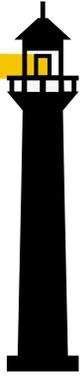


LE   **BULLETIN**
DES AMIS DES PHARES

Spécial Anticosti

Hiver 2017



Introduction Bulletin « Spécial Anticosti »

Le Bulletin des Amis des phares vous convie à un voyage dans le patrimoine des phares de l'île d'Anticosti. Pourquoi un numéro spécial ? Tout d'abord, plusieurs textes avaient été soumis au comité de rédaction et cela représentait trop d'information pour un bulletin régulier. En deuxième lieu, les collaborateurs de la Côte-Nord et l'équipe du Bulletin ont senti la nécessité de présenter ces phares avant leur ultime disparition. À part le phare du Cap-de-Rabast qui domine encore sur son site du côté nord-est de l'île, tous les autres ont disparu ou sont en train de disparaître.

Porte d'entrée du golfe Saint-Laurent, l'île d'Anticosti est souvent considérée comme un des plus grands cimetières marins du Canada. Des milliers de voyageurs y ont trouvé leur dernier repos au fond des eaux froides du golfe et des centaines de bateaux y ont sombré ou s'y sont échoués. Avec tous les instruments de navigation contemporains, les abords de l'île avec son *reef* (haut plateau rocheux qui ceinture l'île à fleur d'eau) ne représentent plus les dangers qu'ont connus les navigateurs aux XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles. Les archives autant matérielles qu'immatérielles nous ont laissé des récits et des témoignages éloquentes du sillage tragique laissé par toutes ces tragédies maritimes. Souvent appelée la « hantise des marins », l'île d'Anticosti a toujours conservé son aura de mystère et nourri l'imagination des gens, produisant des histoires hors du commun.

Les phares, bateaux-phares, aides à la navigation, abris de provisions sont autant d'éléments repères venus baliser la hardiesse des navigateurs à l'approche d'Anticosti. Pour les gardiens – de dépôts de provisions et de phares – vivre à Anticosti représentait un véritable défi de débrouillardise, autant pour la tension de voir s'échouer les navires sous leur surveillance que pour la subsistance au quotidien dans ce milieu hostile.

Ce numéro du Bulletin livre quelques facettes de ce patrimoine en train de sombrer dans l'indifférence des décideurs politiques et de la population en général.

Le Bulletin tient à remercier nos précieux collaborateurs Guy Côté, Steve Dubreuil et Danièle Morin qui continuent d'œuvrer dans leur milieu nord-côtier pour faire connaître l'histoire de leur région.

Anticosti : Lumières sur le golfe Saint-Laurent

Lise Cyr avec la collaboration de Jean Cloutier et Danièle Morin

Porte d'entrée du golfe Saint-Laurent, territoire dans le territoire, l'île d'Anticosti est sans contredit la plus grande île du Saint-Laurent. Elle mesure 222 kilomètres (135 milles) de longueur par 16 à 48 kilomètres (10 à 30 milles) de largeur – ce qui en fait une superficie de 7 923,16 km². Elle présente une forme allongée se terminant en pointes tant à l'ouest qu'à l'est. Plus grande que la province canadienne de l'Île-du-Prince-Édouard, sa superficie se compare à celle de la Corse. D'un relief peu élevé, elle s'entoure d'une redoutable ceinture de brisants qui se découvre jusqu'à 1 ¼ mille (2,3 km) du rivage à marée basse.

Lors de son deuxième passage en 1535, Jacques Cartier lui donne le nom L'Assomption. Cependant, le nom Anticosti lui est attribué par le cartographe Samuel de Champlain lors d'une escale en 1603. Terre de légendes, elle conserve une aura de mystère. Son histoire et ses personnages comme le sorcier Gamache ou encore le riche chocolatier Henri Menier témoignent de récits de vie hors du commun.

L'arrivée massive au Canada de deux millions d'immigrants entre 1829 et 1891 incite les compagnies de navigation océanique à mettre en place des liaisons régulières entre l'Europe et le Canada. Le développement des navires à vapeur améliore la durée et les conditions de la traversée. En 1880, trois compagnies — Allan, Dominion et Beaver — comptent pas moins de 27 navires à vapeur et effectuent une centaine de voyages. Cette augmentation de la circulation maritime entraîne également de nombreux échouements et catastrophes maritimes. Les accidents et les naufrages sont légion. Au cours des XIX^e et XX^e siècles, on a recensé des centaines de naufrages sur les côtes d'Anticosti.

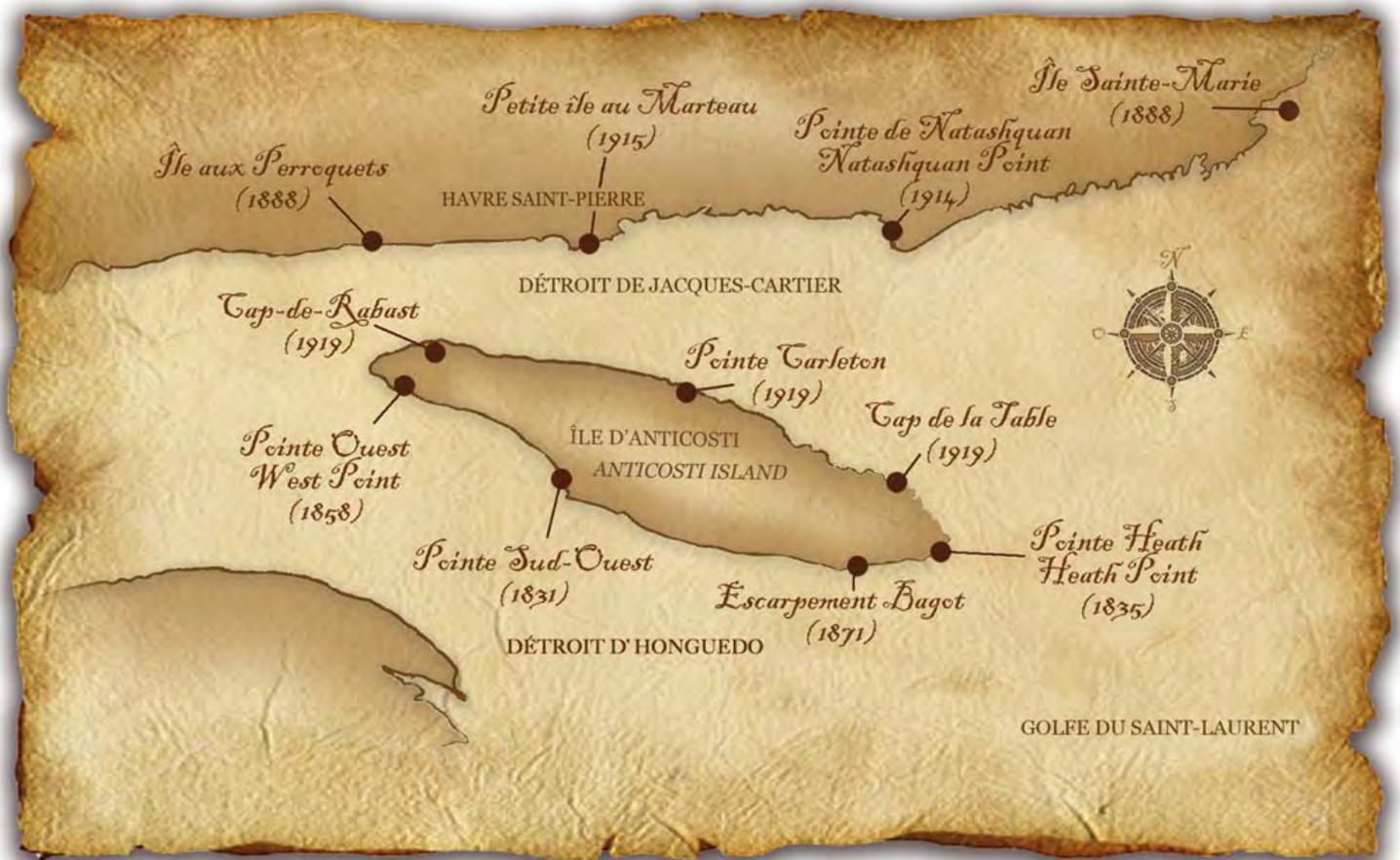


Illustration montrant la répartition des phares sur l'île d'Anticosti
Carte reproduite avec la permission de Parcs Canada

L'île a bien mérité le surnom de « cimetière du golfe » pour avoir été la scène de nombreux naufrages, sans oublier la multitude de marins et de voyageurs qui y ont péri. Les tempêtes, les fréquentes périodes de brouillard, les courants puissants et dangereux et l'absence de havres ou de mouillages sécuritaires qui caractérisent la région ont longtemps fait de cette île la hantise des marins. Souvent enveloppés de brumes épaisses, surtout dans la partie est de l'île, les nombreux récifs qui l'entourent rendent l'approche difficile et dangereuse. On a dénombré le naufrage entre 1870 et 1880 de 106 navires, dont plusieurs trois-mâts commerciaux, occasionnant des pertes évaluées à 120 000 tonnes de cargaison, sans compter plus de 2 000 personnes qui furent jetées sur ses rivages¹. Ces événements malheureux sont survenus plus particulièrement lors des mois d'automne et au début de la saison de navigation.

Route de navigation par le détroit d'Honguedo

Une des principales routes de navigation passant de l'océan Atlantique au golfe Saint-Laurent passe par le détroit de Belle Isle, route jugée très dangereuse par les capitaines au long cours. Les paquebots arrivant d'Europe transportaient surtout des immigrants en troisième classe et le courrier. Le trajet Liverpool-Québec via le détroit de Belle Isle représentait un raccourci d'environ 160 milles nautiques (296 km) par rapport à une route contournant le cap Race au sud de Terre-Neuve. À une vitesse moyenne de 12 nœuds, cela se traduisait par 13 heures de navigation de moins et une économie de plusieurs tonnes de charbon. Durant la première moitié du XIX^e siècle, ils devaient alors prendre le détroit de Honguedo et longer l'île d'Anticosti du côté sud avec ses nombreux obstacles, ses rochers à fleur d'eau, ses brumes, ses hauts-fonds. L'île d'Anticosti avec son *reef* (haut plateau rocheux qui ceinture l'île à fleur d'eau), ses battures ou ses côtes escarpées offre très peu d'abris sûrs pour les marins. De plus, son éloignement des côtes nord et sud du Saint-Laurent contribue à rendre son accès difficile.

Des récits de rescapés marquent l'imagination populaire, tels celui du père Crespel sur la *Renommée* ou le célèbre cas de cannibalisme du *Granicus* à Fox Bay. Les catastrophes maritimes ont incité le gouvernement à construire davantage d'aides à la navigation.

De 1831 à 1849, il y avait seulement le phare de la Pointe-Sud-Ouest en fonction. Celui de Pointe-Heath a été construit en 1835, mais il a reçu sa lumière seulement 14 ans plus tard. Pour pallier le manque d'infrastructures, la Chambre d'assemblée fera installer 4 dépôts à provisions à partir de 1806² à des endroits stratégiques sur l'île. Après la construction des phares du côté sud de l'île, les dépôts étaient situés à proximité des stations et c'était souvent les gardiens qui s'en occupaient. Ces postes de secours comprenaient un abri sommaire dans lequel des denrées sèches, des vêtements et des médicaments pouvaient donner une chance de survie aux équipages et aux passagers échoués dans les alentours de cette île redoutée. En 1882, année où l'île a obtenu un système de télégraphie, les naufragés pouvaient plus facilement envoyer des messages à leur compagnie pour obtenir de l'aide.

Les sept phares d'Anticosti

À compter du XIX^e siècle, sept phares sont mis en place sur les rives d'Anticosti. Celui de Pointe-Ouest est le plus accessible, car il est à proximité du village de Port-Menier. Trois phares montent la garde sur le côté nord de l'île : Cap-de-Rabast (Pointe-Nord), Pointe-Carleton et Cap-de-la-Table. Sur la rive sud, en plus de celui de Pointe-Ouest, on retrouve les phares de Pointe-Sud-Ouest, de Pointe-Sud et de Pointe-Heath. Ces trois derniers sont très difficiles d'accès. Les phares étaient très isolés et c'était un véritable exode pour les gardiens qui devaient aller y vivre avec leur famille. Il fallait avoir une grande force de caractère et un sens aigu de l'autonomie pour partir s'installer sur cette île au cœur du golfe Saint-Laurent.

- **Le phare de Pointe-Sud-Ouest**

Il faudra attendre jusqu'en 1831 pour que la lumière du phare de Pointe-Sud-Ouest soit allumée. Ce phare est le troisième dans le Saint-Laurent après celui de l'Île Verte (1809) et de Pointe-des-Monts (1830). Au début, le capitaine Bayfield, commandant de la Royal Navy, favorisait la pointe ouest, mais après réflexion, il opta pour la pointe sud-ouest, car elle offrait le double avantage d'être plus près des voies de navigation et d'avoir sur place les matériaux de construction voulus. La Maison de la Trinité de Québec a déterminé les emplacements et le design à la fois pour les phares de Pointe-des-Monts et celui de Pointe-Sud-Ouest. Pour ce dernier, la structure de pierre d'une hauteur de 24 mètres est taillée à même le calcaire fossilifère anticostien. La lanterne du phare a abrité le premier système rotatif installé sur le Saint-Laurent. Il a été gardé par plusieurs générations de la famille Pope.



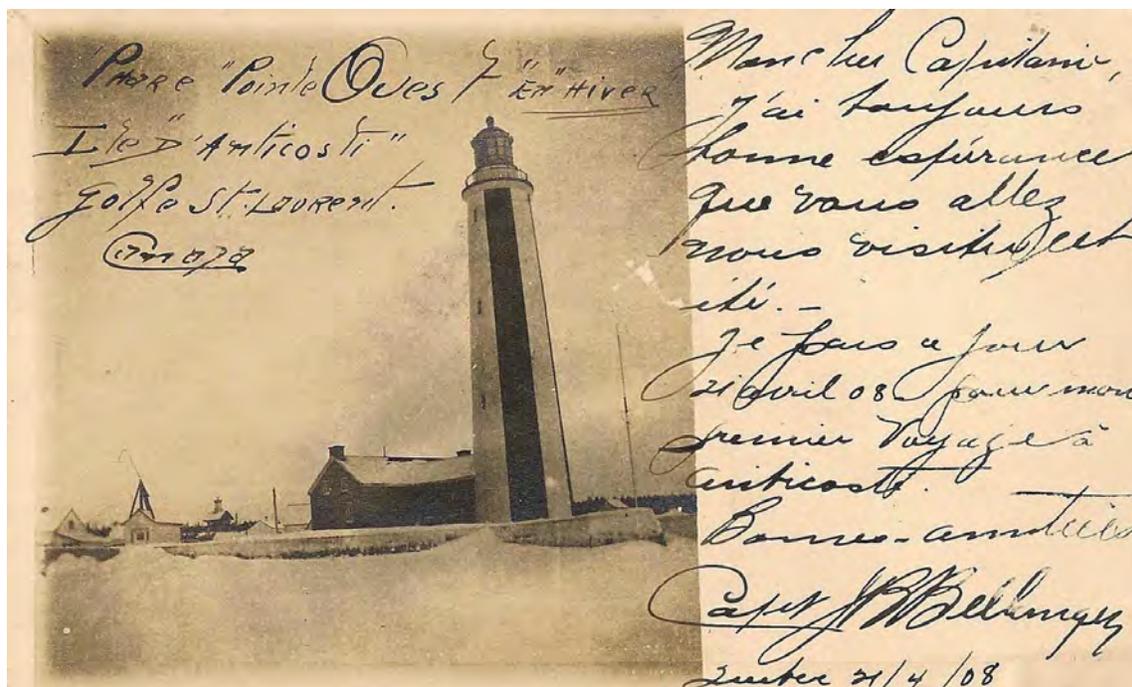
La station de phare de la Pointe Sud-Ouest en 1895.
Archives Nationales du Canada

- **Le phare de Pointe-Heath**

La Pointe-Heath, à l'extrémité est de l'île et aussi appelée Pointe aux Bruyères, a vu l'implantation de son phare en 1835. Pour les navigateurs arrivant de l'Est, cette pointe marque l'arrivée à Anticosti pour tous les bateaux voulant s'engager sur la route de navigation du détroit d'Honguedo. Dans son rapport de 1827, le capitaine Bayfield avait recommandé fortement qu'un phare prenne place afin d'éviter de nombreuses catastrophes maritimes prévisibles. Malgré cette mise en garde, le phare ne fut construit que 8 ans plus tard. De plus, faute de budget pour acheter son système lumineux, il est allumé seulement en 1849. Malgré la présence de ce phare, on dénombre plusieurs accidents tout au long de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Ces côtes sont tellement dangereuses qu'au début du XX^e siècle, le bateau-phare « ANTICOSTI N^o 15 » (voir l'article de Jean Cloutier dans le présent Bulletin) a été ancré pendant quelques décennies à 15 km à l'est de ce phare.

