860 lors d'une traversée en chaloupe, en quête de ravitaillement(12). Faire des dizaines de traversées par année en chaloupe vers la rive sud pour s'approvisionner faisait partie des tâches normales du gardien. Bien que bons marins, les forts courants et une météo qui se dégrade rapidement leur seront fatals. Plusieurs îles du Saint-Laurent occupées par des phares ont vécu de semblables événements malheureux. L'année précédente, en 1859, le gardien et son aide-gardien du phare de l'île Bicquette perdirent la vie dans des circonstances semblables. En septembre 1876, l'aide-gardien Langlois se noie durant une traversée orageuse entre l'île Verte et l'île Rouge.

Gilbert Lindsay, fils de Robert-Noël, le gardien du phare de l'île Verte, prend rapidement la relève. Ce troisième gardien avait acquis son expérience comme aide-gardien à l'île Verte. Son séjour sur l'île Rouge sera toutefois de courte durée. Il termine l'année 1860, demeure en poste durant l'année 1861 et retourne ensuite à l'île Verte. Quelques années plus tard, en 1867, il suit les traces de son père au phare de l'île Verte.

Le remplaçant de M. Lindsay et quatrième gardien des lieux est Pierre-Elzéar Fraser, un autre fils d'Hubert Fraser, le gardien qui s'était noyé dix-huit mois plus tôt. Pendant sa période de gardiennage, la région et le phare connaissent quelques changements importants. Il faut préciser que depuis la mise en service du phare en 1848, l'île Rouge, qui occupe le centre du fleuve, avait été à la source de seize naufrages(13). Nombreux sont les navigateurs qui se plaignaient de l'emplacement du phare qu'ils jugeaient trop éloigné du récif qui s'étend vers l'est de l'île, et que les nombreuses journées de brouillard le rendaient invisible. Une enquête se traduit par plusieurs recommandations transmises au gouverneur général. Elles réclament la présence d'un criard de brume à vapeur comparable à celui mis en service en 1859 sur l'île Partridge dans la baie de Fundy. On suggère même que ce

système sonore de brume soit installé sur un bateau-phare qui serait ancré au nord-est du récif(14). L'arrivée de l'année 1867 et la création de la Confédération du Canada mèneront quelques années plus tard à un transfert de l'administration des phares, jusque-là une responsabilité de la Maison de la Trinité, au nouveau ministère de la Marine et des Pêcheries.

Quelques années plus tard, le pilote expérimenté Joseph Lévesque de l'île Verte prend le commandement d'un bateau-phare et quitte Québec pour se diriger à son poste de mouillage situé à proximité de l'île Rouge (15). En ce 9 juillet 1871, son système lumineux brille pour la première fois sur l'horizon. Ancré dans 10 brasses (18 m) d'eau au nord-est de l'île, le bateau peint en rouge porte l'inscription « RED ISLAND LIGHT SHIP » en grandes lettres blanches sur chaque côté de sa coque. Son système lumineux catoptrique de six réflecteurs, placé sur le mât de misaine à 34 pieds (10 m) au-dessus du pont, projette un feu blanc fixe sur 360 degrés. De plus, pour la première fois sur le Saint-Laurent, les navigateurs profitent d'un puissant signal de brume à la vapeur pour les guider. En période de visibilité réduite par le brouillard, la pluie ou la neige, la corne se met en marche et un sifflement de 10 secondes se fait entendre toutes les minutes(16). Ce nouvel aide à la navigation se joint au phare de l'île Rouge pour protéger les navigateurs de ce dangereux récif.

Le métier de gardien du bateau-phare n'est pas sans connaître les malheurs et, encore une fois, l'usage de la chaloupe est en cause. Le 16 octobre 1876, Joseph Lévesque, gardien du bateau-phare RED ISLAND LIGHT SHIP, périt en mer en traversant de la terre ferme vers le bateau-phare. Le 9 septembre 1899, c'est au tour du capitaine Silvio Petitgrew de perdre la vie par noyade. Ce dernier avait pris le commandement du bateau-phare l'année précédente(17).

Le malheur s'abat également sur les stations de phare. Sur l'île Rouge, un code de communication est en usage depuis de nombreuses années. Un feu allumé sur la partie amont de l'île signale un cas de maladie, alors qu'un feu aperçu sur l'est de l'île annonce une mortalité(18). C'est en utilisant ce système exclusif de signalisation que le gardien Pierre-Elzéar Fraser quitte son phare en 1889.

Vers le 20 novembre, René Lindsay, le jeune gardien du phare de l'île Verte, aperçoit le signal de détresse annonçant la maladie sur l'île Rouge. Les conditions météo ne sont guère propices à une traversée en raison de l'amoncellement des glaces, poussées par des vents violents. Malgré les risques élevés, une tentative de se porter au secours du gardien éprouvé s'organise par messieurs Marcelin Côté, Pierre-Théodore Fraser et Pitre Fraser, les fils de Daniel. Si de nos jours, une sortie en canot à glace est une activité sportive hivernale populaire, ce n'est pas le cas à cette époque, son utilisation s'associant davantage à une urgence. Incapables d'approcher de l'île Rouge, les hommes rebroussement chemin. Les soirs suivants, le feu de détresse demeure visible au large. Enfin, le 5 décembre, une seconde tentative porte ses fruits. Les deux jeunes Fraser, accompagnés de Daniel Fraser, réussissent à débarquer sur l'île Rouge. Les trois verdoyants, exténués et fatigués, trouvent le gardien du phare alité, se tordant de douleur depuis près de quinze jours. Au cours de cette longue période d'attente à prodiguer les bons soins au gardien, l'assistant Alfred Côté accomplit



seul toutes les tâches : allumer le système lumineux de la tour et le surveiller, transporter l'eau et le bois, chauffer les lieux, cuisiner et plus encore.

Le 7 décembre, le voyage de retour vers l'île Verte s'annonce périlleux. Dès le départ, la neige commence à tomber et les vents se remettent de la partie. Après quelques heures à manœuvrer parmi les glaces, ils atteignent la rive sud. Hélas, Elzéar Fraser décède une heure plus tard. Il sera inhumé aux Trois-Pistoles le mercredi 11 décembre 1889(19).



Le printemps suivant ces événements tragiques, en avril 1890, on confie le poste de gardien du phare de l'île Rouge à Pierre-Théodore Fraser. Dès ses débuts, il doit s'acclimater à un nouveau système lumineux récemment installé dans son phare qui changera les caractéristiques du feu de navigation. Cette amélioration fait partie des recommandations adressées au gouverneur trente ans plus tôt. Le faisceau lumineux du phare de l'île Rouge passe d'un feu fixe rouge à un feu blanc clignotant, grâce à l'ajout d'un appareil de rotation de la lumière, actionné par un poids(20).

Pierre-Théodore Fraser. Coll. Pierre Fraser

Pierre-Théodore Fraser passe une première année à s'occuper de son nouveau système lumineux dans cette tour grise au milieu des galets. Il épouse en 1891 Angèle Caroline (appelée Cary), fille de Gilbert Lindsay, qui avait été gardien à l'île Rouge en 1860 et 1861. Celle-ci décèdera à l'île Rouge en avril 1903. En février 1907, M. Fraser épousera Eugénie Fortin de L'Islet-sur-mer.

Les années subséquentes seront moins dramatiques. En 1916, le gardien Fraser voit son phare équipé d'un nouveau système lumineux. Cette fois-ci, il s'agit d'un réflecteur quadruple à longue focale qui requiert moins d'entretien que le système précédent et change à nouveau la signature lumineuse du phare. Pierre-Théodore Fraser prendra sa retraite en 1927 et il décède le 26 février 1931 à l'âge de 65 ans (21). Provenant d'une famille de navigateurs, Théobald Fraser de l'île Verte lui succède et ce, jusqu'en 1942.

À compter de 1932, les « Avis aux navigateurs » publiés dans les journaux indiquent qu'au 23 décembre de chaque année, jour du départ du gardien de phare, la lumière sera remplacée durant l'hiver par un feu non surveillé fonctionnant à l'acétylène. Deux années plus tard, soit en 1934, on installe une corne de brume sur la petite île. Le diaphone émet un son de 2 secondes, suivi d'un silence de 28 secondes. Évidemment, cette nouvelle pièce

d'équipement ne fonctionne pas seule et son entretien s'ajoute aux responsabilités du gardien(22).

En 1942, Théobald Fraser se rend compte que les dures exigences de son métier et les tâches journalières pour garder le phare fonctionnel commencent à peser lourd sur sa santé. Contraint à la retraite, il vend sa maison du village de L'Isle-Verte et s'établit dans une maison bâtie sur une petite terre sans animaux située sur l'île Verte. Habile menuisier et propriétaire du seul tracteur de ferme de l'île, il est très sollicité par les habitants pour réaliser différents travaux qui le maintiennent fort occupé. Il décède le 10 décembre 1955.

Ce n'est qu'en 1945 qu'un gardien permanent s'ajoute à notre liste des valeureux surveillants du phare de l'île Rouge. Il est difficile de révéler l'identité de ceux qui occupent la fonction de gardien au cours des années 1943 et 1944. On présume que certains habitants de l'île Verte qui avaient travaillé au préalable comme aides-gardiens ont pu le faire. La Seconde Guerre mondiale fait rage et la majorité des candidats potentiels sont en mer ou au front. C'est justement un vétéran de ce conflit qui obtient ce poste en 1945.



Cécile Lindsay et Théobald Fraser en 1935. Coll. Pierre Fraser



Remplacement de l'abri du signal de brume en 1945. Archives nationales du Canada

Gilbert Fraser a fait partie du Régiment de la Chaudière et participé au débarquement en Normandie, où il fut blessé le 5 juillet 1944. Un projectile ennemi emporta son avant-bras droit, ce qui l'obligea à passer plusieurs mois dans les hôpitaux militaires en Angleterre et à Québec. Après sa convalescence, on le nomme gardien du phare de l'île Rouge au début de la saison 1945. Malgré son handicap, il parvient à se débrouiller de façon exceptionnelle dans ses tâches quotidiennes(23). C'était une pratique courante de voir le gouvernement offrir un poste de gardien de phare aux militaires blessés lors de leur retour au pays. C'est aussi de cette façon que M. Ernest Thibault, vétéran de la Première Guerre, blessé à la jambe droite par un éclat d'obus, obtint un poste de gardien au phare de l'île Bicquette(24).

Gilbert Fraser accomplit sa première année sans ennui. L'année suivante, les employés du ministère des Transports installent un nouvel appareil dont il aura également la responsabilité : un radiophare, aussi appelé radiobalise, ou *radio beacon*. Il s'agit d'une station émettrice pourvue d'une antenne imposante de 38 m de hauteur (124 pieds) reliée



à un système électrique de petite dimension. Elle est synchronisée avec le nouveau criard de brume installé dans un nouveau bâtiment construit à proximité de l'antenne. Devenu obsolète, on transfère l'ancien criard à l'île Verte pour remplacer le système de signaux de brume à la dynamite(25).

Chaque année, dès le début d'avril, la famille Fraser s'installe sur l'île Rouge et y demeure jusqu'à la fin décembre, dès le passage du dernier océanique vers la mer. Cet exil était quand même entrecoupé par beau temps de quelques visites de ravitaillement en chaloupe vers la rive sud. Contrairement à certains de leurs prédécesseurs, il était maintenant impensable de prendre le risque de faire une dernière traversée pour quitter l'île à la fin de la saison de navigation. Un brise-glace tel l'ERNEST LAPOINTE, le LADY GREY, le N.B. McLEAN ou le d'IBERVILLE, d'abord chargé d'accompagner le dernier navire océanique, récupérait au retour les gardiens de chacune des îles du Saint-Laurent pour les ramener à Québec. De là, ils devaient traverser à Lévis pour prendre le train vers le Bas du Fleuve(26).