- **Le phare de Pointe-Ouest**

En 1858, c'est à Pointe-Ouest qu'une haute tour de pierre recouverte de briques a été érigée. Haute de 33 mètres, la structure de ce phare mesurait 12 mètres à la base et reposait solidement sur un estran. Elle était construite de pierre calcaire taillée sur l'île et ceinturée de brique réfractaire importée³. Ce phare faisait partie de la vague de phares impériaux, tout comme celui de Cap-des-Rosiers, qui ont été construits au Canada à cette époque. À son origine, la lanterne comprenait une lampe de Fresnel qui projetait sa lumière à 27 milles nautiques à la ronde.



Carte postale du phare de la Pointe Ouest en 1908.
Collection : Claude Fortin

Les bâtiments d'origine, majoritairement en pierre, étaient entourés d'un muret qui comportait un quai protégé par 7 brise-lames. Une maison de briques pâles hébergeait les gardiens. Selon Mgr Charles Guay, c'était le plus beau phare du Saint-Laurent à ce moment.

Le missionnaire de Havre-Saint-Pierre séjournait annuellement à Pointe-Ouest. Le cimetière attenant aux maisons comprend plusieurs sépultures des résidents de Baie-Sainte-Claire ainsi que la dépouille d'un des premiers gardiens, Louis Rinfret, dit Malouin. Au fil de son histoire, une trentaine de personnes seront inhumées dans le cimetière du lieu et les vestiges sont encore présents aujourd'hui.

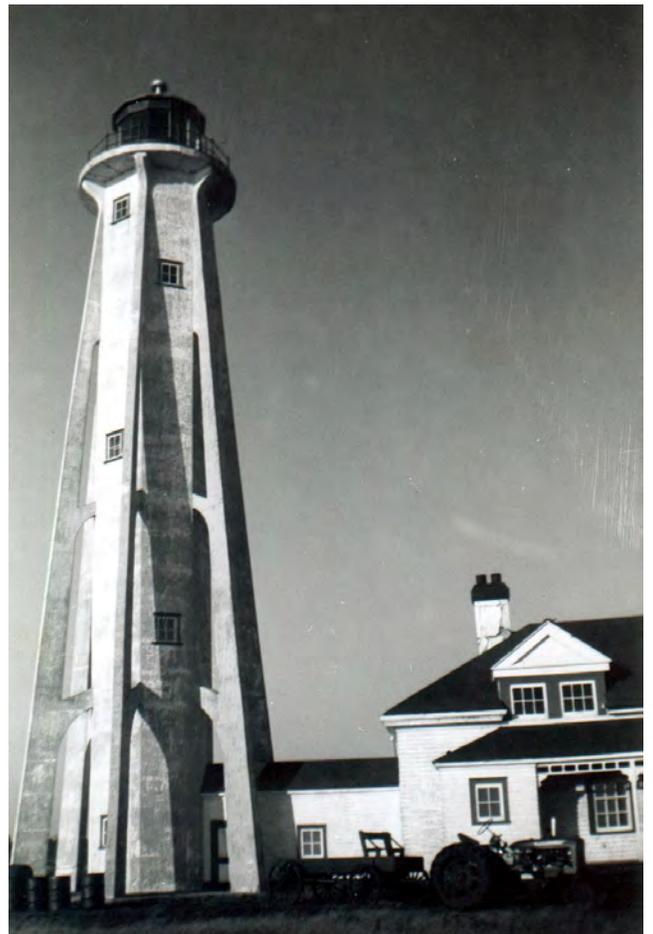
De nouvelles maisons de gardien ont été implantées dans les années 1950 et le phare a été remplacé par une tour à claire voie. L'ancienne tour, jugée dangereuse, a été dynamitée en 1967.

- **Le phare d'escarpement Bagot**

Peu de temps après la Confédération, le nouveau gouvernement fait construire en 1870, un phare de bois à la pointe sud de l'île. David Têtu sera le premier gardien de cette station appelée escarpement Bagot. La tour hexagonale en bois, qui illuminait à 23 mètres au-dessus du niveau de la mer, fut remplacée en 1912 par une tour de béton à arcs-boutants semblable à celle de Pointe-au-Père.

Dès 1906, le Département de la Marine et des Pêcheries du Canada avait identifié ce secteur sud d'Anticosti pour recevoir une lumière plus puissante. La nécessité d'un nouveau phare à cet endroit s'explique par l'augmentation du trafic maritime et par les trop nombreux échouements qui se déroulaient encore aux abords d'Anticosti. Lors de ce vaste programme d'amélioration des aides à la navigation, le Département a opté pour concevoir un phare original en béton armé, haut de 24,3 mètres (80 pieds) composé d'une tour centrale à plan hexagonal et renforcée par six arcs-boutants qui fournissent une certaine résistance aux poussées latérales du vent. Construits au même moment, deux maisons, un abri pour le criard ainsi qu'un hangar complétaient la station. À part le phare, toutes ces structures ont aujourd'hui disparu. Dans les années 1980, la lanterne a été démantelée et une tour à claire-voie a été installée à côté de l'élégante tour, vestige d'un patrimoine maritime en déclin.

Le phare de l'escarpement Bagot, photo prise par le gardien
Armand Lafrance
Collection : Jean Cloutier



- **Les phares du nord de l'île**

À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, la prolifération des navires à vapeur a eu comme résultat le déplacement de certaines routes maritimes. De plus en plus de navires passaient désormais au nord de l'île d'Anticosti pour aller rejoindre le détroit de Belle Isle, car la distance vers l'Europe était plus courte. De plus, cette voie de navigation comportait moins de brume que la route contournant Terre-Neuve par le Sud. Pour les navigateurs, passer par le détroit de Jacques Cartier présentait de nombreux avantages.

Trois phares construits sur un modèle en béton armé standard ont été ajoutés entre 1917-1919 sur la côte nord de l'île alors que la navigation y devenait plus régulière. Ces phares sont : Pointe-Carleton, Cap-de-la-Table et Pointe-Nord, aussi appelé Cap-de-Rabast. Les trois structures sont des phares blancs de forme octogonale, disposant d'une corniche arrondie en béton qui supporte une lanterne octogonale rouge.



Les phares de Pointe-Carleton et de Cap-de-la-Table ne mesurent que 12,2 mètres (40 pieds) de hauteur, mais sont construits sur des caps assez élevés. Ils sont encore bien entretenus et accessibles avec plusieurs dépendances encore en place. De son côté, le phare de Cap-de-Rabast impressionne avec ses 23 mètres (72 pieds) même s'il se trouve au niveau de la mer. Une grande maison double pour le gardien et son assistant complétait le site à l'origine, mais elle a été remplacée par deux bungalows au cours des années 1960.

Phare de Pointe-Carleton, photo prise par le gardien :
Charles-Hector Fraser
Collection Jean Cloutier

Deux feux privés d'alignement

Le riche magnat français Henri Menier, dont la famille avait fait fortune dans le chocolat, achète l'île en 1895. En compagnie de son directeur général, Georges Martin-Zédé, les deux hommes ont mis en place une structure de type féodal dont chaque composante s'inscrivait dans la destinée et la vision d'un grand projet de royaume avec des règlements, des lois et des visées économiques. On y retrouve donc un château, des rues avec des maisons comme dans les Alpes françaises, des usines, des quais, etc...⁴

Avec le développement et la diversité économique que les deux hommes d'affaires comptent développer sur l'île, ils mettent en place deux ports, un premier se trouve à Baie-du-Renard et l'autre à la baie Ellis⁵. À proximité du château Menier, un quai permet aux différents

navires en visite d'accoster. En 1904, Henri Menier s'adresse à la Maison Sautter-Harlé de Paris pour faire construire deux phares : « le moins élevé, de 20 mètres de hauteur, serait placé au bout du quai de Port-Menier (Baie-Ellis), l'autre de 30 mètres près de la villa. Les navires venant du large prendraient l'alignement de ces deux feux qui les conduiraient au bout du quai »⁶.

Les autorités responsables de la sécurité sur le Saint-Laurent, au ministère de la Marine et des Pêcheries, signalent ces feux privés d'alignement sur les cartes et les documents officiels. La tour sur le quai a été déplacée en retrait dans la forêt, mais l'autre est encore sur son emplacement original. Les deux structures sont présentes sur Anticosti, bien qu'en mauvais état (*voir* le reportage de Patrick Matte dans le présent Bulletin).

Des phares en mutation ou en voie de disparition...

Tous les phares d'Anticosti ont été témoins de nombreux drames, mais aussi d'histoires avec une fin heureuse comme au cinéma. Ils ont été à l'avant-plan de navires en perdition, mais ils ont aussi été des havres d'accueil pour de nombreuses personnes en détresse. Ces structures, comme les navigateurs et les voyageurs qui y ont séjourné par la force des choses, semblent s'éroder tout comme les vestiges encore présents dans leur environnement.

Que dire des activités actuelles sur ces sites de phares ? Sans y avoir de services pour les touristes, les phares de Pointe-Sud-Ouest et de Pointe-Sud sont désaffectés, mais accessibles. Sur les lieux, quelques monuments funéraires et les fondations des bâtiments témoignent toujours du passé. Les photographes trouvent quand même le moyen de faire parler l'histoire de ces stations dans leurs reportages. Le phare de Pointe-Ouest a été dynamité en 1967 et remplacé par une tour métallique. Celui de Pointe-Heath (Pointe aux Bruyères) a été démoli récemment et nous retrouvons sur le site une lumière automatique et une station météorologique. Ceux de Pointe-Nord, de Pointe-Carleton et du Cap-de-la-Table ont conservé leur tour originale et éclairent toujours. Très bien entretenues par la Pourvoirie du lac Geneviève, entreprise de Port-Menier, les maisons de la Pointe-Nord (Cap-de-Rabast) sont disponibles pour location à la semaine en été. Elles servent de chalets pour des groupes de chasseurs de la pourvoirie durant l'automne.



Le phare de Pointe-Sud-Ouest et son cimetière
Collection : Danièle Morin

Près de Port-Menier, les deux maisons de Pointe-Ouest abritent une auberge qui reçoit des voyageurs, seuls ou en groupe, à la nuitée. Propriétés de la municipalité, les maisons sont une excellente base pour la découverte des attraits de l'île, particulièrement ceux de l'Ouest. Des visites personnalisées avec naturaliste ainsi que des repas peuvent être organisés à la demande. Un camping rustique protégé des grands vents se cache en bordure de la forêt. Activités occasionnelles en soirée. Bien qu'il n'y ait pas d'activités organisées, les autres sites sont aussi accessibles, plus ou moins facilement selon l'éloignement.



La station de Pointe-Ouest
par temps brumeux

Photo : Françoise Cot, Photo : Danièle Morin

Notes :

¹ : Transcription d'une conférence par J.U. Gregory, agent du département de la Marine et des Pêcheries, le 19 mars 1881, Québec, page 14

² : LECLERC, Jean, *Le Saint-Laurent et ses pilotes, 1805-1860*, Éditions Leméac, p. 93, 94

³ : HALLEY, Patrice, *Les sentinelles du Saint-Laurent, sur la route des phares du Québec*, Les Éditions de l'homme, p. 201

⁴ : Plusieurs volumes relatent la période d'occupation de l'île d'Anticosti au temps d'Henri Menier : Mgr Charles Guay : *Lettres sur l'île d'Anticosti*, Georges Martin-Zédé : *L'île ignorée : journal de l'île d'Anticosti, 1895-1926*, Joseph Smith : *Monographie de l'île d'Anticosti (Golfe Saint-Laurent)*, Donald Mackay : *Anticosti The Untamed Island*, Rémy Gilbert : *Mon île au Canada : Anticosti et son histoire sous Henri Menier (1895-1913)* pour ne nommer que ceux-là.

⁵ : DUMAS, Alain et OUELLET, Yves, *Anticosti-Unique au monde*, Les Éditions de l'HOMME, 2013, p. 83

⁶ : op.cit, p. 85

Naufrages et échouements sur Anticosti

Lise Cyr avec la collaboration de Guy Côté et Jean Cloutier

Avec sa triste réputation de « hantise des marins », l'île d'Anticosti a enregistré des centaines de naufrages et d'échouements. Avec son long plateau de rochers affleurant le rivage (*reef*), l'île n'offre aucune chance aux navires s'en approchant, surtout lors de mauvaises conditions météorologiques. Certains récits laissés par des naufragés livrent de vibrants témoignages des difficultés vécues par ces marins et passagers dont les bateaux avaient eu le malheur de sombrer le long des côtes inhospitalières d'Anticosti. Un vieux dicton dit : « si tu veux apprendre à prier, va en mer ». Bien des naufragés ont dû faire monter leurs prières pour que leur sort ne connaisse pas celui de certains bateaux échoués.

Les dépôts de provisions

Dès le début du XIX^e siècle, la circulation maritime s'intensifie entre l'Europe et le Canada. Lors de la mise sur pied de la Maison de la Trinité en mai 1805, les problématiques de navigation à Anticosti sont soulevées par les commissaires. Dans le sillage de l'échouement du *Doubt* sur la côte du Labrador en décembre 1807, les naufragés se réfugient à l'île d'Anticosti. Ils sont accueillis par Jacques Duchesneau, un colon installé à la Grande Baie de l'Ouest¹. Ce dernier ne dispose pas de provisions suffisantes pour nourrir tout ce monde. John Richardson, exécuteur testamentaire de William Grant – un des propriétaires de l'île depuis 1789 – adresse un mémoire à James Henry Craig, gouverneur en chef de la province. Il lui recommande d'accorder une somme de 50 livres aux deux familles résidentes de l'île afin de tenir des dépôts de provisions pour les naufragés. C'est ainsi que les deux premiers dépôts furent établis en 1808 : un premier près de l'actuelle Rivière-à-la-Chaloupe où s'était établi Joseph Beaudoin et un autre à la baie Ellis (près de Port-Menier) gardé par Jacques Duchesneau. À partir de 1814, la propriété de Duchesneau est vendue à quelques reprises pour finalement être acquise par le fameux Louis-Olivier Gamache en 1823. Connu pour ses prouesses de navigateur, l'homme d'affaires, joueur de tours, sorcier, Gamache sera aussi gardien du dépôt de provisions de la baie Ellis (qui deviendra plus tard la baie Gamache) durant la trentaine d'années qu'il résidera sur l'île.