Le gardien du phare Gilbert Fraser. Coll. Pierre Fraser



Gilbert Fraser accostant la chaloupe RED ISLAND à l'île Verte.  
Coll. Jocelyn Lindsay

M. Armand Lafrance, qui avait fait ses débuts comme aide-gardien au phare de l'Île Verte en 1951, avait poursuivi son apprentissage à l'île Rouge et avait travaillé sous les ordres de M. Gilbert Fraser. Il raconte :

*« Deux ans à l'île Verte, pis trois ans à l'île Rouge... J'en ai appris pas mal. La radio beacon en plus, on s'en occupait dans ce temps-là. Ha oui, Ha oui, on avait deux génératrices Cooler (sic : Kohlers 1957) qui marchaient, ça marchait au naphta ... Bien oui, pis le mât du télégraphe, pis tout ça. C'était strict à l'Île Rouge, il fallait y voir, pis on était seulement deux hommes... pis y avait le criard tout le temps. Pis l'homme qui était avec moi, c'était un ancien combattant, y avait rien qu'un bras... les barils, tout ça, c'est moi qui déménageais ça tout seul. Gilbert Fraser... quand il est revenu de la guerre, il l'avait demandé. Il n'avait pas de prothèse, oui, oui, ça finissait là ! (En haut du coude) Il y avait une échelle pour aller dans la lanterne, y montait... y avait rien qu'un bras pis y était bon, y était bon! Mais quand même, pour le manoeuvrage des barils, y était pas capable, le peinture... y était pas capable de monter dans une échelle pour peindre, alors y faisait autre chose. Pis y faisait son quart, pis la lumière répondait, tout est beau lui aussi, pis... ha oui, oui, y était bon, pour ça y était bon(27). »*

Être gardien sur une île demande de nombreuses exigences et lorsqu'un poste de gardien s'ouvre sur la terre ferme, près d'un village, plusieurs de ces gardiens se présentent pour le poste, espérant déménager. Ce fut le cas de M. Gilbert Fraser en 1958, nommé gardien au phare du Cap-de-Bon-Désir sur la rive nord, près des Escoumins(28).



**LES GARDIENS DE PHARES VONT OCCUPER LEURS POSTES :** Un autre signe de la navigation prochaine s'est manifesté ce matin quand six gardiens de phares ont quitté leur retraite d'hiver pour aller occuper leurs fonctions au sommet des phares qui balisent la voie maritime du St-

Laurent. Photo de gauche, le capitaine WILFRID DUFOUR accueille MM. GILBERT FRASER et JEAN-PIERRE PICHETTE à bord du brise-glace "N. B. McLean" qui les mène aujourd'hui à l'île Rouge. A droite, deux autres gardiens, MM. ANTOINE THERRIEN et DONAT IMBEAULT, s'em-

barquent à bord du même navire. Leur destination : une tour marine s'élevant à 67 pieds au-dessus des flots, à environ dix milles au large de Trois-Pistoles. Anges-gardiens des navigateurs, ces hommes ne reviendront au foyer qu'au début de décembre prochain. (Photos du "Soleil")

Les gardiens ramenés à leur phare. Journal *Le Soleil*, 21 mars 1957

M. Maurice Thibault prend alors la relève sur l'île Rouge en août 1958. Il fait son apprentissage principalement au phare de l'île Bicquette comme aide-gardien où il débute en 1944. Il obtient quelques contrats de remplacement comme gardien principal, dont un au phare de Pointe-des-Monts. Son frère Patrice Thibault est nommé au même moment comme assistant gardien. Maurice Thibault connaît un très court séjour sur l'île Rouge. Il quitte son poste à la période des Fêtes de 1959, retourne à titre d'assistant à l'île Bicquette et remplace en 1962 son père Ernest Thibault qui prend sa retraite(29).

Arrivant du pilier de l'île Blanche, ce transfert représente une amélioration certaine pour M. Antoine Therrien qui devenait le nouveau gardien du phare de l'île Rouge au printemps 1960. L'île Rouge peut sembler très exiguë pour certains, mais pour quiconque avait séjourné dans un bâtiment restreint construit en béton, juché au haut d'un pilier de 20,4 m (66 pieds) de diamètre accroché aux rochers et faisant face à Caonna, l'île paraissait soudainement immense. Natif de Baie-Sainte-Catherine, à l'embouchure de la rivière Saguenay, notre nouveau gardien était le frère de M. Louis-Joseph Therrien, responsable des feux d'alignement de Pointe-Noire de 1948 à 1981.

Deux ans après son arrivée au phare de l'île Rouge, un changement majeur survient dans le monde des aides à la navigation dont les phares font partie intégrante : la création de la Garde côtière canadienne.

Lors de la construction du phare, les responsabilités concernant la sécurité maritime et le balisage du Saint-Laurent revenaient à la Maison de la Trinité de Québec. Après la

Confédération de 1867, cette vieille institution céda la place au ministère de la Marine et des Pêcheries qui prit la relève des opérations jusqu'à la création du ministère des Transports en 1936. Vingt-cinq années plus tard, à la suite d'une demande croissante pour l'ajout d'un service maritime civil national et d'un organisme de recherche et de sauvetage, le ministère des Transports joint une nouvelle entité à son ministère et à compter du 26 janvier 1962, la flotte porte désormais le nom de « Garde côtière canadienne ». De plus, tous les services connexes en lien avec la sécurité maritime font également partie de leurs fonctions<sup>(30)</sup>.

M. Therrien fut donc aux premières loges pour observer les changements et améliorations que cette nouvelle administration allait accomplir dans les années 1960. En premier lieu, la vieille maison datant de 1850 annexée au phare, que les gardiens appelaient affectueusement « le frigidaire », fut démantelée et remplacée en 1965 par deux nouvelles unités. Dorénavant, le gardien et l'aide-gardien ne partageraient plus le même toit. Tout comme l'ancienne maison dont l'eau de pluie était dirigée vers des cuves à proximité des gouttières, ces nouveaux bâtiments étaient conçus pour récupérer cette denrée précieuse. L'eau était acheminée vers une citerne en béton construite au sous-sol, à même les fondations de la maison. Un autre compartiment bétonné contenait du sable pour la filtration de l'eau. Cette citerne pouvait également être remplie lors du ravitaillement.



Antoine Therrien. Photo : Municipalité de Baie Sainte-Catherine

À partir de 1964, le grand bâtiment, abritant les moteurs diesel, les compresseurs à air et le diaphone servant de corne de brume, ne sert plus. On installe à ses côtés, un nouveau système électronique de détection de la brume qui active automatiquement des cornets semblables à des haut-parleurs. Le gardien n'a plus à se soucier d'opérer la corne de brume. Il doit cependant inscrire dans l'agenda officiel, fourni par le Ministère, les heures de début et d'arrêt de ce « *speaker* à brouillard ». En 1966, le système lumineux passe du brûleur au kérosène à l'ampoule électrique tout en gardant les mêmes caractéristiques<sup>(31)</sup>. L'électricité requise pour le fonctionnement de cette nouvelle lumière, de ce nouveau signal sonore de brume, du radiophare et des maisons, ne provenait pas par câble sous-marin, mais était produite sur place par deux groupes électrogènes fonctionnant au diesel. D'une dizaine de barils de kérosène par année pour la lumière, cette nouvelle technologie consommait de 400 à 500 barils de 45 gallons impériaux (205 litres) d'huile diesel par année... On n'arrête pas le progrès !



Maisons construites vers 1960, antenne radio et la grande antenne du radiophare. Photo : Mario Mercier

Face à l'embouchure de la rivière Saguenay et au nord de l'île Rouge, le phare du pilier du Haut-Fond Prince est allumé en 1964 et devient le premier phare canadien équipé d'une plate-forme d'atterrissage pour hélicoptères. Ces appareils font maintenant partie de la nouvelle technologie pour desservir les phares et permettent des révisions aux périodes de travail. Ainsi, aux piliers de l'île Blanche et du Haut-Fond Prince, les changements de gardiens s'effectuent par hélicoptère aux deux semaines. Cette nouvelle pratique sera également instaurée au phare de l'île Rouge par la suite.

Au printemps de 1972, M. Patrice Thibault débute au phare de l'île Rouge comme gardien surveillant. Il nous explique :

*« Oui, j'ai eu une offre en 1971 pour être gardien surveillant et ç'a été au début d'avril 1972. J'ai travaillé comme gardien surveillant jusqu'en 1978 et après ça, j'ai pris la place de M. Antoine Therrien, je suis devenu gardien principal de l'île jusqu'en 1987, que j'ai démissionné. Il y avait un gardien principal parce qu'on était sur rotation, ce qu'ils appellent « fly in, fly out ». On travaillait deux semaines "in" et deux semaines qu'on était "off", pis y avait M. Therrien qui était gardien principal avec son assistant et y avait moi qui était gardien surveillant sur l'autre équipe avec mon assistant. C'est comme être gardien principal, mais sur la deuxième équipe(32). »*

M. Patrice Thibault est alors promu et devient le gardien principal au phare de l'île Rouge en 1978 lors du départ de M. Therrien, alors âgé de 65 ans. Ce dernier retourna dans son village à l'embouchure du Saguenay. Tout comme M. Jacques Landry qui a été maire de Natashquan après avoir quitté son poste de gardien du phare de Pointe-des-Monts, M. Antoine Therrien a été maire de Baie-Ste-Catherine de 1989 à 1995. Il est décédé en 2004 à l'âge de 91 ans(33).

Plusieurs gardiens de la région ont travaillé comme gardiens surveillants sur la deuxième équipe pendant cette période, dont les frères Jacques et Maurice Thibault. Ce dernier ne fait que deux rotations à l'île Rouge après avoir fermé le phare de l'île Bicquette et décide de

prendre sa retraite en 1987. Patrice Thibault travaillera deux semaines de plus que son ainé avant de tirer sa révérence. Il faut dire que depuis le début des années 1980, une vague d'automatisation et de fermeture de phares déferle sur le Saint-Laurent et s'approche dangereusement de l'île Rouge.



« Ouais, on avait eu une convention à la fin de janvier et ils disaient qu'ils fermaient les phares, pis ma femme était malade à ce moment-là, j'ai décidé de démissionner. Ma dernière rotation, le 12 août et j'ai sorti le 26 août 1987. Pis je n'y suis pas retourné et je ne me suis pas ennuyé de cette île, là non plus. (rire) Pis quand je suis parti de l'île Rouge, c'est mon frère Jacques qui a pris ma place, pis y a fait ça 13 mois, pis ils ont fermé le phare(34). »

Les treize derniers mois sur l'île sont supervisés par deux équipes en alternance de deux semaines et Jacques Thibault est le gardien principal de l'une de ces équipes. Fils cadet de cette famille de gardiens du phare du Bic, il débute comme aide-gardien à Pointe à la Bruyère, sur l'île Anticosti, puis il travaille aux phares de Pointe-des-Monts, de l'île Bicquette, au pilier de l'île Blanche et au phare de Cap-de-la-Tête-au-Chien avant de se retrouver à celui de l'île Rouge(35).

Patrice Thibault . Journal *The Gazette*, 16 août 1980



Arrivée de Patrice Thibault à Rivière-du-Loup le 26 août 1987. Coll. P. Thibault



L'automatisation survient à l'île Rouge en 1988, poussant le dernier gardien à prendre sa retraite. À son départ, deux autres gardiens de la région sont chargés de nettoyer les lieux et de vider le phare et les maisons. Après 140 années sous les bons soins des gardiens, ce phare historique se retrouve désormais sans surveillance et, malheureusement, sans entretien. C'est au verdoyant Charles-Hector Fraser, accompagné d'Ivanhoé Gagnon de Tadoussac, que revint la tâche de fermer pour la dernière fois la porte du phare de l'île Rouge.