LE CÂBLE SOUS-MARIN À ANTICOSTI—D'APRÈS LES PLANS DU DR. FORTIN

Pour montrer la nécessité d'un lien de communication, le journal *L'opinion publique* publie une illustration où on aperçoit à la fois un phare et un bateau en train de sombrer. Le câble sous-marin à Anticosti, *L'opinion publique*, Vol.11, n° 45, p. 539 (4 novembre 1880)

Tout au long du XIX^e siècle, plusieurs postes de secours seront mis en place pour répondre aux premières nécessités des naufragés. Ces abris, parfois rudimentaires étaient signalés sur les cartes de navigation et connus des capitaines de navires. De 1816 à 1827, un autre dépôt est implanté à Belle-Baie (Baie-du-Renard) où un certain Olivier Godin exploite des droits de chasse et de pêche. En 1835, le phare de Pointe-Heath – connu aussi sous le nom de Pointe aux Bruyères – est construit, mais sa lumière ne sera installée qu'en 1849; on y installera un abri de provisions avec gardiens pour garder la tour et pallier d'éventuelles catastrophes maritimes.

Au fur et à mesure que les phares sont mis en place du côté sud d'Anticosti – Pointe-Sud-Ouest en 1831, Pointe-Heath en 1835, Pointe-Ouest en 1858 et escarpement Bagot en 1871 – les autorités de la sécurité sur le Saint-Laurent y accolaient un dépôt complémentaire de provisions pour soutenir les gardiens dans le cas où ils devraient assurer la subsistance des personnes naufragées durant plusieurs semaines, voire des mois. Les responsables de ces dépôts de provisions, gardiens de phare ou résidents des lieux, tenaient à jour un *Registre des vaisseaux naufragés* où apparaissent plusieurs renseignements tels que le nom du bâtiment, la date et le lieu de l'échouement, le nom des commandants et des membres de l'équipage, le nombre de jours où des vivres ont été fournis, ainsi que la quantité de lard, de farine et de pois remis aux personnes secourues². Les stations du côté nord, mises en place en 1919, bénéficiaient de meilleures conditions de communication pour avertir des naufrages; les dépôts de provisions semblaient moins nécessaires à cette époque.

Les archives de Placide Vigneau et de Gérard Gallienne

Placide Vigneau, navigateur, pêcheur, gardien de phare à l'île aux Perroquets est un personnage important pour la Côte-Nord. Il consignait différentes données avec beaucoup de minutie. Ses écrits nous révèlent moult détails de la vie nord-côtière de la fin du XIX^e et du début XX^e siècle. Il a, entre autres, noté et rassemblé des informations sur une grande partie des naufrages survenus en Minganie et à l'île d'Anticosti.

Son petit-fils, Gérard Gallienne, cartographe et illustrateur hors pair a permis que les écrits de son grand-père soient publiés et connus. À partir des listes des naufrages assemblées par Placide Vigneau, il les a transposées à leur emplacement sur une carte d'Anticosti. Des détails pointus comme le nom et le type de bateau, le capitaine, la cargaison, l'information sur le sort de l'échouement ainsi que la date du naufrage apparaissent sur le plan. Plus de 150 bateaux naufragés ont ainsi été dénombrés sur cette carte. Elle met surtout l'accent sur les échouements répertoriés par Placide au XIX^e siècle puisque c'est l'époque où il a consigné les données :

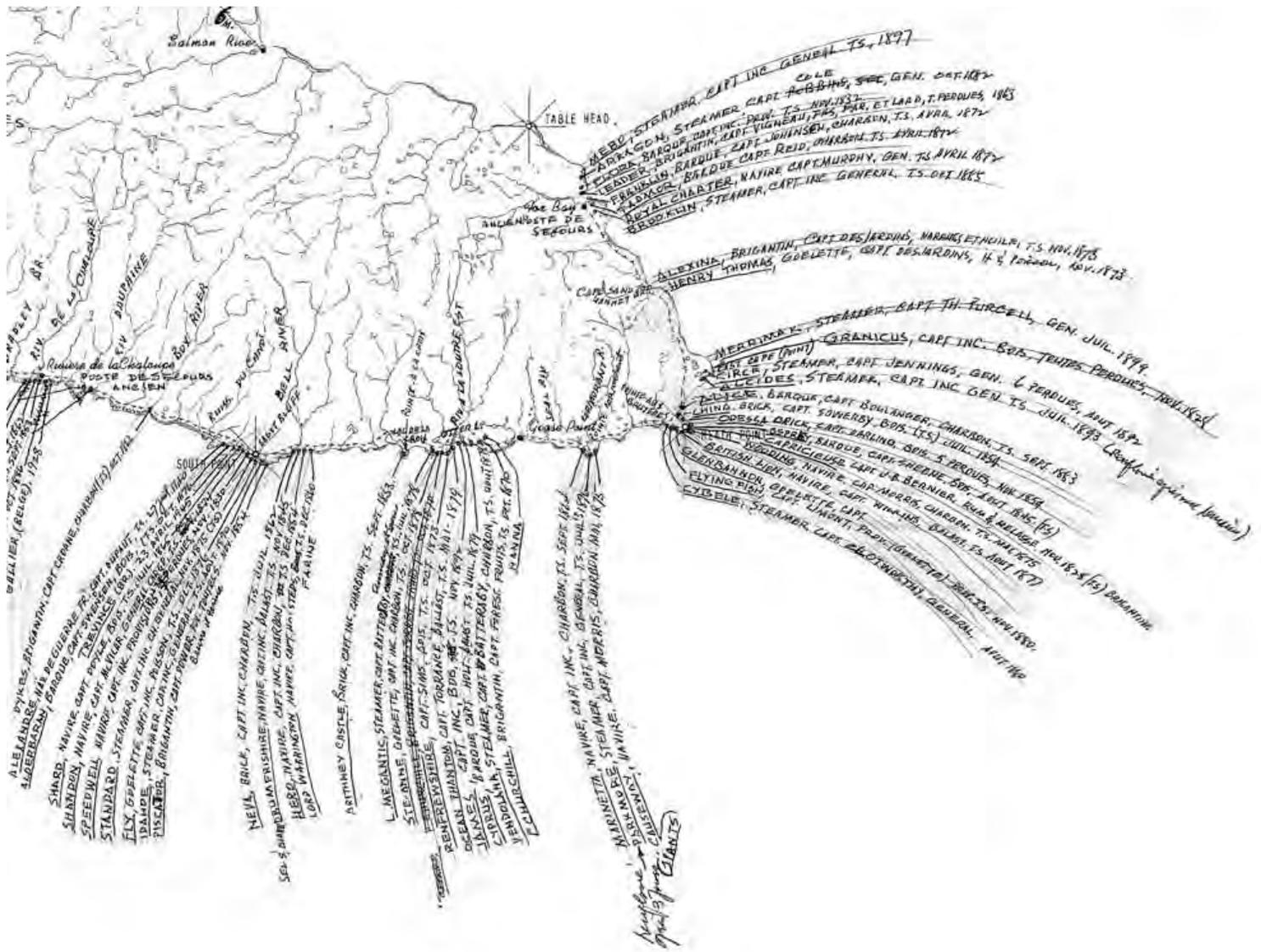
XVII^e siècle : 1

XVIII^e siècle : 2

XIX^e siècle : 139

- | | | |
|-----------------------|---------------------|---------------------|
| • De 1800 à 1820 : 1 | De 1820 à 1830 : 5 | De 1830 à 1840 : 5 |
| • De 1840 à 1850 : 14 | De 1850 à 1860 : 21 | De 1860 à 1870 : 13 |
| • De 1870 à 1880 : 48 | De 1880 à 1890 : 20 | De 1890 à 1900 : 12 |

XX^e siècle : 6



Extrait de la partie Sud-Est de la carte des naufrages, retranscrite par Gérard Gallienne d'après les informations de son grand-père Placide Vigneau. Reproduite avec la permission de la famille Gallienne.

Les naufrages tristement célèbres

Le *Mary*

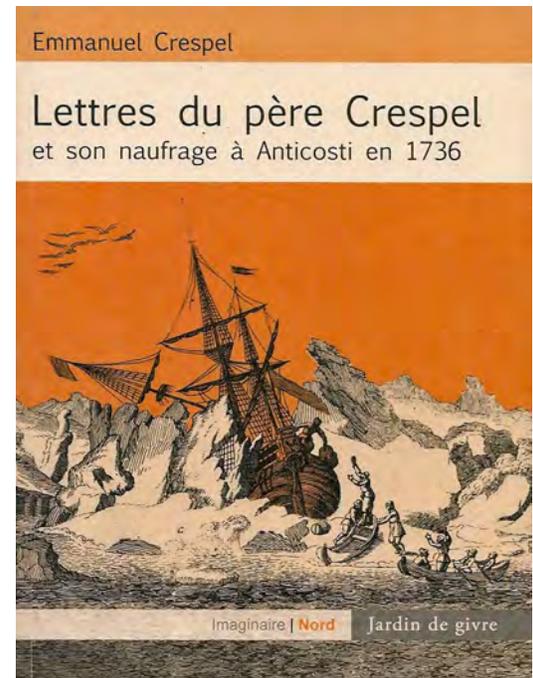
Le plus ancien récit est celui du naufrage du *Mary*, bateau de la flotte du major général William Phipps en octobre 1690. Parti de Boston avec une armada de 32 navires pour mener une offensive sur Québec, il s'arrête au passage à Anticosti pour s'emparer des possessions du seigneur Louis Jolliet et saccager l'établissement de pêche. Après un échec cuisant du siège de Québec devant le gouverneur Frontenac, il revient vers la Nouvelle-Angleterre.

Au retour, il perd quatre de ses navires dont le *Mary* sous le commandement du capitaine John Rainsford à la pointe ouest d'Anticosti. L'équipage composé de 67 hommes est obligé de passer l'hiver sur l'île. Le récit de leur séjour est dramatique. Leur ration hebdomadaire

individuelle se résume à deux biscuits de matelot, une demi-livre de porc, 2 poissons salés, une demi-livre de farine, quelques pois. Quatre d'entre eux ne survivront pas au froid, au scorbut et à la famine. Au printemps, en compagnie de quatre hommes, Rainsford décide de se rendre à Boston en petite chaloupe. Le trajet de 1 500 kilomètres leur prend 44 jours. Une fois revenu auprès de ses troupes, il ne reste plus que 17 hommes sur les 67 échoués l'automne précédent.

La *Renommée*

Le récit du naufrage de *La Renommée* nous est parvenu par la plume du père Emmanuel Crespel, récollet et aumônier, qui voyageait à bord de ce navire. Parti de Québec le 3 novembre 1736, ce vaisseau commandé par le capitaine Damours de Freneuse s'est échoué sur la pointe sud d'Anticosti après sept jours de tempête. Les 54 hommes à bord se réfugièrent sur le rivage avec à peine des vivres pour 5 jours. Ils se construisirent des abris de fortune avec des branches de sapin. Tout au long des sept mois qui suivirent, ces matelots endurent les pires souffrances de faim, de froid et de détresse. Les survivants en vinrent même à faire bouillir le cuir des vêtements de ceux qui étaient décédés. Au printemps, des Montagnais venus chasser le loup-marin leur portèrent secours. En avril, le père Crespel partit chercher du secours à bord d'une chaloupe. Il dut parcourir 250 kilomètres pour atteindre le poste français établi à Mingan. Malgré tous ces efforts, seulement 4 matelots sur les 54 s'en réchappèrent.



Les éditions Jardin de givre ont republié en 2015 le récit émouvant du Récollet Emmanuel Crespel. Écrit sous forme de lettres, les écrits du Père Crespel ont été publiés en français en Allemagne en 1742 et le volume a connu un large succès d'édition en Europe. Il a paru pour la première fois au Québec en 1808.

Le *Granicus*

Le naufrage du *Granicus* reste une triste histoire de massacre et de cannibalisme ancrée dans les légendes d'Anticosti. Elle a été racontée à Placide Vigneau³ par Basile Giasson, décédé à Natashquan en 1873 à l'âge de 93 ans. Le récit a également été relaté par Mgr Charles Guay dans *Lettres sur l'île d'Anticosti*⁴.

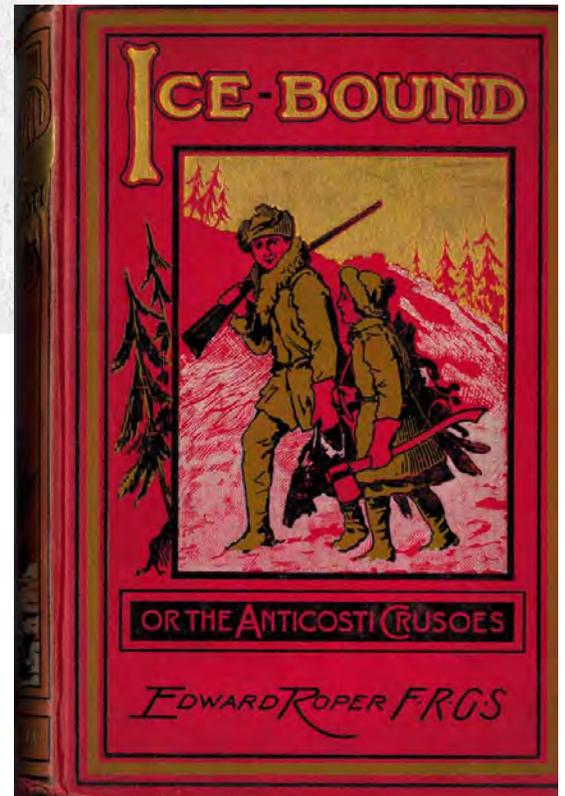
Au printemps 1829, le capitaine Giasson et son équipage étaient partis des Îles-de-la-Madeleine pour faire la chasse aux loups marins à Anticosti. Étant sur le point de manquer d'eau fraîche, il a décidé d'aller au poste de secours tenu par Olivier Godin à la Baie-du-Renard. Il ignorait alors que Godin avait quitté le poste et que toutes les provisions destinées aux naufragés avaient été rapatriées à Québec. Sur le sentier conduisant à la maison, à l'intérieur de celle-ci et dans un hangar à proximité, ils découvrirent de nombreux corps mutilés. Dans une chambre, ils trouvèrent le cadavre d'un géant « *mulâtre* » à côté duquel un

grand chaudron contenait encore des restes humains. Il semblait bien que ce grand gaillard avait assassiné tous ces pauvres gens et s'en était nourri. En parcourant le carnet de bord du bateau, la dernière inscription du capitaine remontait à peine à quelques jours précédant le drame. L'équipage s'occupa de creuser une fosse commune et y transporta les restes de ces pauvres naufragés.



En 1849, Charles LEVER, un auteur de nouvelles irlandais bien populaire, aidé des illustrations de Hablot K. BROWN, a en quelque sorte récupéré ce personnage dans son récit intitulé *The Confessions of Con Gregan*.

Autre cas de littérature inspiré par ces nombreux naufrages à Anticosti : le livre *Ice-Bound or the Anticosti Crusoes* d'Edward Roper. Il a d'abord été publié à Londres en 1902. Il y a eu une édition canadienne à Toronto en 1909. L'histoire raconte les aventures de jeunes immigrants britanniques qui profitent de l'échouement de leur bâtiment pour échapper à un capitaine les ayant séquestrés.



L'arrivée de la télégraphie

On voit que la mise en place d'aides à la navigation n'épargne pas les catastrophes maritimes. En effet, la liste des naufrages et des échouements à la fin du XIX^e siècle est éloquent.