### **Références :**

- (1) : Cloutier & Charest, (2016) *Les bateaux-phares du Saint-Laurent 1830-1963* : page : 172
- (2) : Livre des procès-verbaux de la Maison de la Trinité de Québec, Vol. 8, page : 445
- (3) : *Idem*, Vol. 8, page : 453
- (4) : *Idem*, Vol. 8, pages : 463, 464
- (5) : *Idem*, Vol. 8, page : 464
- (6) : *Idem*, Vol. 8, pages : 477, 478
- (7) : *Idem*, Vol. 8, page : 495
- (8) : *Idem*, Vol. 8, pages : 497, 498
- (9) : *Idem*, Vol. 8, page : 498
- (10) : *Idem*, Vol. 8, page : 514
- (11) : Archives du Port de Québec, fonds de la Maison de la Trinité; lettre de M. Hubert Fraser à M. E.B. Lindsay. 24 mars 1851
- (12) : Journal *Morning Chronicle* de Québec, 20 décembre 1866
- (13) : Archives du Port de Québec, fonds de la Maison de la Trinité, lettre du 27 février 1869 de E.B. Lindsay
- (14) : Journal *Morning Chronicle* de Québec, 20 décembre 1866
- (15) : Lettre d'arrêt du Conseil pour la nomination de M. Joseph Levesque « of Green Island » 16 mars 1871
- (16) : Cloutier & Charest, (2016) *Les bateaux-phares du Saint-Laurent 1830-1963* : page : 234
- (17) : Cloutier & Charest, (2016) *Les bateaux-phares du Saint-Laurent 1830-1963* : pages : 237, 238
- (18) : Entrevue avec le gardien de phare M. Armand Lafrance ; 2004
- (19) : Journal : *L'Électeur*, 14 décembre 1889
- (20) : Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1890
- (21) : Journal *Le Soleil* du 27 février 1931
- (22) : Livre des feux, bouées et signaux de brume, côte Atlantique, 1935
- (23) : Journal *Le Samedi*, Montréal, 6 avril 1957
- (24) : Entrevue avec l'ex-gardien de phare M. Patrice Thibault ; 17 janvier 2021
- (25) : Livre des feux, bouées et signaux de brumes, côte Atlantique, 1949
- (26) : Journal *Le Samedi*, Montréal, 6 avril 1957
- (27) : Entrevue avec l'ex-gardien de phare M. Armand Lafrance ; 2 octobre 1999
- (28) : Journal *Le Progrès du Golfe*, le 3 octobre 1958
- (29) : Entrevue avec l'ex-gardien de phare M. Patrice Thibault ; 2 février 2021
- (30) : Cloutier & Charest, (2016) *Les bateaux-phares du Saint-Laurent 1830-1963* : page : 350
- (31) : Livre des feux, bouées et signaux de brume, côte Atlantique, 1967
- (32) : Entrevue avec l'ex-gardien de phare M. Patrice Thibault ; 17 janvier 2021
- (33) : Entretien avec M. Albert Dallaire ; 22 février 2021
- (34) : Entrevue avec l'ex-gardien de phare M. Patrice Thibault ; 17 janvier 2021
- (35) : *Idem*; 17 janvier 2021

# 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

(Par : Jocelyn Lindsay)



## INTRODUCTION

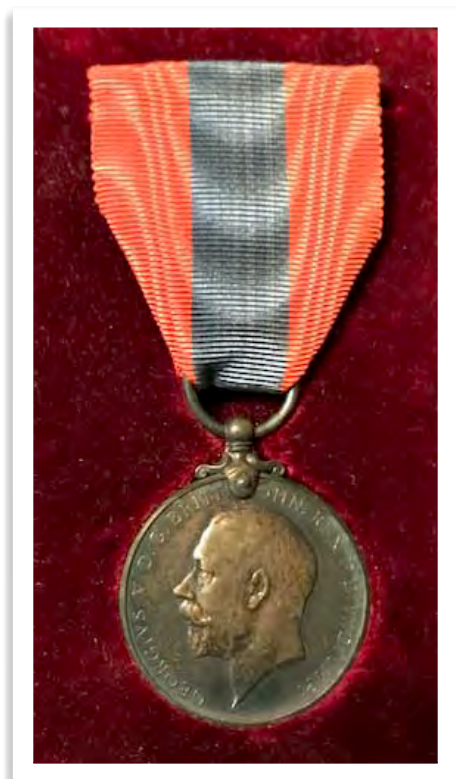
Les phares sont de grands solitaires et on est habitué à les voir dominer le paysage, si ce n'est une rare compétition avec un clocher d'église. Beaucoup de choses les séparent les uns des autres : leur distance, le type de site sur lequel ils sont construits, leur plus ou moins grand isolement, leur niveau d'ancienneté et leur appareillage technique.

J'aborderai ici le sujet sous un angle plus rare, soit les liens entre deux phares, l'un sur un îlot, celui de l'île Rouge, et l'autre lui faisant face et bâti sur la rive d'une île, celui de l'île Verte. À l'aide de ma documentation familiale et de certains autres écrits, seront décrites et illustrées plusieurs caractéristiques de ces liens, pour la période de 1888 à 1963, les années qui ont suivi m'étant moins connues.

## 1-D'ABORD, UN LIEN DE PARENTÉ ENTRE LES FAMILLES GARDIENNES PENDANT 55 ANS

Pierre-Théodore Fraser, communément appelé Pitou, et mon grand-père René Lindsay ont tous deux commencé leur carrière de gardien la même année, en 1888, et ce fut la même chose pour leur retraite en 1927, après 39 ans de loyaux services. Il se trouvait que Pierre-Théodore était marié à Caroline Lindsay, sœur de René.

*Le Soleil* du 20 février 1928, en page 18, mentionne d'ailleurs la décoration que les deux ont obtenue au moment de leur retraite: " Sa Majesté le roi vient d'accorder la Médaille du Service impérial à un bon nombre de Canadiens. Parmi les décorés, on remarque les suivants : M. Joseph Banville, gardien de phare à Matane ; ... M.P.T. Fraser, gardien de phare, Red-L'Islet; ...R.W. Lindsay, gardien de phare, Isle-Verte" (1).



Le lien de parenté ne s'arrête pas là. Théobald Fraser succéda à Pierre-Théodore (auquel il n'était pas apparenté) et il resta en poste jusqu'en 1942. À l'île Verte, mon père Freddy Lindsay assumait la succession et il eut une plus longue carrière, jusqu'en 1964. Encore là, il se trouvait que Théobald était marié à Cécile Lindsay, sœur de Freddy.

Dans une entrevue, Cécile insiste sur la relation entre les deux gardiens : "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 l'avait encouragé, à faire application pour l'île Rouge" (2).

Il semble bien qu'il s'agissait d'une parenté "tricotée serrée", comme en fait foi ce passage du 26 mars 1934 du *Journal d'une femme de gardien de phare* : "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" (3).

## 2- POUR LA PARENTÉ, L'ÎLE VERTE COMME POINT DE RELAIS VERS L'ÎLE ROUGE

Quelques extraits relatifs à l'abbé Gilbert Lindsay, frère de Cécile, montrent bien cet aspect coutumier de se rendre à l'île Rouge. D'ailleurs, Cécile écrira en parlant de l'ordination sacerdotale de son frère : " Quand mon frère avait été ordonné, tout le monde était allé fêter à l'île Rouge" (4).

L'abbé Gilbert lui-même écrira dans les Registres du phare de l'île Verte, le 21 juillet 1936, ses impressions de deux voyages: "Il faudra donc partir encore une fois...et ensuite reprendre le chemin qui me conduira au devoir du Ministère de premier vicaire à La Tuque. Mais, si le devoir oblige, j'ai du moins la satisfaction de repartir après avoir goûté un nouveau bonheur d'avoir passé quelques jours avec mes chers Fred et Laurence...et après,

avoir eu l'amabilité de me faciliter un nouveau voyage à l'île Rouge, où j'ai eu la joie et le bonheur de dire la Sainte Messe" (5).



Devenu curé de Saint-Janvier en Abitibi, il écrira le 16 août 1940 : " J'ai la grande satisfaction d'avoir pu aller voir les nôtres à l'île Rouge, et même nous rendre à Tadoussac. Un double voyage avec des groupes différents de parents et amis me permettait de célébrer trois matins à l'île Rouge. C'était beau, très beau, sujet inoubliable, surtout pour des Abitibiens"(6).

Gilbert Lindsay, prêtre et ...artiste en 1932

Coll. Jocelyn Lindsay

Également, la parenté plus éloignée ne s'en privait pas et le tout avait commencé bien avant. Fils de Louisa, soeur de René Lindsay, le docteur Georges Préfontaine écrira : " "En l'année 1902, j'avais alors 5 ans, je passai l'été entier à l'île Rouge avec l'oncle "Pitou" Fraser et tante Cary. Puis je restai avec eux, dans leur maison à L'Isle Verte, tout l'automne et une partie de l'hiver qui suivirent. Je venais de temps à autre à la « Tour »" (7).

Également apparentée par Ellen, une autre soeur de René, la famille Théorêt de Sainte-Thérèse mentionne le plaisir éprouvé, ayant passé une semaine à l'île Verte : " Je n'oublierai jamais ce beau voyage que nous avons fait à l'île Rouge. Comme c'était beau de voir l'eau calme comme de l'huile, un beau soleil chaud." (26 août 1962) (8).

### **3-SE RENDRE À L'ÎLE ROUGE EST HABITUEL**

On voit qu'il était habituel de rendre visite à ces voisins loin du monde, faisant un voyage aller-retour dans la même journée, question également de profiter de ce lieu unique. Laurence Dubé Lindsay écrira le 31 juillet 1934 : "Nous avons tous été très matinaux vu le beau temps et l'envie de partir en yacht. À 10 heures, nous nous embarquons pour l'île Rouge...Nous embarquons avec nos paniers à provisions, liqueurs et de la gaieté jusqu'à la hauteur du mât!... Nous avons pris le dîner à l'île Rouge. Cécile L. est de bonne humeur, elle fait une bonne et gentille madame. Nous avons eu une température des plus agréables, ce qui fait que nous avons tous des coups de soleil dans la figure" (9).

Le gardien de l'île Verte se fait aussi un devoir de faire connaître l'île Rouge à des visiteurs, comme en fait foi cet écrit du journaliste Robert Prévost dans *Le Petit Journal* du 22 octobre 1950 : "Nous avons à peine fini la visite du beau phare de l'île Verte que son gardien s'offrait de nous conduire au large, vers une autre de ces nombreuses tours à lanternes qui guident inlassablement les navigateurs dans le Saint-Laurent : le phare de l'île Rouge" (10).



À l'arrière, les couples Fraser et Lindsay en 1934. Coll. Jocelyn Lindsay

#### **4-POUR CELA, LA PRISE DE RISQUES ÉTAIT INÉVITABLE**

On connaît de nombreuses tragédies qui se sont produites aux environs de ces deux îles. Et d'autres qui ont été évitées de peu, comme cette fois, vers 1930, où le gardien Théobald Fraser et son beau-frère Robert Lindsay quittèrent l'île Rouge après la fermeture du phare en décembre; les signaux convenus étant échangés avec l'île Verte, ils se mirent en route. Toutefois un champ de glace non prévu les fit arriver à l'île Verte pendant la nuit, ayant dérivé de leur trajectoire sur quelques kilomètres. Avec les embarcations et équipements dont on disposait avant les années 1940, tout voyage entre les deux îles avait sa part d'imprévisibilité. Dans son journal du 19 juin 1934, Laurence Dubé Lindsay raconte :

“Ce matin, nous sommes traversés à l'île Rouge, monsieur le curé Couillard, Gilbert, mesdemoiselles Anna et Alice Fraser, Robert L., Fred et moi. Il ventait tellement fort que nous avons failli ne pas débarquer à l'île Rouge. Ce fut sur les instances des passagers que le capitaine se décida, aux risques d'attendre le beau temps pour revenir...J'ai aimé cela. Je me propose bien d'aller voir Cécile souvent cet été” (11).

D'ailleurs, la citation qui suit montre un niveau de témérité assez élevé mais qu'on semble avoir constaté seulement après ce voyage du 7 novembre de la même année : “La température n'est pas belle mais nous ne la voyons pas telle qu'elle est et nous nous embarquons à 1½ heure pour l'île Rouge. Nous prenons près de deux heures pour s'y rendre, le yacht ne va pas bien. Théobald a paru content d'avoir de la visite mais c'était trop court et il a dû être inquiet de nous pendant le voyage de retour sachant que le moteur faisait défaut, que nos voiles n'étaient pas très solides et la mer mauvaise. Nous sommes revenus à voile et finalement avons entré dans l'anse de reculons. Nous avons eu toutes les inquiétudes possibles, mais tout s'est terminé heureusement” (12).



En route pour l'île Rouge. Coll. Jocelyn Lindsay

Aussi peut-on comprendre cette phrase qu'elle écrit en 1940 dans un album de photos : " Qu'importe le danger des vents et des flots, quand le courant nous pousse à la plage de nos rêves".