Chaque station de phare dispose d'un système de communication minimum par le biais de sémaphores composé d'un poteau et de drapeaux pouvant diffuser des messages aux navires qui passent à vue. Cependant, lors d'accidents maritimes, les communications pour venir en aide aux naufragés peuvent prendre des semaines avant de se rendre à destination.

En 1876, Pierre Fortin – marin, premier magistrat du Service de protection des pêcheries du golfe, député de Gaspé, puis sénateur à la Chambre haute – livre un véritable plaidoyer⁵ pour l'implantation d'un système de télégraphie. Sa requête porte fruit et en 1880, la pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti est reliée par un câble submergé sur une longueur de 44 milles marins à L'Anse-à-Fugère sur la côte de Gaspé : « Pour la première fois, les informations circulent à la vitesse de l'électricité. La technologie est fort simple; il ne suffit que d'un fil, de poteaux, d'un émetteur, d'un récepteur et de batteries pour activer le signal. Ce système sera appelé plus tard le télégraphe de terre pour le distinguer de la télégraphie sans fil des stations Marconi »⁶.

La véritable révolution des communications viendra avec la télégraphie sans fil au début du XX^e siècle. En effet, Guglielmo Marconi, jeune inventeur et scientifique italien, met au point un système de communication sans fil (TSF). Le gouvernement canadien voit immédiatement tous les avantages d'implanter un réseau autonome de communication pour les régions éloignées comme la côte nord du Saint-Laurent. Dès 1905, le phare de Pointe-Heath fera partie des six stations sélectionnées pour recevoir un tel système de communication⁷. Les autorités de la sécurité sur le fleuve peuvent ainsi être informées de la circulation des navires entrants et sortants du golfe et transmettre l'information jusqu'à Québec : « en plus de rapporter le mouvement des navires, ce réseau de stations maritimes communique les conditions journalières de la température, les prévisions météorologiques et les messages urgents soit à Montréal, Québec, Sydney ou Saint-Jean ».

Par la suite, l'amélioration des communications constituera un véritable fer de lance pour tous les endroits isolés puisqu'il permettra d'obtenir des secours plus rapidement et plus efficacement.

Notes :

1 : GOUDREAU, Serge, L'occupation historique de l'île d'Anticosti (1680-1895), *L'Estuaire*, numéro 76, octobre 2016, p. 55.

2 : LECLERC, Jean, *Le Saint-Laurent et ses pilotes, 1805-1860*, Éditions Leméac, p. 93, 94.

3 : VIGNEAU, Placide, Le massacre de l'Anticosti – 1828 et Naufrage de 31 goélettes sur l'île Verte (Greenly Island) 1856, Document manuscrit conservé par la famille Gallienne, 11 pages.

4 : Mgr Charles Guay, *Lettres sur l'île d'Anticosti*, C.O. Beauchemin & Fils, Libraires-Imprimeurs, Montréal 1902, p. 131-140

5 : *Système de télégraphie et de sémaphores à l'usage de la Marine, dans le Golfe St-Laurent*, Lettres de l'Honorable Pierre Fortin (...) 1876, 22 pages et 1 annexe.

6 : Frank, Alain, *La navigation dans le secteur des îles de Mingan*, rapport de recherches pour Parcs Canada, 2006, p. 81-82.

7 : Ibid. Notes de bas de page, p. 85.

8 : Ibid, p. 83.

Un bateau-phare en plus des phares d'Anticosti

Jean Cloutier & Jean-Pierre Charest

Anticosti, le cimetière marin du Saint-Laurent! Ce n'est pas avant la construction de phares sur cette île que le nombre de naufrages a commencé à diminuer. Sept phares ont été érigés au total. À l'extrémité sud-est de l'île se trouve la Pointe-Heath, anciennement nommée Pointe aux Bruyères. Un phare y fut érigé en 1835, mais faute de budget pour acheter la lanterne, il ne fut mis en service qu'en 1849. Dans le prolongement de la pointe est de l'île, lorsque le rivage rocheux fait place à la mer, les vrais dangers se cachent sous sa surface. Un banc de récifs s'étend sur près de 3 milles (5,5 km) dont les profondeurs irrégulières varient entre 5 et 7 brasses (9 et 13 m). Malgré la présence du phare, les brumes épaisses omniprésentes pendant la saison de navigation ont été la cause de nombreux désastres maritimes à cette extrémité de l'île. À la suite des recommandations présentées par les grandes compagnies maritimes et les marins qui suivent cette route, les deux représentants du gouvernement devaient étudier de quelle façon il serait possible d'améliorer la sécurité de la navigation dans cette partie du pays et produire un rapport à ce sujet. Le rapport de 1890 présenté au ministre faisait état de huit recommandations principales, dont celle d'ajouter une grosse bouée sur le récif de la Pointe-Heath, Anticosti. Au lieu de cette bouée, un poste de mouillage pour un bateau-phare fut établi à l'est du phare dans environ 25 brasses (46 m) d'eau de 1904 jusqu'à l'abandon du poste de mouillage au début de la Deuxième Guerre. L'île Anticosti a connu la présence d'un seul bateau-phare, soit l'ANTICOSTI N° 15.



Extrait de la partie sud-est de la carte de l'île Anticosti avec la position du bateau-phare No. 15
Illustration : Jean-Pierre Charest

En 1903, la Chambre de commerce de Saint John au Nouveau-Brunswick a acheminé un mémoire au ministère de la Marine et des Pêcheries pour qu'un bateau-phare soit ancré sur les dangereuses battures appelées les hauts-fonds Lurcher. Parallèlement, les armateurs qui commerçaient par le fleuve et le golfe Saint-Laurent demandèrent aussi qu'un phare flottant soit placé sur la pointe nord-est de l'île Anticosti. Nos deux bateaux-phares ANTICOSTI et LURCHER construits au début des années 1900 afficheront des caractéristiques et un concept similaires aux navires américains. Puisqu'on utilisait des plans de bateaux-phares de nos voisins, les travaux préparatoires à la construction des nouveaux amers flottants étaient déjà réalisés. Ainsi, le ministère de la Marine et des Pêcheries a commandé en 1903 la construction de deux bateaux-phares au prix total de 179 950 \$. C'est le chantier Polson Iron Works Ltd de Toronto en Ontario qui obtint le contrat. Bien que ce chantier se spécialisât depuis 1883 dans la construction de navires à vapeur en acier, les deux nouvelles unités furent construites en fer. Le premier de ces nouveaux navires, le N° 14, était destiné aux hauts-fonds Lurcher dans la baie de Fundy, alors que son jumeau, le N° 15 s'est vu affecté au large de la Pointe-Heath de l'île d'Anticosti. C'était la première fois que le ministère faisait construire des bateaux-phares en fer dans un chantier canadien, les navires précédents ayant été construits en Grande-Bretagne.

« Un navire à vapeur muni avec 2 mâts, et sans beaupré. La coque est peinte en rouge avec le mot ANTICOSTI en lettres blanches de chaque côté, et le N° 15 sur chaque joue. La galerie circulaire au-dessous des lanternes à chaque tête de mât, la cheminée et le signal de brume entre les mâts sont peints en rouge ».



ANTICOSTI No 15, 1904 - 1941, Heath Point, île d'Anticosti.
Aquarelle : Jean-Pierre Charest

Le bateau-phare N° 15 était équipé d'un diaphone fonctionnant à air comprimé qui servait de signal de brume. Ce diaphone produisait des sons d'une durée de 4 ½ secondes, séparés par des intervalles de silence de 55 ½ secondes. Tous les navires de l'époque étaient équipés d'un sifflet à vapeur. En cas d'une panne du diaphone, le sifflet à vapeur du bord pouvait donc le remplacer. Dans l'hypothèse que ces deux dispositifs ne fonctionnent pas, une cloche de 1 000 livres (454 kg) pouvait être sonnée pour se substituer aux signaux sonores de danger. On avait également doté le bateau-feu ANTICOSTI N° 15 d'une dynamo couplée à une machine à vapeur produisant l'électricité nécessaire pour alimenter le système lumineux de cette aide à la navigation. Le filage électrique passait à l'intérieur de chacun des mâts de fer jusqu'à l'appareil d'éclairage composé de trois lentilles dioptriques de 7^e ordre encerclant chaque tête de mât à une hauteur de 60 pieds (18 m) au-dessus de l'eau. Une galerie en tête de mât accessible par des haubans permettait aux marins de faire l'entretien et le nettoyage des lampes. Ces deux systèmes lumineux projetaient des feux à occultations qui brillaient pendant 10 secondes et s'éteignaient pendant 5 secondes. Par temps clair, ils étaient visibles à 13 milles (24 km) sur tout l'horizon.

Immatriculé à Ottawa sous le numéro d'enregistrement 116994, le navire de 396 tonneaux de jauge brute mesurait 121 pieds et 3 pouces (37 m) de longueur hors tout, et 24 pieds et 7 pouces (7,5 m) de largeur. Il fut lancé trois semaines après le N° 14, soit au début novembre 1903, mais la saison froide causa des retards et il ne fut livré qu'au début de l'été suivant. Le 14 juillet 1904, le N° 15 quittait enfin le chantier de Toronto en direction de Montréal pour se rendre ensuite à Québec afin de compléter son armement.

L'ANTICOSTI No 15 vient de passer Montréal et fait route vers le golfe du Saint-Laurent.
Archives Nationales du Canada



Le premier commandant de ce tout nouveau bateau-feu canadien, jugé une merveille technologique pour l'époque, a été le capitaine Alfred Couillard alors âgé de 44 ans. Il appareilla de Québec à 16 h le 30 juillet 1904, avec un équipage de 19 hommes. Le voyage se déroula sans encombre et le bateau-phare ANTICOSTI N° 15 arriva au large de Pointe aux Bruyères le 4 août. À la suite de la vérification méticuleuse de sa position au relèvement

S47E magnétique, à 8 milles (14,8 km) de l'extrémité est de l'île Anticosti, les marins laissèrent filer l'ancre pour mouiller dans une profondeur de 22 brasses (40,2 m) d'eau.

Dès sa mise en service, le bateau-phare N° 15, ainsi que son jumeau, le N° 14, ont connu de nombreux problèmes résultant de défauts de conception et de construction auxquels il convient d'ajouter le manque d'expertise de la part des mécaniciens. Il s'en suivit des réparations fréquentes et coûteuses. Fait assez particulier, ce bateau-phare a partagé son temps pendant de nombreuses années entre le poste de mouillage de Sambro, au large d'Halifax en Nouvelle-Écosse où il passait l'hiver, et celui de l'île Anticosti durant les mois d'été, pour finalement terminer ses dernières années au large de Halifax. Quoi qu'il en soit, lorsque le mouillage de Heath Point fut abandonné au début de la Deuxième Guerre, on réaffecta le LIGHTSHIP N° 15 en permanence à la station de Sambro à l'entrée du port de Halifax en remplacement du bateau-feu N° 24 où il continua à servir d'aide à la navigation jusqu'à son retrait définitif en 1956.



Note :

Ce texte et les photos proviennent du livre : *Les Bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec : 1830-1963*, Édition Septentrion, 2016.

LE PHARE DE LA POINTE SUD-OUEST D'ANTICOSTI À L'ÉPOQUE DES POPE

Steve Dubreuil, anthropologue, M. Sc.
Musée régional de la Côte-Nord, Sept-Îles

« *Ce serait une grande satisfaction pour moi, si ce rapport parvenait à attirer l'attention du gouvernement sur la conduite méritoire du gardien du phare, M. Pope, et de son assistant, et sur les égards constants qu'ils ont eus pour moi et mon équipage...* »

Thomas Redden, patron de la Barque *Russia*,
échouée à la pointe sud-ouest d'Anticosti en décembre 1871

Anticosti. Peu de toponymes québécois évoquent autant le dépaysement et le rêve que celui-ci. Comparé au jardin d'Éden par certains, il est vrai que son extraordinaire nature inspire ce qualificatif. Paradis de pêche au saumon et de chasse aux cerfs de Virginie, dans ce dernier cas grâce aux fantaisies du riche chocolatier français et ancien propriétaire de l'île, M. Henri Menier, elle est devenue depuis quelques décennies un incontournable des amants de la nature qui souhaitent parcourir et admirer cette perle que Mère Nature a laissé tomber de son sac à merveilles.

L'île, comme la nomment simplement et affectueusement ceux qui y vivent, a su faire couler beaucoup d'encre depuis les dernières années. Mais au cours des quatre siècles suivant sa redécouverte par l'explorateur malouin Jacques Cartier en 1534-1535, ce sont surtout des bateaux de tous tonnages qu'elle faisait couler, et par dizaines chaque année. Non, l'île

d'Anticosti n'a pas toujours joui de cette réputation si avantageuse. Cauchemar des navigateurs même les plus aguerris, elle constituait plutôt un endroit duquel il fallait éviter de s'approcher.

Son caractère dangereux poussa la Maison de la Trinité, sorte de ministère de l'époque, à y ériger deux phares. Alors que l'île Verte au large de Trois-Pistoles fut le premier site choisi en 1809 pour en recevoir un dans l'estuaire du Saint-Laurent, le premier sur la Côte-Nord fut construit à Pointe-des-Monts en 1830. À Anticosti, le phare de Pointe-Sud-Ouest sera érigé en 1831, suivi de celui de Pointe-Heath, à l'extrémité est de l'île, en 1835.

UNE TOUR AU BOUT DU MONDE

Peut-être est-ce en raison de l'émerveillement suscité par la tour fantomatique qui y existe encore ou du sentiment inquiétant inspiré par le petit cimetière à proximité, force est d'avouer que la pointe sud-ouest, battue par tous les vents, impressionne ceux et celles qui ont eu la chance de s'y rendre. Dans mon cas, ce fut en août 1986, alors qu'un compagnon d'école originaire d'Anticosti m'invitait à explorer son île en compagnie de sa famille. Passionné par la découverte des grands espaces nord-côtiers et des sites en marge des grands trajets suivis par les touristes, l'île n'avait cessé de m'impressionner.

Parmi les nombreux endroits découverts lors de ce voyage, la pointe sud-ouest avait profondément frappé mon imaginaire. Si seulement le vent soufflant par les ouvertures des fenêtres du phare depuis longtemps disparues avait pu se moduler en quelques paroles, il m'aurait raconté quelques-uns des événements extraordinaires qui s'y sont produits depuis le premier été de son occupation en 1831...



Le phare et ses dépendances au début du XX^e siècle. On remarque qu'une maison tient maintenant lieu de résidence pour le gardien et sa famille. À l'extrême droite se trouve le bâtiment de la poudrière.
Collection privée

Le phare de Pointe-Sud-Ouest est décrit comme étant le jumeau de celui de Pointe-des-Monts. Il s'agit d'une tour conique blanche, haute de 80 pieds, décorée de bandes horizontales rouges¹. Les archives nous fournissent la liste des hommes y ayant servi à titre de gardien au XIX^e siècle : le tout premier portait le nom de Hammond (1831-1840); il fut suivi par trois représentants de la famille Pope, soit Edward senior (1840-1857), Edward junior (1857-1895)², Herbert (1895-1899), puis Grace (1899-1900). Cette dernière, qui occupait déjà la fonction de télégraphiste, aurait été la première gardienne de phare au Canada, selon la Commission de toponymie du Québec³. Elle aurait été contrainte de quitter Anticosti à la suite d'un conflit qui l'opposa à son nouveau propriétaire, le célèbre Henri Menier.