## 5-DES TRAGÉDIES PARTAGÉES

Chacune de leur côté, ces familles ont vécu des événements difficiles et des deuils. À l'île Verte, le 5 septembre 1872, deux fils du gardien Gilbert et de Mary Ely, Thomas (10 ans) et Guillaume (16 ans), se noient accidentellement à l'entrée de l'anse à l'est du phare. Si on prend la famille de Pierre-Théodore et de Caroline, Cécile Lindsay écrira en 1997 à propos des enfants de ce couple dont elle avait trouvé les photos dans la maison de l'île Rouge : "J'ai toujours su par maman que ces enfants étaient morts très jeunes...Ils s'appelaient Marie-Isabelle, née le 30 janvier 1893 et Joseph-Pierre Gérard, né le 25 septembre 1894... maintenant il faut que je vous conte l'histoire des plaquettes de métal sur lesquelles étaient les photos. Je les ai trouvées à l'île Rouge dans une armoire, je n'ai jamais compris comment il se faisait que mon oncle Pitou ne les avait pas emportées avec lui" (13).

On sait aussi que d'autres événements tragiques ont été partagés par les familles de gardiens des deux îles et en voici trois exemples connus.

Comme mentionné ailleurs dans ce *Bulletin*, le gardien Hubert Fraser et son fils Daniel se sont noyés en 1860 dans la traversée entre l'île Verte et l'île Rouge. Il fut remplacé temporairement par Gilbert Lindsay, alors assistant à l'île Verte avec son père Robert-Noël. À la date du 8 novembre 1860, Gilbert écrivit dans les registres du phare : "On a trouvé le corps sans tête du dernier gardien sur la pointe ouest de l'Isle rouge, à 10 heures du matin"(14).

Dans son livre *Ramsar, pour l'amour de la mer*, l'abbé Robert Michaud racontera l'événement suivant: "Cary...était mariée à Pierre Théodore Fraser, gardien du phare de l'île

Rouge, depuis 1888...Un soir de printemps 1903, René, de l'île Verte, aperçoit sur l'île Rouge un feu allumé, sa localisation signifiant un décès. Quelques insulaires partent, la nuit, en chaloupe à rames...Les assauts conjugués du vent, des vagues et des courants obligent ces hommes, pourtant aguerris, à rebrousser chemin. Ce n'est que le lendemain, en bateau à voiles, que l'on réussit à ramener à la "Maison des Lindsay" le corps inerte de Cary"(15).

Après le naufrage du brick Magda sur l'île Rouge en 1906, un marin noyé fut trouvé à l'île Verte et il y avait une photo dans ses poches. Le gardien Lindsay l'envoya avec explication au Ministère de la Marine en Norvège. Il en revint une réponse du Département de la marine marchande du Ministère du commerce, de la navigation et de l'industrie, basé dans la ville de Kristiana. Dans cette lettre du 16 mars 1907, on fit savoir que le tout avait été transféré au propriétaire du navire et qu'on n'avait pu identifier à qui appartenait cette photo. Étaient ajoutés les noms des 17 hommes : 12 étaient norvégiens, 2 suédois, 1 finlandais, 1 hollandais et un danois (16).

## **6-UNE ENTRAIDE INDISPENSABLE ENTRE LES PHARES**

L'incident qui suit est intéressant, car il montre qu'en plus de démontrer l'entraide, il y a aussi risque de se retrouver "entre l'arbre et l'écorce", selon les volontés des gestionnaires. Suite à un appel de détresse du gardien de l'île Rouge, celui de l'île Verte fait appel à un insulaire pour s'y rendre. Le Ministère demande après réception du compte de renégocier avec l'insulaire le prix demandé pour ces voyages à l'île Rouge et questionne même la pertinence d'un voyage; l'agent des phares Kayne allègue aussi que dans le passé, le Ministère a payé 5.00 \$ par voyage en été et 10.00 \$ par les mauvais temps d'automne. Dans sa lettre du 23 avril 1945, le gardien dut s'expliquer : « En réponse à vos deux lettres du 17 et 18 avril au sujet des trois voyages de monsieur Napoléon Fraser de l'île Verte à l'île Rouge, je dois vous dire que le bateau de monsieur N.F. était le seul en service à cette saison de l'année. Voici les détails de ces trois voyages. Après avoir vu le signal de détresse le soir du 8 avril, j'ai demandé à monsieur N.F. de bien vouloir aller à l'île Rouge aussitôt qu'il le pourrait. Il est parti le soir même vers 9 heures pensant pouvoir atteindre l'île Rouge au cours de la nuit mais il fut obligé d'attendre au matin du 9 avril au bout de l'île avant de pouvoir se mettre en traverse. Le voyage s'est fait par un temps brumeux, de mauvaise apparence et de vent d'est. Il fut de retour à midi le 9 avril. Le voyage avait donc duré 15 heures. Je crois que son compte de 20\$ est raisonnable. Pour ce qui concerne les deux autres voyages du 11 et du 16 avril, ils ont été faits par un temps plus beau, environ 6 heures chacun. Je me suis entendu avec monsieur N.F. au prix de 10.00\$ pour chacun de ces voyages, ce que je crois raisonnable. Le 11 avril, j'ai fait livrer les accessoires de lampe à vapeur que j'avais reçus. Le 16 avril, il y avait 3 nuits que le phare de l'île Rouge éclairait avec la lampe de rechange et j'avais la certitude que quelque chose ne fonctionnait pas normalement. J'ai envoyé mon assistant avec instruction de faire tout en son possible pour remettre le phare en bon état d'opération, ce qu'il a fait et tout semble bien aller jusqu'à date » (17).

## **7-LE POINT LE PLUS PROCHE QUAND ON QUITTE L'ÎLE ROUGE**

Je me souviens encore de ces occasions, dans les étés des années 1950, où Gilbert Fraser, le gardien de l'île Rouge, arrivait au phare de l'île Verte avec sa famille. Ce vétéran de l'armée auquel il manquait un avant-bras savait manier une gaffe avec habileté pour éviter un choc

avec les rochers et accoster à l'endroit désiré. La famille, une fois débarquée, était amenée par le gardien de l'île Verte dans la partie l'ouest de l'île, où résidaient le frère et le père de madame Fraser. Gilbert continuait sa route à L'Isle Verte y faire ses emplettes et le retour vers l'île Rouge se faisait plus tard en journée, en autant que les marées adonnaient. On était ici en période d'été, car la famille Fraser possédait aussi une maison à L'Isle Verte, pour la scolarisation des enfants.



Famille Gilbert et Rita Fraser. Coll. Jocelyn Lindsay

Cette proximité valait aussi pour le bateau-phare, comme en témoigne cet événement du 16 août 1934 que raconte Laurence Dubé-Lindsay.

“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”(18). Il faut ajouter que ces contacts se faisaient aussi sous le signe de l'amitié, comme l'ajoute Laurence le 23 septembre après une veillée chez ce même monsieur Fraser : “ : À regret, nous sommes partis de là à 11 heures. Monsieur et madame Fraser et Margot furent très gentils aussi ce soir, (comme toujours)”(19).

## 8-DES COMMUNICATIONS DIFFICILES

Les particularités du climat, la dangerosité du fleuve et le type d'embarcation disponible expliquent les tragédies qui se sont produites sur l'île ou dans les déplacements par mer qui étaient nécessaires. D'ailleurs, outre la sélection de gardiens qualifiés et les conditions de salaire, la qualité des embarcations fournies aux gardiens (que mon grand-père appelait avec ironie les *floating coffins* ou cercueils flottants), fut une revendication majeure de l'Association des gardiens de phare pendant les années 1920 (20).

Ce n'est pas qu'on n'ait pas songé depuis longtemps à améliorer les modalités de communication. À preuve, cette lettre du gardien de l'île Verte, adressée au président de la compagnie de transport Trans-Saint-Laurent, datée du 6 janvier 1910, et qu'on lit aujourd'hui avec un peu d'incrédulité :



“Vous voudrez bien me permettre de vous faire une suggestion qui pourrait être utile, non seulement à votre compagnie, mais aussi à la navigation du fleuve en général.”

“Ne considérez-vous pas opportun d’établir plus amples communications entre les côtes nord et sud par le moyen de téléphone ou de télégraphe? En effet, à mon avis, il serait relativement peu coûteux de relier les deux rives en passant par l’île Verte et l’île Rouge lesquelles îles sont pratiquement en droite ligne avec Tadoussac. Avec ce genre de communications, il vous serait ainsi possible en toutes saisons de diriger vos vaisseaux et de connaître et de prévenir le mouvement des glaces en hiver, dans les ports et sur le fleuve”.

“Il est notoire que de toute la route du Saint-Laurent, l’île Verte et l’île Rouge sont les endroits les plus dangereux et beaucoup d’accidents sont déjà arrivés” (21).

Un autre exemple, dans les années 1940, montre les limites de la communication. Une lumière fonctionnant au gaz était installée à l’île Rouge lorsque le gardien quittait en décembre et elle devait fonctionner pendant une grande partie de l’hiver. Le gardien de l’île Verte devait en faire une surveillance, comme on le voit dans cet échange entre l’agent des transports à Québec, monsieur Kayne, et le gardien Lindsay, en février 1946.

L’agent Kaine avait reçu une lettre du capitaine Georges P. Caron l’avisant que le soir du 18 janvier, il n’avait pas vu la lumière sur l’île Rouge. Il envoya le télégraphe suivant le 7 février : “Recevons rapport lumière à gaz “Red Islet” fonctionne pas. Stop. SVP vérifier de chez vous. Stop. Invisibilité peut être due à glace neige ou givre. Stop. Temps doux et soleil remédieront peut-être plus tard”(22).

Le gardien de l’île Verte répondit le 11 février : “Je n’ai pas vu la lumière depuis la fin de janvier. Je vous aurais averti plus tôt mais nous sommes 12 à 15 jours sans voir cette lumière à cause de la mauvaise visibilité ou la température, par la glace, la neige ou le givre qui se forment dans les vitres. Après avoir bien regardé dans la direction du phare hier soir et ce soir, je crois que cette lumière ne fonctionne plus. Si elle fonctionne et que je la vois prochainement, je vous avertirai aussitôt” (23).

## **9- UNE COMPLÉMENTARITÉ INDISPENSABLE OU PRATIQUE**

On connaît bien à l’île Verte le Blanc, cette structure de bois élevée située sur les hauteurs du terrain du phare. Cet amer fut partiellement détruit à l’hiver 1952 lors d’une tempête d’une force exceptionnelle mais il fut réparé sans délai par le gardien et quelques insulaires. Il s’écroula de nouveau en 1975 et il fut restauré en 2009 lors des fêtes du 200<sup>ième</sup> anniversaire du phare. Son entretien et le dégagement de toute obstruction visuelle faisaient partie de la tâche du gardien de l’île Verte. S’il est situé sur l’île Verte, son utilité est en fonction de l’île Rouge. Il forme avec le phare de l’île Verte, avec lequel il faut s’aligner, un repère visuel pour garder les navires loin des hauts-fonds à l’est de l’île Rouge. On lui trouva un second usage à compter de 1871, au moment de l’arrivée d’un bateau-phare. Pour être bien localisé, son ancrage devait se faire quand, côté nord-sud, le Blanc et le phare étaient en ligne droite et, côté est-ouest, le phare de l’île Rouge était en ligne avec celui du Cap de la Tête au Chien.



L'amer sur l'île Verte, Coll. Jocelyn Lindsay

D'autres échanges d'ordre pratique se réalisaient aussi régulièrement. Ainsi, lorsqu'on installa un nouveau signal de brume à l'île Rouge, l'ancien équipement fut installé à l'île Verte et remplaça en 1945 le vétuste système de cartouches de coton-poudre.

Vers la fin des années 1940, quelques mois avant que le ministère ne prenne la décision de retirer de l'île Verte la chaloupe qui y était depuis longtemps pour l'envoyer à un poste de la Basse Côte Nord, le gardien avait décidé d'acheter un moteur de fabrication récente mais ne l'avait pas encore installé. Car, comme l'affirme Normand Lafrenière, "Malgré tout le sérieux des arguments déployés par les gardiens, aucune concession ne leur fut faite si ce n'est la permission d'acheter et d'installer à leurs frais un moteur pour leur embarcation" (24). Qui racheta le moteur devenu excédentaire pour l'installer dans sa chaloupe? Le gardien de l'île Rouge, évidemment.

## **10-À LA DÉFENSE DE L'ÎLE ROUGE**

Comme René Lindsay occupa pendant plus de 30 ans, à compter de 1900, le poste de secrétaire de l'Association des gardiens de phare, il se retrouva souvent en position de défendre les intérêts des gardiens de l'île Rouge, comme on le voit dans les deux exemples suivants, soit la classification du phare et le besoin d'une embarcation appropriée.

Le système de classification des phares était fondé sur certains critères comme l'éloignement, le type d'équipement, le nombre d'assistants, la dangerosité. Dans un document daté du 7 mars 1922, après consultation avec René Lindsay, B.J. Kaine, agent des phares à Québec, écrivit à propos de l'île Rouge :

"Ce phare est situé sur une île dénudée, à environ 6 milles de la terre ferme. L'équipement comprend un système d'horlogerie Chanteloup amélioré, couplé avec une lampe à vapeur et des réflecteurs.... Et je dois répéter mes recommandations à l'effet que la classification de ce phare soit changée de la classe 6 à la classe 5. Il n'y a pas le moindre doute que deux

hommes sont requis pour maintenir adéquatement cette station, considérant principalement les transports par bateau dans des eaux très houleuses et les dépenses en lien à l'isolement" (25).



La chaloupe fournie par le gouvernement et le monte-charge. Coll. Pierre Fraser

Concernant la lutte pour un bateau approprié à l'île Rouge, le secrétaire de l'Association écrivit à monsieur Kayne le 15 juin 1927 : " Comme vous le savez sans doute, trois bateaux de service ont été perdus à l'île Rouge dans de grosses tempêtes à différentes occasions, et ces bateaux étaient de même grandeur que celle qui se retrouve à l'île Verte. Cela veut dire qu'elles sont trop pesantes pour être tirées sur le rivage au retour du gardien de la terre ferme. À mon humble opinion, un bateau léger avec un pont de 20 X 7, fourni avec un moteur, serait le bateau approprié pour l'île Rouge. Il pourrait être mis à terre chaque fois que le gardien retourne au phare"(26). La lutte fut longue, le secrétaire faisant notamment intervenir le député de l'endroit qui était dans l'opposition : il semble que les interventions eurent du succès, car le système proposé pour la mise à terre était en place à l'île Rouge en 1930.

## CONCLUSION

Pour moi, l'île Rouge restera toujours le scintillement de ce principal point de repère à observer la nuit pour décider d'utiliser ou non le signal de brume et ce, jusqu'à la retraite de mon père en 1964. Avouons-le, les faits ici racontés ne souffrent aucune comparaison avec la réalité actuelle. Le phare de l'île Verte appartient maintenant à la Municipalité et sert à des fins culturelles et touristiques. L'île Rouge et son phare, amputés des autres bâtiments, ont maintenant une vocation de sanctuaire d'oiseaux. Mais il serait dommage de laisser se perdre dans l'oubli l'histoire de ce lieu et la contribution de ces personnes qui ont contribué, parfois au risque de leur propre vie, à la sécurité de la navigation. Heureusement, les faisceaux de lumière qui continueront à se croiser au-dessus du fleuve seront là pour nous les rappeler.

## RÉFÉRENCES

- 1-Décorations, *Le Soleil*, 20 février 1928, p. 18
- 2-Cécile Lindsay, entrevue par Jean Cloutier (non datée)
- 3-Laurence Dubé Lindsay (2018), *Journal d'une femme de gardien de phare*, p.38
- 4- Cécile Lindsay, entrevue par Jean Cloutier (non datée)
- 5- Gilbert Lindsay, Registre du phare de l'île Verte et Tardif, Jean-Claude, *Le grand livre d'or des Lindsay*, p.69
- 6-Gilbert Lindsay, *idem*, p.82
- 7-Georges Préfontaine, *idem*, p.88
- 8-Georges Théorêt, *idem*, p.218
- 9-Laurence Dubé Lindsay, *Journal...*, p. 66
- 10-Robert Prévost, Le phare de l'île rouge-Tâche nouvelle pour un héros de guerre, *Le Petit Journal*, 22 octobre 1950, p.40
- 11- Laurence Dubé Lindsay, *Journal...*, p.59
- 12- Laurence Dubé Lindsay, *Journal...*, p.93
- 13- Lettre de Cécile Lindsay à Louise Newbury, 13 janvier 1997
- 14- Halley, P. (2002). *Les sentinelles du Saint-Laurent*. Montréal, Les Éditions de l'Homme, p. 43
- 15- Michaud, Robert (1989). Ramsar, pour l'amour de la mer, Presses de l'Université du Québec. Page 81
- 16- Lettre du département de la marine marchande du Ministère du commerce, de la navigation et de l'industrie, Kristiana en Norvège, datée du 16 mars 1907
- 17- Lettre de J.F. Lindsay à l'agent des phares Kaine, 23 avril 1945
- 18- Laurence Dubé Lindsay, *Journal...*, p.74
- 19- Laurence Dubé Lindsay, *Journal...* p.85
- 20- Lindsay, René *et al.* Mémoire de L'Association des gardiens de phare présenté au Ministère des transports à Ottawa, mars 1924
- 21- Lettre de René Lindsay à monsieur Pouliot, président de de la compagnie de transport Trans-Saint-Laurent, datée du 6 janvier 1910
- 22- Télégramme de l'agent B.J. Kaine à J. F. Lindsay, le 7 février 1946
- 23- Réponse de J. F. Lindsay à l'agent B.J. Kaine le 11 février 1946
- 24- Lafrenière, N. (1996). *Gardien de phare dans le Saint-Laurent-Un métier disparu*. Toronto, Dundurn Press, p. 66
- 25- Document préparé par B.J. Kaine, agent des phares à Québec, après consultation avec R.W. Lindsay, le secrétaire de l'Association des gardiens de phare, daté du 7 mars 1922
- 26- Lettre du 15 juin 1927 de R.W. Lindsay, comme secrétaire de l'Association des gardiens de phare, à l'agent B.J.Kayne

## La maison et le phare de l'île Rouge racontés par Cécile Lindsay

(Par :Lynda Dionne et Georges Pelletier)

Au cours des automnes 1995 et 1996, nous avons rencontré à quelques reprises Cécile Lindsay, à Trois-Pistoles. À chacune de nos visites, elle installait sur sa table de cuisine ses albums de photographies, qu'elle gardait précieusement. Au fil des pages, nous avons vu défiler les différentes périodes de sa vie, loin d'être ordinaire, de son enfance à l'île Verte jusqu'à ses séjours à l'île Rouge.



Fille du gardien de phare René Lindsay, Cécile s'est mariée en 1934, à l'âge de 23 ans, avec Théobald Fraser qui était gardien du phare de l'île Rouge depuis 7 ans (1927-1942). Dans les premières années de son mariage, elle suivait son mari à cet endroit, d'avril à novembre. Une fois par été, elle se rendait voir sa famille au phare de l'île Verte. Quatre ans après son mariage, elle a donné naissance à son fils René, le 1<sup>er</sup> février. À partir de 1938, elle ne traversait qu'en mai sur l'île Rouge.

Cécile Lindsay nous a dit qu'elle ne s'ennuyait pas sur cette île au milieu du fleuve. Elle avait l'entretien de la grande maison et de la rallonge, les repas à préparer pour son mari et son assistant, et de plus, le quart de surveillance, même si Théobald lui disait : « Tu en as assez à faire ».

Cécile Lindsay et Théobald Fraser. Coll. Cécile Lindsay

En nous montrant une photographie de la maison et du phare, elle nous décrit les principales divisions pour chaque étage. La partie de la demeure qui adonnait au phare, où il y avait les fenêtres arrondies, était la plus ancienne section. La fenêtre à l'extrême droite était celle de la « salle de pierre » et la suivante, celle de « l'office ». Au fond, un escalier montait à la chambre des visiteurs éclairée par une lucarne. À cet étage, se trouvait aussi le grenier.

Dans la partie construite en bois, sa chambre était au premier étage à droite de la porte d'entrée et celle de l'assistant à l'étage où il y avait une autre lucarne. À l'extrême gauche, c'était la chapelle. Il y avait un autel, un petit chemin de croix sur les murs, et également, un prie-Dieu. Au cours des étés, un prêtre venait pour célébrer la messe. « C'était le curé Couillard de l'île Verte, le vieux curé Beaulieu ou mon frère qui restait parfois deux jours avec nous. Lorsque nous avions ces visiteurs et la famille en excursion, tout le monde assistait alors à la messe, puis tous participaient à un grand pique-nique près du phare ».



En 1928, La maison du phare. Coll. Pierre Fraser

Dans la rallonge de la maison, se trouvaient la salle à manger et la cuisine plutôt petite avec un grand four à pain à même la cheminée. « Le soir, d'une fenêtre de la cuisine, nous surveillions le reflet de la lumière du phare pour nous assurer qu'il fonctionnait bien ».



« Nous passions de la maison au phare par un passage couvert où il y avait deux portes qui adonnaient à l'extérieur, une de chaque côté ». Au bout de ce couloir, une autre porte s'ouvrait sur le premier étage de la tour. C'est là que commençait l'escalier tournant. À droite, il y avait une armoire qui servait comme dépense fraîche pour conserver la nourriture. Par une trappe, on descendait en dessous du premier plancher du phare pour mettre les aliments périssables, comme la viande et le poisson. Cet endroit était beaucoup plus frais puisqu'en avril, à l'arrivée des gardiens sur l'île, ceux-ci ramassaient de la neige et l'entassaient dans le bas de la tour. Ainsi au cours de l'été, les aliments se conservaient bien.

L'autel, à l'intérieur de la chapelle. Coll. Cécile Lindsay



Mur du sous-sol du phare, dont les pierres proviennent de la rivière des Vases à L'Isle-Verte.  
Photos : Jean Cloutier

La tour du phare construite en pierre de taille comptait trois niveaux en dessous de la lanterne en plus du rez-de-chaussée. À chaque étage, il y avait un escalier tournant et une armoire à rangement pour des médicaments ou des drapeaux. Au centre du phare, dans un tuyau galvanisé, passait le poids pour le mécanisme de rotation de la lentille. Toutes les quatre heures, son mari Théobald ou son assistant devait remonter le poids à l'aide d'une manivelle. Ordinairement, le phare était allumé une heure avant le coucher du soleil. Son époux faisait le premier quart jusqu'à 1 heure  $\frac{1}{2}$  ou 2 heures de la nuit, puis il allait se coucher. L'assistant le relevait jusqu'au matin. Après, ce dernier se recouchait. S'il y avait de la brume, ils devaient faire fonctionner le criard.

Cécile Lindsay nous a évoqué ses souvenirs de tempêtes qu'elle a vécues à l'île Rouge. Lorsque le vent arrivait du nord, c'était assez impressionnant de voir les vagues balayer cette petite île, pas tellement haute. Les aînés de l'île Verte contaient que lors d'une tempête d'automne, le bois de grève cordé au pied de la tour, et qui servait à chauffer les bâtiments de l'île Rouge, avait été emporté par l'eau. Dans les lignes de marée, le gardien ou ses assistants trouvaient parfois du bois de construction. Ainsi, son père lui a raconté que la galerie de la maison du gardien à l'île Rouge était bâtie avec du bois récupéré de la cargaison du naufrage de la barque **Magda** (1906).



**Cécile Lindsay (1911-2003)**

Coll. Jocelyn Lindsay

## **Ma découverte de l'île Rouge en 1998**

(Par Nicole Picard)

L'île Rouge fascine lorsque nous regardons du côté nord de l'île Verte donnant parfois l'impression d'un sous-marin qui émerge des profondeurs du fleuve. C'est comme ça que j'ai fait connaissance avec l'île Rouge.

C'était à ma première visite à l'île Verte en septembre 1990. Profitant du nouveau traversier et de l'accueil chaleureux et généreux de Gérard Michaud(1) et de Rolande, sa conjointe, qui opéraient un gîte dans les « maisons du phare ». Coup de cœur instantané et offre d'achat du seul chalet à vendre cet automne - là. À l'été 1991 nous commençons, mon conjoint et moi, une longue histoire avec l'île Verte, sa population et son phare.

Louis-Philippe Caron avait construit ce chalet sur sa terre du bout-d'en-haut pour son fils Yves. Il venait souvent nous visiter en compagnie de Jacqueline Dionne, sa conjointe, deux natifs, nous racontant leur île Verte et nous initiant aux us et coutumes insulaires. Cette chère île qu'ils avaient quittée quelques années plus tôt pour s'installer au village d'en face. Une longue relation amicale naissait.