QUELQUES TÉMOINS PRIVILÉGIÉS

Au fil des décennies, certaines personnalités ayant eu l'opportunité de visiter la pointe, le phare et son gardien consignèrent par écrit leurs impressions. Les témoignages que nous avons retenus dans cette recherche furent rédigés dans la seconde moitié du XIX^e siècle, alors que les Pope veillaient sur le phare. Ils nous présentent un portrait très précis des lieux à cette époque, et du quotidien vécu par les gardiens et leur famille, installés à même la tour du phare qui leur servait de lieu de résidence. Laissons maintenant place à ces échos du passé...

Le premier texte retenu est celui de M. James Richardson. Mandaté par l'éminent géologue sir William Logan afin d'étudier la géologie exceptionnelle d'Anticosti, il en effectua une circumnavigation à l'été 1856. Dans son rapport très détaillé, il souligne l'accueil chaleureux et l'aide efficace qui lui fut apportée par la famille de M. Edward Pope, établie au phare de la Pointe-Sud-Ouest. Il fut aussi étonné de constater à quel point les cultures entretenues par Pope poussaient bien, qu'il s'agisse d'orge, d'avoine ou de pommes de terre. Il remarque en effet un jardin de trois acres couvert de pommes de terre toutes en fleurs en ce jour du 5 août 1856. Il écrit même : «...judging from the appearance they seemed the finest patch of potatoes I had ever seen. »⁴

Dans le cadre plus précis de son mandat de géologue, il note aussi que le phare est construit à partir de pierre calcaire extraite d'un affleurement voisin, phénomène qu'il remarquera aussi dans le cas du phare de Pointe-Heath, au bout est de l'île, construit en 1835.

Huit ans plus tard, c'est le politicien Joseph-Xavier Perreault⁵ qui sera impressionné par le microcosme social de la pointe sud-ouest, et l'étonnant confort dans lequel on y vit. Ce député du comté de Richelieu à l'Assemblée législative signait en novembre 1864 un article dans la *Revue Agricole* (Montréal). Il y partage ses souvenirs d'une croisière effectuée dans l'estuaire et le golfe Saint-Laurent au cours de l'été précédent. Après des arrêts à la pointe ouest, où fut construit un phare en 1858, ainsi qu'à la baie Gamache, il parvint à la pointe sud-ouest le 26 juin. Il raconte :

« [...] notre premier regard s'attache à l'ensemble du phare avec ses dépendances, ses champs cultivés, son petit havre dans lequel nous jetons l'ancre à une encablure du rivage, formé de marches naturelles, taillées dans le roc, et recouvertes en partie de mousse. De tous les phares que nous avons visités, celui-ci est certainement le mieux tenu. Quinze arpents de terre sont en culture et donnent les plus beaux rendements en grains, en plantes sarclées, en pâturages et en prairies. Chaque champ est parfaitement clôturé, et la ferme est munie de constructions nécessaires. Sept bêtes à cornes, des volailles de toutes espèces, un cheval et des porcs composent les animaux de la ferme et leurs produits joints à la chasse, la pêche et les approvisionnements forment une alimentation complète ne laissant rien à désirer. »

(Perreault 1864 : 42)

Il note aussi que la famille Pope habite l'étage du phare directement sous la lumière, qui se compose de 21 lampes à réverbère. Dès le 27 juin, l'équipée rembarque sur le vapeur qui doit poursuivre sa route maritime vers la côte du Labrador.

Le phare et la maison d'habitation au début du XX^e siècle. Les gens présents sont possiblement des membres de la famille du gardien, M. Placide Duguay.
Collection privée

Le prochain texte d'intérêt est signé par Narcisse-Henri-Édouard Faucher de Saint-Maurice (1844-1897). Homme politique, journaliste et écrivain de Québec, il marqua la littérature canadienne-française du XIX^e siècle. Dans son ouvrage intitulé *De tribord à bâbord*, il partage son quotidien de passager embarqué en 1874 à bord d'un vapeur lors de trois croisières sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent, dont une qui le mènera à Anticosti, en route vers la Nouvelle-Écosse.



Sa description du milieu de vie de la famille du gardien Edward à la pointe sud-ouest mérite d'être retranscrite ici :

« [...] Sa famille se trouvait réunie dans la vaste cuisine du phare, dont le parquet était en pierre. Une épave de bois flotté flambait dans l'âtre, et ça et là des trophées de chasse, des ailes d'aiglons, des têtes d'ours, des carabines et des engins de pêche relevaient la couleur sombre de la boiserie. Une fenêtre entr'ouverte laissait voir un coin de paysage qui ne manquait pas de charmes, et tout autour de nous respirait la santé et le bien-être. Il nous paraissait évident que M. Pope possédait un secret qui manque à bien des gardiens de phare, et là où plusieurs de nos compatriotes auraient senti les étreintes de la solitude et de la gêne, cet homme essentiellement pratique réussissait à se créer une aisance relative. »

(De Saint-Maurice, 1975 :72)

De Saint-Maurice ne manque pas lui non plus de remarquer les cultures de Pope, ses champs défrichés et ses étables pleines, ainsi que ses vigneaux couverts de morue. Puis, à quelques pas du phare, il ira se recueillir au petit cimetière consacré à la famille Pope. Edward Pope senior (décédé en 1871 à l'âge de 82 ans) et son épouse Grace (décédée en 1873 à l'âge de 80 ans) y reposent. Mais c'est par le lieu voisin de cette sépulture, celui destiné aux victimes des naufrages, que notre auteur sera troublé. Il écrit :

« Un peu plus loin, mais hors de l'enclos, sont entassés pêle-mêle, sans croix, sans épitaphes, perdus sous des monticules de tourbe couverts de ronces, les corps de vingt et un naufragés, faisant partie de l'équipage du *George Channing*, navire anglais qui vint à la côte en 1830. Neuf de ces malheureux sont couchés dans la même fosse. Une épitaphe solitaire se dresse à côté de ce morne charnier : elle se compose d'une planche, sur laquelle une main amie a gravé avec la pointe d'un couteau les lignes suivantes que je reproduis textuellement : *To the memory of DAVID CORMACK (aged 25) and GEORGE MILLER (aged 51) who departed this life on the 22 / 23 December, having been shipwrecked in the OTTAWA London, 2nd December 1835. Erected by the remaining survivors of the crew.*

Jamais de ma vie je n'ai vu quelque chose de plus triste et de plus navrant que ces tombes d'inconnus qui demeurent là sans prières... »

(De Saint-Maurice, 1975 :74-75)

Le prochain texte étudié est celui de J. U. Gregory, agent du Québec au ministère de la Marine et des Pêcheries. En octobre 1874, il procède à l'approvisionnement des postes et phares de l'île à bord du vapeur fédéral *Lady Head*. À la colonie de Baie-du-Renard, composée d'une vingtaine de familles terre-neuviennes, il distribue un stock de pommes de terre ainsi que de la farine de maïs et d'avoine, des pois et du lard. Il se dirige ensuite vers

l'ouest afin d'y rejoindre les colons installés à la baie des Anglais ou English Bay. Gregory y rencontre près de 200 personnes, toutes vivant dans un relatif confort, selon ses dires. Après un autre arrêt, cette fois-ci à la baie Ellis (ou baie Gamache), il parvient à la pointe sud-ouest.

Il y note la présence de sept familles d'origine « néerlandaise » (probablement gaspésienne), dont la situation économique est très précaire. Sous la supervision du gardien Pope, il leur distribue des denrées de base. Au sujet de Pope, l'agent écrira :

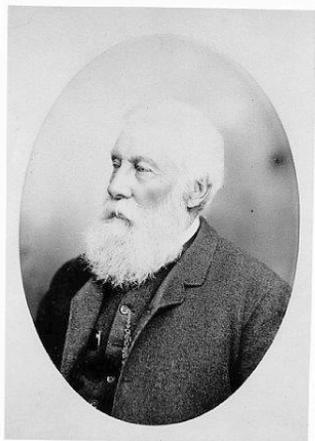
« M. Pope est aussi le plus heureux d'entre les colons pour l'exploitation du sol; il adopte tous les plans de culture les plus approuvés, et ses jardins et ses champs sont regardés avec envie; ses étables et autres dépendances, bâties à ses propres frais, sont dignes d'un cultivateur de première classe; tandis que dans la tour où il demeure, l'on peut rencontrer tout ce qui distingue une famille cultivée et polie, manifestant un goût évident pour la littérature, la musique, le dessin, etc. »

(Gregory, 1874 : 19)

Plus loin, il transmet plusieurs détails au sujet des caractéristiques techniques et technologiques du phare :

« Feu tournant catoptrique blanc, laissant un intervalle d'une minute entre chaque éclat; 21 lampes No. 1 à mèche plate, avec réflecteurs de 21 pouces; lanterne en métal à canon de 13 pieds de diamètre : consomme à peu près 900 gallons d'huile par saison. Le dépôt d'approvisionnement contient le même montant d'articles que celui de Belle-Isle. Le tout est en excellente condition et sous le contrôle de M. E. Pope. »

(Gregory, 1874 : 20)



M. Edward Pope
Junior et son
épouse Mme Ann
Julyan Pope
Collection privée

UN DRAME PARMI TANT D'AUTRES...

Relativement à Pope, « *quant à ce qui regarde les précieux services qu'il a rendus en se dévouant aux sauvetages et au secours des naufragés* », il ajoute à son rapport un extrait du journal *Morning Chronicle* paru le 23 mai 1872, signé par Thomas Redden, capitaine de la barque *Russia Silco*, échouée à la pointe sud-ouest le 7 décembre 1871. Laissons Redden nous raconter le drame :

« Le 7, le vent continua avec forte mer, le vaisseau se brisant rapidement; je coupai le grand-mât de misaine; Laughlin McLaughlin, matelot, tenta d'atteindre le rivage sur un radeau, mais fut emporté et noyé. À 11 h. a.m., M. Pope, le gardien du phare, descendit sur la glace vis-à-vis le vaisseau, mais ne put communiquer avec nous. À 4 h. p.m., le maître d'équipage, Hugh Harrison, tenta de se rendre au rivage sur un radeau, mais fut emporté au milieu du frasil; il fut cependant vaillamment secouru par le gardien, au risque imminent de sa propre vie, et après de longs efforts presque surhumains, M. Pope réussit à le traîner, épuisé et insensible, à travers un quart de mille de glaces flottantes jusqu'au rivage. Le gardien et son assistant le transportèrent presque insensible sur un rocher où ils avaient allumé la veille un feu dans les bois, et passèrent la nuit à frictionner et réchauffer ses membres complètement gelés. »

Il poursuit :

« Le 8, à la pointe du jour, nous fîmes un radeau, avec lequel nous pûmes nous rendre à terre en deux voyages, grâce à l'aide que nous donnèrent le gardien et son assistant à travers le frasil et la glace flottante.

Nous étions tous beaucoup épuisés et plus ou moins gelés. Nous nous dirigeâmes vers le phare où nous fûmes reçus avec bonté et hospitalité; et durant l'hiver nous fûmes l'objet de toutes les attentions et de tous les soins possibles, ce qui fut le salut de plusieurs d'entre nous qui étaient malades et avaient été dangereusement gelés. En mon nom et au nom du reste de l'équipage, je désire exprimer ma sincère gratitude envers M. et Madame Pope et leur famille pour leurs généreuses attentions et leur libéralité en nous fournissant du linge de lit, des habillements et des provisions, qui manquaient au dépôt du gouvernement. »

(Redden cité dans Gregory, 1874 : 21 – traduction de l'auteur)

L'agent gouvernemental Gregory énumère aussi dans son rapport une série de drames évocateurs des périls de la navigation dans les parages d'Anticosti. Ses propos nous laissent imaginer le terrible destin auquel des dizaines de naufragés furent voués, surtout lorsque leurs navires furent lancés sur le reef ⁶ anticostien loin des phares et du secours désintéressé de leur gardien :

« Cette année, neuf des naufragés de la barque Renfrewshire, périé à la Pointe-Sud, reçurent de lui l'hospitalité et des soins durant tout l'hiver. Dans l'automne de 1874, la barque Maggie Lander fit naufrage sur la Pointe sud-ouest, et l'équipage, qui comprenait le capitaine et 19 hommes, reçut des secours du dépôt par l'entremise de M. Pope; le jour suivant, le 6 novembre, la barque Dauntless fit aussi naufrage au même endroit, et l'équipage, composé du capitaine et de 17 hommes, reçut comme toujours de l'assistance. »

(Gregory, 1874 : 21)

DE PRÉCIEUX SOUVENIRS D'ENFANCE

Le dernier témoignage que nous citons provient d'une entrevue réalisée vers 1960 par un journaliste de la région de Dorval auprès de M. Percy Pope, alors âgé de 80 ans, qui est un des 10 enfants d'Edward junior et d'Anne Julyan. Né vers 1880, il passa les 14 premières années de son existence à la pointe sud-ouest avant de s'installer dans la grande région de Montréal.

Percy partage divers souvenirs relatifs au quotidien vécu au phare. Par exemple, il se rappelle des denrées d'hiver livrées par le dernier bateau gouvernemental; elles consistaient en 20 barils de farine, 2 barils de bœuf salé, 2 de sucre, etc. Une large part de la nourriture provenait cependant des récoltes faites près du phare, dans les champs si bien décrits par nos précédents témoins. On y récoltait en moyenne 200 boisseaux de pommes de terre, sans oublier les enclos où étaient gardées quelques poules, deux vaches et une douzaine de porcs dont certains étaient tués pour le repas des Fêtes.

Le phare était chauffé par des poêles à bois (un disposé à tous les deux planchers). Ce système nécessitait l'usage de 200 cordes de bois par an. Le gouvernement finançait l'envoi d'une tutrice de Québec afin d'enseigner les matières scolaires de base aux dix enfants de la famille. Les soins médicaux et l'orientation spirituelle étaient l'affaire de ce dernier qui avait même à un certain moment étudié pour devenir ministre.

Percy a de bons souvenirs des loisirs qu'il pratiquait à l'île. La chasse et la pêche étaient des activités privilégiées. Le saumon des rivières, ainsi que la morue et le flétan capturés à un demi-mille au large constituaient les espèces les plus convoitées. La chasse à l'ours était toujours source d'excitation, mais aussi de danger. On raconte que sept ou huit de ces bêtes étaient tuées chaque année. Les bernaches, canards de diverses espèces ainsi que les perdrix blanches étaient des proies habituelles, et on surprenait à l'occasion des harfangs des neiges et des aigles. Enfin, les renards et les martres étaient piégés, et leurs fourrures vendues. Percy évoque le souvenir d'une chasse hivernale sur les glaces qui faillit se terminer de façon tragique lorsqu'il tomba à l'eau. Il put heureusement regagner le phare à un mille de distance juste à temps pour éviter l'hypothermie.

Enfin, Percy a souvenance des histoires de sauvetage vécues et racontées par son père, qui s'en était lui-même fait raconter par son propre père. En reconnaissance pour les dangers encourus lors du sauvetage de la barque *Russia*, dont les détails apparaissent plus haut,

Percy relate que son père reçut de la reine Victoria une montre en or sur laquelle était inscrit : « *Presented by Her Majesty's Government to Mr. Edward Pope, lighthouse keeper, Anticosti, in testimony of his gallant conduct at the wreck of the barque, Russia Silco, on 7th December 1871.* »⁷ Le vœu de voir Pope félicité pour son courage, tel qu'exprimé par le capitaine Redden, fut donc exaucé.

ÉPILOGUE

La dynastie des Pope comme maîtres du phare de Pointe-Sud-Ouest s'acheva avec le XIX^e siècle. La charge de gardien fut reprise par M. Zéphirin Lemieux (1900-?), puis MM. Placide et Sauveur Duguay, Roger Poulin et enfin Evariste Ferguson (1957-1958). C'est sous la garde de ce dernier, en décembre 1958, que l'intérieur du phare fut la proie des flammes.⁸ Il fut alors remplacé par un tour métallique pyramidale montée par une lumière automatique. Cette seconde tour fut elle-même remplacée en 1972 par une autre tour de type à claire-voie, qui est toujours en fonction.



Le phare et la tour à claire-voie tels qu'ils se présentaient vers l'an 2000.
Collection privée

Au moment d'écrire ces lignes, il subsiste sept phares sur Anticosti. Des phares originaux construits aux pointes ouest, sud-ouest et est mentionnés dans notre texte, il ne subsiste que des ruines; des tours métalliques modernes, dites à claire-voie, les ont depuis remplacés. Quatre autres phares furent érigés ailleurs sur l'île : ceux de Pointe-Nord (Cap-de-Rabast), de Pointe-Carleton et du Cap-de-la-Table (complétés en 1919) ainsi que celui de la pointe sud (escarpement Bagot, tour originale construite en 1871, puis remplacée par le phare actuel en 1912).

En 1984, la Commission de toponymie du Québec rendait hommage à la famille Pope en nommant l'entité géographique située juste au nord de la pointe sud-ouest (49° 24' 00" de latitude Nord; 63° 36' 00" de longitude Ouest) l'*Anse des Pope*. Tout près, sur la pointe, face au grand large, la silhouette impressionnante du phare d'origine se dresse toujours, tel un témoin silencieux qui veille depuis 175 ans...

NOTES :

1- Il fut le premier phare sur le Saint-Laurent à être doté d'un système rotatif.

2- En 1866, le salaire annuel des gardiens de phare d'Anticosti (Louis Malouin à la pointe ouest, Edward Pope senior à la pointe sud-ouest, et Zéphirin Duhamel à la pointe est) était de 400,00\$. Une somme de 200,00\$ est consentie pour l'embauche de deux assistants à chacun de ces phares; un montant équivalent est consacré à l'achat de provisions. (*Sessional Papers*, 31 Victoria 1867 : 39)

3- Après vérification dans les rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries pour les années 1899, 1900 et 1901, le nom de Grâce Pope n'apparaît pas sur les listes officielles des gardiens de phare. Il est quand même probable qu'elle ait été en fonction en 1899-1900 en remplacement d'Herbert Pope et avant l'arrivée de Zéphirin Lemieux l'année suivante.

4- « [...] à en juger par leur apparence, elles m'ont paru être les plus belles cultures de patates que j'ai vues... »

5- (1836-1905) Secrétaire du Bureau d'agriculture et de la Chambre d'agriculture du Bas-Canada de 1857 à 1868. Il dirigea la rédaction du *Journal de l'agriculture* et des travaux de la Chambre d'agriculture du Bas-Canada, et de *l'Agriculteur*, puis de la *Revue agricole*. Élu député en 1863, il vota contre le projet de confédération. Son mandat se termina avec l'avènement de la Confédération en 1867.

6- *Reef* est le nom donné au plateau continental qui prolonge le rivage de l'île à faible profondeur sur tout son pourtour. Il explique la plupart des naufrages à Anticosti.

7- « Offert par le Gouvernement de Sa Majesté à M. Edward Pope, gardien de phare, Anticosti, en témoignage de sa conduite galante lors du naufrage de la barque *Russia Silco*, le 7 décembre 1871. »

8- C'est en préparant leur repas de Noël que le gardien et son assistant MM. Évariste Ferguson et Owen Gleeton furent surpris par un incendie dans la cheminée du phare. Ils se réfugièrent dans un hangar, avec comme seule nourriture un sac de capelan sec. Ils furent finalement rescapés trois jours plus tard par l'équipage du *Labrador*, suite à l'appel transmis par le gardien de l'île aux Perroquets (Archipel de Mingan) M. Robert Kavanagh. (Collin-Kavanagh, 2003 : 158-159.)

BIBLIOGRAPHIE :

COLLIN-KAVANAGH, Mary. *Femme de gardien de phare*. Kavaska, s.l., 2003, 199 p.

De SAINT-MAURICE, Faucher. *De tribord à bâbord*. L'Aurore, Montréal, 1975, 282 p.

GREGORY, J. U. « Dépôts de provision d'Anticosti, rapport d'une mission à l'île d'Anticosti adressé à M. Willim Smith, député ministre de la Marine et des pêcheries, Ottawa ». Québec, 26 octobre 1874. *Documents de la Session (No. 5)*, année 1875 : 16-21.

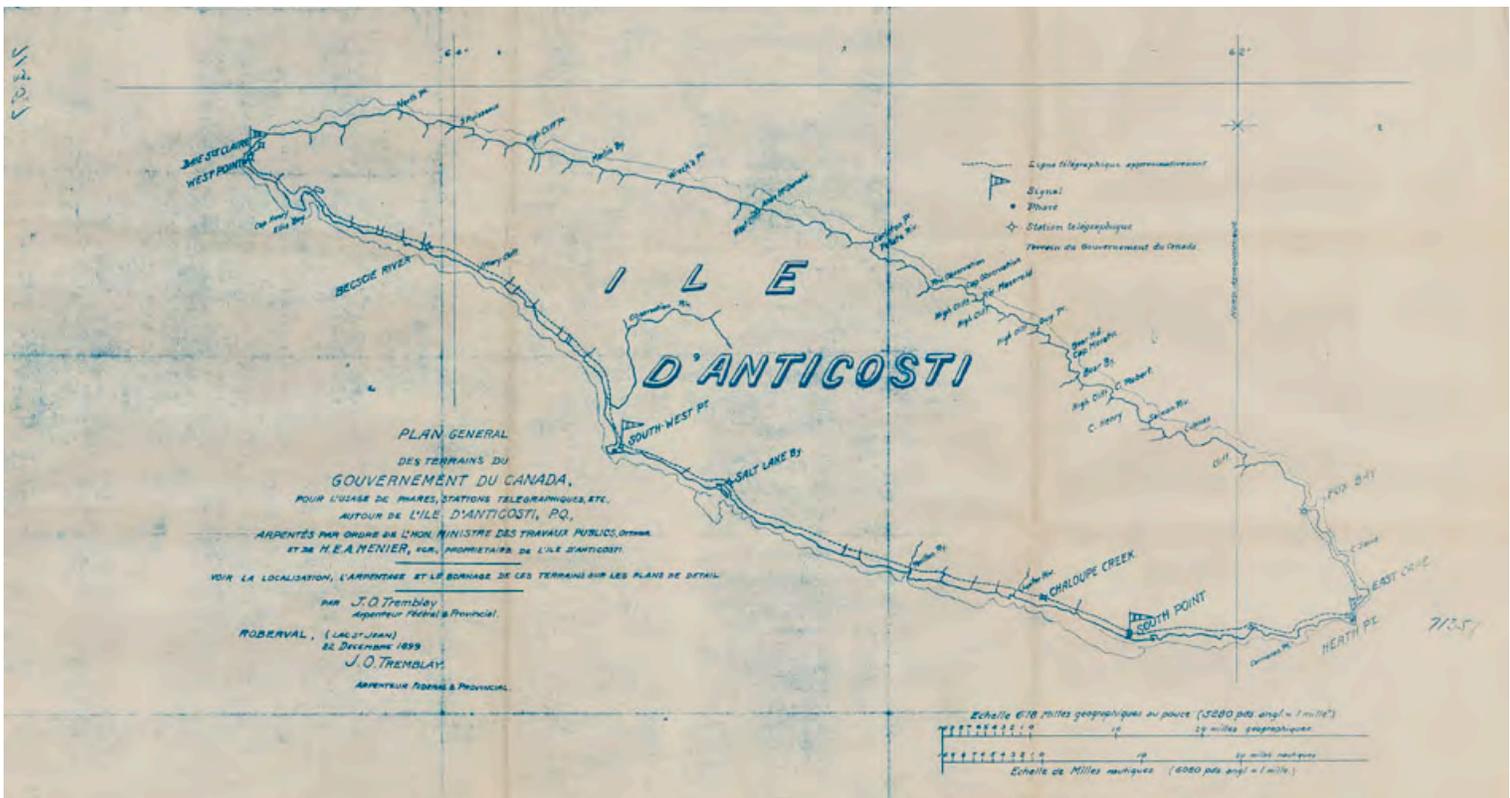
PERRAULT, J. « Voyages agronomiques », dans *Revue agricole, manufacturière, commerciale et de colonisation*, novembre 1864. Batisse Toupin, Montréal : 40-45.

POPE, Diane. Extrait d'un journal publié dans la région de Dorval, 1960.

RICHARDSON, James. « Report for the year 1856, of Mr. James Richardson, explorer, addressed to Sir William E. Logan, provincial geologist », dans *Report of Progress for the year 1853-58*. Geological Survey of Canada, John Lovell, Toronto, 1857 : 191-245.

Site Web de la Commission de toponymie du Québec : <http://www.toponymie.gouv.qc.ca/carto.asp?Speci=138778&Latitude=49,4&Longitude=-63,6&Zoom=1700> (24 mai 2006)

Site Web de Lighthouse Depot Inc., PO Box 1690, Wells, Maine 04090, USA.: <http://www.lhdigest.com/database/uniqueighthouse.cfm?value=1956> (17 mai 2006).



Plan de l'Île d'Anticosti de 1899
Archives Nationales du Canada

Les lumières de l'île – récit de voyage à l'île d'Anticosti

Texte et photos par Patrick Matte

En 2007, j'ai entrepris de photographier l'ensemble des phares du Saint-Laurent. En 2016, mon projet touche à sa fin, avec une étape importante et longuement planifiée : la visite des sept phares de l'île d'Anticosti.

Je me suis vite rendu compte que ce voyage ne serait pas de tout repos. Le seul village de l'île, Port-Menier, est complètement à l'ouest et le reste de ses 7 923 km² est inoccupé. Traverser l'île par sa route principale, c'est environ la même distance que de faire Québec-Montréal, sauf qu'au lieu d'être sur l'autoroute, on circule à une vitesse entre 50 et 70 km/h sur une route forestière non pavée, en compagnie des animaux sauvages et des poids lourds. Plus on va vers l'est, moins la route est utilisée et entretenue. Il faut aussi camper sur place et être autosuffisant en nourriture puisque les lieux qui peuvent nous offrir des services sont éloignés. Mais au bout du compte, c'est une expédition mémorable. J'ai l'impression de les avoir gagnés, ces phares.

Je vous invite à découvrir mon périple de 8 jours, du 18 au 25 juillet 2016 sur l'île d'Anticosti.

Jour 1 : Direction l'île

Lundi 18 juillet

Départ de Québec à 6 h 15. Il pleut. J'aimerais beaucoup que la semaine à venir soit sans pluie, pour faire des photos et du camping au sec.

La recharge des piles de mes caméras sera un défi tout au long du voyage. Il n'y aura de l'électricité qu'au village de Port-Menier. Jeudi prochain, je vais couper le voyage en deux en passant la nuit au village, pour vider mes cartes mémoire sur l'ordinateur portable, recharger les piles de la caméra, de l'ordinateur et du téléphone. Il sera aussi probablement possible de recharger mes piles dans le véhicule à l'aide d'un onduleur, mais je ne sais pas si ce sera efficace. Donc, je ne prends pas de chance : j'ai acheté une pile USB autonome qui peut servir à recharger certains appareils USB. J'ai aussi emprunté 2 piles de caméra et plusieurs cartes *SanDisk* supplémentaires. J'ai donc en main 4 piles de caméra et environ 150 Go de cartes mémoire.

Aéroport de Mont-Joli (YYY)

10 h 10. Arrivée à l'aéroport de Mont-Joli. Je me présente au comptoir Sépaq Anticosti qui a nolisé l'avion pour le transport sur l'île. J'enregistre mes bagages et je garde ma caméra et mes lentilles dans l'avion avec moi.

Départ à 12 h 25 sur le vol 872 de Air Inuit

Altitude de 17 000 pieds. Durée : 46 minutes



12 h 15 : Embarquement

En descendant de l'avion, je récupère mes bagages et je rejoins Danièle qui sera ma guide pour la durée de mon périple.

Danièle Morin est technicienne de la faune pour le ministère Forêts, Faune et Parcs. Elle réside à l'île depuis plus de 30 ans et offre, dans ses temps libres, un service de guide pour les visiteurs aventureux. Elle a une connaissance hors pair de l'histoire de l'île, de sa faune et de sa géographie. C'est la personne idéale pour nous faire découvrir ces grands espaces.

Port-Menier

On casse la croûte chez Danièle, en jasant histoire de la Côte-Nord avec l'historien Guy Côté.

Danièle me fait visiter le village, où habitent environ 200 personnes. Port-Menier est le seul village de l'île d'Anticosti. Il a été fondé en 1900 par Henri Menier, alors propriétaire de l'île. Le choix de l'endroit est lié à la baie Gamache, autrefois la baie



Ellis, qui permettait aux bateaux d'accéder au quai plus facilement que partout ailleurs autour de l'île tout en étant protégés des intempéries du large.

On se rend aux ruines du château Menier, la résidence « secondaire » que M. Menier s'était fait construire et qu'il n'a visitée que quelques fois dans sa vie. Danièle m'amène ensuite à l'un des feux d'alignement de Baie-Ellis, tout près.



Il y a plusieurs chevreuils au village.
Ils ne sont pas peureux parce qu'ils sont habitués à la présence des humains.

Le phare de Baie-Ellis

Ce phare, c'est en fait des feux d'alignement. Il y a deux tours. La tour avant est tout près du château Menier et c'est la plus accessible des deux. C'est un phare à lentille fixe. Pas de système de rotation, donc plus petit qu'un phare traditionnel. Le terrain est entretenu par la municipalité. Des petits panneaux d'interprétation ont été installés et une clôture blanche en bois agrmente les lieux. La tour elle-même, faite de métal, est rouillée sur l'ensemble de sa surface. La porte est barrée. Certaines parties de la structure sont très usées, comme la petite passerelle en haut. Une affiche nous avertit d'ailleurs que la tour est dangereuse.

La tour arrière est plus loin, à quelques centaines de mètres vers le nord. La forêt a repris ses droits autour d'elle. Contrairement à la tour avant, la porte de celle-ci est grande ouverte. La rouille est passée au travers de plusieurs marches de l'escalier. Pas surprenant quand on voit l'ouverture en haut. Le phare est ni plus ni moins devenu un cylindre ouvert. Il n'y a aucune protection contre les précipitations et l'eau peut donc s'y infiltrer et user le métal.

Depuis leur construction, les feux ont été déménagés au moins une fois. La tour qui est maintenant la plus éloignée dans les terres, la plus petite des deux, était le feu avant à

l'époque, placé sur le quai. Le phare près des ruines du château était le feu arrière et se trouvait de l'autre côté du château. Ainsi, Henri Menier pouvait surveiller le feu à partir de sa chambre.



La tour avant du phare de Baie-Ellis.

La station de phare de Pointe-Ouest

On se déplace vers le site du phare de Pointe-Ouest, dont les maisons sont devenues une auberge de jeunesse. La route pour s'y rendre est pittoresque. Entre la mer et le cap, elle a été construite ni plus ni moins sur la plage, en entassant rochers et gravier.

Le phare de Pointe-Ouest était à l'époque l'un des plus beaux phares du Saint-Laurent. Construit durant la période des tours impériales, comme celle de Cap-des-Rosiers, il a été dynamité en 1967 parce que jugé instable par le gouvernement. C'est à ce moment qu'il a été remplacé par la tour à claire-voie actuelle (pylône de métal). Comme celui-ci, des dizaines d'autres phares ont été détruits au Québec avec le temps.