Cinq ans plus tard, la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs reprend la gestion du site du phare et me voilà la présidente de la Corporation des maisons du phare. Louis-Philippe puisait dans ses souvenirs de jeunesse liés au phare de l'île Verte et aussi de l'île Rouge, désireux de me transmettre ses connaissances et l'amour des insulaires pour leur «tour». L'île Rouge lui était familière du fait qu'il avait été assistant-gardien comme plusieurs autres jeunes hommes de l'île Verte y ayant travaillé soit à titre de gardien ou



d'assistant-gardien. Il nous disait souvent, en parlant de l'île Rouge : « On ira la voir une bonne fois que mon fils Denis viendra en vacances apportant son bateau et que la mer sera belle. »



Louis-Philippe Caron et Nicole Picard. Photo : Jean-Claude Tardif

Le vingt-quatre juillet 1998, par un après-midi ensoleillé et sans vent, nous partions du quai de l'île Verte pour ce qui deviendra notre périple à l'île Rouge. Toute une aventure qui connut une fin plutôt agréable.

Trente minutes plus tard, nous apercevions cette petite île plutôt austère, le phare, cette intrigante tour de pierre grise s'élevant majestueusement parmi quelques bâtiments et les deux maisons de gardiens. Le tout survolé d'une nuée d'oiseaux de mer qui se donnent rendez-vous sur cette île inhabitée depuis 1988, année où le dernier gardien l'a quittée. Magnifique ensemble malgré le dépouillement du lieu!

Côté sud aucune possibilité d'y accéder, nous la contournons pour rejoindre une petite baie plus accueillante du côté nord. Oh! Surprise. « Que se passe-t-il? demande notre ami d'un air intrigué et interrogateur à travers la cacophonie des différents dialogues d'oiseaux. Il y a de la vie, des gens travaillent à l'installation d'un quai flottant un peu plus à l'ouest. Denis accoste l'embarcation et une jeune femme se dirige vers nous, nous interdisant de descendre. Lieu privé. « Non, les îles sont des lieux d'accueil, madame, vous ne pouvez pas nous interdire de débarquer », dit calmement Louis-Philippe. On se présente et on explique le but de notre excursion et on demande à rencontrer la personne responsable.



En route vers la Côte Nord. Photo : Yvan Roy

Rien n'y fait, et nous apprenons que cette personne habite Tadoussac. On se rassoit, pensifs, et Louis-Philippe nous sort chacun une petite bière et après quelques minutes de silence : «Je ne pensais jamais vivre cela» dit-il, blessé dans son orgueil d'insulaire.

Un échange de regard avec Denis et nous voilà en direction de Tadoussac pour téléphoner à ce responsable. Les téléphones cellulaires n'étaient pas courants à l'époque. En passant devant la « toupie », nom donné au Haut-Fond Prince, Louis-Philippe nous raconte la terrible tempête de Noël de l'année 1966, celle-là où Claude Fraser(2) de l'île Verte et ses deux collègues gardiens ont pensé y laisser leur vie. L'approche de Tadoussac nous fait découvrir toute la beauté majestueuse de ce lieu.



Le phare du haut-fond Prince, « la toupie » et à l'arrière, celui de l'île Rouge. Photo : Jean Cloutier

Une fois accosté, je me dirige vers une cabine téléphonique, signale le numéro, pour apprendre que cette personne vient de partir pour l'île Rouge. Nous nous sommes probablement croisés. Je me présente et présente M. Caron qui a été assistant-gardien dans sa jeunesse et explique son désir de me faire découvrir cette station de phare et l'interdiction de descendre qui nous a été faite. « Alors, pouvez-vous l'avertir que nous retournons à l'île Rouge et nous débarquerons pour une visite des lieux. »

Voyage de retour silencieux, préoccupés par le temps qui nous restera pour descendre sur l'île Rouge car la marée commencera à baisser bientôt. Une trentaine de minutes plus tard le responsable nous souhaite la bienvenue et exprime son plaisir de rencontrer un ancien assistant-gardien de ce phare. L'orgueil est sauf et Louis-Philippe raconte son expérience avec fierté et répond avec bonheur aux questions.

Une visite guidée des travaux en cours, trottoirs de bois reliant les différents bâtiments, rénovations majeures des maisons, quai flottant, le tout afin d'offrir de l'hébergement touristique. Le Cimevir ou Centre d'interprétation et de mise en valeur de l'île Rouge est le maître d'œuvre des travaux. Sa mission est la protection de la richesse patrimoniale et culturelle de l'île Rouge, de ses récifs et de ses bâtiments.

Le temps nous presse, on doit repartir, car nous le savons tous, la marée n'attend pas. Sur le retour, on jase de la faisabilité de ce beau projet et des coûts importants qui y sont consacrés. L'isolement du lieu, les difficultés d'accostage, la brume, le vent, les oiseaux omniprésents lui confèrent certainement une aura romantique et prometteuse d'un séjour hors du commun. En tous cas, m'exclamai-je, si ça fonctionne, je vous invite avec Jacqueline pour une nuitée ». Denis nous laisse à l'île Verte et file vers le village.

Le projet d'excursions et d'hébergement a été mené à terme. En questionnant Google pour cet article j'ai trouvé les informations suivantes : en 1999, le Cimevir a été lauréat régional, des **Grands prix de Tourisme Québec** dans la catégorie : Développement et innovation touristique, région Manicouagan. Signe que ce projet était intéressant pour la région.

Après quelques années et la fin de ce projet, l'île Rouge abandonnée à elle-même devint rapidement un lieu de refuge et de nidification ou d'escale à plusieurs espèces d'oiseaux aquatiques. Les maisons et le hangar seront bientôt démolis, étant jugés dans un état dangereux et irrécupérable par Pêches et Océans Canada. Triste fin pour ce lieu. Le sous-marin imaginaire retournera à jamais dans les profondeurs du fleuve.

#### Notes :

1- A l'époque, directeur général de la Société de conservation de la baie de L'Isle-Verte (SCOBIV). Il installe un premier musée sur l'histoire de l'île avec la collaboration de Louis Langlois. Puis, un musée dans la « cabane du criard ».

2- Claude Fraser avait aussi été assistant-gardien à l'île Rouge dans les années 1950.



## L'automatisation du phare de l'île Rouge et la suite...

(Par : Jean Cloutier)

Il faut en premier lieu spécifier que le 13 février 1959, un cargo danois de 4000 tonneaux, le HELGA DAN, de la firme Lauritzen Bulkers de Copenhague, fait son entrée dans le Port de Québec. Ce voyage mémorable inaugure officiellement le début de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent. Cela impliquait que dorénavant les phares allaient devoir être allumés aussi l'hiver. Quelques années plus tard, lors de la réunion annuelle de 1965, plusieurs résolutions et revendications ont été faites par l'Association des gardiens de phare dans le but d'améliorer leurs conditions de travail qui, il faut l'admettre, étaient hors de l'ordinaire. Une de ces demandes s'avérait très onéreuse pour le gouvernement. Les gardiens réclamaient eux aussi la semaine de 40 heures et désiraient être payés en surplus pour tout travail supplémentaire. Sur une station de phare, la supervision de la lumière la nuit et la surveillance des périodes de brume exigeaient une présence de 24 heures sur 24, tâches auxquelles s'ajoutaient les travaux de maintenance du site et des bâtiments. Une des solutions aurait été d'ajouter un gardien sur chaque station de phare, mais cela impliquait un salaire de plus et une maison de plus à construire et à entretenir à chaque station(1).

Le moment de cette requête était quand même mal choisi, car la technologie permettait déjà l'automatisation des lumières des phares. Il ne restait que les criards de brume qui requéraient absolument la présence humaine. Cependant, en Allemagne, un détecteur optique pour la brume était déjà en développement. Ce n'était qu'une question de temps, mais les hauts dirigeants persistaient quand même à dire que l'automatisation ne remplacerait pas les gardiens de phare.



Plaquette sur la porte du phare. Photo : Jean Cloutier

En 1970, le gouvernement a commandé une étude comparative entre les coûts actuels des stations de phare par rapport à ce que cela coûterait d'automatiser toutes les stations. Dans ce rapport nous pouvons y lire qu'en 1970, le Département emploie 703 gardiens de phare sur 285 stations au Canada pour garantir une navigation sécuritaire. Ceci représente un déboursé salarial annuel de 4 070 000 \$. La majorité de ces gardiens travaillent de 56 à 168 heures par semaine et l'alliance a soumis une demande pour ramener la charge de travail à 40 heures par semaine pour ce groupe d'employés fédéraux. Si la demande de l'alliance est acceptée, ceci augmentera à 7 696 000 \$ le salaire annuel qui leur sera distribué. L'automatisation de ces stations va permettre au Département d'éliminer les gardiens de phare, mais va nécessiter un groupe de techniciens pour l'inspection et l'entretien des phares automatiques. Ce groupe est estimé à 250 personnes avec un salaire annuel total de 1 500 000 \$. Par conséquent, lorsque le programme d'automatisation sera complété, il y aura une économie potentielle de 6 M\$ par année contre un investissement total de 15 M\$. Ceci n'inclut pas les économies indirectes qui seront faites en temps pour les navires et leurs équipages, en maintenance et en personnel de bureau(2).

Donc, l'automatisation des phares a commencé officiellement dans les années 1970. En juillet 1988, le dernier gardien du pilier du Haut-Fond Prince, M. Luc Caron, a fait la demande au bureau de Québec pour avoir M. Charles-Hector Fraser de l'île Verte pour venir l'aider à fermer la station. M. Fraser arrivait de la station de Cap-Chat qu'il venait de fermer. La fermeture du pilier consistait principalement à le vider. M. Fraser raconte :

*« Ben, fallu premièrement faire le nettoyage pis sortir tout ce qui servait pas, pis y avait ben de la cochonnerie à jeter parce que... Du bois à sortir, les moteurs à sortir, ça fait que là l'hélicoptère charriait ça, le poêle, frigidaire, pis toute... Fallait toute sortir ça de là ... Et toute a sorti ! Les meubles, tout le kit ! (3) »*

Les opérations de nettoyage, d'emballage et de transfert vers Tadoussac par hélicoptère ont duré environ 15 jours. Une fois qu'ils eurent terminé, nos gardiens quittèrent cette station qui était désormais automatisée. Mais, il restait un dernier phare à fermer ! M. Fraser a également participé à cette fermeture.

*The Gazette*, 4 Septembre 1988, Coll. J. Cloutier

### Era ends as Quebec's lighthouses go automatic



Fraser and Gagnon in front of their work station.

*« Là, ben j'ai été quinze jours là, (pilier du Haut-Fond Prince) pis après ça, dans l'autre quinzaine qui a suivi là, ben c'est là que j'ai été à l'île Rouge pis on a fermé l'île Rouge ! À l'île Rouge y avait pas grand stock à sortir, ça à peu près toute resté là... Après l'île Rouge... Y en avait pu, c'était fini ! (4)»*

Les goélands devenaient seuls maîtres sur l'île Rouge car les derniers gardiens de phare du Saint-Laurent venaient de quitter. L'automatisation prenait la relève ! Des maisons abandonnées sans résident et sans entretien se détérioraient rapidement, surtout exposées à l'air salin au milieu du fleuve. Toutefois, après qu'ils eussent déserté pendant une décennie, la vie reprit autour de ces vieux bâtiments. Trois passionnés d'anthropologie maritime, venus de Tadoussac, ont créé une association pour sauvegarder le site tout en le rendant accessible aux touristes.

Suite à des ententes avec Pêches et Océans Canada, permettant l'occupation des lieux tout en laissant le phare accomplir son devoir lumineux, le CIMEVIR ou **Centre d'Interprétation et de Mise En Valeur de l'Île Rouge** voit le jour. Leur premier défi sera de restaurer et meubler les maisons, construire des sentiers de bois, ajouter des panneaux d'interprétation et aménager des pontons flottants pour pouvoir accueillir des zodiacs. Les nouvelles infrastructures et l'aménagement du site se concrétisaient pour ce nouveau produit touristique au milieu du Saint-Laurent. Il ne restait qu'à préparer la mise en marché et le plan publicitaire pour se faire connaître rapidement. Finalement, en 1999, le CIMEVIR accueille ses premiers visiteurs. Ce gîte unique se démarqua rapidement parmi l'offre touristique de la région, ce qui lui mérita un prix du tourisme l'année suivante(5).