De la tour du phare, il ne reste que quelques briques au bout de la pointe. Les maisons ont été bien entretenues grâce à la présence de l'auberge. J'aperçois d'anciennes fondations. En m'approchant, je découvre même : un bain! Provenant de l'ancienne maison du gardien, il avait été enseveli et la mer a fini par dépouiller la terre jusqu'à lui... 55 ans plus tard!

Il pleut et vente. Je rentre. Des gens sont déjà dans l'auberge. Je rencontre un couple d'apprentis ethnologues qui réalisent un documentaire sur le territoire québécois et les gens qui l'habitent. J'ai une longue discussion avec l'un des protagonistes au sujet de la photo documentaire et les projets documentaires à long terme comme le leur et le mien.



La station de phare de Pointe-Ouest.

À l'auberge, il n'y a pas d'électricité. Tout fonctionne au gaz. En fait, partout à l'extérieur de Port-Menier, l'électricité n'existe que quand c'est fait avec de l'énergie solaire ou une génératrice. Il n'y a pas non plus de réseau cellulaire. Pas de 3G. Pas de Wi-Fi. Mon téléphone intelligent est habituellement fusionné à moi. Je vais devoir me sevrer durant quelques jours.

Jour 2 : Cap-de-la-Table

Mardi 19 juillet

Réveil à 6 h 36. Soleil et vent. Petite sortie dehors. Il vente très fort de l'ouest. La lumière est belle, le soleil est encore bas.

De retour à l'auberge, on discute en déjeunant. Danièle raconte que la nourriture fraîche arrive sur l'île par bateau, mais qu'il y a un délai de quelques jours entre l'arrivée du bateau



et le moment où les produits se retrouvent sur les tablettes. Donc, rien n'est jamais aussi frais qu'en ville.

Après le déjeuner, nous partons en direction du phare de Cap-de-la-Table, complètement à l'est de l'île. On est accompagnés de Françoise Cot (pas Côté mais bien Cot, un nom de famille qui vient des Pyrénées). Elle est orthophoniste clinicienne retraitée, d'origine française mais résidant à Montréal depuis longtemps. Elle a publié quelques ouvrages sur la dysphagie. Elle s'adonne maintenant à la photographie et c'est son cinquième voyage sur l'île. Elle se rendra avec nous dans l'est, un secteur qu'elle visitera pour la première fois.

On roule sur la route transanticozienne. C'est une route forestière de gravelle, la seule qui traverse l'île d'Anticosti de part en part sur une distance de 264 km. Les résidents la nomment communément « l'autoroute ». Les 35 premiers kilomètres sont les plus faciles, avec des courbes douces et peu de dénivelé : c'est parce que c'était à l'origine un chemin de fer pour le transport du bois. Mais plus on avance, plus c'est étroit et plus ça brasse. Après une cinquantaine de kilomètres, je me rends compte que je ne me suis pas débarrassé de tous les désagréments de la ville en venant ici : il y a une zone de construction du ministère des Transports. On doit se faufiler parmi les cônes orange, les travailleurs et la machinerie.

Phare de Pointe-Carleton

On s'arrête au phare de Pointe-Carleton pour dîner.



À ne pas confondre avec le phare de Carleton (pointe Tracadigash à Carleton-sur-Mer en Gaspésie), le phare de Pointe-Carleton est situé sur la pointe du même nom au centre-nord de l'île. C'est un phare de jalonnement et d'importance secondaire, puisque la plupart des navires passent par le sud. Il est utile pour les navires qui partent de Sept-Îles et qui naviguent par le détroit de Jacques-Cartier en direction des eaux internationales.

J'ai souvent vu des photos de l'endroit puisque c'était autrefois un centre d'information Sépaq. Mais les choses ont changé et tous les bâtiments sont maintenant abandonnés (fenêtres brisées, humidité qui fait des ravages, meubles laissés sur place). Je fais le tour du site pour prendre quelques photos. La porte du phare est débarrée alors je monte. Il y a eu de l'infiltration d'eau et de la verdure se développe sur le plancher de béton.



Tout le site fait vraiment pitié : près de la route principale, dans un secteur de chasse et de pêche prisé, à quelques kilomètres du parc national et de la zone de conservation... Ça pourrait être en parfait état encore aujourd'hui si nos autorités avaient fait l'effort. Mais maintenant, c'est irrécupérable.

La longue route

Après un moment, on quitte la transanticozienne pour prendre la route qui longe la Rivière-aux-Saumons jusqu'à la mer, côté nord. On prend ensuite à droite dans un petit chemin vers l'est. Ça devient de plus en plus petit et sinueux. Je me sens loin tout d'un coup. Cette

impression que nous sommes les seules personnes à des kilomètres à la ronde et que personne ne viendrait à nous si on tombait en panne.

On roule, on roule, on roule encore. Cap-de-la-Table c'est vraiment très loin. La végétation change dans le bout de la rivière Schmitt. Il y a de grandes tourbières. Les arbres sont de plus en plus petits. Après ce qui m'a semblé des heures, un panneau indique enfin Fox Bay à droite et Cap-de-la-Table à gauche. Nous arrivons au phare vers 17 h.

Phare de Cap-de-la-Table

Le phare de Cap-de-la-Table est semblable à celui de Pointe-Carleton, tant par son architecture que son année de construction. Sa lumière est rouge au lieu d'être verte. Les maisons du gardien, de l'assistant et les autres bâtiments ont été détruits récemment. Probablement abandonnés comme ceux de Pointe-Carleton, ils ont passé sous les bulldozers. Il ne reste donc plus que des fondations, la tour du phare, quelques éléments ayant servi à l'époque et des œuvres d'art en pierre sculptée qui ont été créées lors d'une activité artistique. Pour le reste, c'est un pré verdoyant, avec des herbes hautes et une multitude de « plantes qui piquent ».

... et des maringouins. J'avais eu une initiation à la baie Ellis. Mais ici, c'est la totale. J'ai beau m'être mis du *off* à 3 reprises et porter 3 épaisseurs de vêtements, je me fais piquer quand même. Je croirais être à la convention mondiale annuelle des maringouins. Heureusement, ce sera ma pire rencontre du voyage avec les moustiques.

À notre arrivée, la lumière ambiante est déjà très belle. Je commence à prendre des photos et ne m'arrête qu'après le coucher du soleil. Je croise deux cerfs et on s'observe mutuellement pendant un moment.





Après le souper, je retourne avec Françoise au phare. On s'amuse pendant plusieurs minutes avec des techniques de *lightpainting* du phare dans la nuit, avec son flash cobra et nos lampes frontales. On fait aussi quelques photos à la lumière de la lune qui est pleine ce soir-là.



Jour 3 : Phare de l'escarpement Bagot *Mercredi 20 juillet*

Lever à 7 h 10. J'ai entendu des gouttes de pluie sur la tente mais c'est intermittent. Pour être à l'abri, on déjeune dans une cabane près de nos tentes. Il y a des lits et une table,

couverts de mouches mortes et de champignons. C'est comme un petit camp de sûreté. Je fais le ménage du lit et de la table, pour que l'on puisse s'asseoir et manger. On prévoyait prendre un deuxième café, mais Françoise remarque que le soleil est sorti et que la lumière est belle. On laisse donc tomber le deuxième café et on sort faire de la photo. On est comme ça nous, les photographes. On connaît nos priorités.

Direction Pointe-Sud

Départ à 11 h 15. Direction Pointe-Sud, vers l'escarpement Bagot et son phare. Il faut rebrousser chemin jusqu'à la transanticozienne pour ensuite rouler une trentaine de kilomètres vers l'est et prendre un autre chemin vers le sud, dans le secteur de la rivière Bell.

On dîne sur un belvédère à la chute Schmitt. De retour dans le véhicule, je dois recharger mes piles de caméra pour la première fois. Ma première carte de 32 Go est aussi bientôt pleine. La recharge se fait à l'aide d'un onduleur. C'est un dispositif qui convertit une source d'énergie continue en courant alternatif. Je peux donc brancher mon chargeur de piles et obtenir une recharge complète en environ 2 heures. Ça fonctionne bien.

La route est longue, encore une fois. Et au bout de la route, il faudra marcher quelques kilomètres pour se rendre à l'escarpement Bagot. Aucun chemin carrossable n'y parvient. On prépare notre matériel pour la soirée, la nuit et le lendemain.



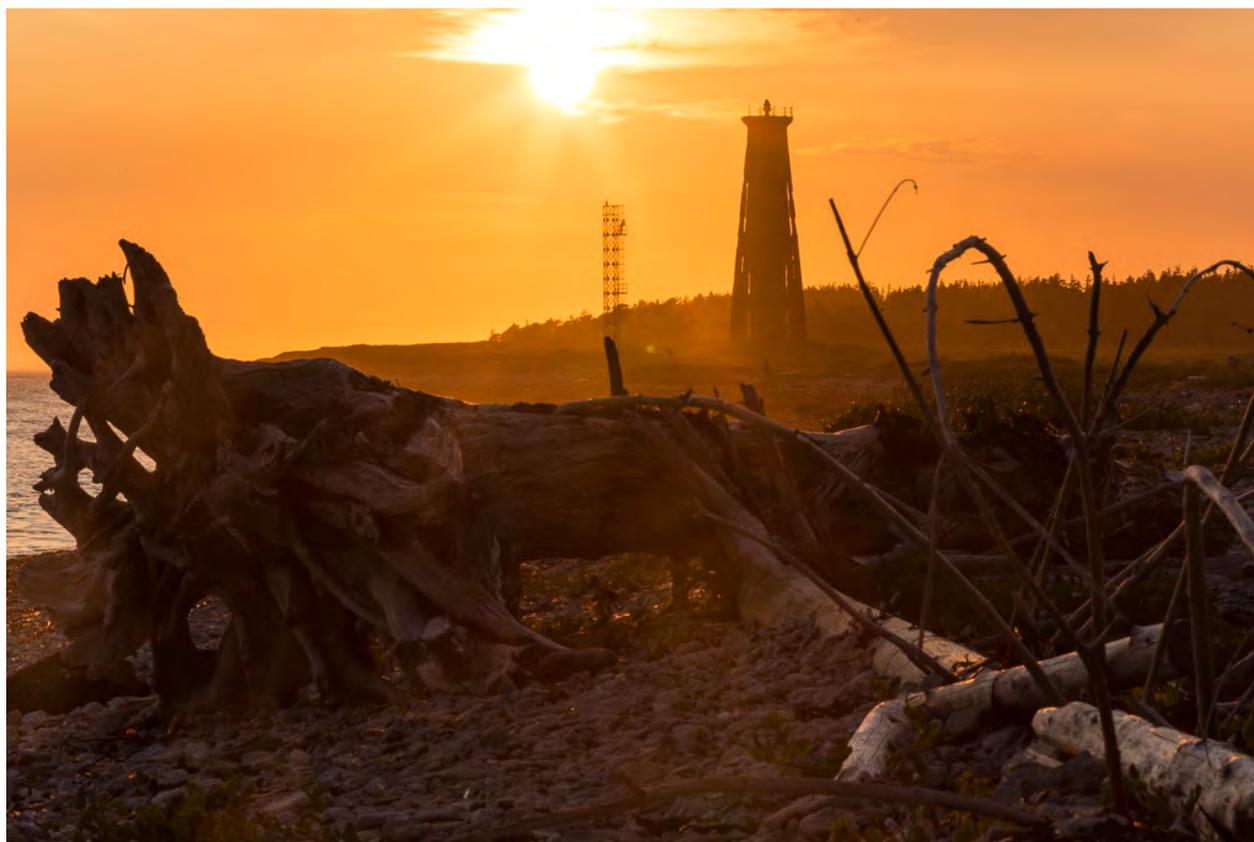
La randonnée dure environ 45 minutes. On marche à un bon rythme. On traverse une tourbière et c'est très humide pour les pieds. À un certain moment, on aperçoit le phare à notre gauche. Il semble près, mais le GPS indique qu'on doit traverser une zone encore plus humide si on veut y aller en ligne droite. Avec la pluie des derniers jours et la crainte d'avoir de l'eau jusqu'aux genoux, on continue vers le sud pour rejoindre la mer et ensuite se rendre au phare en longeant la plage.

Phare de l'escarpement Bagot

Le phare de Pointe-Sud, aussi appelé phare de l'escarpement Bagot, a été construit autour de 1912 et ressemble beaucoup à celui de Pointe-au-Père, avec ses six arcs-boutants en béton. Il mesure plus de 24 mètres (80 pieds) de haut. Les résidences qui l'entouraient

n'existent plus depuis plusieurs années. De plus, on l'a privé de sa lanterne, ce qui fait qu'il a un style bien particulier, différent de ce qu'il m'a été donné de voir des phares québécois.

En m'approchant de la tour, je vois que le gel et le dégel commencent à fissurer le béton. Certains des six arcs sont à un point fragilisés qu'ils pourraient tomber prochainement. Seules les tiges de métal contenues dans le béton les font tenir. La porte du phare a été condamnée avec des briques. Il n'est donc plus possible pour quiconque d'y entrer. Le lieu est abandonné pour de bon. Heureusement, l'environnement autour du phare est magnifique et compense la structure austère.



Je suis très heureux de pouvoir enfin ajouter à ma collection l'un des phares les plus rarement photographiés du Saint-Laurent.

Je fais de la photo jusqu'au coucher du soleil. Je marche en direction de la rivière Bell, jusqu'à une pointe au loin pour me permettre de distinguer la courbe du rivage, la silhouette du phare au loin et le reflet du soleil qui se couchera en arrière. La lumière est magnifique. À un moment, je vais dans la mer, les deux pieds dans l'eau, pour obtenir un reflet (la ligne lumineuse du soleil dans l'eau) jusqu'à moi. De toute façon, j'ai déjà les pieds mouillés. Après plusieurs dizaines de photos, le soleil se couche sous l'horizon.



Je rejoins mes compagnes de voyage au camp. Après des heures à porter mon sac à dos et ensuite ma caméra, mon dos me fait mal. Je me réchauffe les pieds près du feu et me mets au sec pour finir la soirée.

Jour 4 : Retour à Port-Menier

Jeudi 21 juillet

6 h 30. Je sors de ma tente. Danièle est allée faire un petit tour et a trouvé de la chicoutai (fruit orangé) en allant à la tourbière. Un renard est passé pendant la nuit et s'est amusé avec la paire de bas que j'avais mis à sécher. Il a aussi mordillé la semelle d'un soulier de Françoise. Douce revanche, Françoise a pu prendre le renard en photo ce matin, et de belle façon.

On fait sécher les tentes et on défait le campement. On quitte l'escarpement Bagot par la tourbière qu'on a contournée hier. Le temps est plus sec et elle ne nous réserve finalement pas de mauvaise surprise.

Départ en camion à 11 h 05, en direction du village de Port-Menier. Françoise et moi discutons du photographe Sebastião Salgado que l'on admire tous les deux, du droit à l'image et des différences de lois entre la photo de rue au Québec, aux États-Unis et en France.



Ce soir, je soupe et dors au village. Il y aura du Wi-Fi et de l'électricité. Gros luxe! Je peux recharger mes piles, faire sécher mes vêtements et reclasser mes bagages.

Je soupe au restaurant de l'Auberge Port-Menier. Ça fait 3 jours que je vis entouré de silence. Ça me fait bizarre d'entendre plusieurs inconnus discuter ensemble. Je suis au chaud, au sec. Je me commande un verre de vin. Bonheur.

Jour 5 : Phare de Pointe-Sud-Ouest

Vendredi 22 juillet

Je regarde par la fenêtre. Il pleut de façon soutenue. Ça semble être parti pour durer toute la journée. Mon seul espoir, c'est qu'on annonce un dégageant vers 19 h. Si c'est le cas, je vais encore être chanceux et avoir une belle lumière de fin de journée pour les photos.

Direction pointe sud-ouest

Départ vers 11 h 45. Comme il pleut, on prend notre temps. On arrête au Ruisseau Blanc pour dîner. Après, on emprunte la route qui longe la rivière Jupiter. C'est une grande rivière et sa réputation pour la pêche au saumon est sans pareil.

Plus on approche de la pointe Sud-Ouest, plus le chemin est difficile. Ça devient extrême pour les six derniers kilomètres. On roule à 10 km/h et c'est la ceinture de sécurité qui m'empêche d'aller me cogner la tête au plafond. Après de longues minutes à se faire brasser, j'aperçois enfin une clairière... et le phare!

Le phare de Pointe-Sud-Ouest

À la pointe sud-ouest, entre les rivières du Brick et la magnifique rivière Jupiter, on trouve le premier phare construit sur l'île en 1831. Il en a vu des navires et des saisons! Aujourd'hui, il

ne reste que des ruines de cette tour, mais l'ambiance des lieux est à couper le souffle. L'âme des gardiens y règne encore.

Le phare de Pointe-Sud-Ouest possède une histoire bien remplie. C'est le troisième phare sur le Saint-Laurent, construit selon le même modèle et seulement deux ans après celui de Pointe-des-Monts. Il servait alors à sécuriser le fleuve pour maintenir les échanges commerciaux avec la Grande-Bretagne et ses colonies. C'était donc un important phare de jalonnement à l'époque. La tour est faite de pierre calcaire locale. On peut d'ailleurs retrouver des fossiles sur certaines pierres. À l'origine, il était peint en blanc avec deux grandes lignes rouges horizontales. En portant attention, il est encore possible de distinguer ce motif sur la pierre. Comme pour le phare de Pointe-des-Monts, le gardien et sa famille habitaient à l'intérieur de la tour, dans des conditions d'humidité et de froid qui n'étaient pas idéales. En 1958, le phare a subi un incendie et il est resté abandonné depuis ce temps.



Ce qu'il reste du phare, c'est le cylindre de pierres. Il y a quelques années, la coupole s'est effondrée vers l'intérieur. Le phare est donc à la merci des intempéries et sa structure est instable.



À l'intérieur, on peut encore voir des restes de ce qu'était la vie pour les résidents de la tour. On devine les planchers des différents étages.

Un petit cimetière se trouve plus loin, au bout de la pointe. Des pierres tombales rendent hommage aux membres de la famille Pope, gardiens de père en fils, qui sont pour toujours inséparables. Un autre espace est dédié au capitaine et aux membres d'équipage d'un navire qui a fait naufrage près de la pointe.



Lors de ma prise de photos, les conditions lumineuses sont parmi les plus belles qu'il m'a été donné de voir. Un coucher de soleil au travers de nuages rougeoyants avec, près du sol, de la brume enveloppante. J'ai même eu droit à un petit arc-en-ciel. On peut dire que les Pope

savent accueillir les visiteurs! Ces quelques heures à photographier le phare et le site m'ont donné tout ce dont j'ai toujours rêvé. Des scènes hors du temps et du monde.



Jour 6 : Phare de Cap-de-Rabast

Samedi 23 juillet

Le matin, il pleut abondamment sur ma tente lorsque je me réveille, mais le temps de me préparer et la pluie cesse. Une brume opaque enveloppe les environs. Je me rends au cimetière parce que l'ambiance des lieux se prête bien à de nouvelles photos de l'endroit.



Direction Cap-de-Rabast

Départ de la pointe sud-ouest vers midi. On regagne la transanticoستienne à 15 h 10. Il ne me reste qu'un seul site de phare à visiter : celui de Pointe-Nord, aussi appelé Cap-de-Rabast. En direction de Port-Menier, on arrive à l'embranchement de Pointe-Nord à 15 h 51. On roule sur le petit chemin pendant 25 minutes pour arriver à la station de phare.



Le phare de Cap-de-Rabast a été construit en même temps que ceux de Pointe-Carleton et Cap-de-la-Table. Par contre, comme il est au niveau de la mer et qu'il devait être vu à la même distance que les autres qui sont sur un cap, il est plus haut que les tours hexagonales habituelles.

C'est agréable de voir une station de phare complète et bien entretenue. Les maisons de la station sont exploitées par la pourvoirie du lac Geneviève, qui les loue à la semaine à des chasseurs. Les lieux sont à des années-lumière de ce que j'ai vu ces derniers jours. La peinture a été refaite récemment. La tour et les maisons sont bien entretenues. Du travail a même récemment été fait sur le terrain.



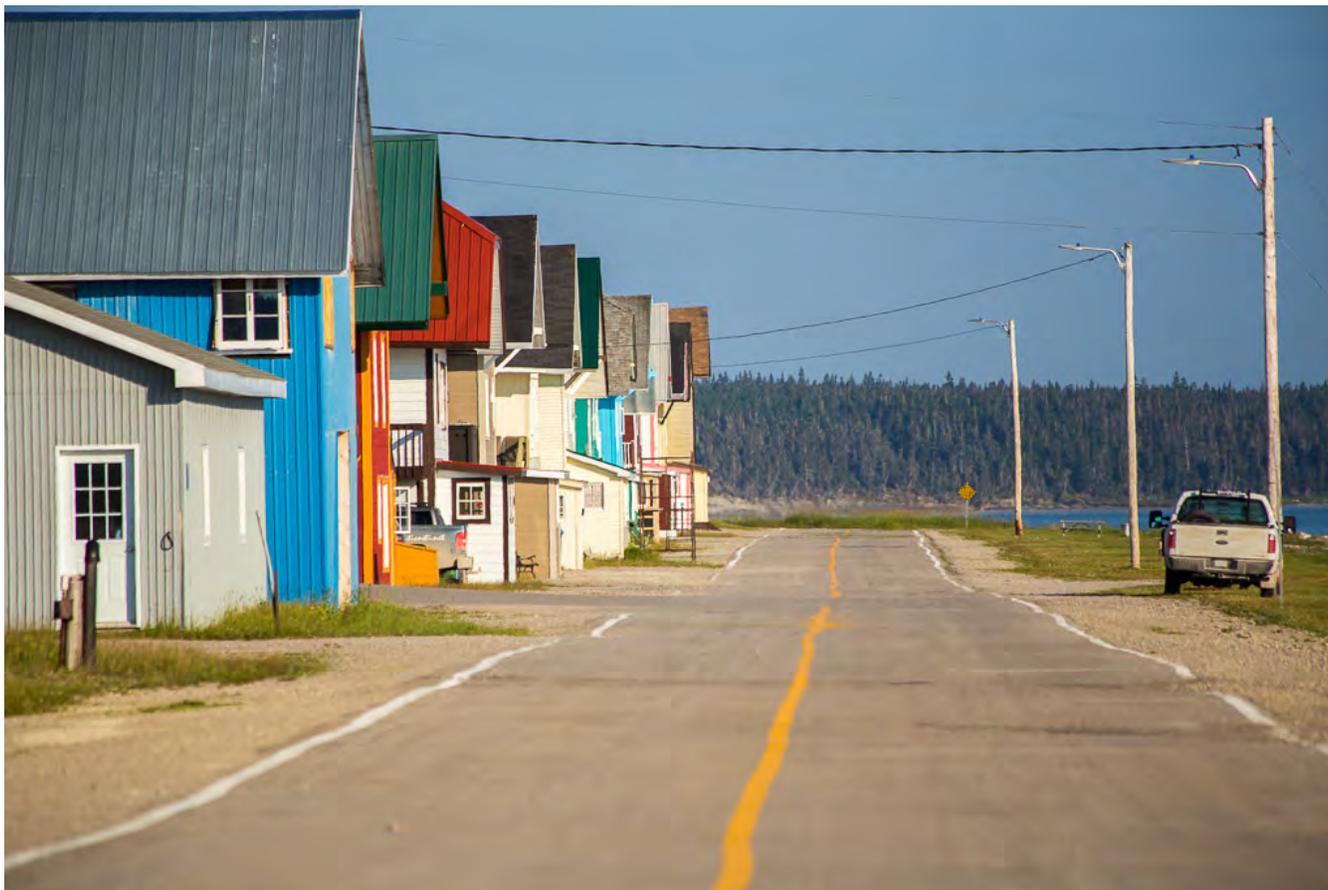
Retour au village

Fin de journée. En arrivant à Port-Menier, je salue Françoise qui prend le bateau demain et on se quitte en promettant de se redonner des nouvelles. Danièle me prête son véhicule pour que je puisse me déplacer de façon autonome pour le temps qu'il me reste jusqu'à mon départ lundi. Je vais dormir à l'auberge de Pointe-Ouest pour les deux prochaines nuits.

Jour 7 : Repos

Dimanche 24 juillet

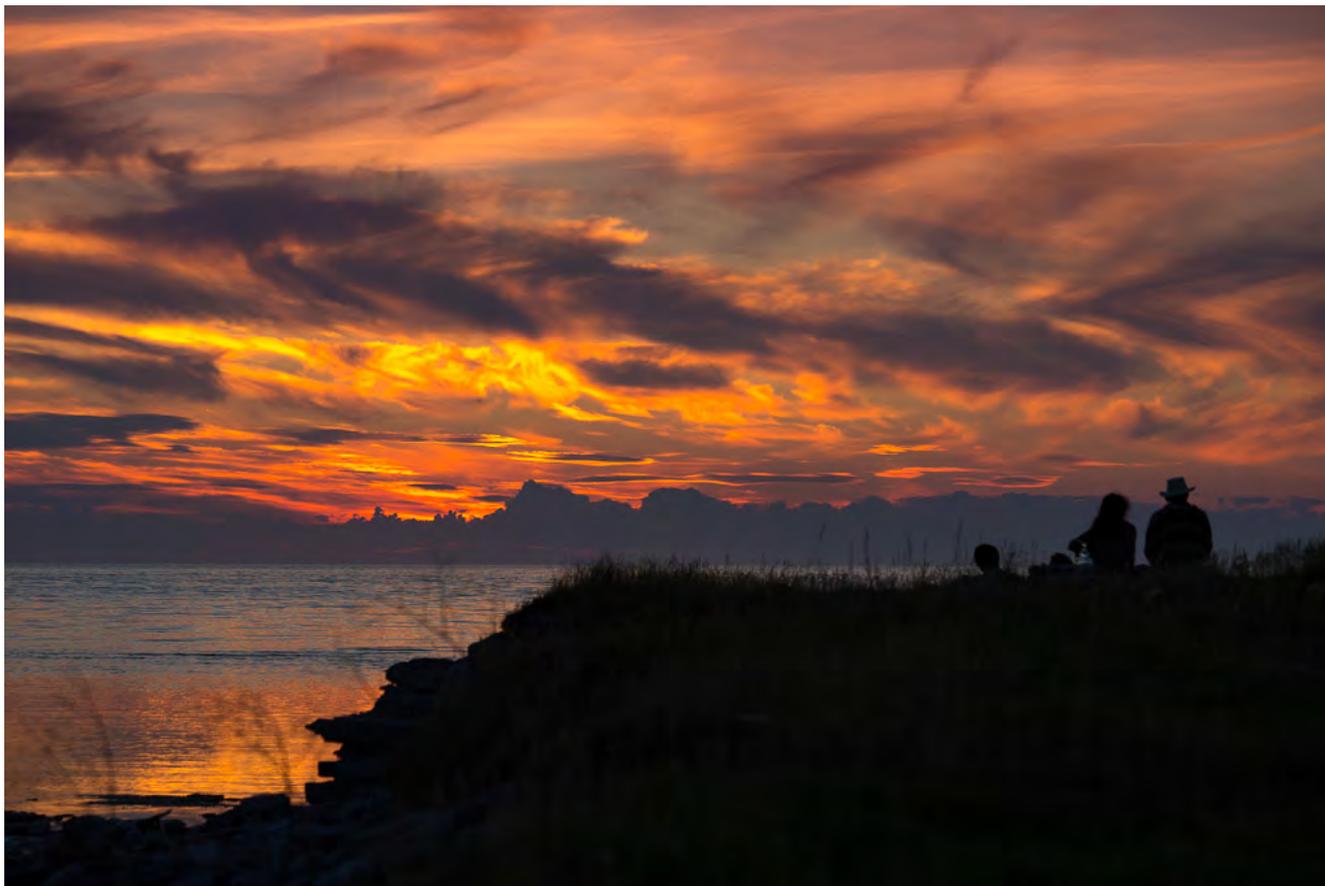
Il fait très beau; une belle journée d'été. Au village, le *Bella Desgagné*, le bateau-traversier qui vient à l'île régulièrement, est sur son départ. Il finira sa montée jusqu'à Sept-Îles, puis Rimouski pour ensuite recommencer : Sept-Îles, Port-Menier, puis les villages de la basse Côte-Nord.



La rue du Cap Blanc et l'architecture particulière des maisons construites au début du siècle.



Après le souper, je retourne à la Pointe-Ouest pour admirer le coucher du soleil. C'est déjà ma dernière nuit ici et la finale est grandiose avec un ciel de feu.



Jour 8 : Au revoir Anticosti

Lundi 25 juillet

Je suis attendu à l'aéroport pour 9 h. Il fait encore beau : soleil radieux. Je quitte l'auberge et me déplace jusqu'au village. Je fais un dernier tour au quai et me rends ensuite chez Danièle pour qu'elle puisse me reconduire à l'aéroport.

Vol 871 vers Mont-Joli

Décollage à 10 h 48. Durée : 50 minutes

Embarquement. Montée. Je peux admirer d'énormes structures nuageuses blanches, comme un champ rempli de moutons. J'aperçois la côte gaspésienne : Mont-Saint-Pierre, Sainte-Anne-des-Monts, le phare de Métis-sur-Mer. Atterrissage à 11 h 37.



Mon projet s'est réalisé. J'ai photographié les 7 phares d'Anticosti.

Pour mon bagage à souvenirs, je retiens les grandes distances à parcourir, mes premières expériences de camping sauvage, mon sevrage de réseau cellulaire, mes rencontres avec la faune, les grandes connaissances de Danièle, ma préparation adéquate qui m'a évité bien des ennuis et la chance que j'ai eue d'avoir constamment de la si belle lumière pour la photo... L'île a été bien généreuse avec moi.

D'autres photographies de ce voyage sont disponibles sur le site Web www.chasseurdephares.com

À propos de l'auteur

Patrick Matte se passionne pour la photo depuis longtemps. Diplômé du New York Institute of Photography, il touche autant à la photo artistique que documentaire. Il a participé à plusieurs expositions et son travail est distribué à travers le monde par l'agence Getty Images, ce qui lui a entre autre permis d'être publié dans 11 pays. La semaine, il travaille dans le domaine du Web. Il est aussi musicien à ses heures.

Si vous avez des commentaires, des suggestions, des témoignages, des corrections, des ajouts, des textes ou des photos, vous pouvez les transmettre à la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante : corporation@routedesphares.qc.ca

Ce Bulletin des Amis des Phares, « **Spécial Anticosti** »

a été produit par Lise Cyr avec la collaboration de :

Patrick Matte
Jean Cloutier
Marie-Christine Payette
Danièle Morin
Guy Côté
Jean-Pierre Charest
Steve Dubreuil