En dépit de ce nouvel achalandage, l'île Rouge demeurait l'île Rouge. À l'époque des gardiens, les soubresauts météorologiques et les courants marins limitaient déjà les sorties en chaloupe. Quelques malchanceux employés du phare se sont fait prendre et ont péri. L'île n'avait pas changé et les nouveaux aubergistes ont été plusieurs fois dans l'obligation d'annuler les traverses à cause du mauvais temps. Même les pontons flottants ont été emportés à la dérive plus d'une fois. Qu'il vente de l'Est, de l'Ouest ou du Nord, il n'y a pas d'abri pour les embarcations autour de cette île et les gardiens y avaient perdu plusieurs chaloupes au fil des ans.

La logistique pour servir et desservir des touristes était complexe. Il fallait apporter de l'eau potable et toutes les provisions pour cuisiner les repas, sortir les vidanges, entrer et sortir les visiteurs et les employés sans compter des problèmes d'annulation de dernière minute faisant des mécontents. À la fin de la saison 2000, toutes ces complications avaient eu raison de cette tentative d'exploitation touristique de l'île Rouge(6). Les oiseaux de mer retrouvaient par le fait même la quiétude et leurs droits sur cette île abandonnée où le phare automatisé persistait à communiquer son signal lumineux.



Maisons de l'île Rouge devenues inhabitables. Photo : Yvan Roy

Le processus de dégradation avait repris de plus belle. Cependant, en 2010, une autre chance se révèle au vieux phare alors que le gouvernement fédéral annonçait sa *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*. Nous étions en droit de supposer qu'un phare de pierre de 162 ans possédant une architecture unique serait parmi les premiers à se voir protéger par cette loi. Malheureusement pour le site du phare de l'île Rouge, cette loi n'avait pas été vraiment conçue pour sauver les phares patrimoniaux. Elle a servi plus spécifiquement à refiler aux municipalités et aux organismes sans but lucratif (OSBL) ses sites dispendieux à entretenir pour ainsi les éliminer du parc immobilier du gouvernement fédéral. Ce phare est sur le territoire de la municipalité de Tadoussac, qui n'a pas bougé dans ce dossier, pas plus que le Parc Marin du Saguenay/Saint-Laurent dont les limites englobent l'île Rouge. Aucun autre organisme n'a pétitionné dans le but d'acquiescer ce phare et ses dépendances. En 2015, suite au délai prescrit par cette loi, le phare de l'île Rouge est demeuré un phare orphelin subissant tranquillement son délabrement.

La nouvelle tant redoutée est divulguée en juin 2019 dans les différents journaux : « *Le phare de l'île Rouge, l'un des plus vieux phares du Québec, situé en face de Tadoussac, sera dépouillé de tous ses bâtiments. (7)* » Le gouvernement fédéral, qui n'a jamais levé le petit doigt pour les entretenir, estime qu'ils sont en fin de vie utile et il n'a pas l'intention de les remplacer. Dans le devis de 177 pages décrivant les travaux à exécuter pour les demandes de soumission, nous pouvons lire à la page 2 : « *Limiter l'accès au phare à l'aide d'une clôture simple dont les dessins d'atelier devront être soumis et approuvés par le représentant du ministère. L'objectif de la clôture est d'aviser les visiteurs du potentiel danger de détachement de débris de la structure du phare. (8)* »

Une île devenue sanctuaire d'oiseaux.  
Photo : Jean Cloutier





Un phare bien seul... Photo : Jean Cloutier

Au lieu d'investir sur la restauration du phare et de s'assurer qu'il n'y aura pas de détachement de débris, le gouvernement préfère seulement ajouter une clôture. Nous pouvons donc conclure qu'après avoir éliminé toutes les structures de l'île, Pêches & Océans Canada qui est le propriétaire du phare, n'a apparemment pas l'intention de faire l'entretien et les réparations de ce phare historique. Et le vieux phare gris, seul au milieu de son île de galets, va continuer de se dégrader loin du regard des gens.

#### **Références :**

1. *Bulletin des amis des phares*, no 16, printemps 2013
2. Cost effectiveness study automation of manned light station, décembre 1970
3. Entrevue de M. Charles-Hector Fraser ; 8 août 2001
4. *Idem*
5. Halley Patrice, *Les Sentinelles du Saint-Laurent*, Éditions de l'Homme 2002. Texte "île Rouge" de Maryse Leroux, page 43
6. *Idem*, page 44
7. Journal *Le Soleil*, 5 juin 2019
8. Pêches & Océans Canada : Devis complet pour travaux de démolition de bâtiments sur l'île Rouge : 18 avril 2019



## AU FIL DES ANS

(Par Jocelyn Lindsay)

Nous avons regroupé ici des informations variées, parfois étonnantes, mais qui ont l'avantage de montrer différentes facettes de la vie sur l'île Rouge et des événements qui s'y sont produits. À noter que dans la mesure du possible, nous avons retenu les textes originaux et les particularités de leur orthographe. Leur provenance a également été indiquée. Un merci spécial à Jean Cloutier et à Georges Pelletier pour les nombreuses informations fournies.



Une île de roches, une île d'herbes. Photos Coll. Michelle Dionne

### Vers 1650 Une pêche fructueuse

“L'île qui, au début du XVII<sup>e</sup> siècle était célèbre par ses pêcheries aux loups marins et ses naufrages ne l'est plus guère que par sa solitude. *Le Journal des Jésuites* rapporte qu'à la veille de la Saint-Jean vers l'an 1650, un pêcheur captura une quarantaine de loups-marins et en retira six barriques d'huile.”

Source : Bernier, L.-Pierre (1973). *Au long de mon chemin—Un an à l'île verdoyante*. Publié à compte d'auteur. Page 139. (L'abbé L.-Pierre Bernier fut curé de l'île Verte en 1930).

### 1784 Droit de chasse et de pêche à l'île Rouge

Peter Fraser réclame de Malcolm Fraser un droit de chasse et de pêche à l'île Rouge pour une durée de neuf ans. En redevance, il versera en droits seigneuriaux le tiers des captures.

Source : Ouellet, Jeannine (2013). Votre ancêtre Peter Fraser. *Le Louperivois*, vol. 25, no 3, p. 4

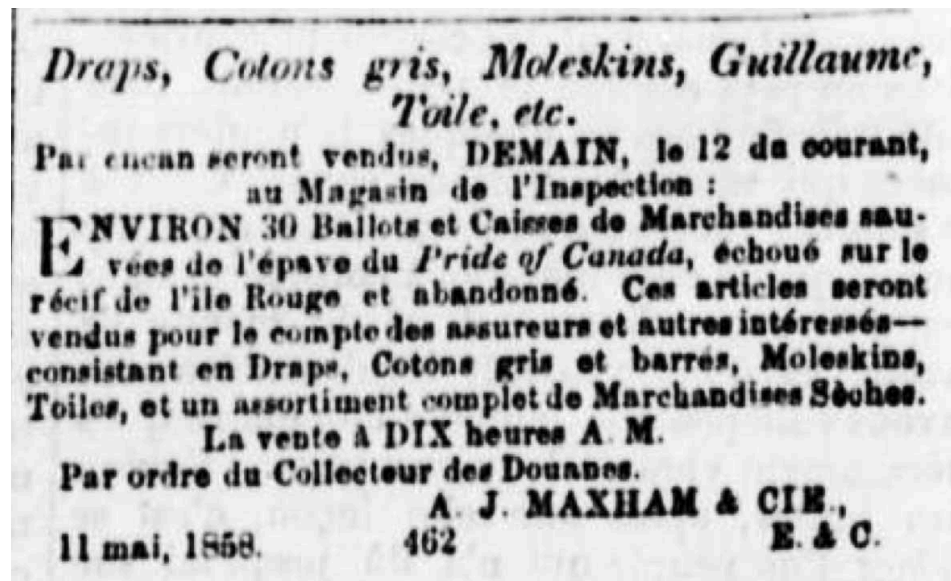
## 1837 et 1890 On n'échoue pas un bateau à l'île Rouge sans conséquences!

Selon la *Liste des Pilotes nommés par la Maison de la Trinité de Québec 1805-1846*, on note à la page 46 que le pilote Pierre Paquet avait été suspendu pour un an le 28 juillet 1837 pour avoir échoué le brick RINGDOVE sur les récifs de l'île Rouge.

Le journal *La Justice* du 30 septembre 1890 rapporte l'évènement suivant : "Hier a eu lieu le procès du pilote Joseph Plante, qui avait sur ses charges le steamer "Barcelona" quand il s'est échoué à l'île Rouge le 13 courant. Après que la commission du havre eut entendu les témoignages du capitaine Boyle et du premier officier du vaisseau, le pilote a été acquitté".

## 1858-Un encan

*Le Journal de Québec*, 10  
mai 1858



## 1863 Difficile de conserver un assistant

"Je vous dirai que tout homme qui a passé une saison ici, ne veut plus y revenir car la chaloupe les effraie. J'avais un bon homme l'année dernière qui m'a dit qu'il ne reviendrait pas si je n'avais pas une autre chaloupe et c'est justement la raison qui fait que je ne l'ai pas cette année."

Source : Lettre du gardien Elzéar Fraser à la Maison de la Trinité, 20 août 1863, Fonds de la Maison de la Trinité.

## 1875-Observations sur la navigation d'hiver

"M. Elzéar Fraser, gardien du phare de l'île Rouge, dit qu'il a passé quatre hivers à l'île Rouge; qu'il a étudié le mouvement des glaces au nord et au sud de l'île; que le chenal, au nord de l'île Rouge, est plus étroit que le chenal sud, mais qu'il est toujours libre de glaces, même avec les vents d'Est; que la traversée entre l'île Rouge et la côte nord est praticable et facile, tous les jours, tandis qu'elle est presque toujours impossible et toujours dangereuse du côté sud."

Journal *L'Événement*, 1<sup>er</sup> mars 1875

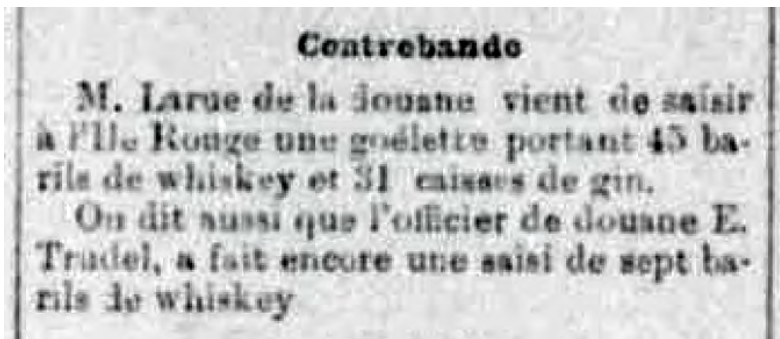
## 1875-Carte de remerciements

*Morning Chronicle and Commercial and Shipping Gazette*, 22 septembre 1875

## 1889 Un cadeau spécial

“Le gardien de l’île Rouge a fait don à M. Gregory, de cette ville, d’un jeune loup-marin capturé vivant dernièrement en cet endroit. L’amphibie a été amené à Québec, hier”.

Journal *L'Événement*, 12 décembre 1889

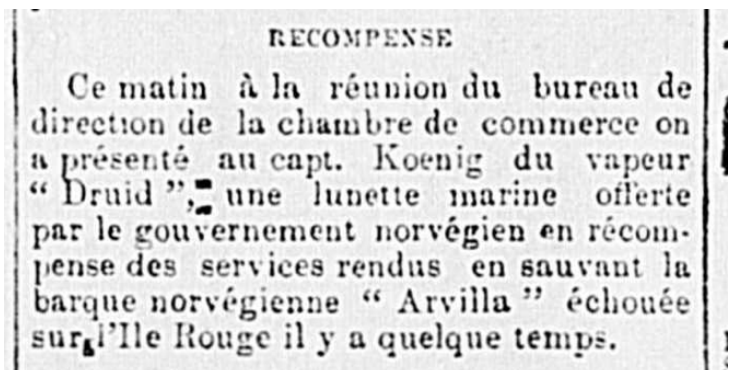


## 1891 Contrebande

Journal *Le Canadien*, 7 août 1891

## 1897 Récompense

*Le Courrier du Canada*, 16 juillet 1897



## Vers 1900 Comme le laitier ne passe pas souvent

“L’île Rouge...est composée entièrement de cailloux. Il n’y croît pas d’arbres. On est étonné d’y trouver de l’herbe dans une assez grande étendue, à l’est de la maison du gardien, et en quantité suffisante, il y a quelques années, pour y faire paître une vache. Une vache? Magie? Non, mais initiatives des gardiens. À chacune des sorties qu’ils faisaient à l’Isle-Verte ou à Cacouna, ils transportaient dans leur chaloupe autant de terre qu’ils pouvaient et parvinrent ainsi à se créer, d’abord un potager et puis un petit pré. Patience, courage et sagacité surmontent les pires difficultés, vainquent les déserts les plus arides.”

Bernier, L.-Pierre (1973). *Au long de mon chemin—Un an à l’île verdoyante*. Publié à compte d’auteur. Page 139

## 1908-1929 Quel était le salaire annuel du gardien?

-en 1908, le salaire est de \$680.00, avec une augmentation annuelle de \$25.00, et pouvant atteindre \$780.00.

-en 1929, le salaire est de \$1260.00, avec une augmentation annuelle de \$60.00, et pouvant atteindre \$1500.00.

À noter, dans les deux cas, que le montant global payé au gardien comprenait le salaire et la pension de l'assistant.

Sources :1) Schedule of classification of lights and fog-alarm stations, Ottawa, 1908; 2) Schedule of lightkeepers' salaries, Ottawa, 1911 et remis à jour le 10 mai 1929

**SHIPPING NEWS**

**NARROW ESCAPE OF  
SCHOONER'S CREW**

—  
Their Boat Capsized while Leaving  
Their Vessel at Red  
Island.

Captain Chas. Koënic, of the C.G. S. Druid, who arrived from below yesterday afternoon, reports the schr. Lena F. Daner, of Quebec, Captain B. Boulanger, anchored among the Red Island reefs, full of water and with rudder gone. She was bound from Gaspé to Montreal, with a cargo of lumber, shingles, fish and oil. She struck the N. E. reefs on Wednesday, 4th instant, at 5 a.m., during a blinding snowstorm from the northeast. At about 10 a.m., during the storm, the crew took to their 14-foot boat and landed on Red Island. Making the landing the boat capsized, and the men barely succeeded in saving their lives. They went to the lighthouse and were well treated by the men at the station. The following composed the vessels' crew:— Basil Boulanger, master; Elias Mabe, mate; William Mabe, Richard Whitton, Edward Duguay and Simeon Chopodas, seamen.

## 1908 Le naufrage du Lena

Source : *The Quebec Chronicle*, 7 novembre 1908.

On peut trouver dans le premier *L'Insulaire Histoires (2012)* ou dans *Le Louperivois (hiver 2013)* le récit complet (sous le nom *Helena*) de ce naufrage par le verdoyant Émile Fraser, agissant alors comme gardien remplaçant.

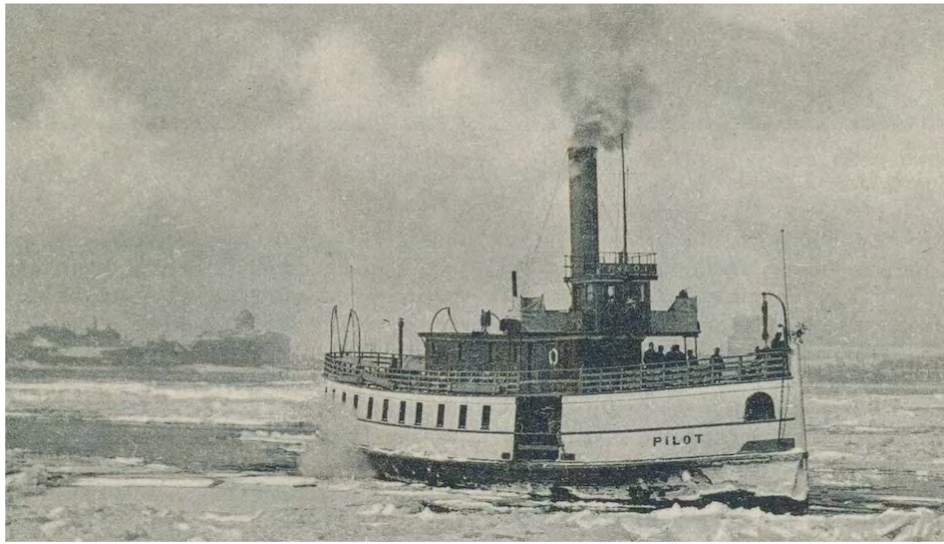
## 1916 Navire en détresse à l'île Rouge

*Le Devoir*, 20 janvier 1916

**NAVIRE EN DETRESSE A L'ILE ROUGE**

Québec, 20. — Le vapeur "Pilot" fugués sains et saufs au phare de l'île Rouge à un mille duquel s'est produit le naufrage. Le vapeur est penché et on craint qu'il ne soit pas possible de le renflouer cet hiver, le "Champlain" du département de la Marine, envoyé au secours du navire naufragé, n'a pu l'approcher à cause de la glace. Le "Mahone" de la compagnie trans-S.-Laurent doit tenter un nouvel effort, ce matin. Le "Pilot" est évalué à environ \$25,000. Si on ne peut le remettre à flot dès maintenant le navire sera inévitablement perdu avec sa cargaison. Le capitaine Desjardins avait le commandement du vapeur.

L'échouement du "Pilot" est arrivé mardi soir. Le vapeur a été jeté sur les battures de l'île Rouge par un amoncellement de glace, alors qu'il se rendait à Tadoussac avec une cargaison et quelques passagers. Il avait quitté la Rivière du Loup à midi. Tous les passagers et les membres de l'équipage se sont ré-



Carte postale du  
PILOT.  
Coll. Jean Cloutier

### **Vers 1945 Agir comme assistant à l'île Rouge (Jean-Marie Fraser)**

“La tour était...toute construite en pierre. Moi lorsque j'ai été là, c'était pour assister mon frère, j'étais comme assistant. Et puis on était deux hommes; il fallait être debout la nuit pour surveiller si la lumière avait arrêté ou si la brume allait prendre pour mettre le signal à brume en marche; et puis ensuite de ça on se chauffait avec un poêle à bois, il fallait ramasser le bois sur la grève et puis débiter ce bois-là. Et puis il y avait l'entretien de toutes les bâtisses, il y avait plusieurs bâtisses, et puis un homme n'avait pas beaucoup de temps à perdre là.”

Source : Gignac, R. *Les phares du Saint-Laurent*, cahier no 3, Radio-Canada, 29 juin 1978, pp. 9-10, entrevue de Jean-Marie Fraser.

### **Vers 1930 : Construire une chaloupe à l'île Rouge**

Voulant se procurer une embarcation plus sécuritaire et confortable que celle fournie par le gouvernement, Théobald Fraser construisit lui-même sa chaloupe et ce, sur l'île Rouge.

Photo : Coll. Michelle Dionne



## 1946 Agir comme aide-ménagère à l'île Rouge

“À l'été 1946, j'ai passé les mois d'été à l'île Rouge et j'étais âgée de 14 ans. C'était à la demande de Rita Fraser, épouse du gardien et également ma cousine, étant la fille de mon oncle Henri, frère de mon père Napoléon. À l'époque, sa famille se composait de deux enfants et Rita souhaitait surtout que je m'occupe de son aînée, Gaétane. L'endroit était un peu dangereux, étant donné la grandeur de l'île et les abords accessibles de l'eau, composés d'une roche ronde glissante. En plus, je participais à toutes les tâches de la maison, aidant à la cuisine et au ménage. Dans les moments de loisir, on jouait souvent aux cartes. Le gardien aimait bien tricher---je pense que je ne lui ai jamais pardonné! ”

Entrevue de Louiselle Fraser par Jocelyn Lindsay, en mars 2020

## 1980 Lighthouse keeper loves 6 months' solitude a year



*The Gazette*, 16 août 1980

## Verdoyants et assistants à l'île Rouge

De nombreux hommes de l'île Verte ont été assistants à l'île Rouge. Nous n'avons pas une liste complète mais avons pu au moins en identifier quelques-uns: Laurent Caron, Philippe Caron, Charles Fraser, Claude Fraser, Jean-Marie Fraser, Lionel Fraser, Antonio Lafrance, Robert Lindsay.

Louis-Philippe Caron Photo : Jean-Claude Tardif



Claude Fraser, accompagné de Cécile Lindsay Fraser et de Laurence Dubé Lindsay . Coll. Jocelyn Lindsay

Antonio Lafrance, Armand Lafrance et le gardien Freddy Lindsay Coll. Jocelyn Lindsay



### **Un passe-temps hors de l'ordinaire**

Ayant eu une longue carrière comme assistant et gardien de phare à différents endroits, Charles-Hector Fraser avait un passe-temps particulier : il fabriquait des violons



Photo : Jean Cloutier

### **Des Fraser et des Lindsay**

Ces deux noms de famille sont revenus à profusion dans nos textes et vous ont possiblement mélangés; ne vous en faites pas, nous l'étions nous aussi! Clarifions ici quelques principaux points sur des noms cités dans ce *Bulletin*.

#### **Les FRASER**

- Le gardien Hubert Fraser provenait de Berthier et était le père d'Elzéar et de Daniel.
- Les gardiens Théodore, Théobald, Gilbert ainsi que Charles-Hector (fils d'Émile) étaient descendants du premier insulaire Peter Fraser mais non proches parents.

Le gardien Théodore était frère du capitaine Dan Fraser au bateau-phare de l'île Rouge.

#### **Les LINDSAY**

Gardien à l'île Verte et premier de la lignée, Robert-Noël Lindsay était père de Gilbert et demi-frère d'Errol Boyd.

René Lindsay, troisième de la lignée, avait comme sœurs Caroline, Ellen et Louisa.

Freddy Lindsay, quatrième de la lignée, avait comme sœur Cécile et comme frères Robert et l'abbé Gilbert.





Peinture par M. Ponton, 1934. Reproduction photographique par Denis Pelletier

*“Et la plus entière solitude viendra saisir l’âme des paysages”*

Source : abbé L-Pierre Bernier (1973) Au long de mon chemin-Un an à l’île verdoyante. Publié à compte d’auteur, page 156

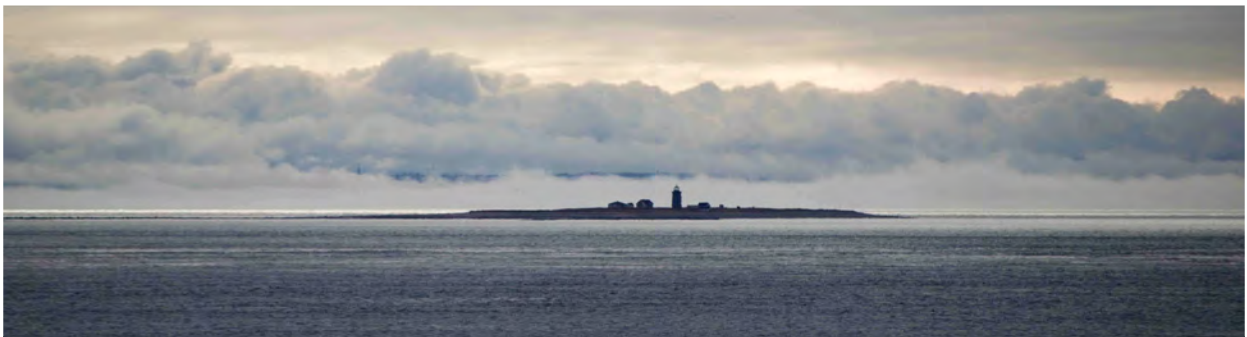


Photo : Jean Cloutier

**Ont collaboré à la production de ce numéro spécial du *Bulletin des amis des phares* :**

Cloutier, Jean	cbud@videotron.ca
Dionne, Lynda	diopel@bell.net
Lindsay, Jocelyn	jocelyn.lindsay@tsc.ulaval.ca
Pelletier, Georges	diopel@bell.net
Picard, Nicole	nicolepicard06@gmail.com
Tardif, Jean-Claude	jc.tardif356@gmail.com

Montage : Jean Cloutier

Publié en juin 2021